

Suturar la ciudad

aportes para una gestión ambiental del espacio público

Miguel Rótolo¹

¹ Arquitecto. Estudiante de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano – Cursada 2002/3 – FAUD – UNMDP

índice

introducción	página 5
estructura del trabajo	página 9
CAPITULO I	
naturaleza, sociedad, <i>política</i>; ambiente, ciudad, <i>espacio público</i>	página 10
CAPITULO II	
espacio público y movilidad urbana	página 20
CAPITULO III	
algunas herramientas para abordar el problema	página 30
a. categorías socio-económicas	
plano social	
identidad	
participación	
organización	página 31
plano económico	
producción, distribución, intercambio y consumo	página 35
b. categorías de <i>espacio público</i>	página 38
sucesos urbanos	
mutaciones	
flujos	
terrain vague	página 38
figuras urbanas	
bordes urbanos (fronteras)	
rellenos urbanos / infiltraciones	
articulaciones (itinerarios o relatos espaciales)	
territorialidades	página 42
CAPITULO IV	
claves para pensar una propuesta	página 48
a. el estilo de desarrollo vigente	página 49
b. concentración de la riqueza / distribución injusta	página 51

c. la retracción del aparato productivo	página 54
d. la crisis de la cosa pública	página 55
e. la atrofia en la estructura de gobierno local	página 56
f. los conflictos jurisdiccionales	página 59
g. la degradación de la ciudad	página 62
h. el ocaso de la planificación tradicional	página 63
i. la crisis de (en) la educación	página 65
j. la construcción colectiva del conocimiento	página 67
k. innovación tecnológica / progreso técnico	página 68

CAPITULO V

lineamientos generales para una propuesta de gestión ambiental	página 70
idea	página 70
gestión	página 72
gestión ambiental	página 73
gestión ambiental participativa	página 74
síntesis gráfica del problema	página 75
ejes de gestión	página 76
estrategias para la gestión	página 82
expresión gráfica de la propuesta	página 84
reflexiones finales	página 86
referencias bibliográficas	página 87
apéndice	página 91
1. renta, valor, precio y plusvalía del suelo urbano	página 92
2. la formación social en américa latina	página 95
3. el camino hacia el derecho ambiental y otros temas	página 97
4. el tren urbano	página 101
5. los parques lineales	página 107
6. depreciación de la calidad de vida	página 108

...busco acaso un encuentro, que me ilumine el día,
y no hallo mas que puertas, que niegan lo que esconden
las chimeneas vierten su vómito de humo
a un cielo cada vez mas lejano y mas alto...
...el barrio donde habito no es ninguna pradera,
desolado paisaje de antenas y de cables...
(Joaquín Sabina, *Calle melancolía*)²

² Frecuentemente, dentro de lo que hemos leído, visto o escuchado, se encuentran *ideas* que se comparten –o que de algún modo rondan nuestro pensamiento–, y que aparecen, allí, expresadas magistralmente; resulta un sano hábito el usar estas expresiones, tal lo explica SAVATER (1995): “¿Por qué citar? Hay dos razones: la modestia y el orgullo. Se cita por modestia, reconociendo que el acierto que se comparte tiene origen ajeno y que uno llegó después. Se cita por orgullo, ya que es más digno y más cortés, según dijo Borges (¿me perdonarán la cita?), enorgullecerse de las páginas que uno ha leído más que de las que ha escrito.”

introducción

En principio, puede resultar evidente que el abordar determinada cuestión desde una perspectiva *ambiental*³ permitirá obtener una visión más amplia e integradora, proporcionando un acercamiento al problema, cuando menos, desde un punto de vista crítico. Sin embargo, la aspiración de máxima debería viabilizar la producción de alternativas de intervención más eficaces.

Se presenta en las ciudades –y Mar del Plata no es ajena– una conjunción de situaciones *disfuncionales* las cuales, desde distintos ángulos, pueden abordarse con el objeto de proponer una solución integradora: por un lado, como evidente consecuencia de la progresiva devastación estatal, la **creciente degradación del espacio público** –entendido éste en su concepto más amplio, como aquellas porciones de ciudad de propiedad colectiva– y, por otro, la **subsistencia de ciertos espacios vacíos de sentido**, ocupados por infraestructuras obsoletas o mal localizadas (o que convendría re-localizar), ubicados, por circunstancias históricas, en sitios estratégicos de la ciudad.

Esta situación puede ser entendida en términos de falta de racionalidad en la articulación de elementos sociales y naturales. La ausencia de racionalidad derivada del *par-situacional* mencionado es, hoy, común a una gran cantidad de ciudades, producto de su propio desarrollo incontrolado y, en ciertas circunstancias, caótico. En este marco, el estudio de un caso en particular, permitirá responder, no sólo aquellas cuestiones que le son propias sino, por encima de ello, obtener precisiones acerca de la definición de una cierta problemática general.

El tema de la presente tesis ha sido elegido, en principio, por afinidad disciplinar, pero además, porque si bien puede haber sido abordado desde el urbanismo tradicional presenta, aún, aristas desguarnecidas –por lo menos desde la perspectiva propuesta–, y cierta indiferencia en el ámbito (técnico y/o académico) de nuestra ciudad.

Como suerte de aproximación al problema podría preguntarse, en primer término, si (a) ¿puede una intervención humana sobre ciertos *espacios vacíos* realizar aportes tendientes a la revitalización del concepto de *espacio público*? Para avanzar, inmediatamente, con (b) ¿qué *situaciones problemáticas* urbanas puede ayudar a resolver esta intervención? y (c) ¿cuáles son los *modos* que, desde nuestra perspectiva, nos permitan hacerla viable?

³ A partir de las relaciones que se establecen entre la naturaleza y la sociedad FERNANDEZ (2000).

Para el desarrollo del trabajo se plantea, por un lado, la indagación del concepto de **espacio público** y, al mismo tiempo, la problemática del **espacio vacío** (en particular los casi 17km de vías ferroviarias, que vinculan el Aeroparque con el Puerto, en la ciudad de Mar del Plata), una verdadera *herida abierta* que atraviesa la ciudad, caído en desuso debido, entre otras cosas, a la decadencia –intencionada por cierto– del Ferrocarril Interurbano como transporte público.

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que el profundo arraigo del *estilo de desarrollo* vigente (agudizado en la última década del siglo pasado, en particular en nuestro país), con su protagonismo del mercado, generador de un hábito de consumo *compulsivo*, obstaculiza notablemente la comprensión de algunos fundamentos y propuestas, dando a nuestra visión un cierto aire *voluntarista*, el cual sólo puede reducirse con una labor de *concientización social* persistente, y a *largo plazo*, al que pretende contribuir, modestamente, el presente trabajo.

La defensa del *espacio público*, o dicho de otro modo, la resistencia frente al embate intencionado en búsqueda de una funcionalidad adecuada al *estilo de desarrollo actual* puede, en primera instancia, considerarse una postura ideológica, sin embargo, tras una revisión (si se quiere histórica) objetiva del concepto de *espacio público*, emerge un cúmulo de potencialidades en relación con la conformación de la ciudad.

Sea que se adopte una visión centrada en el análisis de la producción económica⁴ (materialista), una que haga énfasis en la evolución cultural⁵ (civilizaciones) o bien una más integral, desde una perspectiva *ambiental*⁶, se destaca, como invariante, la idea de que la ciudad aparece como la expresión espacial –dinámica y compleja– de las prácticas realizadas en el seno de la sociedad. Esta expresión, en sus diferentes formas intrínsecas, manifiesta las distintas calidades, y resultados, de las múltiples relaciones originadas en la búsqueda de respuesta a las necesidades humanas. Entre estas diversas manifestaciones, el *espacio público* aparece como expresión más clara de aquellas prácticas destinadas a la satisfacción de las necesidades humanas (urbanas) colectivas.

La perspectiva *ambiental* de esta problemática, a partir de reconocer el origen de los conflictos, permite una visión crítica, de los mecanismos generadores, los cuales aparecen como manifestación de las relaciones sociales, y de estas con la *naturaleza*⁷. Adoptar esta visión permite suponer que, desarrollado el análisis, puede arribarse al reconocimiento y

⁴ Desde una visión marxista, aun cuando su sistema considera a la naturaleza (la tierra en particular) un bien carente de valor apoyado en la ausencia de trabajo humano en su creación (la tierra no se produce, sino que se descubre).

⁵ Desde distintas corrientes irracionistas de pensamiento; posturas más deterministas como la de Spengler, que plantea la imposibilidad de comunicación entre las culturas, hasta aquellas visiones de cierto evolucionismo “cíclico” de las civilizaciones, como la de Toynbee.

⁶ Desde un arazón teórico-práctico (aun en fase de formación), que permite la concurrencia articulada de distintas disciplinas, lo cual habilita una visión más integral al tiempo que más específica.

⁷ Al tratarse de una cuestión urbana cabe precisar aquí de una cierta segunda naturaleza, o *naturaleza secundaria*. (FERNÁNDEZ, 2000, 131)

manejo de herramientas de acción más aptas, al tiempo que más completas e integradoras, que den lugar a intervenciones más acertadas en el desarrollo de los procesos. Supone, en principio, trabajar sobre las condiciones existentes, a partir del reconocimiento de un estilo de desarrollo vigente, marco dentro del cual se verifican situaciones determinadas una vez puestas en juego las distintas categorías de análisis.

EL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO

En afán de *definir*⁸ el concepto de Espacio Público, resulta oportuna la expresión de Jurgen Habermas al considerarlo en el núcleo del funcionamiento democrático. Lo delimita como la esfera intermediaria que se constituyó históricamente entre la sociedad civil y el Estado⁹ como el lugar, accesible a todos los ciudadanos, donde un público se junta para formular una *opinión pública*¹⁰.

El concepto de *espacio público* es, en esencia, un concepto complejo. Más aun si es considerado como elemento definitorio de la existencia misma de la ciudad; en su dimensión urbanística, al tiempo que política y cultural. Comprende lugares de expresión social y de participación cívica así como lugares de identificación simbólica.

ESPACIO PÚBLICO: POLÍTICA, CULTURA, EXPRESIÓN Y PARTICIPACIÓN SOCIAL.

El *ambiente del espacio público* debe ser entendido desde una mirada integral que incorpore los componentes culturales y muchas veces difusos, de las identidades locales. La noción de *lugar*, de representación simbólica de lo construido, de relectura de los lenguajes arquitectónicos, de recuperación de la historia, son las componentes fundamentales del ambiente urbano que otorgan sentido al proyecto de espacio público la ciudad. (UR-BAL, 2000)

Está claro que el término *espacio público* se ha convertido hoy en una expresión común: técnicos, legisladores, gobernantes, comerciantes, incluso *el hombre de la calle*, identifican así el espacio al cual se puede acceder sin restricción alguna y donde es posible la expresión de sus derechos y de sus obligaciones en el escenario de sus diarias vivencias; el

⁸ Resulta difícil hallar una definición de *espacio público* que sea apropiada para cualquier situación, dado que las distintas tradiciones jurídicas, culturales y antropológicas configuran "representaciones muy diferenciadas" del espacio público. REMESAR (2002).

⁹ El Estado se incorpora, en este sentido, al conjunto de relaciones entre naturaleza y sociedad propias de la perspectiva ambiental que se mencionaba más arriba.

¹⁰ El filósofo alemán Jürgen Habermas, en su trabajo "Further reflections on the public sphere" (traducido al español como Historia y crítica de la opinión pública) aborda el concepto de la esfera pública o espacio público, en el cual identifica tres propiedades fundamentales:

- La primera es la *inclusividad*, su carácter incluyente, es decir que este espacio es accesible para todos sin distinción.
- La segunda propiedad es su carácter igualitario. No sólo tiene toda persona acceso a él, sino que además, en su interior, nadie tiene prioridad sobre alguien, se comparte por todos los participantes desde una posición igualitaria.
- La tercera se refiere a la apertura, en el sentido de que cualquier asunto, sin restricción, puede ser lanzado a discusión entre todos los participantes del espacio público. Por medio de esas tres propiedades y retomando, de cierto modo a Kant hace referencia a la publicidad burguesa como principio de mediación entre política y moral. Una mediación que era la voluntad pura que posibilitaba según el filósofo alemán del Siglo XVIII el actuar por deber, por el imperativo categórico (único móvil de la acción práctica que era considerado como realmente moral), Habermas explica su modelo de un espacio público. Su función principal radica en poder albergar una verdadera discusión heterogénea y simultáneamente accesible para todas las perspectivas.

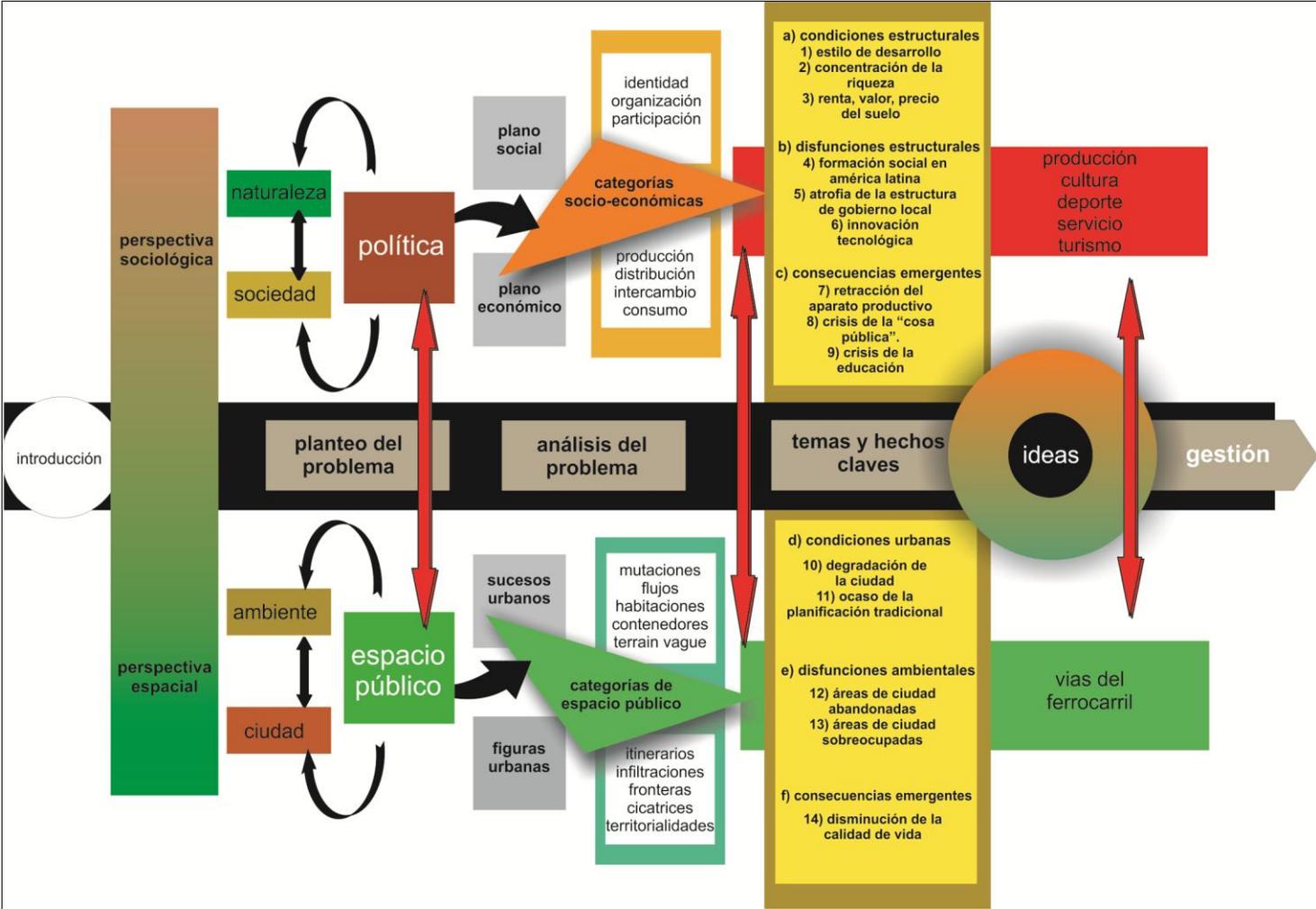
planificador, en muchos casos, se limita a considerarlo como el definido en una serie de leyes, decretos, resoluciones y acuerdos, que lejos de enriquecer el tema, parecen minimizarlo de una forma tal, que olvida no sólo el valor cultural del concepto sino aún las funciones que hacen de éste un concepto integrador del hombre como ser vivo y como ser social.

**ESPACIO PÚBLICO:
MOVILIDAD
URBANA.**

Circunstancias históricas diversas han determinado transformaciones en el ámbito del espacio urbano, tal el caso de equipamientos destinados a la movilidad y toda la infraestructura que lo acompaña (edificios, galpones y grandes extensiones de vías que atraviesan la ciudad). Estas infraestructuras, hoy obsoletas o abandonadas, con potencialidad de ser recuperadas como espacio público (en los términos planteados en el presente trabajo) permitirían, tras ser intervenidas a partir de un cuerpo de ideas, en forma conjunta con un proceso de gestión, llevar a la práctica o, mejor dicho, testear los conceptos que se vienen desarrollando de modo teórico.

Por último, y quizá a modo de corolario, el *espacio público* es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo vocacionalmente igualitario e integrador. (BORJA, 2000)

estructura del trabajo



CAPÍTULO I

naturaleza, sociedad, *política*; ambiente, ciudad, *espacio público*

"Lo que le da sentido a una ciudad es el espacio público"
(Jordi Borja, en Roca, Río Negro, nov. de 2001)

EL ESPACIO PÚBLICO COMO PRODUCTO HISTÓRICO

El *espacio público* es –y ha sido siempre– el colector esencial de la vida urbana¹¹. Juega un rol substancial tanto en la comprensión de la *ciudad* como en el reconocimiento de su estructura, permitiendo entender su armazón funcional, formal y simbólico. Pero la principal significación del *espacio público* reside, sin dudas, en que es en este lugar donde el hombre entra en contacto con la diversidad de lo humano; es éste el ámbito en el que se convive y se constituye en el medio por excelencia para la realización de la vida en sociedad. Es definitivamente, del mismo modo que la ciudad, un producto histórico.

EL NOMADISMO Y LA PRIMER FORMA DE RELACIÓN ENTRE EL HOMBRE Y LA NATURALEZA

Partiendo, entonces, de una perspectiva histórica, podemos dar por sentado que el pastoralismo –la vida migratoria– es la primera forma de mantener la existencia, en que la tribu (como familia ampliada, como comunidad) utiliza lo que encuentra y luego sigue su camino. Esta comunidad, es el primer requisito previo de la apropiación de las condiciones objetivas de vida, donde la tierra es el laboratorio, que proporciona los medios y materiales del trabajo, además de la ubicación: resulta la base de la comunidad. El hombre, como miembro de la comunidad, en una relación natural, se considera propietario o poseedor de la tierra.

LA REVOLUCIÓN URBANA: SEDENTARISMO Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO COLECTIVO.

La primer modificación profunda en la relación hombre/naturaleza, producida en el marco de lo que se ha denominado *revolución agrícola* (8.000 AC), e íntimamente ligada a lo que Gordon Childe llamó la primera *revolución urbana* (6.000 AC), se manifiesta en una cierta tendencia al sedentarismo, como aspiración de reducir los esfuerzos en la búsqueda de satisfacción de las necesidades fisiológicas humanas, generando desde el punto de vista ecológico, como contrapartida, una primera simplificación (a partir del acortamiento intencionado las cadenas tróficas naturales). La adopción y generalización de la agricultura, de la domesticación de animales conjuntamente con una básica organización del trabajo

¹¹ La *ciudad* es, sin lugar a dudas, uno de los sucesos fundamentales a través de los cuales se realiza el *proceso de transformación* de la naturaleza. El análisis de los distintos modos -humanos- de apropiación espacial han permitido estudiar y verificar los modos de organización social, económica, política de las comunidades que los *producían*, tanto como su nivel cívico y cultural. (BATTISTI, 1980: 227). El "contraste entre lo particular y lo universal, entre lo individual y lo colectivo, es uno de los puntos principales desde los cuales...se estudia la ciudad" (ROSSI, 1966)

colectivo, permitieron que se produjeran los primeros excedentes en la producción de alimentos. Parte del excedente es apropiado por la comunidad *más alta* que en definitiva aparece como una persona, el *déspota*, como el padre de todas las comunidades menores. Las pequeñas comunidades pueden vegetar independientemente o pueden formar parte de una organización común del trabajo, constituyendo un sistema. La comunalidad¹² puede aparecer como representación de su unidad a través del jefe de grupo tribal, o como relación de jefes de familia (de allí la forma más despótica o más democrática). En consecuencia, la expresión espacial de este proceso, si bien existe, aparece un tanto difusa y, por tanto, con relativa relevancia respecto de nuestro planteo.

EL ESTADO, EL EXCEDENTE Y SU MANIFESTACIÓN ESPACIAL

Ahora bien, tras cierto desarrollo, las condiciones comunales para la verdadera apropiación del medio de trabajo (irrigación, medios de comunicación, etc.) comienzan a aparecer como obra de la unidad más alta, el gobierno despótico que se cierne sobre las comunidades menores. La unidad, que lo abarca todo –situada por encima de los pequeños cuerpos–, es el propietario real y la relación del individuo con las condiciones naturales de trabajo y reproducción aparece condicionada por una concesión de la unidad total al individuo, por intermedio de la comunidad particular. Este proceso marca las primeras manifestaciones espaciales en la concreción de ciertos elementos espaciales (proto-urbanos), en ocasiones simbólicos, otras veces funcionales, en definitiva *estructurales*.

DE LA ALDEA A LA CIUDAD

Con estos primeros cambios se inicia un complejo proceso que genera el paso de la aldea a la formación de las primeras ciudades, el cual puede advertirse, en principio por toda la región del Oriente Medio, permaneciendo hoy ejemplos arqueológicos de las primeras aldeas agrícolas que fueron los prototipos de lo que serían las primeras ciudades. Un análisis preliminar permite definir cuales han sido sus *condiciones* previas (cada una de ellas, a partir de su estadio primitivo, han evolucionado históricamente):

LOS PRERREQUISITOS DE LA CIUDAD

- **Crecimiento poblacional**¹³
 - Aumento de la producción agrícola para sostener a la población.
 - La producción de excedentes; es decir, la capacidad de producir mucho más de lo necesario para la subsistencia de los individuos.
- **Diferenciación de clases dominantes que controlan el aparato político**¹⁴.
 - Especialistas en religión, política, agricultura, artesanías y otras actividades, que viven en la ciudad.
 - Los militares para proteger a las clases dominantes y asegurar el pago de tributos.

¹² La idea de *comunalidad* define otros conceptos fundamentales al momento entender una realidad de los agrupamientos humanos originarios, los que habrá de entenderse no como opuestos sino como diferentes de las organizaciones sociales posteriores. Para entender cada uno de sus elementos debe tenerse en cuenta ciertas nociones: lo comunal, lo colectivo, la complementariedad y la integralidad.

¹³ Condición de *dimensión* (extensión): implica una *expansión* en el sentido geográfico.

¹⁴ Condición de *diferenciación*: distintos roles, no todos los moradores de la ciudad son iguales.

- Pago de tributos (en trabajo o especie) a las clases dominantes.
- El trabajo forzado por medio de la esclavitud o los tributos.
- Desarrollo de la escritura, y las ciencias como la matemática (sistemas de numeración y contaduría) y la astronomía para los censos de producción, la construcción de edificios, y calendarizar las actividades agrícolas.
- **El Estado¹⁵:**
 - el poder político centralizado en la manos de las clases dirigentes.
 - La burocracia (cadena de mando que opera de manera racional los sistemas).
- **El comercio¹⁶** a distancia con otras ciudades y asentamientos.
 - Especificidad productiva de acuerdo a la localización.
 - Intercambio (de los productos excedentes) interno y externo.
- **Simplificación de los ecosistemas¹⁷**
 - Situaciones de renovación y fertilización natural del suelo.
 - Domesticación de plantas y animales.
 - Definición de un rol consumidor (parasitario respecto de otros ecosistemas).

La idea histórica de ciudad lleva consigo, en su interior, los pre-requisitos aquí expuestos, no obstante, sin necesidad de mencionarse –inherente a cada uno de ellos–, subyace un *elemento espacial*, esencial en la estructura, el cual ha permanecido a lo largo de la historia interviniendo (protagonizando) y manifestándose en concordancia con cada momento; éste es el *espacio público*.

Desde la Antigüedad Clásica existe la identificación, establecida por Aristóteles¹⁸, entre *política* y *espacio público*. Era en ese espacio de la ciudad, vital y humanizante, donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión, se vislumbraba así un espacio público político. Allí los objetivos de la vida común, los

LA CIUDAD
CLÁSICA:
POLÍTICA Y
ESPACIO PÚBLICO

¹⁵ Condición de *organización*: el sistema de relaciones, jerarquías y poder.

¹⁶ Condición de *localización*: las ciudades propiamente dichas surgen junto a estas aldeas sólo allí donde la ubicación es particularmente favorable para el comercio exterior, o donde el jefe del Estado y sus sátrapas cambian sus ingresos (el producto excedente) por trabajo, que invierten como fondo de trabajo. MARX, (1973).

¹⁷ Condición de *reproducción*: el reemplazo de las cadenas tróficas naturales (largas) por otras más cortas, simplificadas.

¹⁸ Puede verse al respecto: *Política*: en el cual se desarrolla ampliamente su idea de ciudad y la estrecha relación con la política, así como algunas precisiones acerca de los distintos espacios concernientes a la ciudad, entre otras observaciones: "...la comunidad que se compone de muchas aldeas es la ciudad, la cual, hablando sumariamente, es para sí perfecta y bastante suficiente, y se juntó por fin del vivir con mayor comodidad."(I-pag.26) Manifiesta cosa es que si en esto pasa muy adelante y viene a hacerse muy una, ya no será ciudad. Porque la ciudad es naturalmente multitud, y si mucho se viene a hacer una, de ciudad se hará familia y de familia un hombre solo... sería destruir del todo la ciudad, la cual no solo consta de muchos hombres, sino de muy diferentes en especie. (II-pag.109) ...la plaza libre... ha de estar libre de cosas de comprar y vender y que en ella no haya oficial ni labrador ni otro ninguno de esta condición... sería más apacible si estuvieran puestos en él por orden donde se ejerciten los más ancianos, porque conviene que semejante institución esté repartida conforme a las edades...(I-Pag. 61) ARISTOTELES *Política V.I-II Hispamérica. Buenos Aires. 1985.*

intereses políticos, podían ser debatidos, quedando claro que la realización superior del *potencial humano*¹⁹ sólo puede ser caracterizado en este espacio: el *espacio público*, organizador de la democracia y cultor de la filosofía.

Claro está que esta concepción sólo puede hacer pié en la organización de pequeñas ciudades (de unos 5000 habitantes), propias de la Grecia clásica, donde el *ágora*, rodeada de edificios públicos, fue considerada el centro de la composición. La *polis*, como concepto, supone *ágora*, es la noción misma de ciudad²⁰.

**APARICION DEL
PROTAGONISMO
DEL MERCADO EN
EL ESPACIO
PÚBLICO: LA
CIUDAD ROMANA**

En Roma, el *foro*, reinterpreta la cuestión sobre la base de la distinción de funciones, se multiplica y así se diferencia, el foro civil se separó de los foros de mercado, de legumbres, animales, pescado, etc.; es un espacio sin orden, en el cual el peatón domina la escena. Esta marcada preponderancia del mercado, relativiza la vida civil, limitando la calidad pública de la ciudad romana. La ciudad romana, heredera directa de la griega, tuvo un desarrollo gradual e ininterrumpido durante todo el Imperio²¹. Sobre un plano ortogonal, existen lugares públicos donde se reúne el pueblo para tomar las decisiones políticas, así como donde recrearse, templos y palacios; espacios claramente diferenciados.

¹⁹ "...si el papel protagónico del hombre libre resultaba en Grecia de tal magnitud, se le otorgaba una atención preferente a la educación (*paideia*) política del hombre. Tres soportes basaban la formación del *polites*: la gimnasia, la música y la retórica... Pero lo más difícil resultaba la educación del político, pues el puesto de comando implicaba la aprehensión del telos (la meta), de la felicidad humana." Para Platón la ciudad perfecta requiere una especial educación de los súbditos, procurada por la gimnasia y la música en los guerreros y por la filosofía y la religión en los magistrados. En tanto que respecto de los fines del obrar político, anticipándose a Aristóteles, "el interés de algunos no merece consideración cuando se trata del interés general". (MARTINOTTI, 1988)

²⁰ "Según apunta Ortega... " en efecto, la definición más certera de lo que es la urbe y la *polis* se parece mucho a la que cómicamente se da del cañón: toma usted un agujero, lo rodea de alambre muy apretado, y eso es un cañón. Pues lo mismo, la urbe o *polis* comienza por ser un hueco: el foro, el *ágora*; y todo lo demás es pretexto para asegurar este hueco, para delimitar su contorno. La *polis* no es primordialmente un conjunto de casas habitables, sino un lugar de ayuntamiento civil, un espacio acotado para funciones públicas. La urbe no está hecha como la cabaña o el *domus*, para cobijarse de la intemperie y engendrar, que son menesteres privados y familiares, sino para discutir sobre la cosa pública. Nótese que esto significa nada menos que la invención de una nueva clase de espacio, mucho más nueva que el espacio de Einstein. Hasta entonces sólo existía un espacio: el campo, y en él se vivía con todas las consecuencias que esto trae para el ser del hombre. El hombre campesino es todavía un vegetal. Su existencia, cuando piensa, siente y quiere, conserva la modorra inconsciente en que vive la planta. Las grandes civilizaciones asiáticas y africanas fueron en este sentido grandes vegetaciones antropomorfas. Pero el grecorromano decide separarse del campo, de la "naturaleza", del cosmos geo-botánico. ¿Cómo es esto posible? ¿Cómo puede el hombre retraerse del campo? ¿Dónde irá, si el campo es toda la tierra, si es lo ilimitado? Muy sencillo: limitando un trozo de campo mediante unos muros que opongan el espacio incluso y finito al espacio amorfo y sin fin. He aquí la plaza. No es, como la casa, un "interior", cerrado por arriba, igual que las cuevas que existen en el campo, sino que es pura y simplemente la negación del campo. La plaza, merced a los muros que la acotan, es un espacio de campo que se vuelve de espaldas al resto, que prescinde del resto y se opone a él. Este campo menor y rebelde, que practica secesión del campo infinito y se reserva a sí mismo frente a él, es campo abolido y, por tanto, un espacio *sui generis*, novísimo, en que el hombre se liberta de toda comunidad con la planta y el animal, deja a éstos fuera y crea un ámbito aparte puramente humano. Es el espacio civil". (ORTEGA Y GASSET, 2004, Libro IV)

²¹ No hay en toda la antigüedad un acontecimiento más capital que la conquista del oriente griego por los romanos y la difusión correlativa del helenismo, bajo la dominación de Roma, en todas las partes de la Europa occidental y de los países mediterráneos. Este acontecimiento no solo rompió los marcos ya demasiado estrechos de la ciudad y engendró el imperio, que era un compromiso entre la vieja concepción republicana de las magistraturas populares y la noción, extraída por Cesar de la herencia de Alejandro el Grande, de una monarquía bicéfala moderada respecto del pueblo-rey por las franquicias municipales, ilimitada y absoluta respecto de sus súbditos; también engendró las sociedades cristianas de las que surgió nuestra civilización, y orientó durante milenios la evolución de la humanidad. (CARCOPINO, 1968:77).

A partir de las invasiones germánicas, en el siglo III dC, las ciudades debieron amurallarse, en cierto modo se colmaron –con el consecuente descenso en la calidad de la vida–, transformando las ciudades en lugares congestionados, poco saludables, y que en épocas de peligro no podían proporcionar a sus habitantes los productos básicos. Se produjo, a partir de allí un éxodo de los hacendados hacia el hinterland, construyendo casas en el campo, las villas romanas autosuficientes produciendo una ruralización de la sociedad al tiempo que una feudalización de la economía.

**EL MEDIOEVO: LA
AUSENCIA DE
CIUDAD Y DE
ESPACIO
PÚBLICO.**

Más adelante, con el afianzado interiorismo del Medioevo, la ciudad se desvanece como concepto y con ella el *espacio público* como tal. Un ensanchamiento del espacio de circulación configura el espacio de reunión en los asentamientos de la Edad Media. Sobre el final, tras la aparición de los *burgos*, el espacio caracterizado por el mercado, o por actividades religiosas, es punto de encuentros sociales, pero no de relaciones políticas, ya que el poder terrenal, de origen divino, se concentra en recintos propios y definidos, segregados de la ciudad. Existe, allí, una nueva y distinta componente relacional: los espacios públicos son bordeados –coexisten– con las viviendas de los habitantes de la ciudad, a diferencia del foro y el ágora, incluso no siendo espacios de exclusivo uso peatonal.

Esta relación, propia del sentido colectivo de la Edad Media, se rompe tras el individualismo y el ideal utópico, en términos urbanos, del seiscientos –instancia previa al absolutismo del Barroco– que caracteriza al Renacimiento. Producto de los descubrimientos geográficos la ciudad toma otro carácter. El *espacio público* queda fuera de la vida cotidiana, con un aura propia transformando su relación con el resto de la ciudad. Tras el crecimiento de la ciudad, ya no alcanza con una plaza. Comienzan a surgir otros ámbitos para la reunión cotidiana de los vecinos, separados de la plaza ceremonial o principal, cuestión que, a partir del carácter, incide indudablemente en la aparición de la idea de renta urbana diferencial.

**LA ESCASEZ DE
RECURSOS Y EL
ESTADO COMO
CONDICIÓN DE LA
EXISTENCIA DE
LA VIDA HUMANA.**

En el siglo XVII, Thomas Hobbes²², en un estadio más avanzado (en términos cualitativos y cuantitativos) de la sociedad, y por tanto de la ciudad, planteaba la constitución del poder público como la condición de la existencia de la vida humana en sí. Este poder público, promovido por el interés colectivo en pro de la sobrevivencia de la sociedad, lleva consigo un factor implícito, que es vislumbrado por primera vez: la realidad de la *escasez de los recursos*, por tanto, lo que un individuo toma para sí lo hace en detrimento de los demás, provocando conflictos. Desarrolla, a partir de allí, su idea del contrato o pacto social (luego criticada y readaptada por Rousseau²³), realizado por los hombres como garante de la seguridad individual y como forma de poner fin a los conflictos que, por naturaleza, aquellos generan.

²² En *Leviatán, o la materia, la forma y el poder de un Estado eclesiástico y civil*. Partiendo de un análisis casi psicológico y antropológico de la naturaleza humana, su contenido evoluciona para culminar con un estudio del poder político, podría decirse como argumento, o sustento, del sistema de gobierno monárquico.

²³ "Encontrar una forma de asociación que defienda y proteja con la fuerza común la persona y los bienes de cada asociado, y por la cual cada uno, uniéndose a todos, no obedezca sino a sí mismo y permanezca tan libre como antes." Tal es el problema fundamental cuya solución da el Contrato social. Las cláusulas de - *El Contrato Social*, Juan J. Rousseau

En la historia posterior al siglo XVII, período de constitución de la civilización urbano-industrial, dominaron dos características. Por una lado, la seguridad de superar los límites de la *escasez*²⁴ y, por el otro, el establecimiento de la llamada *democracia moderna*²⁵.

**LA CIUDAD COMO
CENTRO DE
ORGANIZACIÓN
DEL ESPACIO
REGIONAL.**

El surgimiento, con sustento en los esquemas teóricos sincrónicos, de los estados nacionales y la monarquía absoluta, implica la extensión del régimen jurídico a todo el territorio, aun manteniendo las diferencias en las clases sociales. Paralelamente, la aparición del capitalismo mercantil, incrementado por el descubrimiento –y posterior colonización– de América da a los mercaderes la posibilidad de comerciar con otros ámbitos, ampliando los límites geográficos. La ciudad comienza a concebirse de otro modo, como un lugar de relaciones, además de un punto organizador del espacio regional. Es el centro del mercado sobre la que confluyen las mercancías, perdiendo poder político y las influencias que tuvo en la Edad Media.

La esencia racionalista, ordenadora e *intervencionista*, comienza a transformar el trazado y dimensiones de las calles y, en general, de los espacios abiertos. En España, por ejemplo, se crea la plaza mayor: gran espacio central, abierto –en ocasiones aperturado– en relación a los edificios más representativos de la ciudad, coexistiendo funcionalmente con el mercado, lugar de festividades o de relación social.

**LA EXPRESIÓN
ESPACIAL DE LA
GRANDEZA DEL
ESTADO.**

Ya durante el Barroco se incrementa la tendencia a un cambio radical de la ciudad. A partir de operaciones de *cirugía urbana*: ensanchamiento de calles, creación de perspectivas, arboledas, paseos, etc., la ciudad refleja la grandeza del Estado y la monarquía. Se señalan diversos edificios emblemáticos creando espacios y puntos de vista que los destaquen.

Tras los hallazgos culturales realizados en la última mitad del siglo XVIII, una forma masiva de producción, en reemplazo del taller artesanal, conjuntamente con la introducción de un nuevo paquete tecnológico²⁶, generan la llamada *revolución industrial*, ligada a una segunda *revolución urbana*, que de su origen en Gran Bretaña, comienza a expandirse a

²⁴ El argumento original de Malthus, según el cual, la población tiende a crecer más rápidamente que la oferta de alimentos disponible para sus necesidades. Cuando se produce un aumento de la producción de alimentos superior al crecimiento de la población, se estimula la tasa de crecimiento; por otro lado, si la población aumenta demasiado en relación a la producción de alimentos, el crecimiento se frena debido a las hambrunas, las enfermedades y las guerras. Esta teoría, establecía una controversia anticipada a la creencia optimista, prevaleciente en el siglo XIX, según la cual la fertilidad de una sociedad acarrearía el progreso económico.

²⁵ Comienza a desarrollarse un proceso de afianzamiento de las principales características de la democracia moderna: la libertad individual (que proporciona a los ciudadanos el derecho a decidir y la responsabilidad de determinar sus propias trayectorias y dirigir sus propios asuntos), la igualdad ante la ley, el sufragio universal y la educación.

²⁶ Debe, necesariamente, incluirse aquí el desarrollo del ferrocarril, como medio óptimo de transporte, en relación a la nueva masividad de las actividades productivas, tanto de carga como de pasajeros.

otros países iniciando un proceso de evolución que conduce a las sociedades desde una economía agrícola tradicional hasta otra caracterizada por procesos de producción mecanizados cuyo objetivo es fabricar bienes a gran escala. El crecimiento de la población²⁷, y por consiguiente del consumo, como consecuencia del aumento de los recursos alimenticios y del descenso de la mortalidad a partir del avance de la medicina agudizan el carácter *parasitario* de la ciudad.

El prototipo de ciudad es París, que con la reforma de Haussmann²⁸ se transformó en el modelo de actuación en todo el mundo. Este modelo somete a la ciudad antigua a toda una operación de *cirugía urbana*, tirando lo viejo para construir lo nuevo, todo ello financiado por el poder público, aun en manos de la monarquía.

**CIUDAD
INDUSTRIAL
MOVIMIENTO DE
CLASES Y NUEVO
CONCEPTO DE
PROPIEDAD**

El capitalismo industrial produce una profunda transformación social, la de clases; la burguesía domina el poder político, en conflicto permanente con el proletariado determinando las condiciones de vida de uno y otro grupo social. El poder económico, poco a poco, va transformándose en poder político. El concepto de propiedad, diferente al de la Edad Moderna, varía al de propiedad absoluta, libre de servidumbres y, fundamentalmente, cambiante en el mercado. La nueva ciudad presenta en el mercado mucho suelo urbano, dando posibilidad a la especulación por parte de la burguesía.

Abundan los planes de rectificación y ensanchamiento de calles, con el aporte estatal de gran parte del capital. El negocio especulativo, a partir de la creación de una gran vía, generando un espacio que se transformará en una zona comercial, reservado a la burguesía, apareciendo como centro urbano. Esta zona donde se materializan los negocios, y en torno a la cual se disponen las demás funciones de la ciudad, desde la administración a la residencia, generando una segregación social en el espacio regida por los precios diferenciales del suelo que se establecen con la actividad comercial y terciaria.

Los altos precios de las parcelas tras los planes de reforma interior y ensanche suponen que el proletariado no puede acceder a estas viviendas, por lo que comienzan a aparecer parcelaciones ilegales que carecerán de infraestructura sanitaria, ya que el Estado (municipal) no las reconocerá. Los altos precios hacen del suelo un bien casi inaccesible, incluso para la burguesía, por lo que los planes iniciales casi nunca se cumplen. Las parcelas se dividen, creándose calles nuevas, ya que son muy caras para un solo promotor y los edificios que se construyen tienen más pisos de los previstos y menos espacio verde, todo en función de rentabilizar del suelo.

²⁷ Este crecimiento acelerado comenzó en la primera mitad del S. XIX en Gran Bretaña y Bélgica. Entre 1850 y 1890 el ritmo se trasladó, entre otros países, a Noruega, Irlanda, Inglaterra, Australia y Argentina. "La ciudad era, realmente, el símbolo externo más llamativo del mundo industrial, después del ferrocarril". (Hobsbawn, 1981)

²⁸ Haussmann propone una ciudad ordenada, en la que estén presentes, por un lado, los supuestos higienistas de los ilustrados: alcantarillas, iluminación, calles anchas y arboladas, etc., en tanto que por otro, esta ciudad está construida con criterios policiales, ya que se propone una organización definida; bien sea esta radial, ortogonal, o cualquier otra; que permita la represión de las manifestaciones revolucionarias.

**DISTINCIÓN
INTERNACIONAL
DE ROLES**

Este proceso se desarrolla de forma dispar entre los países generadores y aquellos a los que, más tarde, les fue impuesto, trasladando en cierta manera, la división de roles (o estrategias) de consumidor y de reproductor, a grandes grupos de países. Los primeros, llamados genéricamente *desarrollados*, con un alto nivel de consumo, en tanto que los segundos, denominados en *vías de desarrollo*, producto de una idea que plantea esta situación como el paso previo, necesario, para alcanzar un estado superior²⁹. Queda un tercer grupo, menos definido y más flexible, que combina ambos roles.

**LA CUESTION DE
AMÉRICA LATINA**

Observando la experiencia de la colonización hispana en el América, se comprueba cual ha sido su fundamento urbano. A partir del traslado e imposición del Estado como paso previo a la formación de la sociedad, inversamente al proceso que lo había generado en Europa, se realizó la apropiación económica del territorio y se condujo la organización del corpus social, utilizando a la ciudad como instrumento. (TAMAMES, 2001)

La conquista y colonización en América se edificó sobre la concentración de población en medios urbanos, lo que permitió un control eficaz, funcional a la política absolutista, imperialista y centralizadora. En tanto que, en términos económicos, se conformó así el primer emprendimiento inmobiliario de la era moderna.³⁰ (FERNÁNDEZ 1993: 125)

**LA PLAZA COMO
ESPACIO PUBLICO
ESTRUCTURANTE:
SU SIGNIFICADO**

Sabiendo que en las ciudades precolombinas no existía la plaza como tal, en términos de espacio público, siendo más exacto hablar de *centro ceremonial*. El espacio público (la plaza) como dominante de la armazón urbana surge entonces a partir de la imposición colonial³¹, se encuentra físicamente en el medio del núcleo poblado y constituye un lugar distinto, pregnante, que no se puede confundir con ningún otro, utilizado e intensamente frecuentado. El predominio de las funciones

²⁹ Manuel Castells introduce una polémica expresión: "...la característica principal del subdesarrollo es, más que la falta de recursos, la imposibilidad de una organización social capaz de reunir y dirigir los recursos existentes hacia el desarrollo colectivo". (CASTELLS, 1984.). Esta afirmación alcanza cierto grado de veracidad tras revisar el potencial de recursos naturales de América Latina. La relación población / recursos es ampliamente favorable en comparación con otros continentes... (SEGENOVICH, 2002: 112). La confirmación histórica puede verificarse, por un lado, en el relato de la depredación de los recursos naturales latinoamericanos en *Las venas abiertas de América Latina* (GALEANO, 1986.) Se desprende de él, la organización de nuestros gobiernos funcionales a esa depredación. En tanto que por otro lado, en el desmanejo, el persistente abandono y las contramarchas en los proyectos públicos de desarrollo. (De la programación del Canal de Cable Todo Noticias. Cazador de historias. "La Argentina inconclusa". 12/07/03).

³⁰ Roberto Fernández cita, además, aquí a H. A. Murena quien afirma que "la ciudad americana era anónima, un campamento resultante de la explotación de recursos, que ignoró la tradición cosmogónica, por el que se fundaron ciudades confiando en una expedita subdivisión regular del territorio entre propietarios".

Es necesario decir que, desde el origen, América presenta el conflicto entre naturaleza y cultura, entre paisaje y tecnología. Conflicto moderno por antonomasia, que seduce a los biólogos -como Humboldt, capaz de identificar a América con "Hylea", una clase superior de Natura- pero que también tecnifica a los nativos. .. América es la primera gran operación inmobiliaria de la historia moderna..."

³¹ En 1573 Felipe II reglamenta, a través de las Leyes de Indias, la colonización americana. De esas Leyes, las que se refieren a la fundación de ciudades, señalan la plaza como punto nodal urbano que, conjuntamente con los edificios más importantes, organiza el núcleo poblado.

comerciales en las plazas españolas se transfiere a América donde también se dan otras actividades, desde procesiones religiosas hasta desfiles militares.

Tras los procesos revolucionarios, la Plaza Mayor se convierte en *Plaza de la Independencia*, la primera es abierta al tráfico, deja pasar por su explanada todos los transportes de la época, lo que la diferencia fundamentalmente de la segunda, dominada por cierto carácter simbólico. Se genera una estructura económica, social y política centrípeta, con foco en la plaza, que resume la vida del país y constituye el epicentro del acontecer histórico.

**LA CRISIS DEL
ESPACIO PÚBLICO
EN AMÉRICA
LATINA.**

Las ciudades latinoamericanas adolecen hoy de una crisis creciente del espacio público, no solamente producto de la herencia histórica sino también de los nuevos desarrollos urbanos. Varios factores inciden en estas crisis. La desproporción entre la ciudad *histórica*, con una trama regular de calles y plazas y una monumentalidad central casi siempre de calidad, todo ello ampliado por los ensanches de finales del siglo XIX y principios del XX, representando casi siempre una pequeña parte de la ciudad que se desarrolló en este siglo, especialmente a partir de los años cincuenta. El crecimiento de las últimas décadas ha mezclado densificación de algunas zonas y crecimiento difuso de muchas otras, ha dejado baldíos e intersticios vacíos, pero ha creado poco espacio público. La opción que ha prevalecido es la de la vialidad para el tráfico automotor y la alternancia entre la construcción vertical que no hace calle ni plaza y los desarrollos periféricos, casi siempre horizontales, que constituyen piezas aisladas. Es decir, hay una crisis del espacio público en sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva en cada zona o barrio, y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana.

Lo cierto es que en los años noventa se produjo un verdadero cambio civilizatorio. Un nuevo gobierno comenzó a sintonizar cabalmente, a través de las fórmulas más radicales del neoconservadurismo, con una sociedad que había estado cambiando aceleradamente sobre aquel territorio urbano fragmentado y se había desprendido sin nostalgia de los últimos restos del estado social a través de un consecuente proceso de , notable en la educación, la salud, el transporte, la seguridad privada, o la telefonía celular, con visibles modificaciones estructurales del espacio público.

**DESARROLLO
TECNOLÓGICO Y
DEGRADACIÓN
AMBIENTAL.**

Si bien la contrapartida supone una declinación de las condiciones ambientales, a partir de un paulatino desguace de los recursos naturales, existe la creencia generalizada de que el mismo desarrollo tecnológico permitirá superar la crisis. Ya en la época contemporánea se retoma la cuestión de la *escasez*, sólo que ahora ecológica (o más propiamente, ambiental), por lo tanto, si cada individuo actúa racionalmente -según su propio interés-, se llega a la destrucción del espacio público, a menos que exista una instancia política constituida para defender el interés y la razón pública.

**LA CRISIS DE LA
COSA PÚBLICA**

La existencia de las áreas comunes parece sintetizarse en: lo que es de todos no es de nadie, produciendo en cierto modo un *ecocidio*, y afectando a la colectividad y al *espacio público*. Sin embargo, no existe mucha claridad sobre

quien estará siendo afectado en particular. La crisis ecológica considera la posibilidad de replantear, así, la necesidad de un “nuevo Leviatán” para impedir a los individuos destruir el espacio público, destruyéndose mutuamente.

En la última década, a partir de los cambios políticos producidos, y la propuesta de un modelo de desarrollo económico alternativo al precedente, comenzó un cierto *apogeo*, ciertamente formal, de preocupación por el *espacio público*. En Argentina, desde la Dirección de Desarrollo Urbano, que depende de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda Nación, comenzó a elaborarse una Guía Metodológica para el Diseño del Espacio Público³², la cual formará parte de la documentación que esta Subsecretaría entregará a las Provincias y a los casi 2100 Municipios del país. Por su parte, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, otorgó la categoría de Ministerio al área. El nuevo Ministerio de Ambiente y Espacio Público tiene, entre otros aspectos, como misión: Mejorar la calidad del espacio público para que la gente lo disfrute y quiera cuidarlo. Mantener la ciudad más limpia, linda, ordenada, transitable, segura y con alta calidad ambiental genera más compromiso en la gente y por lo tanto más conciencia ciudadana, con mejor *estética*, más linda, más segura, con mejoras en los espacios verdes y el arbolado urbano. Desde esta cartera, desde 2006, se han sumado otras formas de actuación como:

- Talleres participativos donde, los vecinos se encuentran en talleres de discusión, actualización y seguimiento de las actuaciones sobre el espacio público.
- Concurso de ideas no vinculante. Modalidad que integra acción pública, privada y consulta popular.
- Acuerdos con las Universidades y participación de docentes y alumnos a través de Convenios de Asistencia Técnica, y Pasantías.

En Mar del Plata, previo a la realización de la IV Cumbre de las Américas, en 2005, la Municipalidad de General Pueyrredón promovió un conjunto de obras (en realidad financiadas por el Estado Nacional), tendientes a mejorar el espacio público de la ciudad entre las que se pueden mencionar: El acondicionamiento de la Diagonal Alberdi, Paseo de las Esculturas, Plaza España, Parque Primavera, Paseo Las Toscas, además del Plan de Defensa Costera. En definitiva una amplia mayoría de intervenciones vinculadas a los paseos turísticos. No ya como parte de una estrategia de intervención de carácter estructural, sino como producto del espasmo ligado al evento en particular.

**LA ÚLTIMA DÉCADA:
TOMA DE CONCIENCIA.**

ACCIONES PUNTUALES

³² Esta *Guía Metodológica para el Diseño del espacio Público*, cuya autoría pertenece a las investigadoras del Conicet, Raquel PERAHIA y Sonia VIDAL (2007), es una publicación de la Dirección de desarrollo Urbano de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, y está destinada a la capacitación de profesionales y técnicos del área de Planeamiento Urbano y Vivienda de organismos de nivel provincial y municipal. Este documento aporta elementos empíricos para la comprensión del tema tratado. Al momento se encuentra en etapa de revisión previa a su edición final.

CAPÍTULO II

espacio público y movilidad urbana

“El transporte (y la movilidad urbana) es un factor de fuerte disrupción de la calidad ambiental de un ambiente urbano”
(Alejandro Cohen, Introducción a Arquitectura y Ciudad: del Proyecto al Eco-proyecto)

EL ESPACIO PÚBLICO COMO ESPACIO DE TRÁNSITO

Como hemos visto, la sintaxis de uso ha variado a lo largo de la historia, a pesar de las diferencias –sean estas sutiles o no– el *espacio público* ha servido siempre como lugar de encuentro, mercado y en particular, lo que interesa a este capítulo, *espacio de tránsito*.

Mientras los desplazamientos de personas y bienes se realizaron a pie existía equilibrio entre los distintos usos urbanos, estos podían llevarse a cabo simultáneamente. La variación de las condiciones producida por la revolución industrial, desde la segunda mitad del Siglo XIX, rompiendo con los usos tradicionales, introdujo una serie de cambios en los modos de tráfico, comercio y comunicación.

FERROCARRIL, TRANVÍA Y AUTOMOTOR

Al tiempo que el desarrollo del ferrocarril facilitó la intercomunicación de ciudades permitiendo la transformación del comercio interregional, los tranvías comenzaron a proporcionar una amplia gama de posibilidades de circulación intraurbana facilitando la extensión de la ciudad y ampliando considerablemente su superficie.

En el primer tercio del siglo XX, el tranvía aparece en gran de las grandes ciudades del mundo. Sin embargo, la dependencia del tranvía a los rieles, las dificultades de explotación conjunta con el transporte automotor (que se desarrolla rápidamente) en las calles angostas y cruces, el ruido de los antiguos tranvías, trajo consigo que los autobuses, trolebuses, trenes subterráneos (Metros) y automóviles particulares desplazaran al tranvía.

Más tarde, con el desarrollo del automotor, el transporte rodado cambió radicalmente para, luego de la II Guerra, comenzar a producir conflictos de convivencia con los demás usos públicos de la ciudad afectados, también estos, por su propia transformación histórica.

MOVILIDAD COLECTIVA Y MOVILIDAD INDIVIDUAL

En los últimos años, la movilidad individual proporcionada por el automóvil entra en crisis en gran parte de las ciudades al producir congestiones vehiculares en las áreas centrales. Por su característica, el *medio automotor*, toda vez que requiere incrementar la cantidad de pasajeros a transportar, sea este individual o colectivo, ocasiona el aumento del

número de vehículos independientes que lo integran, con lo cual, produce una disminución de la velocidad de desplazamiento y, a su vez, conflictos con los restantes movimientos que se dan en la ciudad. Por otro lado, el agotamiento de los recursos naturales de combustibles fósiles en todo el mundo, en primer lugar del petróleo, que comenzó a vislumbrarse hacia el último cuarto del Siglo XX.

**EL TRANSPORTE
PÚBLICO EN
AMÉRICA Y EN
ARGENTINA**

Así como existieron diferencias genealógicas, y de desarrollo, entre las ciudades europeas y las americanas, también el transporte público se consolidó sobre el territorio, de modo distinto. En tanto que en Europa el ferrocarril –a grandes rasgos– *consolidó* la estructura vial vigente desde la época de los romanos, en nuestro continente, y en particular en nuestro país, este transporte *cambió de raíz* la red utilizada en la época colonial, fragmentó el territorio, produciendo distinción entre regiones –ricas y pobres–, en función de su mayor o menor capacidad de integración al sistema.

**EL FERROCARRIL:
COMUNICACIÓN Y
FUNDACIÓN DE
NUEVOS
PUEBLOS.
DESEQUILIBRIOS
REGIONES**

Su incidencia fue decisiva en el proceso de fundación de nuevos pueblos tanto como en la agilidad de las comunicaciones, superando las distancias y las barreras geográficas de un territorio tan vasto; no obstante, como contrapartida, generó desequilibrios regionales, provocando el decrecimiento, y hasta la desaparición, de ciertas zonas que, debido a un trazado selectivo, quedaron marginadas de la red.³³

En Latinoamérica, el primer país que tuvo ferrocarriles fue Cuba, que durante la década del '30 del siglo XIX, ostentó altos índices de crecimiento económico, producto de la explotación de ingenios y cafetales, momento en que se construyó el primer ramal ferroviario (1837) siendo, entonces, el sexto país en el mundo luego de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Bélgica y Alemania.³⁴

En nuestro país, la relación de crecimiento de la riqueza entre el interior del país y la capital (puerto de Buenos Aires) varía decisivamente: desde un estado de paridad en 1857 –cuando se inaugura la primera línea– hasta una proporción, de 2 a 1, en 1887, a favor de la capital; invirtiendo, por otra parte, la relación de población urbana y rural (de un 28% de población urbana en 1869 a un 53% en 1914). En todos los casos, puede verse la relación simétrica entre florecimiento económico y desarrollo del ferrocarril.

Sus características de *implante* llegaron al extremo de adoptar, en forma directa, desde la Europa industrial, no solo la tecnología sino, también, la estilística, que se extendió a todos los elementos componentes del sistema (desde los proyectos con su singular concepción, hasta estructuras, materiales, reglamentos, señalética, etc.).

³³ Puede verse el trabajo del Arq. Jorge D. Tartarini (2000).

³⁴ Tartarini cita a: AAVV. El camino de hierro de La Habana a Güines. Primer ferrocarril de Iberoamérica. Madrid. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 1987.

**EL REFLEJO
ESPACIAL DE LA
ESTRUCTURA DE
LA NACIÓN
Y EL
SÍMBOLO DE LA
DOMINACIÓN
BRITÁNICA**

El ferrocarril ha sido, sin dudas, un elemento clave en la estructuración de la Nación y, a su vez, factor determinante en la conformación de las ciudades, por lo que, desde nuestra perspectiva, puede afirmarse que su *traza* representa, entonces, el *reflejo espacial* de esa estructuración.

Tal como afirma el historiador David Rock, "El principal símbolo de la inversión – dominación británica fue el sistema de ferrocarriles que, desde la inauguración de 10 kilómetros de vías construidas en 1857, se extendió hacia 1890 a 8.600 kilómetros de vías (la mayoría en manos de empresas privadas británicas) abiertas al tráfico de pasajeros y, fundamentalmente, de mercaderías, acompañando el desarrollo del comercio exterior" (ROCK, 1994. pag.181).

Una revisión histórica³⁵, en línea con el antecedente programático del Estilo de Desarrollo vigente –el denominado *Modelo Agroexportador* dominante hasta la década del '30–, permite aseverar que, "la historia de los ferrocarriles argentinos es en gran parte la historia de la penetración financiera británica en la República, ya que de ellos hizo el instrumento fundamental de la dominación económica en nuestro país... Los ferrocarriles se encargaron de conducir y embarcar los productos argentinos hasta el puerto para servir a las necesidades inglesas".³⁶

**DOMINIO PRIVADO
O DOMINIO
PÚBLICO?**

Sin embargo, a través de la historia los ferrocarriles, así como otras empresas con su mismo carácter estructurante, pasaron alternativamente de manos privadas a públicas y viceversa. Como ejemplo la primer línea, el Ferrocarril del Oeste, fue iniciativa de una empresa privada local para luego de diez años ser adquirida por la Provincia de Buenos Aires y diez años más tarde ser vendida a un consorcio británico (PANETTIERI, 1986). Luego, en 1947, tras ciertas negociaciones que dejaron dudas acerca de quién fue el beneficiado, pasaron nuevamente a manos del Estado (LUNA, 1986). El gobierno peronista enfatizó el papel del Estado como *empleador* y creador de nuevas industrias y servicios, a la vez que procuró con los planes quinquenales colocar al Estado como un instrumento para el desarrollo.

**EL TRANVÍA
ESTRUCTURANTE
DE LA CIUDAD**

Así como el ferrocarril tuvo su importancia *estructurante* en la configuración del territorio nacional, el tranvía –un transporte específicamente urbano– tuvo su incidencia en la conformación de un gran número de ciudades latinoamericanas y argentinas. En Buenos Aires, por ejemplo, desde los primeros tranvías a caballo que comenzaron a correr por sus calles en 1863, como complemento de un ferrocarril primero, y desde 1870 como transporte intraurbano, hasta el último eléctrico en 1963, esta ciudad pasó de ser una villa en crecimiento a la metrópolis actual. A mediados de la década del '20 la red alcanza

³⁵ Dentro de una variada bibliografía -incluso desde distintas posturas ideológicas- ver, por ejemplo, SCALABRINI ORTIZ, Raul *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. O más recientemente, ROCCATAGLIATA, Juan *Los ferrocarriles argentinos en el desarrollo nacional*. En Problemas Argentinos y sus soluciones I, Buenos Aires. 1975.

³⁶ Del Mazo, Gabriel (1951) *El radicalismo. Ensayo sobre su historia y su doctrina*. Raigal. Buenos Aires.

su máximo apogeo: *875 Km de líneas* (ya sean de vía sencilla o doble) más de *3.000 vehículos y 12.000 empleados* para circular por las 99 líneas y transportar *650.000.000 de viajeros* anuales.³⁷

En esta misma ciudad de Buenos Aires, tiempo más tarde, los medios de transporte existentes –el tranvía y el subte– no alcanzaban a cubrir las necesidades de una población y un mercado en expansión, por lo que enormes extensiones de su perímetro se encontraban aisladas y lejos de cualquier posibilidad de trasladarse con cierta rapidez. En 1928 comenzaron a aparecer los primeros taxis-colectivos a partir de la transformación, en la búsqueda de una economía de boleto, de los transportes individuales.

Este medio de transporte surgido en Argentina, el colectivo, fue tomado más adelante por una gran cantidad de ciudades en todo el mundo, y es, sin dudas, el transporte público más extendido –en la actualidad– en las ciudades de nuestro país.

A fines del siglo pasado, la progresiva pérdida de control por parte del Estado respecto del transporte automotor, junto a la rápida consolidación y fortalecimiento de las corporaciones y grupos de interés vinculados al rubro, dio el golpe de gracia a la ya iniciada decadencia del transporte ferroviario.³⁸ No obstante, no faltan críticas, y propuestas de recuperación, acerca de la situación y estado del transporte público que ha sido generada a partir del traspaso de 'control' antes mencionado³⁹.

En el último cuarto del siglo XX, otro sistema de transporte público, distinto de los mencionados anteriormente, aparece como solución a los problemas de transporte en distintas ciudades del mundo y especialmente en Latinoamérica. Tanto la búsqueda por reducir el tránsito automotor que circula por las rutas, como la necesidad de mitigar la contaminación ambiental que producen los motores de combustible derivado del petróleo han encontrado una propuesta alternativa en el

**EL TRANSPORTE
AUTOMOTOR Y LA
DECADENCIA DEL
FERROCARRIL**

**EL TREN URBANO
EN AMERICA
LATINA Y EN
ARGENTINA**

³⁷ Cifras obtenidas de la página de internet de Asociación de Amigos del Tranvía de la Ciudad de Buenos Aires www.tranvia.org.ar

³⁸ En una entrevista a Jorge Contestí, en referencia a la aparición de su libro "La República que ¿perdió? el tren", apunta, 'es cuestión de dejar de gastar en camiones y colectivos. Porque los costos enormes que tienen los camiones y colectivos se los transfieren a cada ciudadano indirectamente. Además, para invertir en locomotoras, vagones y acoplados o camiones y acoplados, mientras en el ferrocarril en 30 años se invertirían 900 millones de dólares; el automotor para hacer el mismo transporte requeriría 4.122 millones de dólares. Eso le cuesta al país, al productor, al consumidor, etc. Esas diferencias de costos la estamos pagando todos aunque no la veamos.

³⁹ En el Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración, en su ponencia: De Arena Política a Actor Principal: Reconstruyendo la Estatidad en el Transporte Automotor, Alejandro G. Schiavi explica: "el período comprendido entre la privatización de los servicios de transporte (1962) y la desregulación operada a partir de la década de 1990. En esta fase se originan las causas estructurales que incapacitan al Estado para ejercer eficientemente su función reguladora: la consolidación de los grupos de interés vinculados al transporte automotor de servicio público, y su consecuencia, la captura del regulador. Es en este período en que los grupos de interés direccionan su accionar en la fijación de nuevas reglas de inclusión – exclusión, al mismo tiempo que instalan en el Estado la lógica de la planificación de las políticas – relegándolo a un mero rol de agente - como instrumento de realización de sus propios intereses. Esta atención a las preferencias de este grupo de interés adquirió múltiples formas de captura del regulador. Algunas de ellas vinculadas directamente a la lógica del principal – agente".

llamado *Tren Urbano*. Resulta ejemplos en América Latina el de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, el de la Ciudad de Lima y en Argentina el prototipo de SeFeCha en la ciudad de Salta. (ver Apéndice – 4. Tren Urbano)

Vista una caracterización histórica del transporte público en América Latina y en Argentina se examina, por un momento, la particularidad de la ciudad de Mar del Plata.

**EL TRANSPORTE
PÚBLICO EN MAR
DEL PLATA.
PRIMERO EL
FERROCARRIL**

La llegada del ferrocarril a esta ciudad tiene características distintivas ya que, tal vez, fue la decisión gubernamental (en 1883) de transformarla en la nueva villa balnearia nacional, se autorizó la construcción de un ramal que "...partiendo de Ayacucho o Maipú, llegue hasta el nuevo pueblo de Mar del Plata"⁴⁰, intentando captar, al menos en parte, las corrientes de turistas que, por entonces, se orientaban hacia Europa o la costa uruguaya.

La inauguración de la extensión de las vías desde Maipú hasta Mar del Plata en 1886 marcó, tanto el comienzo de las actividades de verano como el impulso de la inmigración de colectividades extranjeras que, empezaron a delinear el carácter de la ciudad.

**LA ESTACION
NORTE Y LA
ESTACION SUR**

La estación Mar del Plata Norte, entre las actuales avenidas Luro y Jara y las calles San Juan y 9 de Julio, fue ubicada en las cercanías del núcleo urbano. Hacia 1930, "con el correr del tiempo y ante la expansión urbana por la costa y la loma Stella Maris, la empresa del entonces Ferrocarril del Sud observó la necesidad de construir una segunda estación con el objeto de acercar a sus pasajeros al área residencial turística". Esta nueva Estación Sur, tras el crecimiento urbano debió desafectarse hacia la década del '50, debido a los conflictos que provocaba el recorrido del tren dentro de la ciudad, produciéndose el levantamiento de las vías que llegaban a ella desde la actual línea a la Estación de Cargas que está ubicada en la avenida Juan B. Justo. (ROCCATAGLIATA, 1984)

A partir de la mencionada transformación, la Estación Sur pasó a ser la nueva Terminal de Ómnibus de Larga Distancia (que extendió su permanencia en ese sitio hasta 2009), y la Estación Norte retomó su protagonismo como receptora de pasajeros. El ramal se extiende hacia la Estación de Cargas continuando, por un lado, hacia el Puerto de la ciudad (aunque en la actualidad se encuentra en desuso), en tanto que por otro, hacia la ciudades de Miramar, Lobería y Balcarce (vía San Agustín).

**EL SERVICIO DE
TRANVIAS**

Sólo a dos años después de llegada del ferrocarril, comienza a circular el tranvía, en 1888. Siendo en principio traccionado por caballos, sistema que se mantuvo hasta 1922 en que fue reemplazado por el servicio eléctrico. El trazado de los rieles no contempló las dificultades de la topografía de la ciudad, tanto que cuando se intentó reemplazar los caballos por coches a vapor, estos no podían remontar las pendientes tan pronunciadas.

⁴⁰ Según publicación de la época.

**MICROÓMNIBUS
TAXIS
Y REMISES**

El tranvía fue el transporte público más usado hasta la década del '50 del siglo pasado sin embargo, con el desarrollo del transporte colectivo automotor, comenzó a perder popularidad hasta ser completamente reemplazado, dejando de funcionar en 1955, tal como sucedió en otras partes del mundo. Desde esa fecha, el micro-ómnibus, pasa a ser el único medio de transporte público *colectivo* de pasajeros, coexistiendo con el taxi como medio de transporte individual y el agregado, más reciente, en la década del '90, del coche *remis*.⁴¹

Colectivo urbano	398
Pasajeros	74.672.730
Km recorridos	25.424.199
Recaudación	84.656.980
Subsidio	23.753.458
Autos	211.498
Autos turistas enero	78.000
Taxis	1.147
Remises	715



La irracionalidad en el recorrido de las distintas líneas se manifiesta en la imposibilidad de ir de un punto a otro de la ciudad si transitar por el microcentro.

Cifras (2008) Estadísticas Emtur
mardelplata.gov.ar y
transportempdp.wordpress.com

**LA SITUACIÓN
ACTUAL**

En la actualidad el transporte público actúa bajo responsabilidad de empresas privadas, con control municipal del servicio y de la metodología de generación del boleto. La mayoría de los colectivos funcionan con tarjeta magnética, a la que se puede cargar con el importe deseado en distintos puntos de la ciudad. Los recorridos de las distintas líneas presentan situaciones de rentabilidad diferenciales, siendo esta en los últimos años, una de las causales de desaparición de varias empresas.

En otro orden, el transporte urbano de pasajeros presenta conflictos permanentes provocados, básicamente, por la ineficiencia del servicio. En repetidas oportunidades aparecen controversias respecto del costo del boleto como del salario de los choferes o, de la falta de frecuencia en los recorridos en la que se ven involucrados los empresarios, trabajadores, usuarios y gobierno municipal.

**LAS
VINCULACIONES
INTERURBANAS**

Para el arribo a la ciudad, el ferrocarril ha perdido intensidad de uso respecto del ómnibus y el automóvil. En la temporada 2003-04, por ejemplo, los turistas llegaron a Mar del Plata en automóvil en un 68,5%, en ómnibus (regular o no regular) en un 25,7%, en ferrocarril un 5% y en avión un 0,8%.⁴²

El estado del tendido de rieles puede caracterizarse sintéticamente en las siguientes reflexiones⁴³ de un usuario:

⁴¹ Las variantes en los últimos tiempos, en realidad, son más diversas: se incorporan, además, el denominado *auto rural* y los *remises ilegales*.
⁴² Cifras obtenidas de la página oficial en internet de la Municipalidad de Gral. Pueyrredón www.mardelplata.gov.ar Cabe destacar que si bien no se encuentra disponible actualización de estos datos, la tendencia no ha sido revertida en los años posteriores a la fecha mencionada.

- “No se ha dado un solo paso para prolongar la doble vía desde Chascomús a Mar del Plata, por lo tanto seguimos tardando más de 7 horas en llegar a Miramar.
- El estado de los coches de todas las clases es lamentable, salvo alguna pintura externa.
- El estado de la vía Mar del Plata-Miramar es increíblemente malo, habiendo tramos con velocidades máximas de 45 km/h.”

La salida de Mar del Plata a Miramar —casi hasta Batán— carece de barreras, por lo cual las formaciones avanzan a paso de hombre, haciendo sonar su bocina en cada esquina y compitiendo con los autos para cruzar, lo cual da una idea de la precariedad de la prestación. A su vez, muchos tramos de ese trayecto urbano carecen de alambrado, han sido invadidos por construcciones y son depósito de residuos.

A principios de 2010 se inauguró la nueva estación de micros de larga distancia, ubicada en el mismo predio que la estación de ferrocarril, más precisamente en la intersección de las calles San Juan y 9 de julio, desafectando el antiguo edificio ubicado en la vieja Estación Sur. La superficie de la nueva Terminal es de unos de 17 mil metros cuadrados, tiene 42 dársenas, 41 boleterías y según lo relatado⁴⁴ por José Ignacio Álvarez, administrador de la estación, "en pleno verano, se planea trabajar con 30 mil visitas diarias, algo así como un millón de personas al mes".

La dinámica de la ciudad sigue su curso sin una estrategia visible. A pesar de esto, a partir de una revisión del pasado próximo pueden observarse distintas propuestas tendientes a reestructurar el transporte público de la ciudad. Tres de ellas, las que se han considerado más significativas, se exponen seguidamente.

**ALGUNAS
PROPUESTAS DE
RE-ESTRUCTURACIÓN
DEL TRANSPORTE
PÚBLICO EN MAR DEL
PLATA**

a) Una Propuesta de Reestructuración del Transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de Mar del Plata⁴⁵

Esta propuesta, desarrollada a principios de la década del '90 por una Comisión designada *ad hoc* por el Municipio, se denominó *Red de Deseo*. Una de sus características consistió en que para su desarrollo se aplicaron una serie de herramientas informáticas (G.I.S. Bases de Datos) no utilizadas hasta ese momento, que aliviaron el trabajo de cruce de datos. No obstante, el escaso tiempo y presupuesto destinado al proyecto hizo que los propios integrantes de la Comisión relativizaran sus resultados.

⁴³ Comentario realizado por un usuario, el Sr. Abel E. Cossani; En Realidad Ferroviaria. Edición mayo-junio de 2000. www.fiaf.org.ar. Tandil, BA

⁴⁴ Diario La Nación, 13 de diciembre de 2009.

⁴⁵ La Comisión para la Reestructuración del Transporte Urbano, encargada del trabajo estuvo integrada por el Dr. Jesús Porrúa, el Dr. Carlos di Luca, el Lic. Daniel Alvarez, el Ing. Fernando Baldonado; Ing. Maria Teresa Vilaurreta y el Arq. Horacio Aiello

La idea se sustenta en un *tejido de corredores jerarquizados* (troncales, transversales, colectoras) y *centros de transferencia*, dispuestos sobre la red vial jerarquizada.

Una vez trazada esta nueva red en forma desagregada, se obtuvo la nueva cobertura territorial a 100, 200, 300 y 400 mts. Esta sirvió no solo para compararse gráficamente con la cobertura de la red anterior, sino que con los datos gráficos pudieron calcularse los kilómetros de cobertura para ambas redes, demostrándose que la denominada *red de deseo* mejoraba la cobertura admisible a escala peatonal, reduciendo en más de un 30% el recorrido total de las líneas.

Las herramientas utilizadas para el trabajo fueron: una encuesta realizada a bordo del sistema actual con el objeto de determinar el flujo del transporte público así como los motivos y tiempos de viaje. Tomando en cuenta, además, las distancias caminadas por los pasajeros y la necesidad de transbordos.

Además de estos datos, la encuesta permitió obtener los guarismos de ascenso y descenso diarios en cada una de las líneas y tomar muestras de los principales centros llamados *atractores* (receptores – emisores de viajes). Se agregaron a los datos obtenidos aquellos conocidos de distribución de la densidad de población, el crecimiento migratorio diferencial, y los distintos usos del suelo.

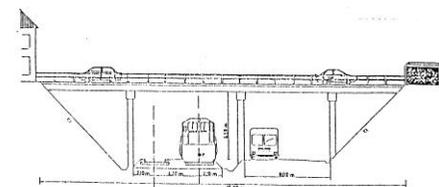
Para este caso los integrantes de la Comisión decidieron relacionar los datos sobre una base espacial conformada por un conjunto de fracciones censales "inicialmente la mismas utilizadas por el INDEC, a las que se adicionaron sub-fracciones de interés específico para el transporte de la ciudad" (AIELLO, 1997) quizá producto de la escasez de tiempo y presupuesto mencionada por sus integrantes.

b) Un Proyecto intermodal para Mar del Plata⁴⁶

Esta idea comprendió algunas acciones tendientes a complementar la reubicación de la Terminal Ferroautomotora de la ciudad, que ya cuenta con un proyecto específico, y que ha comenzado a concretarse con el traslado de la Terminal de Omnibus (antes mencionado).



El gráfico refleja la red de corredores principales y secundarios que recorren el ejido urbano.



El corte muestra los puentes vehiculares por encima del tren que cruzaría a 5,50 mts. Por debajo del nivel actual

⁴⁶ Publicado en la Revista Rieles. Marzo-Abril de 1996 por el Arq. Roberto Valinoti

Se enfatizaba el supuesto de recomponer la traza (cuadrícula) de la ciudad que, hasta la actualidad, se encuentra interrumpida por las vías del Ferrocarril. Para este propósito se consideró la posibilidad de modificar el nivel existente, soterrando el paso y cubriendo, mediante puentes, las calles transversales.

En otro punto destacaba la necesidad de construir doble vía entre la Estación Camet y la Estación Mar del Plata Cargas (ubicada sobre la Av. Juan B. Justo); a esto se agregaba el recupero de la vía –hasta hoy desafectada- al Puerto de la ciudad con, además, un extendido hasta el Barrio Punta Mogotes.



El nuevo nivel comienza a descender antes de llegar a la Av. Constitución, permaneciendo en trinchera, para retomar el nivel actual recién luego de pasar Av. Juan B. Justo, en la Estación de Cargas

Este último aspecto se sustentaba en la idea de brindar un *servicio urbano* que recorra la ciudad desde el Aeropuerto hasta las playas de Punta Mogotes con paradas intermedias.

Formaba parte de este conjunto de ideas el traslado de los talleres de maquinarias y la playa de maniobras que hoy ocupan el predio de 16 has. donde se ubica la Estación de Pasajeros dando viabilidad al emprendimiento de incorporar la nueva Estación de Ómnibus.

c) Una Propuesta de reactivación del Ferrocarril en el Puerto⁴⁷

La propuesta consistía en reutilizar la extensión de vías que llegan hasta el Puerto con el objeto de mejorar su oferta, facilitando la apertura a nuevos mercados a la producción de la ciudad, entre otros aspectos positivos.

La Comisión autora de la idea aseguraba que la rehabilitación del ramal acentuaría los vínculos –específicamente– comerciales con otras ciudades del interior de la provincia como Tandil u Olavarría que hasta la actualidad utilizan los puertos de Bahía Blanca o Buenos Aires para comercializar sus productos con el exterior.



Los 7 sectores de estudio en que se dividió el recorrido desde la Estación de Cargas hasta el Puerto.

⁴⁷ Propuesta del Consorcio Portuario Regional, publicada en el Diario La Capital del 3 de julio de 2003.

Sin embargo, la traza vial en este sector que quedó en desuso en el año 1982, ha sido paulatinamente ocupada por asentamientos poblacionales de carenciados e incluso, con algunos pequeños emprendimientos comerciales.

La propuesta incluía la relocalización potencial de los ocupantes del espacio perteneciente a la traza de las vías del ferrocarril, sin embargo, no establecía modalidades concretas para la resolución de esta cuestión.

Un estudio realizado, entre el año 1999 y 2000, por el Consorcio Portuario dio como resultado un total de 407 familias. Para la realización del estudio se dividió la zona en 7 sectores de acuerdo a sus características, en una longitud total de 45 cuadras.

La existencia de propuestas y estudios diversos acerca de la temática abordada afirma, en principio, la objetividad del problema. Distintos actores, con perspectivas heterogéneas (tanto desde el Estado, desde organizaciones sociales o desde el interior mismo de la dirigencia ferroviaria) abordan la cuestión, puntualizando las deficiencias actuales, al tiempo que visualizando las potencialidades inherentes a la cuestión. En relación con el trabajo aquí presentado, estos estudios aparecen, en efecto, como punto de partida y fuente ineludible de reflexión.

SECTOR	UBICACIÓN	CUADRAS	ASENTAMIENTOS	
			INDUSTRIAS	FAMILIAS
1	Av. M. de Hoz a Edison	2	Depósitos	
2	Av. Edison a Cerrito	12		307
3	L. Agote a Galicia	1		15
4	Galicia a Valentín	8		pocas
5	Valentín a F. Sánchez	3		112
6	Sobre Av. J. Peraita Ramos	1	Venta de autos y frutas	
7	Av. J. Peraita Ramos hacia Estac. de Cargas	9		Pocas en terrenos linderos
TOTAL APROXIMADO		45	Depósitos principalmente	470

Análisis de los asentamientos precarios que ocupan la traza de la vía.

CAPÍTULO III

algunas herramientas para abordar el problema

Sólo quien está seguro de no quebrarse cuando, desde su punto de vista, el mundo se muestra demasiado estúpido o demasiado abyecto para lo que él ofrece; solo quien frente a todo esto es capaz de responder con un "sin embargo"; sólo un hombre de esta forma construido tiene "vocación" para la política.
...no basta con esperar y anhelar. Hay que hacer algo más. Hay que ponerse al trabajo y responder, como hombre y como profesional, a las "exigencias de cada día".
(Max Weber, El político y el científico)

La peculiaridad del problema planteado reside en que no puede ser abordado desde una única perspectiva. Tal como lo muestra el gráfico (pág. 9) representativo de la *estructura del trabajo* presentado más arriba, la problemática se recorre desde –por lo menos– dos puntos de vista (no descartando alguno más), los cuales, a su vez, se han dividido (en el presente escrito) para poder abarcarlos considerando cierta relación de prelación entre ellos.

Así, desde una perspectiva, por así llamarla, *sociológica*, se revisan las cuestiones sociales relacionadas con las económicas, utilizándose para este caso aquellas categorías que permiten, tras ser revisadas, poner en claro el aspecto estructural de la problemática. Una vez definidas las categorías a repasar, se han desagrupado en económicas por un lado y sociales por otro, según la hipótesis de prioridad mencionada.

Por otra parte, desde otro enfoque, que aquí se ha denominado *espacial*, se analizan aspectos que pueden verse manifestados en aquellas *expresiones visibles* del problema en cuestión. En este apartado, se han separado los *sucesos* urbanos de las *figuras* urbanas, especulando que estos últimos son, en cierto modo, corolario de los primeros.

a. categorías socio-económicas

plano social

identidad / participación / organización

identidad

El término *identidad* –que deriva del latín ‘identitas’– y refiere a *lo que es lo mismo*, suele ser usado también como *ser uno mismo*. Si se aplica a la relación espacio / tiempo, puede decirse que *identidad* es la analogía de particularidades de uno respecto a otro, en distintos momentos y lugares, o también, como la persistencia de ciertas características de uno mismo en distintos momentos. En definitiva el concepto de *identidad* permanece en un campo de tensión entre permanecer o no con el paso del tiempo.

El hallazgo de la *identidad*, no se produce trabajando en forma aislada. Se consigue en una dialéctica con el otro, o –mejor dicho- con *los otros*. No puede entenderse a la identidad, si no se revisa el carácter dialógico de la vida humana, siendo entonces una construcción conceptual colectiva.

"Nos reconocemos como ‘nosotros’ porque somos diferentes de ‘ellos’. Si no hubiera ningún ‘ellos’ de los que somos diferentes, no tendríamos que preguntarnos quiénes somos nosotros". (Hobsbawm, 1996).

IMAGINARIO SOCIAL (O COLECTIVO)

Por otra parte, la expresión *imaginario social* –o *imaginario colectivo*– refiere a un conjunto de significaciones por las cuales un colectivo (grupo, institución, sociedad) se establece como tal. Puede analizarse a partir del *imaginario* las percepciones que los componentes individuales –o colectivos– tienen de sí mismos, y de su relación con el conjunto. Dicho de otra manera: cómo ellos se perciben en tanto miembros de una colectividad. El *imaginario social* toma cuerpo en diversos componentes psicológicos (experiencias, expectativas, temores o deseos), así como en los distintos órdenes que toman estas componentes.

Ahora bien, en la línea de pensamiento de Taylor⁴⁸, las democracias liberales –por caso las que han regido en nuestro continente– no pueden considerar a los ciudadanos con una identidad universal. En primer lugar porque cada persona es única, es un individuo creativo (incluso creador de sí mismo) y, además, porque las personas también son transmisoras de cultura, con las variantes propias de sus identificaciones pasadas y presentes.

IDENTIDAD Y DEMOCRACIA

Si la *identidad* se crea dialógicamente, en respuesta a relaciones entre individuos socialmente conformados, una sociedad que reconoce la identidad individual resulta una sociedad deliberante y, por tanto, democrática, debido a esta construcción conceptual a partir del diálogo colectivo. La diversidad (dentro de la identidad) vale, entonces, no tanto por sí misma sino porque realza la calidad de la vida y el aprendizaje. TAYLOR, (1993:23).

EL APORTE DE LA PSICOLIGÍA AMBIENTAL

Una alternativa para revisar esta cuestión es, sin dudas, la visión que puede aportar la Psicología Ambiental, que consigue definirse (elementalmente) como aquella disciplina que se ocupa de analizar las relaciones que, a nivel psicológico, se establecen entre las personas y sus entornos.

“El sentido de pertenencia a determinadas categorías sociales incluye también el sentido de pertenencia a determinados entornos urbanos significativos para el grupo”. VALERA, (1999: 82).

Desde esta perspectiva el entorno urbano trasciende la idea de *escenario físico* para aparecer como una *construcción social* surgida de las relaciones entre los individuos que comparten determinado ámbito (urbano), siendo la interacción simbólica que se da entre quienes comparten un determinado espacio, el factor determinante para la categorización (a través de un conjunto de significados elaborados y compartidos conjuntamente).

A nivel simbólico el espacio urbano (y en particular el espacio público) pone de manifiesto aquellas características singulares de sus habitantes, las que refieren a una determinada categoría urbana. Al mismo tiempo, y en un determinado nivel de abstracción, estas características ponen en evidencia las desigualdades con otro grupo de individuos (con base en distintos simbolismos y contenidos).

⁴⁸ Pensamiento que implica la completa separación de los aspectos mentales de las tareas manuales.

participación

Existe un cierto acuerdo en torno a la *participación* como la capacidad que tienen los individuos (o grupos de individuos) de intervenir, en ocasiones hasta el punto de la toma de decisiones, en aquellos aspectos que afectan su vida cotidiana. El desarrollo de esta capacidad lleva implícita la intervención misma, así como la búsqueda de satisfacción de ciertas necesidades implica aprender a participar, tomar las decisiones y llevarlas a cabo.

En general, se asocia el término a estadios sociales avanzados, en contraposición a sociedades tradicionales, conservadoras y verticalistas que, tras su fracaso perciben a la participación social más como una garantía de eficacia de sus proyectos que como una necesidad ideológica.

PARTICIPACIÓN Y AUTOORGANIZACIÓN

La *participación social* ha de entenderse, entonces, como un ejercicio creativo, en ocasiones como ejercicio de poder tendiente a alcanzar la *auto-organización* –y hasta el autogobierno–, de los grupos sociales, desplegando las potenciales capacidades de los mismos. (MARTINEZ LOPEZ, 2002)

Siguiendo a POGGIESE (2002) las modalidades de producción de política urbana se basan en un esquema interpretativo que relaciona tres extremos visibles, representativos de otros tantos sectores: el Estado, el Mercado y la Sociedad Civil. Debiendo quedar claro que la presión ejercida por cada uno de los extremos del triángulo posee características distintas, tanto en intensidad como en sentido, dependiendo del poder y de los intereses de cada sector.

Desde la perspectiva de este esquema –continuando con Poggiese– pueden observarse, por lo menos, tres modalidades de llevar a cabo los procesos decisorios:

Por un lado la denominada *modalidad palaciego-corporativa*, cuya principal característica reside en la fuerza del mercado como núcleo central de influencia respecto de la toma de decisiones. Por otro la llamada *modalidad tecno-partidocrática*, que distingue la presión del extremo estatal por encima de los otros dos. En tanto que una tercera, que podría denominarse *modalidad participativo-democratizadora*, pretende trabajar sobre la relación dialéctica del Estado y la Sociedad Civil.

Desde la misma genealogía de esta tercera modalidad se reivindica, entonces, el fortalecimiento mutuo de ambos sectores componentes: el Estado y la Sociedad. Co-participan tanto en la priorización de temas (algunos de ellos fuera de la órbita de intereses del mercado), como en el impulso de estos, sean de iniciativa tanto de uno como de otro. La necesidad constante de aumento de la participación popular en las decisiones implica una creciente distribución del conocimiento, al tiempo que un acercamiento popular al planeamiento y la gestión.

**PARTICIPACIÓN
CIUDADANA
FORMAL**

procedimientos de democracia semi-directa.

La participación social (ciudadana) *formal*⁴⁹ requiere de ciertos mecanismos, los cuales pueden observarse, ya aplicados, en algunos casos concretos en nuestro ámbito regional, si tomamos en cuenta algunos de los previstos por las Constituciones (sean estas Nacionales o de ciudades con gobierno autónomo) como es el caso de los llamados mecanismos semidirectos de consulta.

No obstante, estos instrumentos de democracia semi-directa son de restringida aplicación, requiriendo niveles de organización y esfuerzo que, en general los hace poco viables y, por tanto, débiles (o hasta estériles). Al punto que se encuentran pocos ejemplos concretados de iniciativas de este tipo.

Pueden mencionarse como ejemplo: la *iniciativa legislativa o popular*⁵⁰ que faculta a la ciudadanía organizada a presentar proyectos de ley, los cuales deberán ser tratados por la Cámara de Diputados. Sin embargo, el piso necesario de movilización y la necesidad de cumplir con una cierta distribución territorial la hacen necesario un esfuerzo desproporcionado respecto del logro a conseguir, que es, finalmente, solo el tratamiento en el Congreso.

Si se revisa la eventualidad de *revocación de mandato*⁵¹, a través de la que podría eliminarse el contrato de representación establecido por el voto, se deduce su difícil aplicación, teniendo en cuenta la compleja requisitoria impuesta por la norma.

Otro modo, la *audiencia pública*, que ha tomado cierta relevancia en los últimos años, no obstante, su mecanismo aun no escapa de presentarlo como un auditorio carente del dialogo necesario para la concreción de la democracia. Siendo, en definitiva, un monólogo dirigido desde los estamentos gubernamentales, el cual es escuchado por los opinantes, por tanto sin posibilidades de construcción de consenso a través de la negociación POGGIESE, (Op. Cit.).

⁴⁹ Hay que señalar, necesariamente, una distinción entre lo que llamamos participación formal, aquella explícitamente incorporada en las constituciones (nacionales, provinciales o de ciudades) de aquella, por así decir, informal, que se da en distintos ámbitos ciudadanos intermedios.

⁵⁰ En el Art. 39 de la *Constitución Nacional* de acuerdo al texto de la reforma de 1994.

⁵¹ La *Constitución de la Ciudad de Buenos Aires*, en su Art. 67 dice: El electorado tiene derecho a requerir la revocación del mandato de los funcionarios electivos fundándose en causas atinentes a su desempeño, impulsando una iniciativa con la firma del veinte por ciento de los inscriptos en el padrón electoral de la Ciudad o de la Comuna correspondiente.

El pedido de revocatoria no es admisible para quienes no hayan cumplido un año de mandato, ni para aquellos a los que restaren menos de seis meses para la expiración del mismo.

El Tribunal Superior debe comprobar los extremos señalados y convocar a *referendum* de revocación dentro de los noventa días de presentada la petición. Es de participación obligatoria y tiene efecto vinculante si los votos favorables a la revocación superan el cincuenta por ciento de los inscriptos.

**LA CIENCIA
POSNORMAL:
INPREDICTIBILIDAD,
CONTROL PARCIAL Y
DISTINTAS VISIONES.**

**EL DIÁLOGO: LOS
DISTINTOS TIPOS DE
DIÁLOGO**

fundamento de la participación

El aumento de la participación de actores (diversos) en la elaboración de políticas, incluso hasta la toma de decisiones, es el tema central de recientes ensayos e investigaciones. En el campo de la epistemología de la ciencia, por ejemplo, luego de reconocer la complejidad –y la dinámica– de los sistemas naturales reales se ha avanzado hacia una ciencia cuya características esenciales resultan ser la impredecibilidad, el control parcial y las variadas perspectivas⁵² de abordaje posibles. En este nuevo tipo de ciencia, la *ciencia posnormal*, lo que se controla es la incertidumbre y los valores existen y se manifiestan a través de los mecanismos de la misma⁵³.

El diálogo interactivo reemplaza, aquí, a la deducción como modelo para la argumentación científica planteando cierta resolución de problemas a partir de acuerdos entre conjuntos de pares disímiles. Al respecto, Nicholas BURBULES (1999) distingue cuatro tipos de diálogo: 1- el diálogo como conversación (inclusivo-divergente); 2- el diálogo como indagación (inclusivo-convergente); 3- el diálogo como debate (crítico-divergente) y 4- el diálogo como enseñanza (crítico-convergente). Es este último el que nos interesa básicamente ya que refiere a la actitud de los interlocutores. Es *crítico* (también llamado de conocimiento separado o el 'juego de dudar') porque asigna por lo menos una verosimilitud provisional a lo que cada interlocutor dice por el simple hecho de que lo afirma. Y es *convergente* porque supone que las diversas posiciones de los interlocutores pueden resolverse, al menos en principio, en un acuerdo general en torno a una respuesta concreta. Se trata, en realidad, de la forma *conductora del diálogo*, que se desarrolla siguiendo procesos indirectos de instrucción que determinan que determinado actor trabaje activamente para establecer relaciones conceptuales entre sus respuestas y las preguntas del interlocutor. Es a esta forma dialógica que refiere la famosa metáfora Socrática que compara el papel del maestro con el de la *partera*.

organización

Las dos categorías planteadas más arriba, en tanto abarcadoras de la *disposición*, así como de la *acción* de un conjunto de individuos, carecen de sentido si no operan en el marco de una tercera, que las hace viables: la *organización*. Ambas suponen un accionar colectivo, incluyendo las expectativas individuales pero, fundamentalmente, y más allá de la praxis individual, superar las condiciones de vida en un proyecto común.

⁵² A partir de la pluralidad de puntos de vista se plantea una combinación de experiencias, tanto técnicas como personales, que hace que de la conjunción de individualidades diversas pueda mejorarse el conocimiento colectivo. La democratización del conocimiento y los necesarios acuerdos que orienten las decisiones colectivas se sustentan en la ampliación de actores intervinientes

⁵³ El texto de POGGIESE (2000) cita a FUNTOWITZ Silvio y DE MARCHI Bruna "Ciencia posnormal, complejidad reflexiva y sustentabilidad" en *La complejidad ambiental*. E. Leff (comp.) Siglo XXI. Mexico. 2000.

La condición para que este accionar grupal perdure en el tiempo es que se dote de estructuras permanentes, haciendo recaer el peso de la praxis no ya en la suma de individualidades, sino en el modo en que estas están relacionadas.⁵⁴

En el grupo organizado, cada uno ocupa una función a partir de un cierto momento. La transparencia de este grupo es entonces el compromiso que constituye de hecho a cada uno como miembro, pero también concede a cada uno el derecho a suprimir al otro, de restringir su accionar, en función de las metas del conjunto.

plano económico

producción / distribución / intercambio / consumo

La transformación de la naturaleza, cuyo objetivo final es la satisfacción de necesidades humanas se da, en definitiva, a través de un *proceso de producción*.⁵⁵ Tanto se trate de un conjunto muy limitado de elementos naturales, los cuales devendrán en un producto específico, que satisface una necesidad determinada. O bien se considere la transformación general del ambiente como resultado de la *producción* (construcción) histórica de la ciudad, cuyo objetivo es ya, satisfacer necesidades humanas a escala ampliada.

Ahora bien, según MARX (1857): "Producción, distribución, cambio y consumo forman un silogismo con todas las reglas: la producción es el término universal; la distribución y el cambio son el término particular; y el consumo es el término singular con el cual el todo se completa". Se dan entonces, en el proceso de producción, relaciones determinadas dependientes del grado de desarrollo de la sociedad o, dicho de otro modo, del estilo de desarrollo dominante.

En un esquema abstracto la *producción* aparece como general a todas las sociedades, la *distribución* como particular a cada una de ellas, el *cambio* en relación a ciertas decisiones individuales y el *consumo* como un acto independiente, relacionado al disfrute de ciertos productos por parte del individuo.(SEJENOVICH, 2002)

⁵⁴ Si se desea profundizar en esta cuestión, puede verse a SARTRE, Jean P. *Crítica de la Razón Dialéctica*. Libro II (Del grupo a la historia).

⁵⁵ "...en la producción social de su existencia, los hombres contraen determinadas relaciones necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción que corresponden a una determinada fase del desarrollo de sus fuerzas productivas materiales. El conjunto de estas relaciones de producción forma la estructura económica de la sociedad, la base real sobre la que se eleva un edificio [Uberbau] jurídico y político y a la que corresponden determinadas formas de conciencia social. El modo de producción de la vida material determina [bedingen] el proceso de la vida social, política y espiritual en general (aquí está dicho en la acepción de Hegel; Filosofía del Derecho). No es la conciencia del hombre lo que determina su ser, sino, por el contrario, el ser social es lo que determina su conciencia." MARX, Karl Prólogo a contribución a la crítica de la economía política.

Sin embargo, la producción es consumo: la realización de ciertas actividades productivas implican consumo (materia prima, fuerza de trabajo, maquinaria), pero lo importante desde el punto de vista *ambiental* es que implican consumo de la naturaleza. Así como el consumo de fuerza de trabajo implica una *segunda producción* –la *reproducción*⁵⁶ de esa fuerza de trabajo–, para mantener vivo el proceso, para no agotarlo, el consumo de la naturaleza, entendida como un bien finito, trae consigo una condición: la necesidad de reproducirla, la de destinar parte del resultado obtenido a un proceso de reproducción, que Sejenovich define como *tercera producción* o producción pre-primaria.

Se considera, entonces, a la *distribución* como un momento de la *producción*, teniendo en cuenta, además, que se encuentra definida por un conjunto de particularidades pertenecientes a una formación social (y económica) determinada, que ha desarrollado ciertas relaciones y que estas, a su vez, tras un proceso histórico, han conformado un *mapa social* con posicionamientos diferenciales a partir de *apropiaciones* sectoriales (i.e. trabajo asalariado/ingreso, propiedad de la tierra/renta), generando en el caso particular de América Latina, un proceso de concentración que tiene consecuencias directas en la denominada producción pre-primaria.

Aquí, la distribución desigual, la concentración en los estratos sociales *más altos* trae consigo un alto contenido de derroche⁵⁷ y dilapidación de los recursos, agravado por la desatención, o mejor dicho el descuido intencional –con el fin de maximizar la ganancia–, de la reproducción de los recursos naturales.

El *cambio*, también como momento del proceso de producción, aparece como la condición necesaria para que el consumo se haga efectivo. Y en este sentido debe ser considerado en relación a la *distribución*, ya que solo puede intercambiarse aquello que se ha obtenido. En este proceso la forma de *obtener*, de apropiarse de ciertos bienes, es a través de la *distribución*.

En términos urbanos, el proceso de *distribución*, y por consiguiente el de *cambio*, están ligados al concepto de *renta*. (ver Apéndice 1 – Renta, valor, precio y plusvalía del suelo urbano) Allí donde existe mayor concentración de la propiedad de la tierra se presentan los casos de desigualdad más elevada, los que a su vez generan procesos de segregación social, debido a la imposibilidad concreta de ciertos sectores de acceder a la tierra en condiciones de mercado. Esta situación se manifiesta por un lado, espacialmente, a través de la ocupación (en algunos casos ilegal) de sectores de ciudad con escasa o nula aptitud, en tanto que por otro, genera a partir de la exclusión del *consumo*, el desarrollo de distintas estrategias de supervivencia, de formación espontánea e informal, las que Sejenovich denomina *cuarta producción*.

⁵⁶ Existe una distinción entre reproducción simple y reproducción ampliada de la fuerza de trabajo, que para el tema del presente estudio es conveniente aclarar: la energía humana empleada en el proceso de trabajo debe ser recuperada. Una parte de esa energía puede ser recuperada de modo individual (como alimento, abrigo y techo), en tanto que otra sólo puede ser reintegrada socialmente (como salud, deporte, educación, cultura, etc).

⁵⁷ Debido, fundamentalmente, a las pautas de consumo de clase.

La transformación de aquella parte del ecosistema en que se asienta la ciudad está también determinada por el proceso económico que lo transforma y ofrece como un producto tanto para servir de asentamiento humano como para posibilitar el asentamiento de actividades productivas. El proceso de ocupación del espacio dentro de las ciudades, y en la periferia, va determinando una serie de condiciones infraestructurales, que la *producción* y el consiguiente proceso de *distribución, cambio y consumo* necesita para su constante regeneración. (SEJENOVICH, 2002)

Pero el proceso de producción capitalista no es un simple proceso de trabajo, es decir, de creación de objetos útiles. El proceso de producción material actúa de soporte del proceso de valorización. Es conocido el comentario de Marx que aun un niño sabe que una formación social que no reproduzca las condiciones de producción al mismo tiempo que produce, no sobrevivirá siquiera un año. Por lo tanto, la condición final de la producción es la reproducción de las condiciones de producción. Puede, entonces, ser *simple* (y se limita entonces a reproducir las anteriores condiciones de producción) o *ampliada* (en cuyo caso las extiende).⁵⁸

b. categorías de *espacio público*

sucesos urbanos

El crítico español Ignasi de SOLÁ-MORALES (1996) propone una interesante categorización de ciertos *eventos*, a los que denomina “mesetas desde las que ver, entender y problematizar”, pertenecientes y relacionados a la “compleja red de interacciones” que define a la ciudad actual.

Por su carácter dinámico (a diferencia del concepto de figuras urbanas, con un rasgo más estático) se ha decidido denominarlos *sucesos urbanos* en el presente trabajo. Lo sustancial reside en que, en cada uno de ellos, se percibe su carácter dinámico, en contrapartida con ciertas categorías que, por su estaticidad, suelen quedar obsoletas antes de lograr su cometido, cualidad que los hace apropiados para abordar la problemática que nos ocupa.

mutaciones

A partir de las transformaciones que aparecen en las ciudades como respuesta al proceso de *globalización*⁵⁹ económica se observa que determinados objetos urbanos cambian de funciones. Esto se manifiesta en aquellas áreas que

LA CIUDAD CAMBIA

⁵⁸ ALTHUSSER Louis (1988) *Ideología y aparatos ideológicos del Estado. Freud y Lacan*, Nueva Visión, Buenos Aires.

⁵⁹ Si bien “...el mercado libre está ahora tan limitado como siempre por intereses especiales, normativas, monopolios, aunque las reglas se modifiquen de vez en cuando para beneficiar a nuevos monopolios. Son reglas vectoriales. No estamos en la era de la globalización sino de la vectorización. Las grandes

producen una especie de mutación del propio espacio construido, se concreta en transformaciones, en aspectos y finalidades que provocan cambios en la morfología urbana.

Es necesario abordar el estudio de estos procesos, la gestión de la morfología urbana, los cambios de funciones de antiguas construcciones y equipamientos, con el aporte de ciertas perspectivas sociales específicas que pueden explicarlos.

La analogía orgánica ha sido –a lo largo de casi todo el siglo XX- el modelo tradicional de análisis de la ciudad. Sin embargo el esquema evolucionista *darwiniano*, de crecimiento y transformación –paso a paso–, a partir de imperceptibles cambios, ha comenzado últimamente a superarse. Este modelo, trasladado al ámbito del análisis urbano, ha permitido explicar ciertos procesos de cambio (formal / funcional) producidos en la extensa historia de las ciudades⁶⁰. No obstante, quedan veladas aquellas afectaciones abruptas, que no tienen explicación a la luz de la noción de cambio gradual.

Desde una ciencia lateral a la problemática urbana, la biología –o más específicamente la genética–, se han acercado aportes que permiten revisar los antiguos paradigmas analíticos en el campo de los hechos urbanos.

“El motor de la evolución es la variación genética”, afirma MONTENEGRO (2002). En ocasiones, una modificación aleatoria o casual en los componentes genéticos de una célula deviene en una alteración de los caracteres hereditarios, proceso que se ha denominado *mutación*⁶¹. El efecto de esta alteración puede verificarse, más tarde, tanto en la constitución *interna* como en la manifestación *exterior* (formal) a distintas escalas: la célula, el órgano, el individuo, sus poblaciones y, finalmente, la especie⁶².

corporaciones se mueven con rapidez ... Explotan el poder vectorial para crear circuitos de producción y distribución de alcance global.” McKenzie Wark En KOOLHAAS (2001:35)

⁶⁰ Por mencionar un ejemplo, el modelo de Burgess –quizás el aporte más célebre de la Escuela de Chicago–, de expansión de la ciudad como producto de un proceso desarrollado en varias fases, graficadas en una serie de círculos concéntricos, incluyendo en ellos la diversidad sociocultural, también manifestada radialmente a partir de un centro.

⁶¹ En los organismos vivos, la mutación es la materia prima de la evolución. La evolución tiene lugar cuando una nueva versión de un gen, que originalmente surge por una mutación, aumenta su frecuencia y se extiende a la especie gracias a la selección natural o a tendencias genéticas aleatorias (fluctuaciones casuales en la frecuencia de los genes). Si bien se consideraba que las mutaciones conducían la evolución, hoy se admite a la selección natural como la principal fuerza rectora de la evolución, y no a las mutaciones. No obstante, las mutaciones son condición necesaria ya que sin ellas las especies permanecerían estancas. Este concepto comenzó a desarrollarse en los inicios del siglo XX por Hugo de Vries, corrigiendo el esquema de Darwin. Paralelamente, otras nociones concurrentes han ido introduciéndose en el ámbito científico, la explosión originaria, el azar, el caos o la turbulencia. Los nuevos modelos generados son, finalmente, el resultado de la interacción de los genes con su entorno: los fenotipos. Esta relación determina la viabilidad, o no, de los nuevos modelos.

Además, en muchas especies, no es sólo la información genética la que actúa, se suma el complejo sistema de información cultural.

⁶² Esta escala está expuesta también en PRUDKIN, (2001) y en su correspondiente clase en GADU 2003.

No obstante, existen otras probabilidades (o, podría decirse, causas) de alteración de los caracteres, que estriban en posibles *recombinaciones* del material existente, o bien, en las fluctuaciones casuales en las frecuencias génicas (una fuente estadístico poblacional de variación): la *deriva*.

En el caso de las ciudades se perciben, cada vez más asiduamente, procesos en los que no se verifican las lógicas de la transformación evolutiva. Por citar algunos ejemplos a gran escala, la reunificación de la ciudad de Berlín –tras la demolición del muro–, o la renovación del centro de Bucarest –luego de las tragedias naturales y políticas: terremotos y dictadura–. No obstante, este fenómeno puede apreciarse, también, en casos de menor escala, e incluso con otras génesis, como han sido la renovación de Puerto Madero en Buenos Aires o el surgimiento –casi súbito en relación a los tiempos históricos de la ciudad– de arterias comerciales, localizadas en sectores tradicionalmente residenciales: calles Alem o Güemes, en Mar del Plata.

Flujos

LA CIUDAD EN MOVIMIENTO

El movimiento⁶³, –la circulación– fue considerado basándose en los postulados del CIAM, de la primera mitad del siglo XX, como una función *más* de la ciudad, coexistiendo separadamente con el ocio, el trabajo y la habitación.

La dinámica de la nueva economía mundial, conjuntamente con la intensificación del fenómeno circulatorio (en el interior de la ciudad, entre la ciudad y su entorno, entre ciudades y regiones e, incluso, internacional), han generado una nueva categoría para visualizar el fenómeno urbano. La población denominada flotante se desplaza con los *flujos* económicos y según la permisividad de las instituciones, en busca de su supervivencia, con *temporalidades y espacialidades* variables, según las circunstancias (BORJA / CASTELLS, 2002).

Las infraestructuras (comunicaciones y transportes), utilizadas meramente desde la competitividad en la globalización, desde una visión simplista de flujos y redes, evaden la conciencia de las relaciones del territorio y del sentido de los lugares. Aparecen, así, como artefactos despojados de la capacidad de estructurar el territorio urbano y, por tanto, incapaces de construir identidad.

La identidad de las cosas (de los espacios) se genera a través de la interacción tiempo–espacio. Aun en estado latente, todas las acciones humanas requieren una estructura espacio–temporal. El consumo de cultura, por ejemplo, tiene lugar en un espacio, y utiliza un tiempo. El tiempo es movimiento, flujo, el lugar es una pausa.

⁶³ La *moción*, apunta SOLÁ-MORALES en un intento de generalización.

EL ESPACIO DINAMIZADO

Desde la física –entre sus premisas– se define al movimiento como el desplazamiento de un objeto producido por una fuerza de empuje o atracción gravitacional producido por otro y a su vez, la magnitud de dicha fuerza, como dependiente de la masa de los objetos (LOPEZ/KRAMP, 2002).

Puede compararse con lo sucedido en el espacio público (teniendo en cuenta que la física refiere a espacios vacíos, libres de otras fuerzas que los afecten) allí donde la masa de los edificios, y su presencia, produce una fuerza de atracción o repulsión, en relación a la percepción de las personas que viven dicho lugar. Está claro que estos fenómenos de la física no son aplicables, en forma directa, a las personas. La acción humana es producida en su forma más pura por una única sola gran fuerza: la fuerza de voluntad, pero que puede llegar a ser estimulada por fuerzas externas (del campo espacial) y producir en el hombre la necesidad de moverse, u otra reacción.

Las acciones del hombre son una respuesta a una diversidad de situaciones dinámicas (externas) percibidas, incluso, en forma inconsciente, a través de los sentidos. Esas fuerzas pueden manifestarse a partir de la existencia de un mercado, la presencia de un clima en un lugar determinado, la aparición de un símbolo, hasta la existencia de fuentes informáticas, luminosas y sonoras, entre otras.

En definitiva, resulta evidente que “la realidad en que vivimos está formada por mallas que acumulan interconexiones ante las cuales la idea del simple conducto o vía es reductora e insuficiente” (SOLA-MORALES, Op.Cit.)

terrain vague

La expresión francesa *terrain vague*⁶⁴ es un término con el cual la crítica arquitectónica⁶⁵ ha acordado en nombrar ciertas condiciones urbanas que, con diversas formalizaciones, aparecen en la ciudad del presente. En principio, *vague* concebido como vacío o vacante, sin actividad o uso; pero también, *vague* como vago, con falta de precisión, indefinido. Con este término pueden describirse una gran cantidad de espacios de la ciudad.

Otras características acordadas para la expresión resultan ser la potencialidad, por su situación y la preexistencia de un uso anterior por un tiempo considerable, manifestando en la actualidad una resistencia al cambio. Una carga de pasado, o de historia, que no establece conexión con la situación presente.

⁶⁴ En español *terreno baldío* y en inglés *vaste land* aunque resulta conveniente utilizarla en el idioma original ya que las traducciones desvirtúan el sentido primitivo.

⁶⁵ En particular el crítico español Ignasi de Solá-Morales.

LOS VACIOS EN LA CIUDAD

En general, áreas abandonadas por la industria, por el ferrocarril o por otras actividades que han sufrido los golpes del paso del tiempo pero que conservan, en la memoria de los ciudadanos, rasgos de identidad que, de algún modo han de ser defendidos. En ocasiones, en la ciudad contemporánea, un conjunto de espacios definidos con este término, *terrain vague*, comienzan a construir una estructura de lo ausente.

figuras urbanas

Tal como se anticipaba, el concepto de *figura urbana* se plantea en el presente texto como categoría en cierto modo estática; refleja situaciones estereotípicas que se presentan en la ciudad en las cuales, contrariamente a lo que puede observarse a simple vista, contienen un alto potencial de permeabilidad al cambio.

En la actualidad el *espacio público* tiene un carácter polifacético que incluye desde los andenes, donde la socialización es aparentemente simple, hasta los escenarios que concuerdan con lo que Marc AUGÉ, (1998), define como "lugares": *lugar de la identidad* (en el sentido de que cierto número de individuos pueden reconocerse en él y definirse en virtud de él), *de relación* (en el sentido de que cierto número de individuos, siempre los mismos, pueden entender en él la relación que los une a los otros) y *de historia* (en el sentido de que los ocupantes del lugar pueden encontrar en él los diversos trazos de antiguos edificios y establecimientos, el signo de una filiación).

Los *espacios de uso público* han quedado, en lo específico, librados a la iniciativa de cada municipio, con el criterio de que las características particulares de cada sitio darán lugar a reglamentaciones apropiadas. No obstante, pocas veces el Estado (a nivel municipal) ha abordado el tema con la debida responsabilidad.

La toma de conciencia de valor integral del *Espacio Público* representa una dificultad para las instituciones estatales. Se ha considerado siempre –siguiendo la lógica del mercado– a la tierra exclusivamente por su valor *monetario* y sus beneficios inmediatos; sin tener en cuenta otros aspectos relevantes para la vida urbana como los ecológicos, sociológicos, estéticos, psicológicos, educativos, tradicionales, de identidad, y todos aquellos que, en definitiva, abarca la perspectiva *ambiental*.

Para su análisis podemos utilizar ciertas figuras de gran diseminación contemporánea en el análisis urbano, como itinerarios, recorridos, relatos espaciales, espacio narrativo, mapas cognitivos, territorialidades, rellenos urbanos/infiltraciones, fronteras o bordes.

Estas herramientas, se incorporan provenientes de diversas disciplinas que tienen como objeto de estudio a la ciudad, desde su propia perspectiva. A continuación se repasan algunas de estas figuras intentando relacionar el concepto con situaciones actuales en la ciudad de Mar del Plata.

bordes urbanos (fronteras)

La disolución de los límites de la ciudad es, sin dudas, una de las premisas fundamentales del discurso arquitectónico–urbanístico contemporáneo. En parte porque el borde urbano es la zona más degradada de la ciudad, donde se manifiestan de forma más severa los desequilibrios ecológicos originados por las actividades urbanas. Una primera aproximación permite definirla como el tramo espacial alrededor del obstáculo urbano, en la confluencia de tramas urbanas morfológicamente distintas. Los territorios fronterizos de las primeras periferias tienen la característica de mezclar el vocabulario espacial de los tejidos adyacentes pero la sintaxis espacial que prevalece es la del obstáculo urbano.

Se caracteriza por presentar ocupación débil y fragmentaria del suelo: parcelas de grandes tamaños y formatos irregulares, además de grandes granos edilicios, bajas densidades edificatorias, pocas calles, cuando no son inexistentes. Las características espaciales y funcionales de los territorios fronterizos, sobre todo los obstáculos de dimensiones suficientemente grandes para desagregar un espacio, una vez eliminados y substituidos, generan terrenos con una dimensión que posibilita el proyecto de transformación de gran escala.

Este espacio se identifica por su elevada *entropía*⁶⁶ urbanística, entendida como falta de estructuración con el resto. Además, es el espacio donde suelen coexistir usos marginales diversos que, por razones económicas o de compatibilidad, no pueden emplazarse dentro del núcleo urbano.

Según GARAY (2000) definir un borde como límite del perímetro urbanizado implica afirmar que es un ámbito de relación entre lo rural y lo urbano. La noción de ámbito se distingue del concepto de línea, para referirse a una superficie, a una banda territorial donde lo urbano y lo rural, en cierto modo, conviven. Esta cuestión es precisada por MORELLO⁶⁷, quien afirma que en esta zona, la influencia de las características propias de lo urbano va dejando paso a la influencia de las propias de la zona rural.



Arroyo La Tapera, Mar del Plata, límite norte del ejido urbano.

⁶⁶ Entendida aquí, no ya en términos ecológicos, como degradación gradual de la energía, sino como medida del desorden.

⁶⁷ Referenciado por el Prof. Luis Del Río en clase de la Maestría GADU (2002)

En general, por tratarse de áreas situadas en el perímetro de los núcleos urbanos, presentan una morfología imprecisa y mutante. Sin embargo, resultan espacios con mucha dinámica constructiva, esencialmente de carácter informal, con escasez de cohesión e inexistentes servicios y equipamientos urbanos.

Como contrapartida, en ciertos casos pueden observarse límites más precisos. Es así cuando se presentan situaciones, que pueden ser de naturaleza física o histórica, tal como el límite norte de la ciudad de Mar del Plata: El arroyo La Tapera, que nace en la Laguna de los Padres y luego de recorrer 16km bordea el ejido urbano hasta desembocar en el mar, definiendo en forma conjunta con la localización del Aeropuerto de la ciudad una rígida *frontera*.

rellenos urbanos (infiltraciones)⁶⁸

Desde los últimos años del siglo pasado, con el desvanecimiento del Estado (por inacción) tanto en su rol de promotor como de contralor urbano, la ciudad fue quedando, en cierto modo, librada a la operación del capital. Es de notarse, en los grandes núcleos urbanos, la invasión de shoppings y de torres de vivienda de gran categoría. Emprendimientos inmobiliarios que, dejando de lado el interés por rescatar el significado funcional y simbólico del espacio público, han procedido a *rellenar*⁶⁹ despiadadamente la ciudad.

Esta situación se presenta también en aquellos equipamientos que, producto del crecimiento de la ciudad, permanecen en una localización –que por la actividad que en ellos se desarrolla es disfuncional– y comienzan a ser objeto de discusión. Más aún, con la ausencia de mantenimiento edilicio que es característica en los edificios públicos.

Los equipamientos sociales, educativos y sobre todo culturales, incluso espacios funcionales (como estaciones ferroviarias o de buses) que tienden a convertirse en espacios públicos polivalentes y especialmente sus entornos, representan una oportunidad de generar lugares de intercambio y de mezcla de cierta calidad y seguridad.

Un claro ejemplo en la ciudad de Mar del Plata, resulta la extendida disputa



Las dos manzanas de la ex - Terminal de Omnibus

⁶⁸ Entendidas aquí en su acepción más corriente: *Introducir* gradualmente en los poros o intersticios de un cuerpo sólido, o bien, infundir en el ánimo una *idea*.

⁶⁹ Puede definirse como el procedimiento adoptado luego de producido el desplazamiento o la remoción de infraestructuras, dejando una franja abierta que debe ser rellena. También en el caso de *waterfronts*, en que se rellena con tierra tramos de agua entre muelles

de dos (o tres) fuertes grupos de inversionistas privados por transformar el predio de la vieja Estación Terminal de Omnibus en un espacio esencialmente comercial, haciendo visible la limitada –y condicionada– injerencia del Estado en el tema, y mucho más aun, la no participación de la sociedad.

articulaciones (itinerarios o relatos espaciales)

Existen formas o modos de conocer (comprender) y disfrutar de la ciudad (su historia, su cultura) a partir de *recorridos* que han sido construidos en el tiempo que permiten atravesarla y experimentarla, percibiendo una serie discursiva de operaciones e identificando sus *relatos e itinerarios*. Podría pensarse, que algunos de estos itinerarios se encuentran *latentes*, falta descubrirlos, necesitan una cierta intervención externa para comenzar a aparecer, a ser reconocidos y utilizados (como fuente de comprensión / disfrute de la ciudad).

Por otro lado, y ya de forma *manifiesta*, en diversas oportunidades se presentan áreas ocupadas por infraestructuras obsoletas o que se trasladarán (o deben ser trasladadas), como áreas portuarias o ferroviarias, las que demuestran cierta potencialidad de recuperación como espacios colectivos. Una situación semejante puede darse con edificios (o áreas) industriales obsoletos, depósitos o galpones fuera de uso. En Mar del Plata es el caso de los terrenos correspondientes a las vías del Ferrocarril, que atraviesan la núcleo urbano, desde el Aeroparque hasta el Puerto, labrando una “herida” que divide a la ciudad.

Está visto que no prevalecen, hoy por hoy, lineamientos generales que permitan actuar en este sentido, más aun, aparecen como obstáculos los vigentes instrumentos urbanísticos, en forma conjunta con la falta de competencias y recursos de los gobiernos locales para actuar en estas áreas que representan; sin dudas, óptimas oportunidades para promover proyectos integrados *constructores de ciudad*.

La recuperación de estos espacios es una ocasión para proyectar una ciudad más equitativa, mejor distribuida, recuperar áreas de especial interés para la ciudad, áreas cercadas por tejido consolidado, equilibrar desajustes históricos en la ciudad, y en definitiva, comprenderla y disfrutarla. (URB-AL⁷⁰ CAPITULO 1).



Se presenta en la secuencia fotográfica la traza de Vías del Ferrocarril que, en principio formaba parte del periurbano y que hoy, tras el desarrollo histórico de la ciudad, la atraviesa formando parte de su paisaje “natural”, pero bajo la característica de un *espacio residual* y, de algún modo, *desmantelado*.

⁷⁰ El objetivo del programa Urb-AI de la Unión Europea, consiste en desarrollar redes de cooperación descentralizada entre colectividades locales sobre temas y problemas concretos de desarrollo local urbano. Lanzado en 1995, Urb-AI ha reunido a más de 680 colectividades locales alrededor de proyectos que

territorialidades

El concepto de *territorialidad* puede abordarse, sin dudas, desde diversas disciplinas, tanto de las ciencias sociales como de las naturales. En sintonía con el interés del presente trabajo, desde la perspectiva de la relación entre territorialidad y especie humana se puede encontrar estudios realizados, básicamente, en dos grandes líneas: los que consideran que la territorialidad humana es distinta de la territorialidad animal y los que consideran que son fundamentalmente el mismo fenómeno.

En este sentido, la territorialidad humana es, para algunos, una compulsión instintiva que el hombre como todo ser animado posee para defender el territorio que habita y, para otros, se trata más bien de una característica cultural especial de los seres humanos, que se acrecienta en las sociedades más complejas –especialmente las dotadas de Estado–.

La territorialidad es uno de los principios centrales de la teoría etológica⁷¹. La mayor parte de los naturalistas consideran que la territorialidad es una parte innata de la conducta animal. Todos los animales tenderían a mantener territorios fijos y espacios individuales, estableciendo límites y excluyendo o admitiendo en los territorios así fijados a quien ellos quisieran. Se trataría entonces de una conducta puramente instintiva.

El hombre, en tanto que animal, participaría de esa conducta que implica, precisamente, controlar mediante determinadas acciones un área geográfica específica. Pero en su caso y a diferencia de la conducta animal, estas acciones, podrían clasificarse, en términos generales en instintivas y conscientes. Desde esta perspectiva, el territorio no es, tan sólo, la superficie terrestre (un conjunto de elementos dados en la naturaleza y más o menos modificados por el hombre). Por el contrario es el resultado de un proceso



La actividad, la vestimenta, el modo de vida, se apropian de la calle, en ciertas ocasiones, desdibujando el límite de la vida privada.

afectan distintos temas como la droga, el medio ambiente, la participación ciudadana, la lucha contra la pobreza, el transporte, la seguridad, el urbanismo, el desarrollo económico, la sociedad de la información o también la democracia.

⁷¹ La Etología es una subdisciplina de la Psicobiología que aborda el estudio de la conducta espontánea de los animales en su medio natural. Considera que la conducta es un conjunto de rasgos fenotípicos (esto significa que está influida por factores genéticos y es, por tanto, fruto de la selección natural). A la etología le preocupa especialmente comprender hasta qué punto la conducta es un mecanismo de adaptación, para lo cual trata de establecer en qué medida influye sobre el éxito reproductivo. En síntesis podría decirse que pretende describir la conducta natural, explicar cómo se produce (sus causas próximas) y qué función adaptativa cumple (su para qué), y también su filogenia o evolución (su por qué).

histórico de incorporación y objetivación en y por la economía y la cultura de una sociedad.

Para algunos autores, el espacio se territorializa cuando deviene lugar, es decir, a través de la emergencia de las significaciones imaginarias que hacen posible su percepción y que posteriormente dan lugar a las representaciones sociales presentes en una cultura ya precipitada.⁷² La construcción de territorios culturales implica tanto la idea de marca de un grupo en un determinado espacio, como de la relación de ese grupo en el entorno (espacial y socialmente), en un proceso dinámico y relacional.

En el caso particular de los grupos de jóvenes, "...a través de la función de territorialidad la subcultura se enraíza en la realidad colectiva de los muchachos de esta manera se convierten, ya no en apoyos pasivos, sino en agentes activos. La territorialidad por tanto, no es solo una manera mediante la cual los muchachos viven la subcultura como un comportamiento colectivo, sino la manera en que la subcultura se enraíza en la comunidad"⁷³. Los jóvenes convierten en suyos determinados espacios de la ciudad y básicamente operan dos mecanismos que incluso pueden combinarse: o bien se construye un nuevo espacio (el skate park es un ejemplo), o se re-significan otros pre-existentes, tanto porque cambien en su contenido simbólico o porque se recuperen lugares abandonados⁷⁴.

En la ciudad de Mar del Plata, un grupo étnico en particular (denominado "gitanos"⁷⁵), pone de manifiesto su cultura, sus costumbres y sus modos de vida, *territorializando* un sector determinado de la ciudad (la Av. Jara y su zona de influencia).

⁷² MANTOBANI, José M. (2001) El proceso de construcción del territorio de la costa y el nacimiento de Mar del Plata. En CACOPARDO, Fernando A.(ed.) *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX-XX*. Alianza Editorial. Madrid Buenos Aires.

⁷³ Cohen, Phil (1972) Subcultural conflicto and Working Class Community, en Working Papers in Cultural Studies (Univ. of Birmingham), No. 1, pp, 26-27.

⁷⁴ FILARDO, Verónica (Coord.) (2003) *Tribus Urbanas en Montevideo. Nuevas formas de sociabilidad juvenil*. Trilce. Montevideo.

⁷⁵ Jorge NEDICH, (en Clarin 27-04-2005) titular de la Cátedra de Estudios Gitanos que dicta la Universidad de Tres de Febrero, reflexiona: "El gitano es un espíritu libre. Anda siempre de un lado a otro y vive de su propio trabajo. Jamás va a ser empleado, ni va a hacer aporte jubilatorio porque lo ve como explotación y no lo soporta –dice–. Las tribus itinerantes no se pueden censar, no pagan impuestos y viven en su ley, por eso el Estado, dicen, les tiene miedo. El pueblo gitano nunca reclamó tierra para establecerse. Nunca pugnó por convertirse en nación con territorio y bandera. Su bandera es la mujer y su territorio es el mundo entero."

CAPÍTULO IV

claves para pensar una propuesta

"Ustedes no aprenderán ningún arte si se restringen a él; tienen que buscar sus asociaciones, sus conexiones, también sus relaciones lógicas y sus analogías con el resto de las cosas. De otra forma no aprenderían más que las mañas, la técnica de su arte y nunca obtendrían una completa comprensión ni un fácil dominio del mismo"

Manual de Ajedrez, Capítulo IV, pag. 227. Dr. Emanuel Lasker.

En el presente capítulo se desarrolla el análisis de un conjunto de temas de incidencia clave en la problemática que nos ocupa. Este estudio lleva consigo la intención de, a partir de cada uno de ellos, obtener el germen de una *idea* que aporte a la mitigación o, determinadas circunstancias, al encauzamiento de los conflictos detectados.

Dentro del conjunto de temas se verán cuestiones que hacen a las *condiciones* en que se encuentra, es decir aquellas circunstancias que, por razones históricas y/o estructurales no pueden ser modificadas, o por lo menos no han sido modificadas aún. En otro orden, ciertas *situaciones disfuncionales* (con secuelas contrarias a las esperadas) y, por último, aquellas que aparecen como *consecuencias* emergentes.

Es necesario aclarar aquí, siguiendo a R. Montenegro y R. Jordán que existe plena conciencia de que el aporte realizado desde un trabajo de estas características puede inclinarse, en principio, sólo a la instancia de morigeración de los problemas observados y, en el mejor de los casos, al planteo de ciertos lineamientos generales para el diseño de una propuesta de *gestión*.

a. el estilo de desarrollo vigente

"Con desesperanza vimos cómo los modelos de desarrollo desigual que nos imponían, comenzaron a aplicarse cada vez con mayores medidas desde los gobernantes que en Chile se sucedían" (Elicura Chihuailaf referente mapuche, 1999)

EL CAPITALISMO POSMODERNO

El modelo de auge del capitalismo de los años de la posguerra, con crecimiento y estabilidad, con un sistema monetario y financiero estable, con reglas claras sobre la fijación de los tipos de cambio y tasas de interés, aparece sólo como referencia histórica. El denominado "capitalismo posmoderno", de articulación pasiva y residual con el mercado mundial, funciona con supuestos diferentes a los de su predecesor, construido inmediatamente después de la segunda guerra mundial; de aquí el origen de la crisis del modelo de pensamiento "neoclásico-neokeynesiano" y los límites evidentes de la 'ola neoliberal' en su apogeo y ocaso de los 80s y 90s, respectivamente.

Este estilo, aún vigente –pero en crisis y profundamente cuestionado–, pretende aparecer como única alternativa de solución –coyuntural– (de estabilización tras el fracaso del modelo anterior), armado sobre la base de un esquema similar al modelo agro–exportador que tuvo presencia hasta la mitad del siglo pasado, modificando sensiblemente el aparato proteccionista y postulando la integración *intima* al mercado mundial, poniendo en crisis incluso el concepto de nación.

EL ESTADO MÍNIMO, SUBSIDIARIO, Y EL ABANDONO DE LA "COSA PÚBLICA".

Durante el apogeo y el declive de la ola neoliberal mencionada hemos observado la aplicación de un conjunto de políticas macroeconómicas que no lograron constituirse en lo que KHUN (1985) llamaría un *paradigma*, y tampoco en alternativa al modelo de desarrollo, permaneciendo en una Política promotora de desprotección, desestatización y desregulación, fundada en el retorno a la mano invisible del libre mercado. Sus rasgos principales consistieron en abogar por un *Estado mínimo* (en lo social) y *subsidiario* (en lo económico), que no permitió un crecimiento sostenido con empleo y bienestar social, ni se constituyó en un modelo alternativo de desarrollo para los países de América Latina provocando, en definitiva, una *crítica declinación de la cosa pública* en general.

En el marco de una reestructuración de alianzas entre países, los llamados *centrales* siguen políticas de bloque altamente proteccionistas de sus productos, en tanto que los *periféricos* se ven afectados por las políticas de ajuste, que inciden provocando una *retracción*, no solo de su *aparato productivo*, sino también de aquellos sectores que por su especificidad podrían competir.

La reducción del crédito por la política restrictiva perjudica a la pequeña y mediana empresa en contrapartida con lo sucedido respecto de las empresas grandes y las transnacionales, acentuando el proceso de concentración, sobre la base de la *distribución desigual de la riqueza*.

**EL MODELO DEL
ULTIMO LUSTRO
EL REGRESO AL
ESTADO
AGROEXPORTADOR**

**INCIPIENTE
RECUPERACIÓN DE
LA INDUSTRIA
NACIONAL**

En Argentina, en los últimos años –más precisamente desde el 2003–, un nuevo modelo comenzó a surgir a partir de una inédita debacle y, asentándose en la recomposición de la autoridad estatal y política, paulatinamente emprendió la recomposición de la acumulación manteniendo la inserción agro-exportadora. Se inicia un vuelco antiliberal que, de algún modo, es acompañado por toda América Latina. A pesar de la modificación de las hegemonías, se convalidan los privilegios de las clases dominantes asegurando su continuado enriquecimiento a costa de las mayorías populares. De algún modo, sin adscribir al neoliberalismo, se eluden rupturas posliberales. Comienza la búsqueda por recuperar la gravitación industrial, presentando tintes neo-desarrollistas⁷⁶ (con cierto aire keinesiano), se limita la valorización financiera y no se prioriza la primarización⁷⁷.

De este modo la economía Argentina sigue un curso semejante un conjunto de países sudamericanos⁷⁸ y comparte la renovada dependencia regional hacia las exportaciones básicas. La incidencia de los precios internacionales de los metales, los alimentos o el combustible (denominados commodity) se ha incrementado significativamente en los últimos años.

En definitiva, lo que se ha reestablecido es la capacidad de acumular ganancias de un sector dominante de la economía, como es el sector financiero transnacionalizado del mismo modo que las empresas las privatizadas, con la variante que, aquellas que no pudieron resolver la ecuación de ganancias, se retiraron del país, transfiriendo sus negocios (o, mejor dicho sus déficits) al Estado, para que éste los reconfigure y los vuelva a privatizar, ejemplo: Correo Argentino y Aerolíneas Argentinas. Una situación similar ha ocurrido con líneas ferroviarias que quedaron en manos del Estado y con el espacio radioeléctrico reestatizado para volverlo a privatizar.

⁷⁶ Un propósito explícito del modelo es recuperar la gravitación que tuvo la industria durante los años 50-60 del Siglo pasado. Los funcionarios han mencionado este objetivo en sus reiterados llamados a restaurar un empresario fabril autóctono y pujante.

⁷⁷ Katz, Claudio (2010)

⁷⁸ En una cumbre en Brasilia de 2008, jefes de Estado y líderes de los 12 países del subcontinente firmaron el Tratado Constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), que se sumará a la larga lista de entes que buscan integrar a la dividida región, como el bloque aduanero Mercosur y la Comunidad Andina.

b. *concentración de la riqueza / distribución injusta*

En Trautenau tienen dos cementerios
Para los pobres y para los ricos;
Ni siquiera en la tumba
Es igual el pobre diablo.
(Trautenau Wochenblatt – 1869, *Poema*)⁷⁹

DESIGUALDAD Y ESPECIE HUMANA

La *desigualdad* es una característica ingénita a la especie humana. Basta una simple mirada a nuestro alrededor para comprender la dificultad de hallar dos ejemplares idénticos en su aspecto exterior. Más aún, siendo una especie que además de diversidad genética posee una gran capacidad –la mayor entre todas las especies– de codificar información cultural (endosomática y extrasomática), mostrando una situación de máxima *diversidad*.

DESIGUALDAD EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL

El 20% de la población mundial, la más rica, concentra alrededor del 80% de las riquezas (incluyendo aquí, a los productos brutos nacionales, el comercio internacional, los préstamos comerciales, el ahorro y la inversión interna), en tanto que, en el otro extremo, el 20% más pobre, solo capitaliza alrededor del 1,5% de la riqueza mundial (tomando en cuenta los mismos indicadores). El 60% de población ubicado entre estos extremos, concentra alrededor del 18% de toda la producción mundial (MONTENEGRO, 2002). Un análisis más detallado –y más alarmante– muestra, que un reducido grupo de personas físicas concentran la mitad de la riqueza mundial.

Estas cifras se han profundizado si se las compara con la situación en 1970, cuando el 20% más rico recibía 70% del ingreso, en tanto que el 20% más pobre alcanzaba 2.3%, evidenciando una clara tendencia.

DESIGUALDAD EN AMERICA LATINA

El balance para América Latina después del severo proceso de ajuste de los años ochenta muestra la gravedad de la crisis de los países de la región. El número de personas que vive hoy en condiciones de pobreza es cercano a 210 millones, en tanto que en 1980 era de 120 millones. La capacidad adquisitiva real de los salarios mínimos se erosionó en casi 50% en promedio en la región, reduciendo el consumo y eliminando la posibilidad de ahorro. El PIB per cápita se contrajo 8.3% durante la década y el monto de la inversión total se redujo 20%, por lo que América Latina vio reducir su capacidad productiva para generar bienes y satisfactores (VILLARREAL, 1997).

La preocupación respecto a la equidad no tiene que ver sólo con los principios ético–morales o normativos constitucionales sino también con un punto de vista pragmático. Si un sistema descuida los problemas de distribución del

⁷⁹ Extraído de Hobsbawm (1981) Cap. 12 Ciudad, industria y clase obrera.

ingreso y de marginación social, genera una presión social tal que puede conducir a una crisis de gobernabilidad y provocar inestabilidad política, la que a su vez genera desconfianza en el aparato productivo y frena el proceso de inversión y acumulación de capital, comprometiendo al propio modelo de desarrollo. (ver Apéndice 6 – Depreciación en la Calidad de Vida)

En el aspecto macroeconómico, la inequidad en la distribución lleva a la reducción de los mercados de consumo que hacen poco atractiva la inversión, a un bajo nivel de ahorro interno y también a bajos niveles de escolaridad que afectan la productividad global de la economía.

Los *cálculos exploratorios* realizados por Schumacher (1978) analizando la demanda de combustible (como muestra de la demanda general de recursos), no hacen más que afirmar las tendencias a la concentración de la riqueza ya vislumbradas hace más de treinta años. Para 1966, el 31% de la población mundial, conformado por *ricos*, consumía el 87% de la totalidad de combustible, dando como resultado un consumo per cápita de 4,52 ton. (equivalentes de carbón). En tanto, el 69% de la población, conformado por *pobres*, consumía el 13% de combustible, 0,32 ton. (equivalentes de carbón) per cápita. En ese momento las tendencias hacia el año 2000, hoy posible de comparar con datos reales, llevaban a que un 23% de la población (los ricos), consumiría un 67% del combustible, con un consumo per cápita de 9,64 ton (equivalentes de carbón), mientras que el 77% (los pobres) demandaría un 33%, 1,43 ton (equivalentes de carbón) per cápita. Los cálculos consideran un aumento, en más de cuatro veces, en el consumo total de combustible, mitad producido por el crecimiento de la población y mitad por el aumento del consumo per cápita. Como conclusión, el 75% del total de combustible sería usado por los ricos, quedando solo el 25% como el consumo de los pobres, mostrando como gran parte del *daño ambiental* resulta estructural, producto de la desigualdad social.

DESIGUALDAD E INJUSTICIA SOCIAL

Si comprendemos las cifras⁸⁰ expuestas, no ya desde un frío punto de vista estadístico, sino como tendencias, esta distribución de la riqueza, que puede observarse a nivel mundial, generando grupos de países con situaciones disímiles, que provocan niveles de *desigualdad*⁸¹ y profunda *injusticia social* (afectando la *calidad de vida* individual y colectiva), que

⁸⁰ El World Bank en su Informe sobre el Desarrollo Mundial 2000/2002 publica un artículo que lleva por título *La pobreza en un mundo caracterizado por la desigualdad*. En él afirma que "Nuestro mundo se caracteriza por una gran pobreza en medio de la abundancia. De un total de 6.000 millones de habitantes, 2.800 millones —casi la mitad— viven con menos de U\$S 2 diarios, y 1.200 millones —una quinta parte— con menos de U\$S 1 al día (el 44% de este grupo se encuentra en Asia meridional). En los países ricos, los niños que no llegan a cumplir cinco años son menos de uno de cada 100, mientras que en los países más pobres una quinta parte de los niños no alcanza esa edad. Asimismo, mientras que en los países ricos menos del 5% de todos los niños menores de cinco años sufre de malnutrición, en las naciones pobres la proporción es de hasta el 50%."

Esta situación de miseria persiste a pesar de que las condiciones humanas han mejorado más en el último siglo que en todo el resto de la historia de la humanidad: la riqueza mundial, los contactos internacionales y la capacidad tecnológica son ahora mayores que nunca. Pero la distribución de esas mejoras ha sido extraordinariamente desigual. El ingreso promedio en los 20 países más ricos es 37 veces mayor que el de las 20 naciones más pobres; esta brecha se ha duplicado en los últimos 40 años".

⁸¹ No resulta ocioso, seguramente, argumentar el sentido de estos términos, ya que a falta de aclararlos, puede caerse en expresiones voluntaristas. No obstante, existe abundante literatura que permite, otorgarles cierto sentido concreto, evitando caer en nebulosas conceptuales que, inevitablemente, llevan a

suele reiterarse al analizar las naciones por separado. En el interior de cada una de las naciones que se analicen pueden observarse –con variantes de acuerdo al grupo al que pertenezcan– las mismas tendencias de contraste entre diversos grupos sociales⁸². Una situación similar se presenta al abordar el estudio del interior de distintas regiones componentes de un país determinado, en las cuales conviven ciudades con disímil posición, y aun perduran estas desigualdades tras analizar la distribución interna de cada ciudad. Si acercamos aun más nuestra visión, podremos observar que estas se mantienen, en el interior de cada distrito.

En nuestra región, ciertas precisiones permiten advertir que ya a fines de la década de 1990, la mayoría de los países de América Latina continuaban presentando un perfil de la distribución de los ingresos caracterizado por altos niveles de desigualdad. Éstos se expresan, entre otros indicadores, en la elevada proporción del ingreso total captada por el 10% de los hogares de mayores recursos, que supera 19 veces la que recibe, en promedio, el 40% de los hogares más pobres. Asimismo, entre dos tercios y tres cuartas partes de la población, según el país, perciben un ingreso per cápita inferior al promedio general. (CEPAL, 2000-2001)

discusiones inconducentes. Por caso en su *Moral*, Aristóteles, plantea la cuestión en este sentido: “Lo justo que lo es relativamente a los demás, es, para decirlo en una sola palabra, la equidad, la igualdad; y lo injusto es la desigualdad. Cuando uno se atribuya a sí mismo una parte de bien más grande o una parte menos grande de mal, hay iniquidad, hay desigualdad; y entonces creen los demás que aquél ha cometido y que ellos han sufrido una injusticia. Si la injusticia consiste en la desigualdad, es una consecuencia necesaria que la justicia y lo justo consistan en la igualdad perfecta en los contratos. Otra consecuencia es que la justicia es un medio entre el exceso y el defecto, entre lo demasiado y lo demasiado poco. El que comete la injusticia tiene, gracias a la injusticia misma, más de lo que debe tener; y el que la sufre, por lo mismo que la sufre, tiene menos de lo que debe tener. El hombre justo es el que ocupa el medio entre estos extremos”. (ARISTOTELES, edición 1999-2001)

Para reforzar la idea de que estos conceptos surgen de las relaciones entre las personas, podemos revisar algunos razonamientos expuestos en el *Discurso sobre el origen de la desigualdad* de J. J. Rousseau: “El primero que, habiendo cercado un terreno, descubrió la manera de decir: -Esto me pertenece, y halló gentes bastante sencillas para creerle, fue el verdadero fundador de la sociedad civil”. (Rousseau, 1999-2001. Parte segunda pág. 97) o “A medida que las ideas y los sentimientos se suceden, que el espíritu y el corazón se ejercitan, el género humano continúa haciéndose más dócil, las relaciones se extienden y los lazos se estrechan cada vez más. Se establece la costumbre de reunirse delante de las cabañas o alrededor de un gran árbol y el canto y el baile, verdaderos hijos del amor y de la ociosidad, se convierten en la diversión, o mejor dicho, en la ocupación de hombres y mujeres reunidos. Cada cual comienza a mirar a los demás y a querer a su vez ser mirado, consagrándose así un estímulo y una recompensa a la estimación pública. El que cantaba o el que bailaba mejor, el más bello, el más fuerte, el más sagaz o el más elocuente fue el más considerado, siendo éste el primer paso dado hacia la desigualdad y hacia el vicio al mismo tiempo, pues de esas preferencias nacieron la vanidad y el desprecio por una parte y la vergüenza y la envidia por otra, y la fermentación causada por estas”. ROUSSEAU, edición 1999-2001 pág. 108)

⁸² El crecimiento beneficia en grado muy distinto a las diferentes regiones de un país. En México, por ejemplo, el nivel global de pobreza experimentó un descenso, aunque modesto, a principios de los años noventa, pero la pobreza aumentó en la región sudoriental del país, que es más pobre. También hay desigualdad entre diferentes grupos étnicos de muchos países. En algunas naciones africanas las tasas de mortalidad infantil son más bajas en los grupos étnicos que detentan el poder político, y en los países latinoamericanos la tasa media de escolarización de los grupos indígenas no llega en muchos casos a las tres cuartas partes de la que se observa en los grupos no indígenas. (WORLD BANK, Op. cit).

América Latina es la región con peor distribución del ingreso del mundo, y en este marco, Argentina es el país que más viene retrocediendo, aún sin alcanzar el dramático nivel de Brasil, uno de los países con distribución más desigual de la tierra (en base al coeficiente Gini)⁸³.

DESIGUALDAD Y ECOLOGÍA

Desde un punto de vista ecológico, un ecosistema intervenido por el hombre (sea ecosistema productivo, sea ecosistema consumidor) incrementa en teoría, y en relación a la tecnología incorporada, su capacidad de carga (MONTENEGRO, 2002). Sin embargo, no necesariamente este incremento se refleja en la realidad. La apropiación diferencial de los excedentes de producción con base en la desigualdad –e injusticia- social trae consigo una desproporción en el consumo per cápita, lo que desde el punto de vista ecológico, resulta un obstáculo al incremento de la capacidad de carga del ecosistema.

c. la retracción del *aparato productivo*

El estilo de desarrollo dominante, hasta la última década del siglo pasado, en general en América Latina y consecuentemente en nuestro país –de articulación pasiva y residual con el mercado mundial– generó una fuerte retracción en el aparato productivo a partir de privilegiar, como ya se había hecho décadas atrás (hasta 1930 o 1950 en algunos países), las ventajas comparativas, promoviendo la búsqueda de nichos no ocupados del mercado mundial con el objeto de obtener las divisas que permitan adquirir aquellos productos (en la práctica, casi todos) que no se desarrollen en el ciclo productivo interno.

EL MERCADO GLOBAL, EL TIPO DE CAMBIO Y UNA OBSESIÓN CONSUMISTA

Esta estrecha vinculación con el mercado global y su múltiple oferta de productos y servicios, inalcanzables anteriormente, combinada con una peculiar política cambiaria, desató un consumo desenfrenado, casi como un producto de la ansiedad por satisfacer ciertas necesidades, generadas en el ámbito de la comunicación global, que habían sido postergadas y que ahora se estaba en condiciones de realizar.

⁸³ Diario Clarín, Suplemento Económico, 15 de junio de 2003. Reportaje a Leonardo Gasparini, Director del Centro de Estudios, Laborales y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata. El coeficiente de Gini es un número entre 0 y 1, en donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos y los demás ninguno). Según la CEPAL, Argentina se ubica en el puesto número 7, en Latinoamérica con un índice de 0.519.

Este proceso que caracterizó a un sector más o menos definido de la población (no a su totalidad) tuvo como contrapartida la paulatina, pero firme, marginación de otro gran sector del mercado, en relación con el estancamiento del aparato productivo local y su reemplazo por importaciones de productos de todo tipo (clavos y autos).

La cultura de la globalidad introdujo una relación indirecta –mediática– entre las personas (FERNÁNDEZ, 2001), reemplazando aquellas actividades antes realizadas en conjunto por otras, que no muy distintas en su fin difieren notablemente en la forma (cine/video, juegos compartidos/juegos en red, plazas y paseos/shoppings, etc.) provocando deformaciones en los modos de relación entre personas y alterando profundamente una de las condiciones básicas para su desarrollo integral en sociedad: la convivencia, perdiendo consecuentemente sus beneficios formativos.

d. la crisis de la *cosa pública*.

Se ha visto en América Latina, en los últimos años –más precisamente en la década mencionada–, una persistente embestida del mercado sobre aquellas cuestiones que otrora eran, casi indiscutiblemente, privativas del Estado, fundamento de un orden social que fue decayendo impulsado, entre otras cosas, por acciones mediáticas –auspiciadas por claros intereses sectoriales– y por el triunfo del individualismo fragmentario propuesto (o más bien impuesto) por la cultura de la posmodernidad⁸⁴, "... el mayor protagonismo otorgado al mercado y a la iniciativa privada han llevado a la desaparición o disminución de responsabilidades en muchas esferas de la vida económica y social tradicionalmente asignadas al Estado" (GUIMARAES, 1996). (ver Apéndice 2 – La Formación social de América Latina)

Cobró una fuerza inusitada la idea de que el Estado (o el gobierno) personifica la *cosa pública*, trasladando entonces el embate a todas aquellas expresiones, institucionales, materiales y espaciales, arrastrándolas en la caída. Muchas de aquellas –generalmente empresas de servicios– con potencial rentabilidad pasaron sistemáticamente a manos privadas (la mayoría extranjeras), debilitando y desarticulando la capacidad de acción estatal, dejando a la deriva Salud, Educación, Vivienda, Empleo, etc. con resultados hoy a la vista.

**LO PÚBLICO EN
CAIDA
ARRASTRADO POR
EL ESTADO**

⁸⁴ O bien, "sobremodernidad", en palabras de Mark AUGÉ: "...la coexistencia de las corrientes de uniformización y de los particularismos. La situación sobremoderna amplía y diversifica el movimiento de la modernidad; es signo de una lógica del exceso y, por mi parte, estaría tentado a medirla a partir de tres excesos: el exceso de información, el exceso de imágenes y el exceso de individualismo..." en *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana*. www.memoria.com.mx

En su dimensión espacial este proceso se refleja claramente en la gestión de la ciudad y, de modo particular, en la ausencia de gestión del *espacio público*, considerado como propiedad del Estado y no como el espacio colectivo, de la comunidad, de los *ciudadanos*.

"Las Administraciones Públicas en un Estado democrático tienen que asumir como una de las fuentes de su legitimidad el promover una política de ciudad que produzca espacios públicos ciudadanos. No son, por lo tanto, admisibles grandes proyectos urbanos que no integren objetivos sociales y ambientales que amplían la ciudadanía en cantidad y calidad. El planeamiento urbano debe considerar la reversión a la ciudad de áreas ocupadas por organismos estatales o empresas de servicios que por sus condiciones materiales o localización puedan considerarse obsoletas y que pueden servir para generar espacios y equipamientos colectivos ciudadanos: puertos, estaciones y talleres ferroviarios, reservas de suelo no utilizado para obras públicas, instalaciones o depósitos energéticos, cuarteles, edificios de oficinas públicas, etc. Los "nuevos productos urbanos" no pueden legitimarse únicamente por criterios de competitividad, ni tampoco por razones de competencia burocrática. Lo cual no elimina la inclusión en estas operaciones de promociones inmobiliarias o comerciales que además de viabilizar económicamente la operación pueden contribuir a la regeneración del tejido económico-social y urbano del entorno". (BORJA, Ciudadanía y espacio público)

e. la atrofia en la estructura de *gobierno local*

Acerca del Estado

EL ESTADO COMO INSTRUMENTO DE DOMINACIÓN

Está claro que desde una visión Althusseriana se observa que la tradición marxista es formal: en todos los textos clásicos el Estado es concebido explícitamente como aparato represivo. El Estado es una *maquinaria* represiva que asegura a las clases dominantes su dominio sobre la clase obrera con el objeto someterla al proceso de extracción de la *plusvalía* (dicho de otro modo: la explotación capitalista).

Visto así, el Estado se expresa en lo que ha dado en llamarse el *aparato de Estado*. Se incluye en esta denominación no sólo al aparato *especializado* (cuya existencia está relacionada con las exigencias de la práctica jurídica, a saber: los tribunales, la policía, y las prisiones, además del ejército, que ha intervenido, en ciertas ocasiones, como fuerza represiva de apoyo cuando la policía y sus cuerpos auxiliares son *desbordados* por los acontecimientos, como se ha dado en nuestro país) y, por encima de este conjunto, al Jefe de Estado, al Gobierno y la administración.⁸⁵

⁸⁵ ALTHUSSER, Op. cit.

Generalidades

EL ESTADO COMO GARANTE DE LA REPRODUCCIÓN DEL CAPITAL.

Existen numerosos estudios acerca de la cuestión del Estado y, en particular, para el caso de América Latina⁸⁶. Sin embargo, desde el punto de vista planteado en el presente trabajo, queda claro que el Estado representa la relación fundamental de dominación de la sociedad capitalista. Tal posición le permite reflejar el sentido de las correlaciones de fuerzas sociales principales y hegemónicas e imponer al conjunto de la sociedad la prioridad de los intereses que representa. El Estado es, entonces, la expresión, por una parte, de determinadas pautas de acumulación, que aluden a las características de un modo de producción determinado por la forma de participación del Estado en la economía; y, por la otra, de una forma de hegemonía que apunta a la relación entre sociedad y Estado, la cual caracteriza las formas de dominación política.

Considerar al Estado como el centro de las decisiones políticas y administrativas permite suponer una gran capacidad de mediación, de autonomía relativa decisional y de instrumentación, características que se modifican en sus niveles y magnitud, de acuerdo con las condiciones históricas.

El Estado en el nivel del municipio

Se ha puesto de manifiesto la visión adoptada acerca del Estado, al hacer centro en la problemática urbana (es decir la de la ciudad) debe hacerse referencia al *municipio*, al Estado en el nivel más próximo a la ciudad, el nivel local.

CIUDAD Y MUNICIPIO.

Cabe distinguir, aquí, tres contenidos (dimensiones integradas) del término municipio:

1. como ámbito territorial, un segmento del territorio provincial legalmente establecido, en el que ejerce cierta competencia una municipalidad.
2. como ámbito estatal, el nivel más descentralizado del Estado, el más ligado a la vida cotidiana de la población, aquel que posibilita una gestión más ligada a la realidad de la sociedad local.
3. como sociedad local, el conjunto de agentes y de relaciones sociales, económicas y políticas que se dan dentro de un ámbito territorial determinado.

El municipio es la organización del gobierno que corresponde a la ciudad. En tanto gobierno local, y como parte del Estado, el municipio es parte de una correlación de fuerzas sociales locales que se redefine en el tiempo (a lo largo de la

⁸⁶ Al respecto ver, entre otros: O'DONNELL, Guillermo *Reflexiones sobre las tendencias generales de cambio en el estado burocrático-autoritario*. Doc. CEDES/ G.E.CLACSO Nro. 1, 1975. *Apuntes para una Teoría del Estado*. Doc. CEDES/ G.E.CLACSO Nro. 9, 1977. PLA, Alberto *Estado y sociedad en el pensamiento Norte y Latinoamericano*. Cántaro. Bs.As. 1987. Oszlak, Oscar *La formación del Estado*, Bs. As. 2002. *Estado y sociedad. Nuevas reglas de juego?* En www.clad.org.ve.

historia) y en el territorio; esa redefinición está ligada a su función de servir a la organización económica de la producción y la reproducción de la población, sea a través del ámbito público o del privado.

La ciudad es el producto de una interacción de clases sociales, grupos de interés e individuos. Cada unidad tiene o adquiere un significado particular que resulta de la definición del conflicto a través del cual los intereses dominantes imponen sus objetivos y su imagen al sistema urbano. Así entendida la ciudad es, evidentemente, una noción dinámica, que se modifica con el tiempo, con el producto de la puja de los intereses sociales.

Más allá de formulaciones teóricas, en los hechos el cumplimiento del papel local del Estado no está sólo a cargo del municipio. Parecería que se produce una suerte de competencia inter-jurisdiccional en la que intervienen, además del municipio, organismos de los niveles gubernamentales intermedios y, en algunas oportunidades, centrales. Situación esta que relativiza la autonomía municipal.

Más aún, en las últimas dos décadas se ha producido a nivel global, y en especial en América Latina, un proceso de acumulación de poder en determinados *grupos empresarios* de la ciudad⁸⁷, cuya característica radica en la conformación de una suerte de *capitalismo de amigos*, que comparten importantes negocios con el Estado generando presiones que les permiten decidir por encima de los alcaldes o intendentes transformándose en virtuales *dueños de la ciudad*.

En todo caso, la autonomía municipal puede definirse como la capacidad de la sociedad local de regir por sí misma la vida institucional. En ese sentido pueden utilizarse tres indicadores:

1. la capacidad de darse sus propias normas fundamentales (cartas municipales).
2. la capacidad de elegir las autoridades locales.
3. la capacidad de formular y ejecutar políticas propias.

Se observa que los municipios, por una parte, tienen facultades normativas, orientadas a la regulación de la producción del suelo urbano y de las construcciones que se realizan, pautando de esa forma las acciones privadas y públicas en la ciudad; por otra parte, están a cargo de la construcción de buena parte de la infraestructura y el equipamiento urbanos, así como de la prestación de un conjunto de servicios.

La organización municipal del Partido de Gral. Pueyrredón no escapa al patrón general organizativo de los municipios de América Latina:

- Un órgano unipersonal: que tiene a cargo las funciones propiamente *ejecutivas*.

⁸⁷ Desde la empresa (pseudo-gremial) de Taxis Libres de la ciudad de Bogotá; los supermercadistas de Piribebuy, cerca de Asunción del Paraguay; hasta algún poderoso e influyente propietario de los medios de comunicación de la ciudad de Mar del Plata, por citar algunos casos concretos.

**EL ESTADO Y EL
VERDADERO
PODER LOCAL**

**AUTONOMIA
MUNICIPAL?**

- Un órgano colegiado: que tiene a su cargo funciones de tipo *legislativo*, (aunque las normas emanadas no tengan el carácter de leyes) tienen en general asignadas funciones de contralor respecto del ejecutivo y participan como poder en varios actos de gobierno (por ejemplo, en lo relativo a ingresos y gastos municipales).

TRIÁNGULO DE GOBIERNO

Resulta útil para explicar el proceso de conducción de gobierno el esquema denominado, por Carlos Matus, *triángulo de gobierno*. Matus sostiene que todos los procesos de conducción de gobierno presentan problemas estructuralmente similares, de distinta complejidad pero con problemas teórico-práctico semejantes.

Este triángulo se define según tres variables interrelacionadas basadas en la problemática que plantea el hecho de conducir con eficacia. La primera es el *Proyecto de Gobierno*, que consiste en la propuesta de acción; podría denominarse *el qué*. La segunda es la *Gobernabilidad del Sistema*, definida por la relación entre los factores que controla el gobierno y los que no controla. Por último, la tercera es la *Capacidad de Gobierno*, que reside en la experiencia reunida, (teorías y métodos) con que cuenta el gobierno (MATUS, 1995).

Sobre la base de una intervención que no reemplace, sino colabore e impulse, el gobierno debería crear condiciones para que el mencionado triángulo pueda interactuar con otro, conformado por tres extremos, a saber: La *gestión* (actuando entre el proyecto de gobierno y la gobernabilidad); las *ideas*, entre el proyecto de gobierno y la capacidad de gobierno; y, por último, la *participación*, actuando entre la capacidad de gobierno y la gobernabilidad del sistema.



Re-elaboración sobre "triángulo de gobierno" (Carlos Matus).
Un nuevo triángulo, *no gubernamental*: actuando a partir de Ideas, surgidas de la base, mecanismos de Gestión y estructuras de Participación

f. Los conflictos jurisdiccionales

LOS BIENES COMUNES

La mencionada autonomía municipal se encuentra restringida, en algunas coyunturas, por ciertas disputas e indefiniciones respecto al dominio –y jurisdicción– sobre el espacio de la ciudad, en particular sobre el *espacio público*. Este debate resulta un ingrediente sustantivo, que en general actúa como obstáculo, al momento de generación de propuestas y de su implementación.

Es necesario, en consecuencia, detenerse a revisar algunos aspectos referentes al *dominio* del Estado (el espacio público en este caso):

Según el Art. 2506 del Título V del Código Civil: El *dominio* es el derecho real en virtud del cual una cosa se encuentra sometida a la voluntad y a la acción de una persona. De acuerdo con los términos de este artículo, el dominio es un *derecho real*, en el cual el elemento dominante es la voluntad de la persona, a la cual se encuentra sometida una *cosa*.⁸⁸

PROPIEDAD Y DOMINIO DEL ESTADO.

Salvat incluye en el tema de la "propiedad y dominio del Estado", que al estudiar la clasificación de las cosas con relación a las personas, se vio que "...la ley habla del 'dominio público' y del 'dominio privado' del Estado (arts. 2339 a 2343). En cuanto al primero –expresó–: se discute cuál es su naturaleza jurídica, habiéndonos inclinado por nuestra parte en favor de la doctrina que lo considera como un verdadero derecho de propiedad, si bien sometido a ciertas reglas especiales. En cuanto al segundo, no existe discusión: se trata de un verdadero derecho de propiedad, comprendido estrictamente en los términos del art. 2506 del C.C."⁸⁹

Por otra parte, sus relaciones jurídicas son regladas por el derecho común en lo que respecta a adquisición y goce, al usufructo y a la enajenación. No obstante, existen algunas limitaciones legales de índole formal, pues aunque los bienes del Estado están sometidos a las reglas del derecho civil, por lo que son susceptibles de venta, locación, etc., y sobre ellos pueden constituirse derechos reales, en cuanto a su administración no solo rigen disposiciones administrativas especiales –disposiciones que deben establecerse por ley o reglamento– sino también disposiciones de derecho civil. El propio Código Civil establece algunas reglas que, con las de derecho administrativo, convergen al mismo principio de limitación de atribuciones para las autoridades en lo que respecta a la disposición de esos bienes.⁹⁰

El segundo párrafo del Art. 41 de nuestra Constitución Nacional⁹¹ refiere a las funciones del Estado en la administración de los *bienes comunes*, involucrando a todos los niveles estatales, Nación, Provincia y Municipio. (FRANZA, 2003, 161)

Los bienes comunes son aquellos que no pertenecen a la propiedad privada de persona alguna, sino que, por el contrario, corresponden a todos y son utilizados por todos (GARRONE, 1994). El mismo Decreto-Ley 8912 de la Provincia de

⁸⁸ Se remite en este caso a: LAQUIS, Manuel A. (1979) *Derechos Reales*, Depalma, Buenos Aires, tomo II, pag. 2. ya que, indudablemente, excede a los objetivos del presente trabajo desarrollar un profundo análisis del concepto, y alcance, de los vocablos dominio y cosa.

⁸⁹ SALVAT, Raymundo M. *Tratado de Derecho Civil Argentino*, Tea, Buenos Aires, 1962.

⁹⁰ Art. 2839 Código Civil. El usufructo no puede establecerse sobre los bienes del Estado o de los Estados, o de las Municipalidades, sin una ley especial que lo autorice.

⁹¹ Constitución Nacional a partir de la Reforma de 1994.

Buenos Aires, en Artículos correspondientes al Capítulo III (DE LA SUBDIVISION DEL SUELO) del Título III (DEL USO, OCUPACION, SUBDIVISION Y EQUIPAMIENTO DEL SUELO) desarrolla artículos específicos al respecto.

Ahora bien, siguiendo a MARIENHOFF⁹², el sujeto del *dominio público* es el pueblo y no el Estado, no obstante el pueblo actúa representado en el Estado,⁹³ tesis que ya imperaba entre los romanos⁹⁴, y es sostenida por reconocidos juristas internacionales históricos (como Proudhon, y von Ihering) y nacionales (Bielsa, Linares Quintana). Por otra parte, el Art. 2340 del Código Civil Argentino plantea dudas acerca de esta afirmación, no obstante, aclara Marienhoff, la contradicción del autor del Código refiriendo a la nota del Art. 2644 donde se exponen los bienes clasificados como del dominio público diciendo "que en este código los reconocemos como del dominio común".

En definitiva, sostener que el Estado y no el pueblo es el sujeto del dominio de las cosas públicas, equivale a sostener que el Estado es dueño de sí mismo, lo cual resulta un absurdo. Ya que si un Estado es un conjunto organizado de hombres que extiende su poder sobre un territorio determinado, estaríamos suponiendo que el todo es dueño de una de las partes, entrando en una contradicción lógica.

Esta breve incursión en los aspectos normativos, en lo que hace a la jurisdicción respecto de los terrenos en manos de distintos niveles estatales, permite concluir en que hay suficiente *jurisprudencia* al respecto⁹⁵, lo cual implica que, no existen impedimentos (que no sean aquellos de orden político) para que un procedimiento tendiente al traspaso *de una órbita jurisdiccional a otra* pueda ser llevado adelante. No obstante, el alcance de la normativa resulta relativo, basta traer aquí la categórica metáfora empleada por la socióloga brasileña M. HECK⁹⁶:

"La ciudad, como un iceberg, tiene dos caras: una visible, legible y, por lo tanto, capaz de someterse a normas; y otra invisible, escondida, 'ilegal', sin embargo más voluminosa que la primera y en donde el desorden y la irracionalidad dificultan, casi impidiendo, la disciplina y la aplicación cartesiana de las normas. Sin embargo...es aquella que encierra la totalidad social inherente al ser humano".

⁹² MARIENHOFF, Miguel *Tratado del Dominio Público*. TEA. Buenos Aires. 1960. Pág. 59-64.

⁹³ Constitución Nacional de la República Argentina, Art. 22 "El pueblo no delibera ni gobierna, sino por medio de sus representantes y autoridades creadas por esta Constitución".

⁹⁴ "las cosas que son ... públicas se reputa que no están en los bienes de nadie; porque se considera que son de la misma universalidad. (Digesto, libro 1ro, título 8vo, ley 1)

⁹⁵ En el artículo 12 de la Ley Nacional 24.093 se menciona la "Transferencia a título gratuito del dominio, administración y explotación de los puertos". Como consecuencia, son las provincias y las municipalidades, las que tienen que pensar en esas extensas áreas portuarias que están en verdadero estado de abandono y degradación económica, urbana y ambiental.

⁹⁶ HECK, Marina *Grandes metrópolis de América Latina*. (Introducción). Fondo de Cultura Económica. México. 1993

g. La *degradación* de la ciudad

Hoy los hombres tienden a cohesionarse masivamente para adecuarse a la creciente y absoluta funcionalidad que el sistema requiere hora a hora. Pero entre la vida de las grandes ciudades, que lo sobrepasan como un tornado a las arenas de un desierto, y la costumbre de mirar televisión, donde uno acepta que pase lo que pase, y no se cree responsable, la libertad está en peligro.
(Ernesto Sábato, La resistencia)

DEGRADACIÓN DE ÁREAS CENTRALES: DETERIORO SOCIAL Y FUNCIONAL

La incidencia de la desigualdad (y la pobreza) en los procesos de urbanización tiene como una de sus consecuencias la degradación de áreas centrales, o de barrios de la ciudad formal que no se renuevan en su trama y/o actividades. Opera aquí la dialéctica del deterioro social y funcional que conlleva slumización (tugurización), abandono de actividades centrales o dinámicas, y de poblaciones de ingresos medios, deterioro del patrimonio físico, incluso del arquitectónico y monumental, pérdida de elementos simbólicos o identitarios de la ciudad e inseguridad ciudadana. (BORJA: 2001)

Contribuyen a este proceso:

La menor eficacia de políticas urbanísticas redistributivas y reactivadoras (por ejemplo mediante la generación de nuevas centralidades, realización de espacios públicos de calidad en los barrios de menores ingresos, etc.) debido al bajo nivel de la demanda solvente y a la menor integración cívica de la población.

El bajo nivel de participación ciudadana espontánea y poca capacidad de negociación de importantes sectores de la población marginal (no toda, los ambulantes, por ejemplo, tienen muchas veces una fuerte capacidad de presión sobre los gobiernos locales).

La dificultad de reconversión de estas áreas (debido muchas veces la resistencia de la población al cambio y de las zonas formales a recibirla), o la implementación de soluciones que reproducen la marginalidad desde una formalidad teórica (conjuntos de vivienda pública de baja calidad y separadas física y culturalmente de la ciudad formal). Eliminar las viviendas marginales del área central, trasladando a la población, es un grave problema para sus habitantes. Se desarticulan los lazos de relación, se dificulta y se encarece el acceso al trabajo. Pareciendo una alternativa no eliminarlas sino mejorar sus condiciones de vida y de medioambiente.

h. El ocaso de la planificación tradicional

“La urbanización no es un fin en sí mismo; es un medio para conseguir un fin. La organización urbana debe representar una solución económicamente racional a los esfuerzos de una sociedad para superar los problemas de producción distribución y consumo”. (Ricardo Jordan, Apuntes GADU)

URBANIZACIÓN A PARTIR DE “GRANDES PROYECTOS URBANOS”

A partir de la revolución industrial (segunda mitad del siglo XIX), las ciudades –y la problemática urbana– comienzan a transformarse preocupación general y, producto de la lógica de acumulación capitalista, empezaron a recibir grandes impulsos a partir de inversiones de capital, tanto público como privado, en torno a la realización de grandes obras y proyectos urbanos⁹⁷. Las tendencias generales, más allá de cuestiones ideológicas, se centraron en la construcción de la ciudad a partir de fuertes *trazos* materializados por gigantescas obras de infraestructura y equipamiento urbano. Por mencionar algunos ejemplos en relación con el espacio público: Llewellyn Park de Orange, 1853 A.J. Davis; Central Park de New York, 1862, F. Olmsted y C. Vaux, entre otros⁹⁸.

La primera mitad del siglo XX se desarrolla en la línea de los conceptos vertidos por Camillo Sitte (El arte de construir ciudades, de 1889), Ebenezer Howard (Ciudades del Mañana', 1892-1902 desarrollando el concepto del "Green Belt"), Tony Garnier (proyectando su modelo de ciudad industrial, entre 1901 y 1904).

LOS PRIMEROS PLANES REGULADORES: USO DEL SUELO

Abercrombie (Town Planning Review, publicación de la School of Civic Design, Universidad de Liverpool) y la Exposición Internacional de Urbanismo en Berlín, marcan (alrededor de 1910) la trascendencia, a la esfera pública, de la problemática de las ciudades. El urbanismo tiene entonces como objeto, a través de *planes reguladores y reglamentaciones*, dictar las normas y garantizar su cumplimiento, que aseguren las condiciones indispensables para que los asentamientos humanos sobrevivan y se desarrollen en la sociedad industrial.

Estos principios guiaron al urbanismo de la primera mitad del siglo XX. El *planeamiento del uso del suelo*⁹⁹ sería su expresión principal. Pero además de la categorización de la localización de las actividades, los urbanistas definieron

⁹⁷ Cuando se rastrean los factores que originan el urbanismo moderno se detectan, por un lado, intenciones de codificar, de orden estético o de higiene pública, y por otro, la influencia de las 'utopías' sociales en boga en la época.

⁹⁸ Pueden ampliarse los ejemplos citados, o agregar otros, en M. TAFURI / F. DAL CO *Historia de la Arquitectura. Arquitectura Contemporánea. Parte 1.* Viscontea. Buenos Aires. 1982. (Capítulo Primero).

⁹⁹ El zoning, la bandera del orden del Movimiento Moderno tiene, sin embargo, orígenes segregacionistas. Por caso, F. MANCUSO (1980: 9) menciona en el comienzo de su libro a *Modesto*, una pequeña ciudad de California, en la segunda mitad del Siglo XVII, en la que la administración municipal reglamenta la ubicación de determinadas actividades. En este caso la de las lavanderías, el punto de reunión de los inmigrantes chinos.

los medios para asegurar la higiene de las ciudades: saneamiento, ventilación, abastecimiento de agua, parques y paseos. Finalmente, La Carta de Atenas (CIAM, 1933) fijó los cánones del urbanismo moderno.

No obstante, desde un análisis desarrollado en el tiempo, pueden distinguirse algunas modalidades particulares en distintos puntos del mapa mundial:

La URSS y la Europa Oriental, por ejemplo, desde la adopción del modelo socialista, adjudicaron a la planificación estatal el rol central en el desarrollo de sus ciudades, más precisamente, entendido como la configuración de complejos de colonización a escala local, basada en el planeamiento regional y territorial. "El trabajo es el elemento fundamental en la vida de las colonizaciones humanas, y una de las relaciones capitales de tipo socio-espacial la constituye la existencia entre la esfera del trabajo y el ocio". (GOLDSAMT, 1980).

Más allá de apreciaciones y juicios de valor, tras el fracaso de la experiencia socialista, queda el legado de su preocupación (al menos teórica) por los problemas urbanos entendidos desde una óptica socio-espacial.

Las ciudades en la fase ulterior de la revolución industrial recibieron grandes inversiones públicas y privadas en torno a grandes obras y proyectos urbanos (FERNANDEZ, *De la cirugía a la acupuntura*, 2002). Estas inversiones fueron hechas de distinto modo, de acuerdo a los modelos de los países en que analicemos. Por ejemplo en la URSS. El caso de Europa Occidental. En los EEUU y en Latinoamérica.

**"GRANDES PROYECTOS
URBANOS"
(SEGUNDA PARTE)**

La experiencia urbana europea durante la década de 80, caracterizada fundamentalmente por los *Grandes Proyectos de Intervención Urbana*, inversiones con criterio proyectual sobre partes completas de ciudad, entendiendo su *construcción* de una nueva manera, consiguiendo así una redefinición de la estructura urbana en términos mucho más operativos y más inmediatos que los que puede esperarse de los planes generales tradicionales. (ESQUIAGA, 1991)

En Argentina, en esta misma década, en la ciudad de Córdoba, se emprendió una ambiciosa intervención urbana *por partes*, que comprendió, entre otras obras: la peatonalización de varias calles céntricas (con pérgolas y tratamientos de solados) y los arreglos del borde del río Suquía. En San Juan de Puerto Rico, se remodelaron varias plazas y se construyó el Paseo de la Princesa (en relación a la antigua muralla).

En los 90 el alcalde de Río de Janeiro, el arquitecto Paulo Conde, llevó adelante dos programas de intervención urbana, el denominado Río Ciudad, que comprendió actuaciones, en refuerzo del sentido de pertenencia, sobre mobiliario urbano en barrios tradicionales de la ciudad y otro, denominado Favela Barrio, que consistió en actuar sobre el espacio público con el objeto de integrar los sectores informales a la ciudad.

En Buenos Aires, se recuperaron y refuncionalizaron los viejos galpones (en desuso) de Puerto Madero que, más tarde, posibilitó la apertura de la ciudad al Río de la Plata a partir del desarrollo de la Costanera Sur. (ARANGO, 2004).

Este impulso alcanzó a Mar del Plata, aunque en menor medida, en ocasión de los Juegos Panamericanos 1995 se construyeron una serie de obras singulares. El viejo eje peatonal del Parque de los Deportes construido para el Mundial de Fútbol del año 78 se constituyó en el elemento vertebral del conjunto al que convergen las nuevas obras: el Estadio Polideportivo, el Complejo Ciclismo-Hockey, el Complejo Natatorio y las obras recicladas: el Patinódromo y la Cancha de Atletismo. Si se compara con el Monjuic de Barcelona, el Parque Deportivo de Mar del Plata, resulta un emprendimiento mucho menos ambicioso, lo cual se corresponde con una coyuntura económica poco propicia para "gastos de supuesto tenor superfluo".¹⁰⁰

PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO

Ya en los últimos años, comienza a imponerse la modalidad denominada Plan Estratégico¹⁰¹, a partir de una visión de la ciudad pensada como herramienta competitiva en consonancia con la política mercantilista propia del estilo de desarrollo vigente. Mar del Plata tiene el suyo que, según se menciona, constituye un espacio de concertación entre instituciones de gobierno, el sector privado y la sociedad civil. Es Integrado por una Comisión Mixta –instituciones locales, el Honorable Concejo Deliberante y el Departamento Ejecutivo Municipal–, la Agencia de Desarrollo Local y un grupo de profesionales que conforman Equipo Técnico.

i. La crisis de (en) la *educación*.

"...es la educación la que convierte al 'animalito' en ser humano... es la educación la que es capaz de hacerlo que sobrepase los instintos que le vienen de la naturaleza."
(Fidel Castro, Discurso en Facultad de Derecho, Buenos Aires, Argentina 26/05/03)

LA FUNCIONALIDAD DE LA IGNORANCIA

El *ataque* a la educación –el más certero, a la educación pública–, en el marco de la *embestida general* a la cosa pública ha sido, desde décadas atrás, y agudizado en la última década del Siglo XX, casi el estandarte del *estilo de desarrollo* vigente. No quedan dudas, la *incultura* –expresada en los hechos en la cultura del consumo compulsivo–, la absorción acrítica de los modelos impuestos mediáticamente, la masificación sólo para el *reclamo* y la dispersión de las propuestas, son absolutamente indispensables. Son, decididamente, *funcionales al estilo*.

¹⁰⁰ FERNANDEZ, Roberto (1995a) "Realismo fin de siglo". *Summa + Nro. 13*. Buenos Aires.

¹⁰¹ Como combinación paradójica de pensamientos de origen militar y posicionamientos de marketing. Desde 2004 comenzó a implementarse para la ciudad de Mar del Plata. Con un fuerte impulso en el principio para, luego del último cambio de gobierno, transformarse en una oficina municipal sin ninguna injerencia en las decisiones trascendentales de la problemática urbana actual.

Sólo ha permanecido cierta educación para el "saber cómo", en los términos de Schumacher¹⁰², anidada en la educación privada (bajo absolutas reglas de mercado), y en la insistente resistencia de la escasa y degradada educación pública remanente. Está ausente la educación para "saber qué", para la generación, conocimiento y manejo de *ideas*. Ideas fundadas en *valores* enraizados que permitan al hombre la posibilidad de elegir entre una cosa y otra.

Puede acercarse, en este punto, la pregunta de Althusser¹⁰³:

"¿Qué se aprende en la escuela? Es posible llegar hasta un punto más o menos avanzado de los estudios, pero de todas maneras se aprende a leer, escribir y contar, o sea algunas técnicas, y también otras cosas, incluso elementos (que pueden ser rudimentarios o por el contrario profundizados) de 'cultura científica' o 'literaria' utilizables directamente en los distintos puestos de la producción (una instrucción para los obreros, una para los técnicos, una tercera para los ingenieros, otra para los cuadros superiores, etc.). Se aprenden 'habilidades' (*savoir-faire*)".

En esta línea de análisis resulta notable que junto con esas técnicas y conocimientos, se adquieren las "reglas básicas del buen uso", es decir ciertas normas de adecuación funcionales a un lugar a ocupar en el contexto laboral y social: reglas de moral, de conciencia cívica y profesional, lo que significa, en definitiva, reglas del orden establecido por la dominación de clase.

LOS ALCANCES DE LA EDUCACIÓN FORMAL

La escuela (así como otras instituciones del Estado: la Iglesia, el Ejército, etc.) enseña entonces, *habilidades* (y, en términos marxistas, incorpora la reproducción de la subordinación a la ideología dominante, o de la *práctica* de esta ideología). De este modo, la educación *formal*, ciertamente, no resulta suficiente. Los valores (sociales) se adquieren a partir de la convivencia, del trabajo conjunto, de los acuerdos y, por encima de todo, del disenso. Está claro que para que estas situaciones se produzcan son necesarios ámbitos apropiados.

¹⁰² "...el saber cómo no es nada en sí mismo, es un medio sin un fin, una mera potencialidad, una frase inconclusa. Sin ninguna duda también hay necesidad de transmitir el "saber como", pero esto debe estar en un segundo plano, porque obviamente es bastante estúpido poner grandes poderes en manos de la gente, sin asegurarse que tengan una idea razonable de que es lo que van a hacer con ellos. Más educación puede ayudarnos solo si produce más sabiduría". (SCHUMACHER, 1984)

¹⁰³ ALTHUSSER, Op. cit

j. La construcción colectiva del *conocimiento*.

EL CONOCIMIENTO

El *conocimiento*¹⁰⁴ se construye a partir del intercambio, a través de un proceso conjunto, donde diferentes actores participan activamente. Cada uno, desde su rol social, construye y aporta desde sus propios saberes. Puede pensarse en espacios *formales* o *informales* de educación, de capacitación, de formación; pero siempre desde una perspectiva en la que todo proceso es interactivo, no es lineal, sino de continua reciprocidad.

EL APORTE DE LA EDUCACIÓN NO FORMAL E INFORMAL

Esta interacción del *conjunto* y la *reciprocidad* requieren de la educación *no formal*, es decir, todas aquellas instituciones, ámbitos y actividades de educación que, no siendo escolares, han sido creados expresamente para satisfacer determinados objetivos; y, además, del aporte fundamental de la *educación informal*, el proceso de aprendizaje continuo y espontáneo, como hecho social no determinado, de modo intencional.

A partir de iniciativas específicas es posible preparar el campo para generar, reforzar *valores* y construir *capital social y humano*. El trabajo conjunto en actividades referidas a los problemas y oportunidades que un grupo ha considerado prioritarias, incentiva el desarrollo de relaciones interpersonales, confianza mutua y, en definitiva, el fortaleciendo sus instituciones. Situación, ésta, que permite encarar iniciativas aún más importantes en el futuro.

La *construcción colectiva* se sustenta en la implementación un proyecto positivo con el objeto de desarrollar capacidades propias. Teniendo en cuenta que los proyectos encarados sólo para solucionar problemas puntuales tienen una connotación negativa (ponen el acento en las debilidades). La conducción del plan, con amplia participación de distintos agentes interesados, jugando un rol central, tanto en el planeamiento como en la implementación, (apropiándose de los proyectos) y siendo, a su vez, responsables de los resultados.

El conjunto de los problemas se debe abarcar con un enfoque estratégico y emprendedor, encarando las falencias múltiples e interconectadas (infraestructura, trabajo, seguridad, funcionamiento institucional, desarrollo económico, servicios educativos), con la convicción común de abordarlos en su globalidad.

Esta postura permite, además, trascender el grupo de origen, estableciendo vínculos con la sociedad más amplia y fortaleciendo las instituciones comunitarias, potenciando las oportunidades de aquellos agentes fuera del grupo de origen, partiendo de la base de que uno la mayor dificultad se encuentra en el aislamiento. (ver Apéndice 3 – El camino hacia el derecho ambiental y otros temas).

¹⁰⁴ En Kant (*Crítica de la razón práctica y Crítica del juicio*) la teoría del conocimiento aparece como una reflexión universal del pensamiento sobre sí mismo, como una reflexión del hombre estudioso sobre los valores de su conducta.

k. Innovación *tecnológica* / progreso técnico

“...gracias a la rápida aceleración de la ciencia y la tecnología, el hombre ha adquirido el poder de transformar, de innumerables maneras y en una escala sin precedentes, cuanto lo rodea.” (Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano Estocolmo, 5 al 16 de junio de 1972)

EL PROGRESO TÉCNICO COMO CONDICIÓN

Si en los países centrales es el *progreso técnico* endógeno el que pone en movimiento el proceso de crecimiento al dar soporte material para la acumulación de capital y acarrear la composición final de la oferta, en los países situados en la periferia del sistema capitalista son los cambios en la estructura de la demanda que requieren el progreso técnico y permiten la acumulación de capital¹⁰⁵. Podemos afirmar, entonces, que el *desarrollo tecnológico* no es un fin en sí mismo, sino que su inserción en la producción está subordinada a la ley del beneficio.

Las revoluciones políticas se inician por medio de un sentimiento, cada vez mayor (y restringido frecuentemente a una fracción de la comunidad política), de que las instituciones existentes han cesado de satisfacer adecuadamente los problemas planteados por el medio ambiente que han contribuido en parte a crear. De manera muy similar, las revoluciones científicas se inician con un sentimiento creciente, también a menudo restringido a una estrecha subdivisión de la comunidad científica, de que un paradigma existente ha dejado de funcionar adecuadamente en la exploración de un proceso de la naturaleza, hacia el cual, el mismo paradigma había previamente mostrado el camino. Tanto en el desarrollo político como en el científico, el sentimiento de mal funcionamiento que puede conducir a la crisis es un requisito previo para la revolución¹⁰⁶.

LA SOCIEDAD INFORMACIONAL

Hacia fin del siglo pasado se asentaron los puntos de continuidad, y de prospectiva, de una sociedad de la información generalizada. La constitución de una economía global y el desarrollo tecnológico son los procesos más sintomáticos de la actualidad. Sus impactos territoriales y sociológicos señalan la aparición de un nuevo orden (o desorden¹⁰⁷) a escala global.

Desde este punto de vista, las tecnologías de la información, se definen como un *instrumento* que permite, formaliza y estructura las relaciones sociales y, sobre todo, las económicas. Las *redes de la información* constituyen el soporte por el que circulan los flujos que modifican y condicionan los procesos a escala global transformando sustancialmente la

¹⁰⁵ GUIMARÃES (2002) siguiendo, aquí, a FURTADO (1972).

¹⁰⁶ KHUN (1985).

¹⁰⁷ PRIGOGINE (1998)

relación espacio/tiempo¹⁰⁸. Esto no sólo ha restringido el *espacio real*, en términos relativos, sino que además ha generado, desde éste, un *espacio virtual* en constante transformación, y en ciertas ocasiones contrapuesto: el llamado ciberespacio.

Desde un punto de vista funcional, ya en el ámbito que nos ocupa, puede afirmarse que las redes de transporte constituyen el sistema arterial de la organización regional. Vienen definidas por la estructura de las rutas de carreteras, de ferrocarril o los corredores marítimos y aéreos, entendiéndose como ruta la simple relación o arco entre dos nodos que son parte de la red. Los nodos constituyen los focos de generación y atracción de flujos y, éstos últimos, los elementos transportados a través de las redes (personas, mercancías, información)¹⁰⁹.

¹⁰⁸ La discusión acerca de la unificación de las dos teorías más importantes del siglo XX, la mecánica cuántica y la teoría de la relatividad, ha chocado contra la incompatibilidad de principios y de metodología de ambas: en la primera, el indeterminismo y la dualidad onda-corpúsculo, y en la segunda, el determinismo y las partículas puntuales; en una, los fenómenos de la microfísica, en otra la experiencia macrofísica y el infinito. Se ha intentado unificar los principios, pero se ha detectado que lo primero que hay que aclarar es el substrato común a ambas teorías, a saber, la estructura subyacente del espacio y tiempo, que es necesario conocer bien para echar los cimientos de una teoría unificada. (ver Segundo congreso Universidad Concordia de Montreal. www.tendencias21.net).

¹⁰⁹ LORENZO DOMINGUEZ, Esteban / XALABARDER AULET, María (1997) *La investigación científica a través de internet: El ejemplo de los movimientos migratorios en el mundo*. Ar@cne. Recursos en Internet para las Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona, nº 19.

CAPÍTULO V

lineamientos generales para una propuesta de gestión ambiental

La abeja avergüenza a muchos arquitectos cuando construye sus celdas en cera. Pero aquello que distingue al peor arquitecto de la mejor abeja es que este construye la celda en su cabeza antes de construirla en cera. Al final del proceso productivo emerge un resultado que existía previamente en la mente del trabajador, y que por tanto estaba ya presente *idealmente*.
(Karl Marx, El capital I,1)

idea

LA IDEA COMO GENERADORA DE IDENTIDAD COLECTIVA

Para abordar la propuesta, se plantea la *idea* a partir de la construcción de una "ficción orientadora"¹¹⁰ en los términos que propone Shumway (2002) –siguiendo a Morgan–, quien esboza que las *ficciones orientadoras* (en la construcción de las naciones) no pueden ser probadas, y en realidad suelen ser creaciones tan artificiales como las ficciones literarias. Pero, sin dudas, son necesarias para dar a los individuos un sentimiento de comunidad, de identidad colectiva y un horizonte o destino común. Tal como afirma Edmund S. Morgan en su libro *Inventing the People*:

"El éxito en la tarea de gobierno... exige la aceptación de *ficciones*, exige la suspensión voluntaria de la incredulidad, exige que creamos que el emperador está vestido aun cuando veamos que no lo está. Para gobernar hay que hacer creer, hacer creer que no puede equivocarse, o que la voz del pueblo es la voz de Dios. Hacer creer que el pueblo tiene una voz o hacer creer que los representantes del pueblo son el pueblo. Hacer creer que todos los hombres son iguales o hacer creer que no lo son." (Morgan, *Inventing the People*, 13.)¹¹¹

¹¹⁰ Se denomina ficción, en su acepción más pura (del latín *fictus* "fingido", "inventado"), a la simulación de la realidad que realizan las obras (literarias, cinematográficas, historietísticas o de otro tipo), cuando presentan un mundo imaginario al receptor.

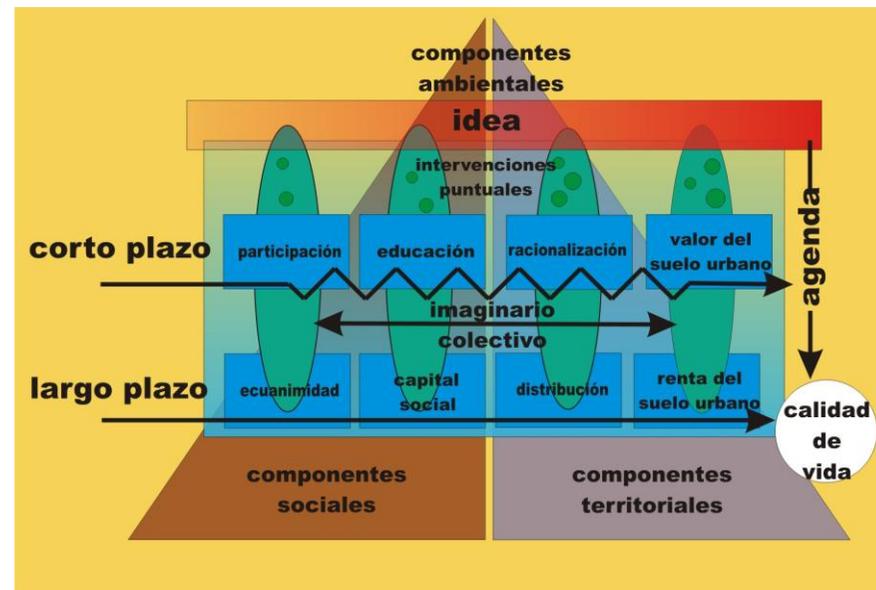
¹¹¹ Una de estas ficciones, que Morgan analiza con amplitud, es el concepto de *representación*. Señala que el sistema federal de los Estados Unidos, tal como quedó fijado en las tres ramas de gobierno, no es en ningún sentido pleno "el gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo". Antes bien, las pruebas visibles sugieren que el gobierno norteamericano es, en el mejor de los casos, el gobierno por intereses especiales (incluidos el gobierno mismo y sus diversas agencias) que no representan a nadie más que a sí mismos. Pero la *ficción orientadora* del gobierno representativo es a la vez necesaria y positiva: necesaria, porque la creencia de que el gobierno representa nuestros intereses mueve a los ciudadanos a obedecer las leyes con un mínimo de coerción; positiva, porque nada promueve tanto la reforma como el esfuerzo para que la realidad coincida con la ficción orientadora de la representación (Morgan, 14). Entre otras ficciones orientadoras que apuntalan el sentimiento norteamericano de nacionalidad y objetivos comunes, podrían mencionarse el destino

En el presente trabajo, la idea consiste en la construcción de un Espacio Público, de carácter dinámico, que atraviesa la ciudad paralelamente a la costa presentando un vínculo espacio-funcional de un conjunto de hitos urbanos existentes y posibilitando, al mismo tiempo, un cambio substancial en la estructura circulatoria de la ciudad.

Tal lo expresado se trata de un espacio complejo en el cual intervienen, con un propósito integrador, componentes de carácter espacio-territorial, en forma conjunta con elementos tendientes a fortalecer la inclusión social y expresar la diversidad, propiciando una verdadera sutura socio-espacial de la ciudad.

La dimensión temporal se incorpora a la idea a partir de un conjunto de acciones (tácticas) planteadas en el corto plazo que, de modo coordinado y dinámico conforman un conjunto (estrategia) tendiente al logro de objetivos de largo plazo.

Para acabar de comprender este concepto deberá, entonces, asimilarse a la noción de *utopía* de Fernando Birri¹¹²: "Ella está en el horizonte. Me acerco dos pasos, ella se aleja dos pasos. Camino otros diez pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá. Por mucho que yo camine, nunca la alcanzaré. ¿Para qué sirve la utopía? Para eso sirve: para caminar (y con un destino intencionado). De eso, precisamente, se trata la *gestión*."



La idea actúa como disparador de un conjunto de acciones coordinadas que, con el transcurso del tiempo y aplicación de técnicas mediante, influyen sobre componentes ambientales diversos.

manifiesto, el crisol de razas, el "American Way of Life", todos los cuales, aunque no mencionados en los documentos oficiales, han contribuido tanto como el "gobierno del pueblo, por el pueblo y para el pueblo", en la consolidación de un sentimiento colectivo de identidad, objetivos y comunidad en los Estados Unidos".

¹¹² Birri (cineasta argentino contemporáneo), hace referencia aquí a su film: *Che: muerte de la utopía?* (1999), y ha sido parafraseado por Eduardo Galeano (en una entrevista concedida a la revista italiana *Una Città*).

gestión

"la cosa no se reduce a su fin, sino que se halla en su desarrollo, ni el resultado es del todo real, sino que lo es en unión con su devenir; el fin para sí es lo universal carente de vida, del mismo modo que la tendencia es el simple impulso privado todavía de su realidad, y el resultado escueto simplemente el cadáver que la tendencia deja tras de sí."
(Friedrich Hegel, Fenomenología del espíritu)

EL PROCESO DE GESTIÓN: PLAN, ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL

En términos generales los conceptos de administración, gerencia y *gestión*, son sinónimos a pesar de los grandes esfuerzos y discusiones por diferenciarlos. En la práctica se observa que el término *managements* es traducido como administración pero también como gerencia. Sin embargo, en algunos países la administración está más referida a lo público y la gerencia a lo privado. Lo esencial de los conceptos administración, gestión y gerencia está en que los tres se refieren a un proceso de "planear, organizar, dirigir, evaluar y controlar".

A pesar de la esencia común a los tres conceptos, suele darse un alcance diferente a la administración, la gerencia y la gestión. A la gerencia, se le adjudica una connotación más externa, más innovadora y de mayor valor agregado en contraste con la administración que se considera más interna, más de manejo de lo existente o de lo funcional. En este sentido se aplica una conocida alusión bíblica: "Al administrador le dan tres denarios y conserva tres denarios. Al gerente le dan tres y devuelve más"¹¹³. La gestión, en tanto, hace énfasis en la dirección y ejercicio del liderazgo.

Siguiendo a Uribe, la gerencia, puede definirse como "el manejo estratégico de una determinada organización". Se identifica, además, con cierta personalización del emprendimiento: la figura del *gerente*, quien se encuentra con dos variables: política y tecnología, el cual maneja un conjunto de instrumentos: *visión sistémica de la organización, información, creatividad e innovación*.

A partir de esta idea, pueden plantearse, además, dos niveles de la gestión: El lineal (o tradicional), sinónimo de administración; como *conjunto de diligencias que se realizan para desarrollar un proceso o para lograr un producto determinado*. Aquí se asumen, como dirección y gobierno, actividades para hacer que las cosas funcionen, con capacidad para generar procesos de transformación de la realidad. O bien, con una connotación más gerencial, la gestión es planteada como *una función institucional global e integradora de todas las fuerzas que conforman una organización*. En este último, la gestión hace énfasis en la *dirección* y en el *ejercicio del liderazgo*.

¹¹³ URIBE (1997)

gestión ambiental

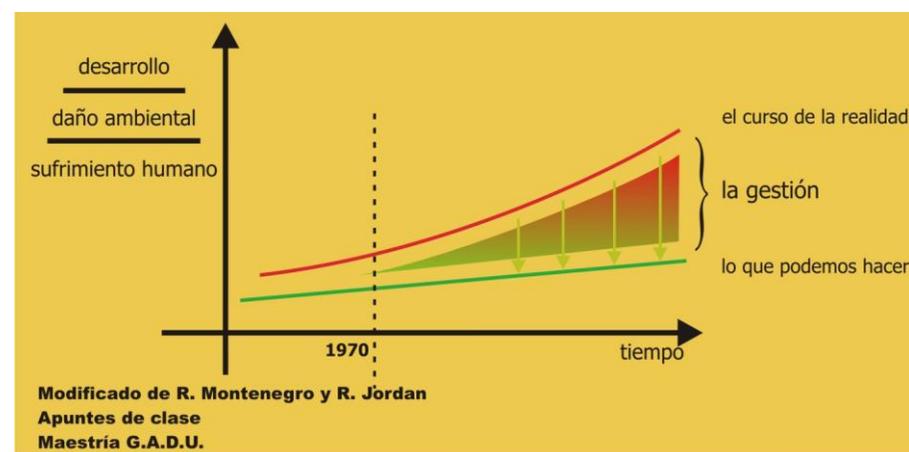
A partir de la toma de conciencia ecológica la sociedad comenzó a visualizar el origen de los problemas ambientales. Evidentemente estos formaban parte de las estructuras, tanto la económica como la productiva. Sobre todo si se observa que los principales problemas que afectan al medio ambiente se originan en los procesos productivos, en general, mal planificados y/o gestionados.

Desde esta perspectiva, el concepto de *gestión ambiental*¹¹⁴ puede definirse como el conjunto de técnicas (normas, decisiones, acciones) cuyo propósito fundamental es el manejo de los asuntos (y recursos) humanos de forma que sea posible un sistema de vida en armonía con la naturaleza. La gestión ambiental pretende, así, reducir al mínimo la *intrusión* humana en los diversos ecosistemas, maximizando la potencialidad de supervivencia de las diversas formas de vida.

GESTIÓN AMBIENTAL: UN CONCEPTO COMPLEJO

La gestión del medio ambiente implica la interrelación con múltiples ciencias, o cual propone una inter y transdisciplinariedad en el abordaje de las problemáticas, entendida como construcción de un *complejo*¹¹⁵ de conocimientos dirigidos a la transformación de la realidad material. Hay que decirlo, la gestión del ambiente, tiene que ver con las ciencias sociales (economía, sociología, geografía, etc.) con el ámbito de las ciencias naturales (geología, biología, química, etc.), con la gestión de empresas (management), etc.

Más allá de la incumbencia disciplinar, la gestión ambiental se destaca



La gestión ambiental pretende ejercer presión sobre la realidad, buscando mitigar el daño ambiental que produce la acción humana.

¹¹⁴ En particular la Gestión Ambiental Urbana se compone de mecanismos, procedimientos y actos de gobierno y gestión de la ciudad. Estos que se distinguen por incorporar en la toma de decisiones, acciones dirigidas al mejoramiento ambiental, debidamente articuladas o ajustadas a las tendencias de crecimiento urbano y al desarrollo local sostenible. Este proceso de articulación y ajuste es un requisito fundamental para que la gestión ambiental urbana sea factible y ejecutable.

¹¹⁵ Edgar Morín (citado por O. París (2001) explica en su artículo "Por una reforma del pensamiento", en *Correo de la UNESCO*, febrero de 1996, que, "en efecto, el paradigma de la complejidad puede enunciarse tan sencillamente como el de la simplicidad: mientras este último propone separar y reducir, el paradigma de la complejidad preconiza reunir sin dejar de distinguir. Puede ampliarse el concepto viendo Morín, E. (1995) Pag. 34

por su carácter participativo: “desde el origen de las tareas, desde el momento mismo de la identificación de los problemas”¹¹⁶, incluyendo las acciones inherentes al diagnóstico y evaluación para culminar en la instancia de control y monitoreo de la situación.

gestión ambiental participativa

Este punto del proceso metodológico es aquel en el que los agentes de involucrados, definen prioridades para la solución de los problemas, es decir, determinan cual es, o cuáles son, los aspectos (líneas o ejes) centrales para abordar tal solución, definir los objetivos cuya consecución, por su carácter estratégico, puede desencadenar el desarrollo de la propuesta.

Un modelo de *gestión ambiental participativa* se caracteriza por:

- La incidencia directa de la sociedad en las regulaciones y decisiones ambientales, en especial, en las que tienen que ver con el otorgamiento de licencias, permisos o procesos sancionatorios ambientales.
- El reconocimiento de las aspiraciones de los grupos sociales diversos que pretenden asumir el control de sus propias instituciones, formas de vida, desarrollo económico y cultura. En este sentido, es preciso propiciar espacios de participación reales, y cumplir con la obligación de realizar la consulta previa cuando se van a tomar decisiones que puedan afectarlos.
- El mantenimiento de un sistema institucional abierto que garantice la posibilidad de tener en cuenta, en las decisiones finales, lo que la comunidad piensa y decide sobre los proyectos.
- El reconocimiento del derecho a la participación y la existencia de diferentes mecanismos y espacios, a través de los cuales las personas, la comunidad y las organizaciones no gubernamentales (ONG) puedan contribuir al fortalecimiento de la gestión ambiental.

En otras palabras, es este el momento de la planificación (generalmente materializado en la forma de *taller*) en el que se elabora un ranking de problemas específicos –que puede denominarse *agenda*–; se establece su precedencia y se expresan los mismos en positivo (como *objetivos*), y se identifican las alternativas de solución o proyectos; es a partir de estas definiciones que se constituyen las grandes guías de acción para la gestión del desarrollo.

¹¹⁶ FERNANDEZ, Roberto (2000;288)

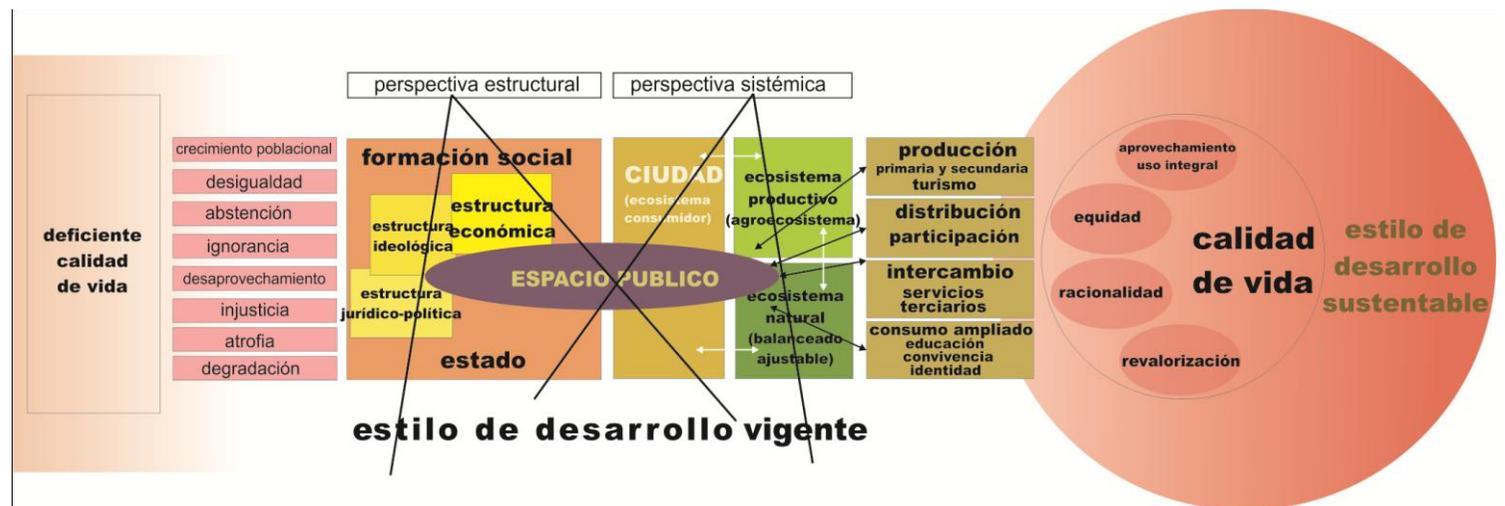
síntesis gráfica del problema

En los capítulos precedentes se han analizado en detalle los componentes de la problemática de que trata el presente trabajo con el objeto de arribar a una propuesta de gestión. Se ha detectado una situación deficitaria en la calidad de vida de la población que comprende, entre otros, aspectos socio/espaciales tales como desigualdad, injusticia y degradación de la ciudad.

El análisis ha sido realizado en forma paralela desde una *perspectiva estructural*, a partir de la relación estado/formación social, revisando aquellos aspectos que participan en la conformación ideológica, económica y jurídico-política, en tanto que desde una *perspectiva sistémica*, se han revisado las relaciones entre producción, distribución y consumo en el ámbito de la ciudad.

Dentro del marco que propicia el estilo de desarrollo vigente, se pretende detectar aquellas acciones (posibles) a partir de las cuales puedan obtenerse cambios cualitativos y estructurales tendientes a, paulatinamente, modificarlo hacia un estilo sustentable.

En el transcurso del análisis hemos observado como el espacio público interactúa, apareciendo como vinculante, en el análisis desde ambas perspectivas.



ejes de gestión

En una primera instancia, se plantean una serie de Ejes de Gestión. Si bien la problemática inter y transdisciplinar debe impregnar toda la propuesta *estructural*, es apropiado definir temas y tiempos en los cuales se trabaje con mayor insistencia. Pueden ser calificados como *ejes de contenido*, *centros de interés* o *temas urbanos* de tipo interdisciplinar o globalizador. Resulta operativo que sean especificados los objetivos y contenidos en las áreas específicas, dejando claro que no presentan un orden taxativo de prelación:

- Eje Terciario (los servicios).
- Eje Turístico
- Eje Deportivo
- Eje Cultural
- Eje Productivo

el eje terciario (los servicios)

LOS SERVICIOS COMO INSTRUMENTO DE RELACIÓN ENTRE LAS PERSONAS

"El tercer sector —apunta Rifkin— ya se ha abierto paso en la sociedad". Las actividades de la comunidad involucran una amplia gama de los servicios sociales: la asistencia sanitaria, la educación e investigación, las artes, la religión y el derecho¹¹⁷. "Mientras el sector empresarial representa hasta el 80% de la actividad económica (en los Estados Unidos) y el sector público contabiliza un 14% adicional del producto interno bruto interno, el tercer sector contribuye, en la actualidad, con algo del 6% de la economía y es responsable del 9% del empleo total nacional"¹¹⁸.

Resulta claro que los denominados Centros Terciarios, de acuerdo con Montaner J.M./Muxi Z. (2005) se proponen como espacios de diversidad y recuperación de la vida urbana, incluso de la memoria colectiva, sin reparar en que la ficción creada de falsa variedad esconde una homogeneidad social estéril¹¹⁹.

LA PROPIEDAD O EL ACCESO A LOS SERVICIOS

No obstante, en una economía *Global*, la propiedad (nuevamente según Rifkin), a largo plazo se hace muchos menos atractiva mientras que, por el contrario, la opción más frecuente es la del acceso a corto plazo. El intervalo existente

¹¹⁷ Los indicadores usados para medir las condiciones de integración son, por ejemplo: el índice de desarrollo humano, basado en la educación, la salud y el ingreso, así como otros son el acceso a los servicios urbanos o al transporte en relación a la población.

¹¹⁸ RIFKIN, J. (1997)

¹¹⁹ Los autores apuntan además, que estos Centros presentan una marcada tendencia a la exclusión, a partir de ciertos requerimientos (tarjetas de estacionamiento, tarjetas de crédito, etc.), que juegan su papel contrario al sentido del Espacio Público.

entre el deseo y la satisfacción se acorta cada vez más y el acceso a corto plazo a los bienes y servicios se convierte de manera creciente en una alternativa atractiva a la compra y propiedad a largo plazo. En una economía de *servicios*, los lugares y las cosas no se transforman en mercancías; quien lo hace es el tiempo humano mismo. Los servicios suponen siempre una relación entre seres humanos y no una relación entre una persona y una cosa.

El *acceso*¹²⁰ y no la propiedad es lo que aparece en el núcleo mismo de la relación de intercambio. Parece ser que lo que marcará el fin de la era de la propiedad y el principio de la era del acceso, de acuerdo con esta hipótesis, será que en el futuro consideraremos la vida económica cada vez más en términos de acceso a los servicios –y a las experiencias– y cada vez menos en términos de propiedad de las cosas.

La idea de propiedad ha ido mutando en el devenir histórico, lo cual sugiere que, así como otras tantas construcciones sociales, es un concepto fluido sometido a los vaivenes del momento y el lugar específico en que se utiliza. Tal el caso de la vivienda: en los albores del capitalismo industrial, la vivienda se constituyó en un lugar de consumo, y con la producción en masa de bienes materiales, el derecho de propiedad cobró importancia en relación a la acumulación de capital físico, definiendo los términos del comercio. Los bienes de consumo marcaban, entonces, el estatus y el bienestar de los consumidores.

En este sentido, mejorar el acceso a los servicios básicos aparece como objetivo central de la propuesta. El desafío consiste en garantizar el acceso adecuado de todos los ciudadanos a los servicios, con especial énfasis en los sectores pobres y marginados de la sociedad. Dicho de otro modo, la meta principal es, entonces, facilitar el acceso universal a los servicios más fundamentales.

el eje turístico

El turismo es una clase de servicio muy personalizado, y se caracteriza por ser un importante generador de empleo con potencial de contribuir, a través de una equitativa distribución del ingreso, al efectivo mejoramiento de la calidad de vida de la población.

El dinamismo que ha mostrado, históricamente, el sector en nuestra ciudad, justifica apuntalar un programa de incentivos a las inversiones (privadas) e incrementar el gasto público (estatal) en infraestructura y equipamiento para su desarrollo.

¹²⁰ Dentro de una hipótesis de máxima valoración de los intercambios dentro de la ciudad, quien fuese capaz de acceder a mayor cantidad y calidad de los mismos tendría el mayor grado de integración.

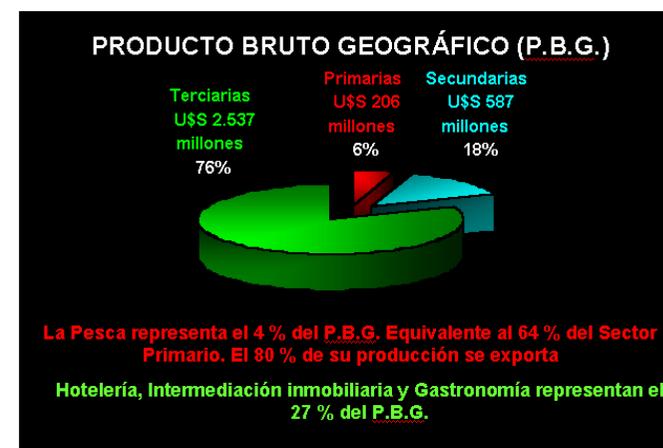
**EL CARÁCTER
TURÍSTICO DE LA
CIUDAD HISTÓRICA Y
ACTUAL**

Mar del Plata, hoy con más de 700.000 habitantes, se presenta como una ciudad de consumo puro¹²¹, la cual durante décadas ostentó los mayores índices de crecimiento. Todos los veranos, la calma propia de una ciudad de provincia se ve perturbada por un aluvión humano que, de un momento a otro, virtualmente, triplica su población.

Para este público “conformista” –decía Sebrelí hace cuarenta años– cuya única concepción de lo que es la felicidad humana, es la del “happy end” inculcado por la industria cultural, Mar del Plata es sin duda la ciudad ejemplar, el espejo donde debe mirarse todo el país, y cualquier crítica al respecto caerá como un despropósito. (SEBRELI, 1970)

Un primera mirada a los indicadores *tradicionales* (históricos) permite visualizar la incidencia categórica de las actividades ligadas al turismo. Mientras que el 6% del Producto Bruto Geográfico corresponde a aquellas actividades ligadas a la producción primaria (agricultura, ganadería y pesca) destacándose en este caso la pesca con un 4%, lo que significa un 64% en el sector, las actividades de producción secundaria llegan a un 18% y las terciarias a un 76%, siendo el 27% del total del PBG correspondiente a actividades de Hotelería, Gastronomía e intermediación Inmobiliaria.

La población turística se caracteriza por su radicación transitoria con estadías comprendidas entre los meses de diciembre y marzo. Los registros indican una media de ingresos totales que asciende aproximadamente a 3.000.000 de pasajeros en los tres meses de verano, cifra que sumada a los aproximadamente 3.700.000 pasajeros que ingresan durante los restantes nueve meses, suman un total de 6.700.000 turistas por año¹²².



Las actividades económicas estivales se encuentran estrechamente vinculadas con las demandas de la población turística, provocando que el comercio minorista–mayorista y las actividades hoteleras y gastronómicas incrementen

¹²¹ Ver artículo de Fernández, R. del turismo al terciario en La Capital

¹²² Estas estadísticas corresponden al EMTur, el ente encargado del Turismo en Mar del Plata. Si bien algunas de las metodologías de conteo de turistas pueden ser motivo de discusión entre investigadores dedicados al tema, las oscilaciones en el número de turistas según las distintas metodologías difieren en +/- 25 %.

considerablemente su demanda durante el verano, representando éstas una de las variables de acumulación económica más importante vinculada a la temporada estival.

La diversificación de servicios, equipamientos, instalaciones y alojamientos residenciales, la capacidad adaptativa de éstos a las variaciones de una demanda masiva y popular y la multiplicidad de alternativas vivenciales y paisajísticas, constituyen factores positivos que posicionan a Mar del Plata como el centro turístico más importante del país.

La crisis del caladero de pesca de merluza y otros problemas derivados de la crisis general de la industria pesquera, que no han sido objeto de análisis del presente trabajo, hacen del turismo un escenario posible, y deseable, en el esquema económico de la ciudad.

el eje deportivo

EL DEPORTE COMO HERRAMIENTA DE INCLUSIÓN SOCIAL.

El interés fundamental de este eje reside en la creación–incorporación de espacios deportivos–recreativos en las zonas de intervención con el objeto de propiciar la inclusión social¹²³ de la población, a través de la práctica sistemática de actividades físicas y deportivas. La posibilidad de que niños, jóvenes, adultos, adultos mayores y hasta personas con capacidades reducidas, de diferentes sectores geográficos y socio–económicos se integren, convivan, crezcan en valores, compañerismo y en lazos de solidaridad.

Es reconocido el papel positivo del deporte para la inserción social, se han destacado, además, las funciones sociales del deporte y resulta recomendable la potenciación de dichas funciones a través de programas específicos que promuevan las utilidades sociales de las prácticas deportivas. Que permitan, tanto fomentar la interacción social, como el arraigo de valores tales como la tolerancia, la convivencia y el respeto mutuo entre jóvenes que subsisten en condiciones de alto riesgo.

En base a la detección de prácticas físicas informales entre los jóvenes que habitan barrios socialmente desfavorecidos, pueden proponerse líneas de acción a partir de los vínculos existentes entre las problemáticas que sufren los jóvenes de estas zonas y las potencialidades que tiene el deporte para mejorar sus condiciones de vida.

¹²³ En este punto, cabe la distinción entre deporte como medio para la *inclusión social* y deporte de *masas*. Al respecto, Sebrelí J.J. (2003) que analiza extensamente el caso del fútbol en nuestro país, destaca la utilización del deporte. por parte de los distintos gobiernos, con una lógica de confrontación de clases.

Desde nuestra perspectiva que tiende a abordar al deporte en tanto actividad formativa, pretende rescatar las posibilidades que le asisten de ser nexo mejorador de las relaciones solidarias entabladas por los seres humanos. Existen claros ejemplos de una positiva derivación de las actividades deportivas que, en forma progresiva, contribuyen al ideal de construir estructuras sociales más sólidas, justas y equitativas.

Desde el campo de la sociología del deporte se muestra cómo las prácticas físicas adquieren una importancia relevante entre las actividades más habituales de los jóvenes en la ocupación de su tiempo libre. En este sentido, resulta necesaria la incorporación a las políticas deportivas en general, al deporte recreativo en forma conjunta con el deporte de competición.¹²⁴ Políticas que deben contemplar la adecuación de espacios destinados a estas prácticas así como facilitar la accesibilidad a los mismos.

el eje cultural

PRÁCTICAS CULTURALES: FORMALES, INFORMALES Y NO-FORMALES

La *cultura* se ha erigido en el medio principal a partir del cual, por una parte se producen, se divulgan y se desarrollan las *prácticas sociales* y, por otra, donde adquieren significado y trascendencia. En este sentido, se vuelve *política* no sólo por estar vehiculizada por los medios de comunicación y otras formas institucionales que procuran conseguir determinadas formas de autoridad –legitimando relaciones sociales específicas–, sino también como conjunto de prácticas que representa y ejerce poder y, por lo tanto, perfila las identidades particulares, moviliza una gama de pasiones y legitima formas precisas de cultura política. En este caso, la cultura se vuelve productiva, ligada a los aspectos relacionados de poder y de la actividad mediadora (entre sujeto y actividad del sujeto).

Desde un punto de vista *formal*, la ciudad de Mar del Plata se ha presentado, históricamente, como un símbolo para el país. Durante los meses de la temporada veraniega la gran mayoría de propuestas de espectáculos que desarrollan su actividad en Buenos Aires, se traslada a Mar del Plata. Así como la ciudad está preparada para alojar una cantidad de población temporaria tres veces superior a la permanente también cuenta con un conjunto de salas, de distintas características, para recibir las ofertas culturales que arriban en verano.

Paralelamente, hay otro tipo de propuestas culturales, *informales*, por denominarlas de algún modo, que se desarrollan en ámbitos distintos a los del circuito cultural formal. Diversos tipos de manifestaciones artísticas (teatrales, musicales, pintadas, etc.) que buscan llegar –e incluso intentan involucrar– a un público que, en cierta manera, se encuentra con ellas ocasionalmente y no de modo deliberado.

Sin embargo, esta situación no se mantiene durante todo el año, la perspectiva de recibir durante el período estival una cantidad de turistas que multiplica la población estable es acompañada por la inmigración una cantidad acorde de “eventos” culturales los cuales, al final de la temporada, abandonan la ciudad.

¹²⁴ Por ejemplo, en Chile, la Ley 19712 del deporte, en su título I, principios objetivos definiciones, considera en su Artículo 4º.- La política nacional del deporte considerará planes y programas para las siguientes modalidades: a) Formación para el Deporte; b) *Deporte Recreativo*; c) Deporte de Competición, y d) Deporte de Alto Rendimiento y Proyección Internacional.

Fuera de la temporada estival se ha transformado, en los últimos, en la primera ciudad del interior del país en ser elegida como sede de congresos, convenciones, simposios, exposiciones, encuentros de negocios y reuniones empresarias de alcance nacional, regional e internacional. Por otra parte, presenta una vasta oferta educativa terciaria y universitaria¹²⁵ que abarca una extensa zona de influencia regional.

Debe, necesariamente, incluirse en este eje a la educación ambiental, en particular la denominada *no formal*, "la transmisión de conocimientos, aptitudes y valores ambientales fuera del sistema educativo institucional, que conlleve la adopción de actitudes positivas hacia el medio natural y social, que se traduzcan en acciones de cuidado y respeto por la diversidad biológica y cultural y que fomenten la solidaridad intra e intergeneracional"¹²⁶. (ver Apéndice 3 – El camino hacia el derecho ambiental y otros temas).

el eje productivo

En el Partido de General Pueyrredón conviven ciertos componentes de carácter productivo: basta mencionar el puerto, el parque industrial, los mercados fruti-hortícolas. Se trata de grandes instalaciones que alojan las actividades que, conjuntamente con la actividad turística, sustentan la economía del partido.

Estos componentes han actuado hasta el presente con relativa independencia entre ellas, por lo que es preciso incorporar una estrategia de actuación en el territorio para la ciudad (y el partido) que permita su integración, intentando así, lograr una mayor eficiencia y eficacia en el funcionamiento individual y en la consolidación del perfil productivo del partido.

Un área rural con una intensiva explotación hortícola pero con una deteriorada red de caminos vecinales que no posibilitan un adecuado transporte de la producción; una red ferroviaria con escaso o nulo mantenimiento y con trazados no utilizados y otros ocupados por asentamientos irregulares que no posibilitan una vinculación entre centros de producción y terminales de transporte; una infraestructura portuaria con accesibilidad compleja y sin potencialidad de expansión, aún ante la presencia de terrenos vacantes; distritos industriales donde depósitos y fábricas conviven en situaciones de conflicto; la localización de un parque industrial sub-ocupado, carente de una estrategia común, que tenga en cuenta también a los distritos industriales de la ciudad, son los problemas más significativos a partir de los cuales es necesario pensar para la acción.

POLÍTICAS DE INTEGRACIÓN: UN PERFIL PRODUCTIVO DESEABLE PARA LA CIUDAD

¹²⁵ Además de la Universidad Nacional de Mar del Plata se encuentra una sede de la Universidad Tecnológica Nacional, la Universidad FASTA, la Universidad Atlántida Argentina, la sede de la Universidad CAECE, la Escuela Nacional de Pesca y el Conservatorio Municipal de Música Luis Gianneo, entre otras.

¹²⁶ Declaración de la tierra de los pueblos. Foro Río 92

estrategias para la gestión

Teniendo en cuenta que las definiciones estratégicas deben tomarse a partir de una tarea inter y transdisciplinar y, además, conjuntamente con reiteradas jornadas de debate que formalicen la participación de los distintos actores involucrados, se trata aquí de hacer un *ejercicio reflexivo* acerca de las principales OPORTUNIDADES que ofrece el entorno en relación a la *idea* y al *desarrollo de la propuesta*, así como sobre las principales AMENAZAS que presenta, y enfrentarlas a sus principales PUNTOS FUERTES y a sus PUNTOS DÉBILES más acusados.

Presentado el problema, y elaborado el diagnóstico, puede sintetizarse a través de una matriz que permite ver cuál es el posicionamiento del mismo, con el objeto de establecer, contemplar y comparar las estrategias viables o, al menos (siempre dentro del alcance del presente trabajo), las más significativas.

Fortalezas	<p>La presencia de un predio vacío que, de hecho, atraviesa la ciudad.</p> <p>La existencia de antecedentes, estudios y propuestas, ya realizadas, en el mismo sentido.</p> <p>La preexistencia de estructuras técnicas capacitadas para desarrollar el proyecto. (Provincia – FFCC - Municipalidad – Universidad)</p> <p>La presencia de hitos urbanos (socialmente significativos) en el recorrido propuesto.</p> <p>La potencial producción de nuevos espacios de socialización.</p> <p>La viabilidad de incorporación de capital privado.</p>
Oportunidades	<p>La incipiente voluntad de intervención del Estado en la obra pública. En particular sus impulsos al Tren Urbano</p> <p>La constante afluencia de visitantes a la ciudad (congreso, turismo, etc.).</p> <p>El posicionamiento de la ciudad como <i>vitrina</i> del país.</p> <p>La potencial ruptura de la disyuntiva invierno verano.</p> <p>La eventualidad de solucionar una dificultad (la infraestructura en desuso) arraigada en la ciudad.</p> <p>La ocasión de reordenar del tránsito urbano y minimizar el congestionamiento vehicular</p> <p>La posibilidad futura de reducción de la contaminación ambiental.</p>
Debilidades	<p>La dificultad de despejar los espacios ocupados de hecho.</p> <p>Los potenciales conflictos de coordinación de los actores una vez integrados a la propuesta.</p> <p>La anticipada escasa probabilidad de obtener financiación</p>
Amenazas	<p>La necesidad de modificar un proyecto en curso (a pesar de que no demuestra un plan firme).</p> <p>El conflicto latente al momento de obtener consensos entre distintos sectores de interés.</p> <p>La dificultad de llevar adelante proyectos a largo plazo.</p> <p>La tradicional tendencia a intervenir sólo en los sectores de ciudad ligados al turismo estival.</p>

Tras el resumen final de fortalezas y debilidades que aquí se recoge se cruza con los datos de los estudios del análisis externo para obtener las oportunidades y amenazas y crear los escenarios de cara al futuro.

Matriz del problema y la propuesta

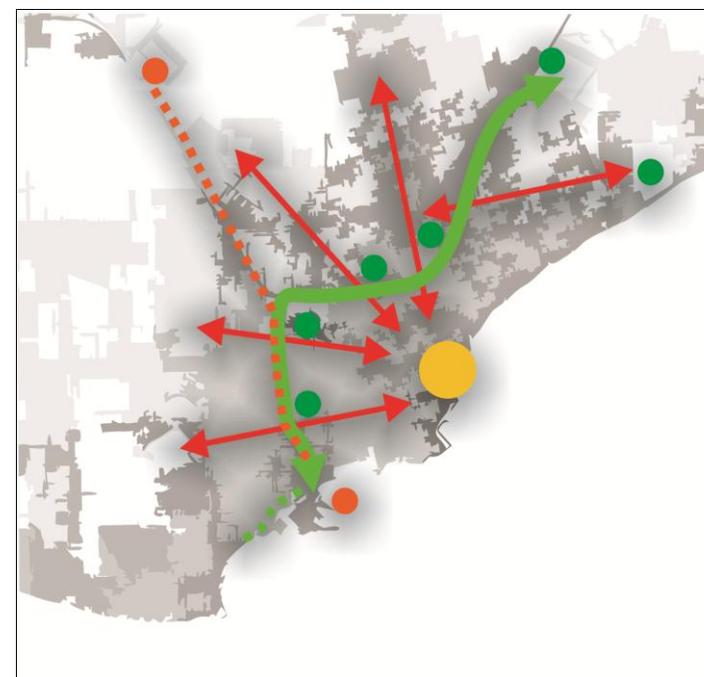
		Análisis externo	
		Oportunidades	Amenazas
Análisis interno	Fortalezas	<p>Potencialidades (estrategias ofensivas)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Aprovechar la existencia de un predio vacío que, de hecho, atraviesa la ciudad. ✓ Incorporación de nuevos espacios de socialización en áreas intersticiales, en especial con uso potencial invierno verano. ✓ Establecer acciones de reordenamiento general del tránsito tendientes a disminuir el movimiento de vehículos particulares. 	<p>Riesgos (estrategias defensivas)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generar acuerdos que permitan articular las políticas internas de la empresa concesionaria de FFCC ✓ Acciones para mitigar la injerencia los intereses económicos de las empresas de transporte. ✓ Aprovechar la existencia de estructuras técnicas capacitadas para desarrollar el proyecto. (Provincia – FFCC - Municipalidad – Universidad)
	Debilidades	<p>Desafíos (estrategias de reorientación)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generación un programa para la obtención de financiamiento, en consonancia con la incipiente voluntad estatal de promover obra pública. ✓ Elaboración de un plan de incorporación de inversiones privadas. ✓ Concepción de un ente de Gestión con participación de los diversos actores involucrados. 	<p>Limitaciones (estrategias de supervivencia)</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Generar políticas de reubicación para las actuales ocupaciones de hecho del espacio en cuestión. ✓ Facilitar lo concepción de acuerdos intersectoriales. ✓ Establecer un programa de difusión claro, que permita reconocer las etapas a mediano y largo plazo.

expresión gráfica de la propuesta

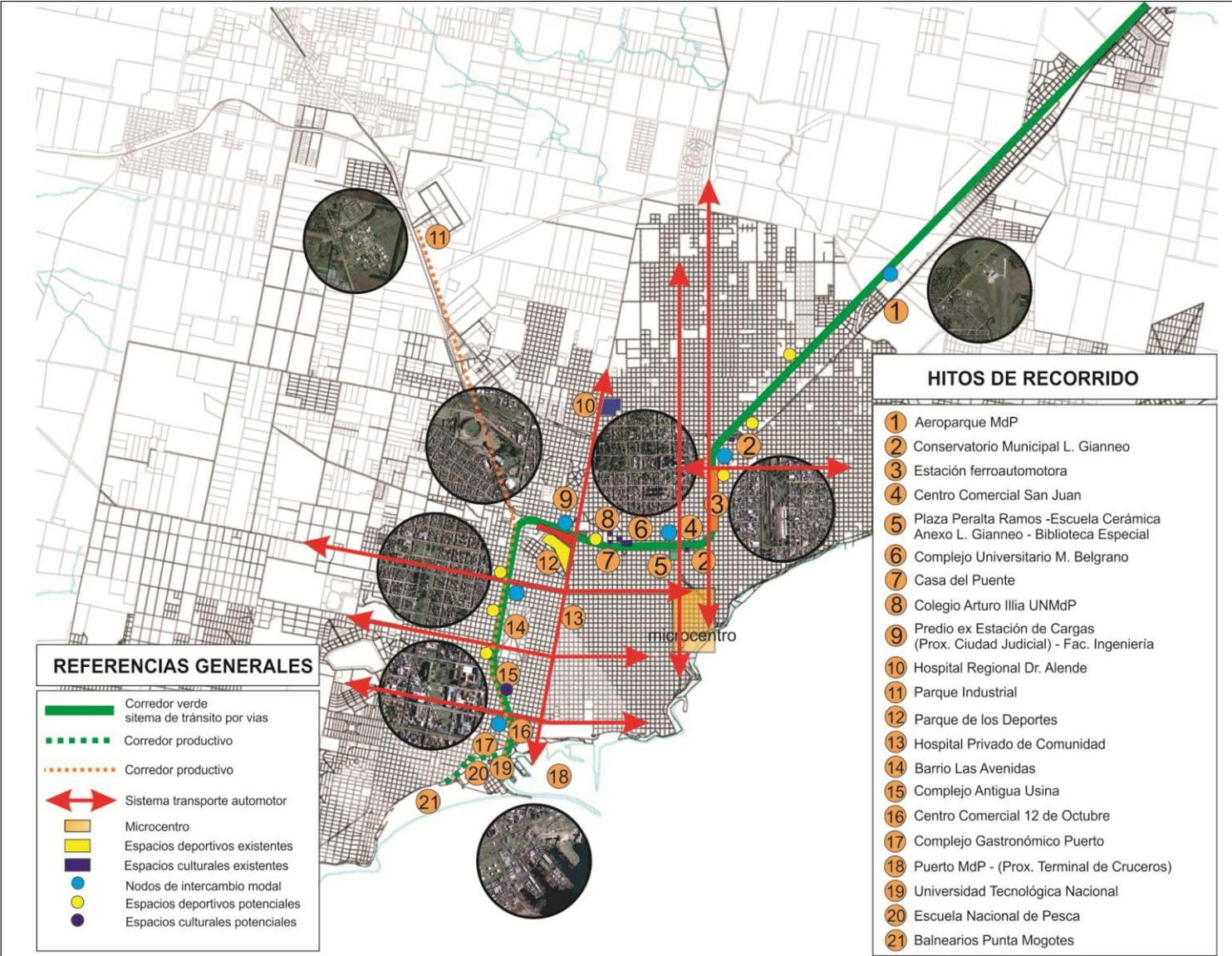
Naturalmente, la puesta en marcha de la propuesta, podrá seguir cursos o procesos diversos. Está claro que no existe una única metodología. La gestión deberá responder a los diferentes acuerdos a que se llegue en el proceso, de modo que no hay recetas únicas, ni resulta posible aspirar a un único modelo. Una vez comenzado el proceso, en un esfuerzo de interpretación de la presente propuesta, cada uno de los actores involucrados tiene oportunidad realizar diversas proposiciones de modificación, con el objeto de lograr los consensos que permitan avanzar en las acciones.

A partir de la idea planteada más arriba, que actúa como disparador, se desprenden a priori, una serie de acciones (entre otras) con potencialidad de conformar una agenda:

- La refuncionalización de la traza del ferrocarril.
- La transformación hacia un transporte multimodal de pasajeros.
- La interrelación de hitos urbanos existentes.
- La generación de espacios nodos de intercambio de transporte.
- El replanteo del movimiento del transporte público.
- Modificación del sistema de tarjetas orientado al pago de una tarifa integrada, permitiendo transitar por toda la ciudad pagando solo un pasaje.
- La apertura de calles actualmente cerradas.
- El sistema de resolución segura de los cruces a nivel (Plataforma compartida con tráfico rodado y peatonal).
- La creación de nuevos espacios de socialización (culturales, deportivos, de esparcimiento).



La expresión gráfica del *corredor verde*, un Espacio Público de carácter dinámico que atraviesa la ciudad paralelamente a la costa, posibilitando la vinculación espacio-funcional de un conjunto de hitos urbanos.



reflexiones finales

Queda claro que el *espacio público* desempeña un papel esencial en la construcción del territorio, no sólo articula, estructura y ordena diferentes actividades y usos del espacio urbano sino que es, por excelencia, el escenario de la socialización colectiva de la ciudad.

Las *ideas*, en si mismas, no tienen límites. Una vez instaladas, su desarrollo depende del motor que resulta ser la resolución de problemas y ese es, nada más y nada menos, el objetivo de la gestión ambiental. Si bien el punto de partida siempre lo constituyen las intenciones –las ideas– que determinan las propuestas, el paso siguiente a enfrentar es lograr la *voluntad política* para que esas propuestas sigan su curso y terminen materializadas. Por caso, el Plan Estratégico Mar del Plata, en 2006, abrió a la comunidad la posibilidad de acercar las propuestas que por ella estaban circulando. La ciudad, en sus distintas conformaciones: instituciones, profesionales, grupos de vecinos e individuos particulares, presentó más de trescientas propuestas de diverso orden y alcance. Ninguna se llevó a cabo.

El presente trabajo ha procurado expresar los modos en que la *gestión ambiental urbana* debe establecer los *mecanismos* –permanentes– que posibiliten encauzar *acuerdos* entre los distintos *actores* que operan desde su *interacción con el territorio* (ambiente urbano), pudiendo expresar, *ecuánimemente*, la variedad de intereses y expectativas.

La arquitectura –ha dicho Rem Koolhaas– es una “mezcla paradójica de poder e impotencia”. Una situación idéntica se presenta respecto de las *propuestas urbanas*: Poder, al momento de proponer los modos de intervención en el territorio, pensar los espacios de vida y relación entre semejantes; impotencia, cuando estas mismas hipótesis y proyectos deben confrontar sus lógicas con los modelos operativos de las instituciones de gobierno y el capital.

Es en este sentido que, los procedimientos y actos de gobierno para la *gestión de la ciudad* –y en particular de su *espacio público*–, han de incorporar en la toma de decisiones, acciones articuladas y ajustadas a las *tendencias consensuadas* del desarrollo urbano, neutralizando –en muchos casos–, los intereses mezquinos y las presiones de los *dueños de la ciudad*. Resta, sin dudas, una ardua tarea.

Referencias bibliográficas

- AIELLO, Horacio y otros (1997) La Re-estructuración del Transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de Mar del Plata y el GIS. Ponencia presentada al 1º Seminario de Gráfica Digital organizado por la Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo. UBA.
- ALTHUSSER, Louis. (1988) *Ideología y aparatos ideológicos del Estado*. Freud y Lacan, Nueva Visión, Buenos Aires.
- ANDER-EGG, Ezequiel (1990) *Técnicas de Investigación Social*. Humanitas. Bs. As.
- ARANGO, Silvia (2004) Espacios Públicos recientes en América Latina. En *Revista 30-60 n° 1*. Espacios Públicos. Editorial i + p.
- AUGE, Marc (1998) *Los no lugares*. Gedisa. Barcelona. 1998.
- BALMORI, Diana (1991) "Public Space, Public Life: Designing a Public Life." *Moduls 21 Politics: Architecture*, Princeton, Architectural Press.
- BARRERA, Carlos/TORRES, Héctor (1994) *El impacto de la globalización*. Buena Letra. Bs.As.
- BATTISTI, Emilio (1980) *Arquitectura, ideología y ciencia*. Blume. Madrid.
- BETTIN, Gianfranco (1982) *Los sociólogos de la ciudad*. G.Gilli. Barcelona.
- BORJA, Jordi / MUXI, Zaida (2003) *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Electa. Barcelona.
- BORJA, Jordi / CASTELLS, Manuel (2002) *La ciudad multicultural*. En www.innovarium.com
- BORJA, Jordi et al. (2000) *La ciudadanía europea*. Ed. Península, Barcelona.
- BORJA, Jordi (2001) El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas. *Revista Instituciones y Desarrollo* [En línea], Barcelona: IIGOV n° 8 y 9.
- BRENER, Gloria (2002) *Los Parques Lineales. El árbol verde en el ambiente. Diseño de los espacios verdes públicos*. Ponencia a IV Jornadas UGUycamba La ciudad y su espacio público. FADU-UBA
- BURBULES, Nicholas (1999) *El diálogo en la enseñanza: Teoría y Práctica*. Amorrortu Editores. Madrid.
- CACOPARDO, Fernando A.(ed.) (2001) *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX y XX*. Alianza Editorial. Buenos Aires.
- CARCOPINO, Jérôme. (1968) *Las etapas del imperialismo romano*. Paidós. Buenos Aires.
- CASTELLS, Manuel (1984) *La cuestión Urbana*. Siglo XXI. Barcelona.
- CEPAL, (2000-2001) *Panorama Social de América Latina*.
- CERNADAS, Vanesa / OSTUNI, Fernando *Algunas reflexiones sobre las transformaciones en el precio del suelo en un contexto de renovación urbana: el caso de La Boca*. Area de Estudios Urbanos. Instituto de Investigación Gino Germani. Facultad de Ciencias Sociales. En www.argiropolis.com/mundourbano
- CIGNOLI, Alberto (1987) "Intervenciones en el Espacio Territorial". En *Arquitectura* N° 8 año 5, ASAMP, Mar del Plata.
- CIGNOLI, Alberto y otros (1997) *La cuestión urbana en el posfordismo*. Homo Sapiens. Rosario.
- CLICHEVSKY, Nora (1990) *Construcción y administración de la ciudad Latinoamericana*. IED-GEL. Bs.As.
- CODIGO CIVIL DE LA REPUBLICA ARGENTINA* (1995) Zavalía. Buenos Aires.
- CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA* (1996) Zavalía. Buenos Aires.
- DURSTON J. / MIRANDA, F. (comp.) *Experiencias y Metodología de la Investigación Participativa*. Div. Desarrollo Social. Serie Políticas Sociales 58. CEPAL. Santiago de Chile. 2002.
- EZQUIAGA, José M. (1991) "Entre el plan y el proyecto. Las transformaciones de Madrid en los ochenta". En *A&V Nro 30*.

- FAZIO, Horacio (comp.) (2002) *Ambiente, economía y sociedad*. FLACSO. Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ, Roberto (1979) *Sistema de la calidad de vida*. Troquel. Bs.As.
- FERNÁNDEZ, Roberto (1993-93) "Desert and Selva: from Abstraction to Desire. Notes on the Regionalist Dilemma in Latin American Architecture". En *Zodiac Nro. 8* International Review of Architecture. Italy. Pags. 123-159.
- FERNÁNDEZ, Roberto (1999) *La naturaleza de la metrópolis. Estudios sobre problemática y gestión ambiental metropolitana*. Ugycamba. FADU/UBA. Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ, Roberto (2000) *La ciudad verde. Teoría de la Gestión Ambiental Urbana*. Espacio. Buenos Aires.
- FERNÁNDEZ, Roberto (2001) *Derivas. Arquitectura en la cultura de la posmodernidad*. UNL. Santa Fe.
- FERNÁNDEZ, Roberto (2002) *De la cirugía a la acupuntura*. En *Diario La Capital*. 06 de julio. Mar del Plata.
- FERNÁNDEZ, Roberto (2002) *Del turismo al terciario*. En *Diario La Capital*. 13 de julio. Mar del Plata.
- FERNÁNDEZ, Roberto + T.I.P.U. (2003) *Arquitectura y Ciudad: del proyecto al eco-proyecto*. Nobuko. Buenos Aires.
- FOLIN, Marino (1977) *La ciudad del capital y otros escritos*. G.Gilli. México D.F.
- FRANZA, Jorge A. (2003) *Derecho Ambiental 1*. Publicación de la Maestría GADU-FAUD-UNMdP.
- FUNTOWICZ, Silvio / DE MARCHI, Bruna (2000) "Ciencia posnormal, complejidad reflexiva y sustentabilidad". En *La complejidad ambiental*. Enrique Leff (comp.). SIGLO XXI. México.
- FURTADO, Celso (1972) *Formação Econômica do Brasil*, São Paulo, Editora Nacional.
- FURTADO, Celso (1983) *La economía Latinoamericana. Formación histórica y problemas contemporáneos*. México, Siglo XXI. 17a. edición.
- GALEANO, Eduardo (1986) *Las venas abiertas de América Latina*. Siglo XXI. Buenos Aires.
- GARAY, Alfredo (2000) *Gestión Ambiental de Infraestructura y Servicios Urbanos*. GADU-FAUD-UNMdP. Mar del Plata.
- GARRONE, José A. (1994) *Diccionario Manual Jurídico*. Abeledo-Perrot. Buenos Aires.
- GEHL, Jan / GEMZOE, Lars (2002) *Nuevos espacios urbanos*. Gustavo Gili. Barcelona.
- GOLDZAMT, Edmund (1980) *El urbanismo en la Europa socialista*. G.Gilli. Barcelona.
- GORELIK, Adrián (1998) *La grilla y el Parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires.
- GORELIK, Adrián. *Imaginario urbano e imaginación urbana: Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos*. *EURE (Santiago)*, mayo 2002, vol.28, no.83, p.125-136. ISSN 0250-7161.
- GUIMÂRAES, Roberto (1996) *El leviatán en extinción? Notas sobre reforma del Estado en América Latina*. En Revista SITUACIÓN Nro. 1. junio
- HABERMAS, Jurgen (1997) *Historia y crítica de la opinión pública*. Ed. Gustavo Gili; 5ª edición. Barcelona.
- HARNECKER, Marta (1971) *Los conceptos elementales del materialismo histórico*. Siglo XXI. Bs.As.
- HECK, Marina (1993) *Grandes metrópolis de América Latina (Introducción)*. Fondo de Cultura Económica. México.
- HOBBSAWM, Eric (1981) *La era del capitalismo*. Labor. Barcelona.
- HOBBSAWM, Eric. (1996) "La política de identidad la izquierda". En *Revista Nexos*. Lima, (versión electrónica).
- JAUREGUI, Jorge Mario (2003) *Estrategias de articulación urbana*. FADU. Bs.As.
- JORDAN, Ricardo (2000) *Gestión y Recuperación Urbana. De la urbanización sin fin, al fin de la urbanización*. División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos. CEPAL
- KATZ, Claudio (2010) *Los nuevos desequilibrios de la economía argentina*. En *katz.lahaine.org*
- KOOLHAAS, Rem; TAZI, Nadia y otros (2001) *Mutaciones*. Actar. Barcelona.
- KUHN, T.S. (1985) *La estructura de las revoluciones científicas*. FCE. México.

- KULLOK, David (1995) *Problemática ambiental urbana. Reflexiones sobre su definición*. En Revista Interamericana de Planificación Nro. 111. SIAP.
- LOPEZ, Claudia / KRAMP, Uwe (2002) El Espacio Publico Visto Como una Configuración Dinámica de Fuerzas. *En www.arq.com.mx*
- LUNA, Felix (1986) *Perón y su tiempo. Tomo I. La Argentina era una fiesta. 1946-1949*. Sudamericana. Buenos Aires.
- MANCUSO, Franco (1980) *Las experiencias del Zoning*, G.Gili. Barcelona.
- MANTOBANI, José M. (2001) El proceso de construcción del territorio de la costa y el nacimiento de Mar del Plata. En CACOPARDO, Fernando A.(ed.) *¿Qué hacer con la extensión? Mar del Plata, Ciudad y Territorio Siglos XIX-XX*. Alianza Editorial. Madrid Buenos Aires.
- MARIENHOFF, Miguel (1960) *Tratado del Dominio Público*. TEA. Buenos Aires.
- MARIENHOFF, Miguel (1966) *Tratado de Derecho Administrativo. Tomo II Servicios Públicos*. Abeledo-Perrot. Buenos Aires.
- MARTINEZ LOPEZ, Miguel (2002) "Laberintos y laboratorios de participación urbana: una aventura de investigación social comparativa y dialéctica". En *Scripta Nova (Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales)*. Universidad de Barcelona. Vol. VI, núm. 130.
- MARTÍNEZ, Adriana / ROSENFELD, Adriana (2003) *Mecanismos previstos en los instrumentos internacionales referidos al fenómeno global del cambio climático. Su implementación en la República Argentina. Posibilidades de negocios*. Ponencia presentada al 7mo. Congreso de Seguridad, Salud Ocupacional, Medio Ambiente y Comunidad. Buenos Aires.
- MARTINOTTI, Héctor (1988) *Breve historia de las ideas políticas*. Claridad. Bs.As.
- MARX, Karl (1973) *Formaciones económicas precapitalistas*. Anteo. Buenos Aires.
- MARX, Karl *Introducción general a la crítica de la economía política/1857*. Ed. Carabela.
- MATUS, Carlos (1995) *Planificación Estratégica Situacional. Guía de Análisis Teórico*. Fundación Altadir.
- MAZZA, Carlos (ed.) (1997) *La ciudad de papel*. FAUD-UNMdP. Mar del Plata.
- MONTANER J.M./MUXI Z. (2005) Urbanismo Tardo-Racionalista, en Revista de Arquitectura SCA nro.218, Buenos Aires.
- MONTENEGRO, Raúl (2002) *Ecología de sistemas urbanos*. Publicación de la Maestría GADU-FAUD-UNMdP.
- MORIN, E. (1995) *Introducción al Pensamiento Complejo*, Gedisa, Barcelona.
- MOSTERIN, Jesús (2002) "El final de la utopía (límites del conocimiento y la acción)". En *Obsrtvatorio siglo XXI. Reflexiones sobre arte, cultura y tecnología*. José T. Martínez (comp.) Paidós. Buenos Aires.
- OLIVA, Guillermina (2001) *Gestión con educación. Aportes para reafirmar los nexos*. Texto correspondiente a la Materia M9, Educación Ambiental de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (GADU). FAUD-UNMdP.
- OLIVETTI, Adriano (1992) *Ciudad del hombre*. Emecé. Buenos Aires.
- ORTEGA Y GASSET, José (2004) *La rebelión de las masas*. Edición electrónica. www.laeditorialvirtual.com.ar
- OWEN y Otros (1991) *Ciudad y Utopía*. Colección Los Fundamentos de la Ciencia del Hombre. Centro Editor de Latinoamérica. Bs. As.
- PANETTIERI, José (1986) *Argentina: historia de un país periférico. 1860-1914*. CEAL. Buenos Aires.
- PERAHIA, Raquel (2007) Las ciudades y su Espacio Público. Ponencia IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Los problemas del mundo actual, soluciones y alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales. Porto Alegre.
- POGGIESE, Héctor (2000) *Movimientos sociales, formulación de políticas y redes mixtas socio-gubernamentales para un nuevo "saber-hacer" en la gestión de la ciudad*. Grupo de Trabajo Desarrollo Urbano de CLACSO. Buenos Aires..
- POGGIESE, Héctor (2002) *Alianzas transversales, reconfiguración de la política y Desarrollo Urbano: Escenarios del presente y del futuro*. FLACSO-PPGA. Publicación GADU.
- PRIGOGINE, Ilya (1998) *El nacimiento del tiempo*. Tusquets. Barcelona.
- PRUDKIN, Nora (2001) *Manejo integrado de recursos naturales*. Texto correspondiente a la Materia M5, Manejo integrado de Recursos

- Naturales a nivel Urbano y Regional de la Maestría en Gestión Ambiental del Desarrollo Urbano (GADU). FAUD-UNMdP.
- REMESAR, Antonio (2002) Reflexiones sobre el Espacio Público contemporáneo en referencia al "Los Ángeles distópico". Polis Research Center. Barcelona.
- RIFKIN, Jeremy (1997) El fin del trabajo. Paidós Ibérica. Barcelona.
- ROCK, David (1994) *Argentina 1516-1987. Desde la colonización española hasta Raúl Alfonsín*. Alianza Singular. Buenos Aires.
- ROLNIK, Raquel (2001) "Espacio público y restitución social". En *Revista CAPBA Distrito 2 Nro. 45*.
- ROSSI, Aldo (1966) *La arquitectura de la ciudad*. GG. Barcelona.
- ROTOLO, Miguel (1997) "Transformaciones urbanas en Mar del Plata. Argentina". En *Revista Interamericana de Planificación Nro. 113*. SIAP.
- ROUSSEAU, Juan J. (1999) *Discurso sobre el origen de la desigualdad*. Ed. elaleph.com.
- ROUSSEAU, Juan J. (1999-2001) *El Contrato Social* Ed. elaleph.com.
- SAVATER, Fernando (1995) *Diccionario Filosófico*. Editorial Planeta, Barcelona.
- SCHIAVI, Alejandro (2003) De Arena Política a Actor Principal: Reconstruyendo la Estatidad en el Transporte Automotor. Ponencia para el Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración. Córdoba, Argentina.
- SCHUMACHER, E.F. (1978) *Lo pequeño es hermoso*. Blume. Madrid.
- SEBRELI, Juan J. (1960) *Mar del Plata. El ocio represivo*. Tiempo Contemporáneo. Bs. As.
- SEBRELI, Juan J. (1991) *El asedio a la modernidad*. Sudamericana. Bs. As.
- SEBRELI, Juan J. (1998) *La era del fútbol*. Sudamericana. Bs. As.
- SEJENOVICH, Héctor (2002) *Economía y medio ambiente*. Publicación de la Maestría GADU
- SHUMWAY, Nicolas (2002) *La invención de la Argentina*. Historia de una idea. Emece. Bs.As.
- SOLÁ-MORALES, Ignasi (1996) "Presente y futuros. La arquitectura de las ciudades". En el *Catálogo UIA Barcelona*. Actar.
- TAMAMES HENDERSON, Marcos A. (2001) *De la plaza de armas al parque Agramonte. Iconografía, símbolos y significado*. Cuba.
- TARTARINI, Jorge (2000) La arquitectura de los ferrocarriles en la Argentina. En *Urbanizaciones del ferrocarril. Historia y Proyectos*. Jornada académica. Instituto de Medio Ambiente y ecología. Universidad del Salvador.
- TAYLOR, Charles y otros (1993) *El multiculturalismo y "la política del reconocimiento"*. F.C.E. México.
- UR-BAL (2000) Programa de Gestión y Control de la Urbanización. *Red nro.7. Rosario. www.rosario.gov.ar*
- URIBE, Augusto (1997) *Introducción a la gerencia*. Bogotá. UPB.
- VALERA, Sergi (1999) *El Significado Social del Espacio. Estudio de la identidad social y los aspectos simbólicos del espacio urbano desde la Psicología Ambiental*. DEPRU. Universidad de Barcelona.
- VITALE, Luis (1992) *Introducción a una teoría de la historia para América Latina*. Planeta. Bs.As.
- VITALE, Luis (1997) *Historia Social Comparada de América Latina*. IIMS Pedro Vuscovic. Chile.
- VILLARREAL, René (1997) El reencuentro del mercado y el Estado con la Sociedad: Hacia una economía participativa de mercado. En *Revista del CLAD nº 8. www.clad.org.ve*
- YUMEN, Rafael E. (1997) *Medio ambiente urbano. Marco conceptual*. En Revista Interamericana de Planificación Nros. 115 y 116. SIAP.

apéndice

1. renta, valor, precio y plusvalía del suelo urbano

“Las configuraciones del capital, tales como las desarrollamos en este libro, se aproximan por lo tanto paulatinamente a la forma con la cual se manifiestan en la superficie de la sociedad, en la acción recíproca de los diversos capitales entre sí, en la competencia, y en la conciencia habitual de los propios agentes de la producción.” (Karl Marx: *El Capital*” Libro III Sección primera Cap. I.)

Vale, en una primera instancia, poner en claro estos conceptos frecuentemente utilizados ya que, la importancia del manejo del concepto de *renta*¹²⁷ reside, sin dudas, en que, por su génesis dominial, participa estructuralmente en los procesos de *degradación* y *desigualdad* urbana y social y, extendidamente, ambiental.

Los demás, valor, precio y plusvalía, a mi modo de ver, juegan a partir del aditamento de otras cuestiones, en cierta forma, subordinados al concepto de renta, los que corrientemente suelen expresarse con algunas imprecisiones.

En términos generales, dentro del modo de producción capitalista, la noción *renta* está ligada a la propiedad de la tierra por parte de ciertas personas, lo cual implica aceptar que existen “determinadas porciones del globo terrestre como esferas privativas de su voluntad, con exclusión de todas las demás voluntades”. (MARX, El Capital III,3)

El capitalista, del mismo modo que debe pagar un “salario” para apropiarse de la fuerza de trabajo con el objeto de obtener un “beneficio” en un proceso de producción, debe además, pagar al propietario de la tierra una “renta” para apropiarse de la misma.

El propietario asimila esta noción de *renta* a la de interés, pudiendo ésta realizarse fraccionadamente (mediante arriendo/alquiler; parcelamiento) o de una sola vez (mediante venta total), según sea el caso, presentándose así como el requisito fundamental para que un bien que en teoría carece de *valor*¹²⁸ aparezca como mercancía y tenga un *precio* en el mercado.

¹²⁷ Existe variada bibliografía acerca de esta noción que permite analizar desde su origen en la economía Clásica (D. Ricardo), los retoques conceptuales aportados por el Marxismo y las deformaciones producidas por los economistas “Neoclásicos”, la que se ha observado, y debe seguir observándose está expuesta en la bibliografía.

¹²⁸ Para Marx el valor es generado por el trabajo humano, de acuerdo con un tiempo socialmente necesario para la producción de una mercancía. La tierra es un recurso natural, finito, que no puede ser reproducido y que no es el resultado del trabajo, ya que cuando la tierra se trabaja no es para producir tierra, sino para producir su fruto o para utilizarla como soporte de alguna actividad, por lo tanto carecería de valor.

RENTA RURAL Y RENTA URBANA

A diferencia del fundamento de la renta de la tierra rural, que se sustenta –y adopta sus formas diferenciales- en las distintas cualidades naturales (orgánicas) en relación a la productividad, el origen de la renta del suelo urbano reside en su capacidad de proporcionar un lugar físico para desarrollar actividades en ciertas condiciones y modos (de articulación espacial), conjuntamente con ciertos contenidos simbólicos, distintivos del fenómeno urbano. Visto desde otro ángulo, la sustancia que, en cierta manera, cualifica la tierra rural viene dada naturalmente, en tanto que la de la tierra urbana se sustenta, con mayor claridad, en acciones humanas, lo cual agrega algunos matices a la distinción.

Estas condiciones –o, mejor dicho, acondicionamientos- y modos articulados se presentan, dentro de un proceso de producción (de la ciudad), como servicios y particiones diferenciales, que admiten formas de consumo material y simbólico, propias del carácter de urbanidad, a diferencia del carácter de ruralidad.

TIPOS DE RENTA URBANA

A partir de esta distinción, se pueden reconocer en el territorio urbano diferentes “tipos” de *renta*, resultado de variantes de articulación o relación dadas por su viabilidad como soporte de actividades humanas de distinto orden.

En una primera categorización se advierten dos tipos de rentas: por un lado, las que pueden denominarse *rentas urbanas primarias*, emergentes de la articulación que se establece entre el suelo urbano y el proceso de producción del espacio construido, y por otro, aquellas que pueden llamarse *rentas urbanas secundarias*, devenidas de las relaciones entre el espacio construido con las actividades humanas, dentro del proceso de consumo.

Dentro de la categoría de renta urbana mencionada en primer término (primaria), la renta absoluta urbana aparece como una característica intrínseca (general) originada en el mismo concepto de dominio, a partir de las relaciones (pujas y negociaciones) entre propietarios y demandantes, constituyendo el escalón inicial sobre el cual se edifican dos variantes de renta diferencial. La primera (I), en cierto modo asimilable a la renta diferencial rural, devenida de ciertas condiciones naturales de soporte de edificaciones (tipo de suelo, inundabilidad, pendiente, etc.) y de su localización relativa, en tanto que la segunda (II), deriva de la posibilidad de incorporar una mayor cantidad de capital por unidad de tierra y consecuentemente, una mayor densidad de construcción respecto de otra ubicación en la ciudad. A medida que avanzamos en la categorización, avanza también la incidencia de cada una de los tipos de renta en la conformación de los precios del suelo urbano.

Los tipos de renta que pueden distinguirse dentro de las llamadas, en forma general, *rentas urbanas secundarias*, sobrevienen de las distintas actividades humanas posibles de desarrollarse en cada lugar de la ciudad. Así, se observan (a) rentas urbanas comerciales, (b) industriales, (c) de vivienda y finalmente (d) monopólicas, producto de valoraciones altamente positivas fundadas en ciertas características exclusivas de algún sector particular.

Ahora bien, todo este andamiaje analítico parece referirse exclusivamente a la producción privada de la ciudad. Queda claro, que por surgir de distintas relaciones dadas en el seno de la sociedad, articuladas con la noción de propiedad la renta es, finalmente, la *apropiación privada* de la una cierta "riqueza" que ha sido *producida socialmente*.

RENTA AMBIENTAL

Sin embargo, existen en la ciudad (y también fuera de ella) ciertos bienes no ya privativos de una voluntad individual sino que se presentan bajo la forma de bienes de uso colectivo, y que por esta característica originan una categoría distinta de renta: que podría denominarse *renta ambiental*, engendrada en el uso de la naturaleza como un bien libre, la cual no puede analizarse sólo desde la articulaciones mencionadas más arriba, dando lugar a una clasificación desde otro punto de vista: la renta del paisaje, renta minera, renta de degradación de la naturaleza.

APROPIACIÓN DE LA RENTA

Está visto que los factores que provocan la aparición de renta "clásica" se originan en el campo económico, mientras que el estudio de la apropiación de la misma deben necesariamente incorporarse otras perspectivas, ya que en ella influyen otros componentes, históricos, culturales, políticos y sociales.

El espacio público es –o debería ser–, por definición, propiedad de todos (los ciudadanos) [[ver más arriba Los conflictos jurisdiccionales, pág. 59](#)], y no, como se ha visto, propiedad de nadie, o propiedad del Estado, por tanto he allí los legítimos favorecidos de la realización de su renta.

La tierra (urbana) como mercancía

La combinación de los distintos tipos de renta produce, entonces, la renta total de los terrenos. La capitalización de la renta total permite que los lotes sean *negociables* en el mercado, intercambiables en tanto *mercancía*.

LA RENTA ENGROSA EL PRECIO DE LA TIERRA

El *precio* consecuentemente, ya no estará determinado exclusivamente por el valor o por el precio de producción de la mercancía de la cual asegura la circulación, sino que resultará del derecho que tiene el propietario de un inmueble locativo, a apropiarse de una porción de valor (plusvalor) que ha sido producido socialmente. Dicho de otro modo, la renta inmobiliaria implica un aumento de precio del inmueble, producto de los cambios en las condiciones de producción y en el sistema espacial de sobreganancias localizadas. De este modo, la renta se incluye en el precio que se paga por el uso del suelo urbano para la producción de espacio construido, captando parte del plusvalor que dicho proceso genera.

Por último es pertinente retomar una breve reflexión sobre la incidencia de la renta urbana y del precio de las mercancías inmobiliarias en la producción y en los usos sociales del espacio urbano. Si bien en términos sociales generales en la tierra predominan aquellas consideraciones que tienen que ver con el consumo colectivo, la propiedad privada de la tierra genera una fragmentación efectiva, que condiciona el desarrollo social a partir de la apropiación de plusvalor en la captación

de rentas territoriales. De esta manera, la renta del suelo urbano incide en forma permanente en la conformación del espacio urbano, que se refleja principalmente en la segregación social del hábitat y las actividades que tienen lugar en el ámbito de las ciudades: retomando una expresión de Diego Carrión, "se produce una apropiación desigual en términos sociales de los beneficios que provienen de la tierra". (CARRION, 1989. 182).

2. la formación social en américa Latina

Indudablemente, la configuración histórica de la formación social de Latinoamérica está íntimamente relacionada a la conformación del Estado.

FORMACIÓN SOCIAL COMO CATEGORÍA TEÓRICA.

Sin embargo, resulta interesante considerar a la Formación Social como categoría teórica (VITALE, 1992) y no simplemente como una noción descriptiva referida a un tipo de sociedad determinada. Vista así, permite comprender la totalidad de la sociedad, la interdependencia entre la estructura (base económica) y la superestructura (tendencias políticas e ideológicas) contribuyendo al estudio de cuestiones como: relaciones entre naturaleza y sociedad, mediaciones, contradicciones y conflictos de intereses.

FORMACIÓN SOCIAL Y ESTADO EN AMÉRICA LATINA

En la mayoría de los países europeos el surgimiento del Estado ocurrió en base a sociedades consolidadas previamente, lo cual equivale a decir que el Estado se inició a partir de una necesidad, en ese caso de organización y convivencia. En América Latina, el Estado se trasladó, impuesto (y ya armado) y precediendo a la formación de la sociedad. Surgido también de una necesidad, pero en este caso como instrumento de dominación por parte de las metrópolis históricas, rasgo que, con las variantes propias de la evolución, aún conserva.

Esta característica genealógica del Estado Latinoamericano ha encorsetado, históricamente, el accionar de la sociedad, generando un artefacto independiente, autoritario, corporativista, atrofiado y con un gran despliegue burocrático, que no interactúa, sino más bien tiende a segregarse de la sociedad, la cual debería ser su sentido. Más bien, ha efectuado siempre una presión, desde arriba hacia abajo, con el objeto de influir en la sociedad, manteniendo su carácter dominante.

La cuestión que ha de ser notada es la sorprendente velocidad del proceso de modernización que se ha dado en América Latina, más precisamente entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX, donde aquellos procesos que maceraron lentamente en Europa, conformando complejos y densos estratos, en tanto que en Latino América se han presentado de forma sintetizada. (GORELIK, 2002)

EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN EN AMÉRICA LATINA

En pocas partes como en Latinoamérica, seguramente por su violento proceso de modernización entre mediados del siglo XIX y mediados del XX, se ha visto más realizada la premisa de que la ciudad y sus representaciones se producen mutuamente. Lo que en Europa fue un lento proceso de interpenetración entre los diversos planos de esa producción

mutua -las figuraciones artísticas y literarias, la producción de simbolizaciones culturales, las prefiguraciones intelectuales y la construcción (y reconstrucción) material de la ciudad-, componiendo complejas capas de sentido que le dan densidad a esa relación circular, en Latinoamérica ha sido un estallido que la realiza –o más bien reproduce- el producto terminado.

En Latinoamérica predominó, además, un sistema dual, por el cual tiende a constituirse un circuito precintado, "moderno" (formal), que conecta el barrio cerrado suburbano con el shopping a través de la autopista, de modo independiente al circuito "tradicional" (informal), que se desparrama en los centros históricos; mientras que en algunas pocas ciudades como Buenos Aires, el espacio público se extendió tempranamente de modo mayormente unitario, como modalidad espacial de incorporación a la ciudadanía de vastos sectores sociales. Podría decirse, siempre simplificando, que en el primer caso se trató de la aplicación de un sistema urbano de matriz norteamericana sobre una sociedad dual, cuyo dualismo refuerza; y en el segundo, la aplicación de un sistema urbano de matriz europea sobre una sociedad más homogénea, a la que también refuerza. (Ambos son sistemas en este sentido de que favorecen la reproducción de las lógicas que los generaron.)

Pues bien, en los años noventa América Latina (Ej. Buenos Aires) ha incorporado elementos esenciales de aquella primera matriz, por lo que su acelerada transformación contemporánea no debe verse sólo como un incremento de la fragmentación social, sino como un nuevo ciclo de modernización urbana que, por primera vez en su historia, hace de esa fragmentación su motor.(GORELIK. Id)

Tres aspectos merecen destacarse (GUIMARAES, 1996):

- El carácter burocrático y patrimonial del Estado ha condicionado, y probablemente lo siga haciendo, la constitución de la sociedad y su quehacer político; con una estructura de poder concentrada y excluyente, toma de decisiones en función de estratos más organizados (en términos de poder), un fuerte contenido tecnocrático y formal en la resolución de conflictos sociales. En suma, una marcada idea de verticalidad.
- El carácter de desigualdad e inequidad entre los distintos estratos sociales, sumado al deterioro del medio ambiente y del patrimonio ecológico¹²⁹, producto de insuficiencias estructurales en las estrategias de crecimiento adoptadas históricamente, incorporando ciertos sectores, a cambio de altos costos en las mayorías y descuidando el ambiente.
- La creciente crisis "operativa" del Estado, en los últimos años ha debenido en una crisis de legitimidad de sus instituciones.

¹²⁹ La problemática de la desigualdad y el deterioro ambiental es también histórica. Los distintos modelos, desde la época colonial hasta la actualidad, han centrado su interés en la extracción de los recursos naturales, utilizando mano de obra local, en condiciones de explotación, y en todos los casos sin tener en cuenta los daños ocasionados en el ambiente, cuestión esta que en los primeros tiempos era desconocida, y que en la actualidad, a pesar de conocerse es dejada de lado porque produce deseconomías, siendo un obstáculo al proceso productivo o, en todo caso, eliminando las ventajas comparativas. Una visión detallada de estos procesos, desde los inicios de la colonización hasta finales del siglo pasado, puede verse en GALEANO, 1986.

La última década del siglo pasado importó una trascendental arremetida contra las instituciones del Estado, fundadas en la inoperatividad del mismo se lanzaron críticas hirientes generando un cierto convencimiento social que abrió el camino de una reforma impuesta, basada en el desmantelamiento del aparato *intervencionista* de décadas anteriores (empresas y servicios públicos, estructuras de poder, etc.) trasladando estas cuestiones a manos privadas (vía contratos desfavorables), dejándolas, consecuentemente en manos del mercado.

3. el camino hacia el derecho ambiental y otros temas

“Para vivir fuera de la ley, tienes que ser honesto” (Bob Dylan, Absolutely sweet Marie)

Si la tecnología y el lenguaje son los medios privilegiados a través de los cuales el hombre se apropia (socialmente) de la naturaleza, la generación de *normas* ha sido, en este sentido, el instrumento que ha concedido a la sociedad el mayor poder de control sobre su entorno. La relación fundamental entre Sociedad, Espacio y Estado se da, en definitiva, a través de la *normativa*.

El estudio del proceso de *apropiación social de la naturaleza* -que comprende a las transformaciones urbanas- debe abordarse, en principio, a partir del análisis de los modos de actuación de los agentes que intervienen en él, sean estos públicos o privados. En particular el Estado, desarrolla su acción de dos modos esenciales: por un lado, la *intervención directa*, a partir de la programación de infraestructura y equipamiento público, mediante los cuales produce o estructura el espacio, en tanto que por otro, la *intervención indirecta*, jurídica, mediante la orientación y control de los actores privados. (CIGNILI, 1987; ROTOLO. 1997).

Este segundo modo se sirve –en general- de la *normativa*, en sus distintas niveles e instancias, lo que implica decir, el *ordenamiento jurídico* extendido en las diversas ramas del derecho. Si el derecho resulta, entonces, un elemento esencial del Estado como instrumento de *dominación y acción*, merece ciertas consideraciones.

Desde las posturas clásicas¹³⁰ aparece la persona¹³¹ como eje de la problemática jurídica debiendo ser captada por el ordenamiento en toda su dimensión y realidad. Así, el hombre convive -y se desarrolla- inserto en un medio que lo

¹³⁰ A partir de la tesis clásica de Renard, quien ha conceptualizado al derecho como el ordenamiento social justo, como el conjunto de normas ajustadas a la naturaleza humana que posibilita el mejor desarrollo integral del hombre, su consecución de fines intermedios o naturales en la interrelación propia de la vida en sociedad. U otra como la de Ihering, para quien el derecho es la garantía de las condiciones de vida de la sociedad en la forma de coacción. O bien la de

condiciona, a su vez, determinando y transformando el ámbito de su acción. Su realidad, formada por lo natural y lo social en mutua correspondencia, constituye una relación *ambiente/desarrollo*, en la cual el derecho aparece como regulador a efectos de lograr su fin último, lo cual significa, indubitablemente, el establecimiento de un sistema de *valores* y de *pautas* socio-culturales que subyacen en todo el sistema.

Históricamente, el derecho, ha debido realizar permanentes esfuerzos tendientes a una readecuación de sus principios e instituciones tradicionales a los fines de aportar las herramientas adecuadas a la tutela y protección de los valores y pautas mencionadas.

La *cuestión ambiental* es una temática cuyo abordaje desde la técnica jurídica implica, necesariamente, el reconocimiento de nuevos paradigmas (quizá más allá de la configuración de una nueva rama especializada¹³²), a partir de los cuales el *ordenamiento jurídico* contribuya -mediante su función modeladora y formadora de conductas-, en el avance hacia un estilo de desarrollo sustentable, que adopte la "utilización racional de los recursos naturales para la satisfacción de las necesidades actuales del hombre, a su vez garantizando esta situación a las generaciones futuras".

Luego de esta revisión, podría adoptarse como conclusión preliminar -acompañando la postura la doctrina mayoritaria- que el objetivo final es conseguir la consideración de las nociones (los principios y las instituciones generadas a partir de ellos) ambientales, buscando que se fundan en el derecho. El derecho, en su conjunto, debe ser *ambiental*, tal como el derecho es social.

Consideraciones sobre *capital social*

Existe una gran cantidad de estudios que muestran a la cohesión social como un factor crítico en el desarrollo¹³³ (sostenible) de sociedades y su prosperidad económica. Desde este punto de vista, el *capital social*, no aparecería sólo como la suma de las instituciones que configuran una sociedad, sino que es, en forma conjunta, la materia que las mantiene

Kelsen, que lo considera un orden para promover la paz, teniendo por objeto que un grupo de individuos pueda convivir en tal forma que los conflictos suscitados sin recurrir a la fuerza y de conformidad con un orden de validez general.

¹³¹ Siguiendo a (OLIVETTI, 1962: 22) "El hombre, según los griegos, es la razón de ser y la justificación del Estado". Estado, no ya concebido como una máquina eficiente, sino como el medio (vehículo) que otorgue a los hombres la mejor posibilidad de manifestarse como tales.

¹³² El denominado Derecho Ambiental, aun en formación, destinado a atender la problemática del ambiente.

¹³³ LA CULTURA Y EL TURISMO COMO MEDIOS DE DESARROLLO SOCIOECONÓMICO Ponencia presentada en el Seminario Iberoamericano de Cultura, Turismo y Desarrollo (AECI-acerca/OEI) <http://www.oei.es/cultura/culturamhmejia.htm>

juntas¹³⁴. *El capital social se refiere a las instituciones, relaciones y normas que conforman la calidad y cantidad de las interacciones sociales de una sociedad.*

El punto de vista más amplio sobre el *capital social* incluye el ambiente social y político que conforma la estructura social y permite el desarrollo de normas. Este análisis extiende la importancia del capital social hasta las relaciones y estructuras institucionales más formalizadas, por ejemplo el gobierno, el régimen político, la aplicación del derecho, el sistema judicial, y las libertades civiles y políticas. Este punto de vista no sólo toma en cuenta las virtudes y los vicios del *capital social*, y la importancia de la formación de relaciones dentro y entre comunidades, sino también reconoce que la capacidad de varios grupos sociales para actuar en su propio interés depende crucialmente del apoyo (o la falta de apoyo) que reciban del estado y del sector privado. De la misma manera, el estado depende de la estabilidad social y del apoyo popular. Finalmente, el desarrollo económico y social prospera cuando los representantes del estado, del sector empresarial y de la sociedad civil propician foros a través de los cuales puedan identificar y alcanzar metas comunes.

Puede medirse el capital social? En ese caso, es necesario medirlo? La medición del capital social puede ser difícil pero no imposible. Existe experiencia de estudios que han identificado útiles variables numéricas de capital social, mediante el uso de distintos tipos (y combinaciones) de metodologías de investigación: cualitativas, comparativas y cuantitativas.

El capital social se ha medido de variadas e innovadoras maneras, aunque, por distintas razones, no es posible (ni deseable) lograr una única y *verdadera* medida. Primero, las definiciones más amplias del capital social son multidimensionales e incorporan distintos niveles y unidades de análisis. Segundo, cualquier intento de medir las propiedades de conceptos inherentemente ambiguos, como comunidad, red y organización es problemático. Por último, se han diseñado pocas encuestas a largo plazo a fin de medir el capital social, lo que ha llevado a investigadores contemporáneos a reunir índices con elementos aproximados, como la medida de confianza en el gobierno, los índices de intención de voto, el índice de participación en organizaciones cívicas y el número de horas de voluntariado. Seguramente, las nuevas encuestas que se están realizando producirán indicadores más directos y ajustados.

El concepto de “*empowerment*”

El término *empowerment* (empoderamiento, en un rudimentario intento de traducción) tiene diferentes significados de acuerdo al contexto social y político en que se defina. Una indagación alrededor del mundo sobre términos locales para la noción de empoderamiento siempre lleva a vivas discusiones. Los términos locales que se asocian a

¹³⁴ Puede revisarse la Biblioteca de PovertyNet en www.worldbank.org

empoderamiento incluyen: auto-fortalecimiento, control, poder propio, auto-confianza, decisión propia, vida digna de acuerdo a los valores de uno mismo, capacidad para luchar por los derechos de uno mismo, independencia, tomar decisiones propias, ser libre, despertar, y capacidad, entre otros. El empoderamiento es relevante tanto a nivel individual como colectivo. Puede ser usado para caracterizar las relaciones en un hogar, entre personas o entre otros diversos actores a nivel global, ya que obviamente hay muchas posibles definiciones de empoderamiento. No obstante, como concepto, se ha convertido en el paradigma de las teorías del desarrollo.

En un sentido más amplio, empoderamiento es la expansión en la libertad de escoger y de actuar. Significa aumentar la autoridad y el poder del individuo sobre los recursos y las decisiones que afectan a su vida. A medida que los individuos comienzan realmente a escoger, va incrementando el control sobre sus propias vidas. En un principio las opciones son extremadamente limitadas, tanto por la falta de recursos, como por debilidad para negociar mejores prestaciones con una serie de instituciones, tanto formales como informales. Este concepto ha permitido que los individuos y sociedades que hasta ahora estaban marginados de la toma de decisiones sean ahora el eje central de las intervenciones. No obstante, diversos obstáculos como la falta de una definición consensuada y el limitado trabajo empírico relacionado con este enfoque han impedido que las políticas de cooperación internacional hayan incorporado adecuadamente esta terminología.

La educación ambiental

Desde los años sesenta, cuando comienza a cuestionarse el estilo de desarrollo establecido, puntualizando en el impacto que producía sobre el medio ambiente, los diagnósticos realizados sobre la crisis ambiental han sido muy nutridos y variados. Paulatinamente, se ha empezado a realizar una nueva lectura del medio, dando a luz a una nueva cosmovisión, a una nueva percepción de la relación individuo-sociedad-medio.

En un importante número informes y manifiestos, que fueron apareciendo desde esa fecha, se plantea la necesidad de acoger nuevas medidas educativas, consecuentes con esta nueva perspectiva, para mitigar el creciente deterioro del planeta.

Si bien siempre han existido relaciones entre educación y medio ambiente, la transformación que aporta la educación ambiental reside en que el ambiente, además de medio educativo, contenido a revisar o recurso didáctico, deviene con entidad suficiente como para establecerse en objeto de la educación, en propósito, en finalidad.

De este modo queda planteado el carácter estratégico de la educación ambiental en el proceso hacia un estilo de desarrollo sustentable. Sin embargo, resulta evidente que sólo la acción educativa resulta insuficiente. Tal como proclama UNESCO: "*Para contribuir con eficacia a mejorar el medio ambiente, la acción de la educación debe vincularse con la*

legislación, las políticas, las medidas de control y las decisiones que los gobiernos adopten en relación al medio ambiente humano".

La educación es, al mismo tiempo, un producto social y un instrumento de transformación. Por tanto, los sistemas educativos son agentes y, a la vez, efecto de los procesos de cambio. Naturalmente, esto implica una actuación en consonancia con agentes sociales. De otro modo, no parece razonable el sistema educativo pueda transformar el complejo armazón en el que se asientan las estructuras socioeconómicas, las relaciones de producción e intercambio, las pautas de consumo y, en definitiva, el modelo de desarrollo vigente.

4. El Tren Urbano

En los últimos veinte años, las tendencias a reducir el tránsito urbano así como la voluntad de controlar la contaminación producida por los motores diesel ha encontrado en el llamado Tren Urbano una alternativa posible de ser desarrollada¹³⁵.

Se destaca, en el presente trabajo, que la característica fundamental del Tren Urbano es la ausencia de soterramiento, particularidad esta que, en la mayoría de los casos resulta extremadamente onerosa y conduce al fracaso de las propuestas.

En 2009, en la ciudad de Salta se encuentra en marcha, (aunque un tanto demorada) la implementación de un servicio de Tren Urbano (TURSA) que dispondrá de dos formaciones para la circulación norte-sur y dos para el recorrido sur-norte, con una frecuencia normal de 30 minutos y otra de 15 para las horas pico. Cada tren estará preparado para transportar hasta 150 pasajeros a una velocidad promedio de entre 35 y 40 kilómetros por hora. Cubriendo la totalidad del recorrido (25km.) en aproximadamente 60 minutos. Se prevé la posibilidad de conectar el servicio con el transporte de colectivos, a través de paradas ubicadas en puntos clave del ramal principal.

Más allá del caso mencionado se analizarán en este apartado tres ejemplos de este sistema de transporte, que se encuentran en funcionamiento, aplicado a ciudades de distintos tamaños y características: el de la ciudad de San Juan de Puerto Rico, el de la ciudad de Lima en Perú y el de la ciudad de Salta en Argentina.

¹³⁵ "... empezamos a trabajar con el Tren Urbano en la ciudad de Córdoba; iremos potenciando y ayudando el tren urbano en la ciudad de Resistencia, Chaco, y con dos nuevos proyectos en desarrollo, uno en la ciudad de Tucumán y otro en la ciudad de Salta en conjunto con un proyecto que está en carpeta, en la ciudad de Santa Fe, con el proyecto de alguna modalidad en Rosario y algún proyecto de tranvía en la provincia de Buenos Aires, completan una realidad de que las principales ciudades del país, tienen en marcha o ya tienen un proyecto de trenes urbanos". Juan Pablo Schiavi, Titular de la Secretaría de Transporte de la Nación, En www.elintransigente.com, Lunes, 03/08/2009

El Tren Urbano de San Juan de Puerto Rico

La región metropolitana de San Juan, una densamente poblada área, con un pesada congestión de tránsito donde no existe el subterráneo ni otro sistema de transito por vías. Mientras que la ciudad de San Juan tiene una población de alrededor de 470.000 habitantes, el denominado Gran San Juan cuenta con un total de 1,3 millones de habitantes.

El gobierno de Puerto Rico propuso la construcción, que comenzó a finales de la década del 90, de un sistema de transporte público multimodal donde el Tren Urbano es la columna vertebral.

El Tren Urbano es un *sistema de tránsito por vías* para pasajeros en Puerto Rico que conecta los municipios de San Juan, Guaynabo y Bayamón. En la actualidad el Tren Urbano se extiende en una línea de 17.52 km., la ruta consta en la mayor parte, de secciones *elevadas* y de otras secciones *terrestres* y *subterráneas*, a lo largo de la cual hay 16 estaciones, cada una tiene un diseño arquitectónico diferente.

Es operado mediante un contrato con el Gobierno de Puerto Rico, por dos empresas privadas de transporte, abarcando las fases de diseño, construcción y operación. La concesión de operación y mantenimiento del tren se extiende por los cinco años subsiguientes a la etapa de construcción (con opción a cinco años adicionales).

El sistema del Tren Urbano está integrado al sistema de transporte automotor de la ciudad. Desde que comenzó el tren, todo el sistema de transportación pública del Area Metropolitana de Puerto Rico ha sido manejado por la Alternativa de Transporte Integrado (ATI), la agencia dependiente del Departamenteode Transportación y Obras Públicas.



En 2008 comenzó a considerarse la posibilidad de tender una línea *tranviaria* desde la zona histórica del Viejo San Juan que conecte con el Tren Urbano en una de sus estaciones. La primera línea de este tranvía será construida por el del Municipio de San Juan e integrará el Sistema de Asistencia, Transportación y Organización Urbana.

El Tren Urbano de Lima (Perú)

La siguiente es una caracterización del Transporte hecha por la Municipalidad Metropolitana de Lima. Autoridad Autónoma del Proyecto Especial Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao.

El área urbana de Lima y Callao es la sede de la mayor parte de la actividad económica del Perú. Es el principal centro industrial, comercial, financiero, político e intelectual. Concentra el 30% de la población y contribuye con cerca del 60% del Producto Bruto Interno. En consecuencia, la ineficiencia de su funcionamiento incide negativamente en el aparato productivo de todo el país, restringiendo su productividad y competitividad. El transporte es una de las principales causas de esta ineficiencia.

Comparativamente con otras ciudades, es lento, incómodo, inseguro, contaminante, ineficiente y desorganizado. A continuación se reseñan brevemente algunos aspectos que inciden en la movilidad urbana: Se estima que unos 7,8 millones de habitantes del Área Metropolitana de Lima y Callao realizan 11 millones de viajes diarios, lo que significa una tasa de generación de 1,4 viajes por habitante. Del total de viajes, aproximadamente el 80 % se realizan por medio del servicio público, lo que indica una fuerte gravitación del transporte público en la vida cotidiana. Los viajes que tienen como origen o destino el domicilio son la mayoría, destacándose los que se realizan entre el domicilio y el centro de trabajo (46%), el centro de estudios (15%), y los centros de compras (11%). Los viajes no vinculados al domicilio son el 28 %. Factores socioeconómicos y geográficos han determinado que la ciudad crezca predominantemente dentro de un patrón horizontal y extendido, denominándose *Conos* a las extensas zonas periféricas. La superficie urbana ocupa casi 70,000 hectáreas. Esta expansión ha dado como resultado una baja densidad, del orden de 95 habitantes por hectárea. En el curso de los años, la concentración de servicios en el Centro Histórico se ha desplazado hacia el sureste cercano (San Isidro y Miraflores), conformando un eje financiero y comercial. Por consiguiente, existen importantes flujos de viajes desde los Conos hacia el Eje Central, los cuales se caracterizan por su gran distancia y su concentración sobre las vías de acceso al Centro. El sistema vial, compuesto por 1,700 km de vías principales, es básicamente radial. La ciudad cuenta con algunos anillos menores e incompletos y con el semi-anillo comprendido por el Periférico Vial Norte y las avenidas Faucett, La Marina y Javier Prado, que de alguna forma comunican las vías radiales entre sí. Las vías presentan secciones amplias, sin embargo carecen de una adecuada gestión de tránsito en cruces y paraderos. Otro problema importante es la falta de mantenimiento de las vías.

Proyecto de Ampliación del Sistema Vial del Tren Urbano de Lima (Sector Atocongo – Av. Grau)

El Proyecto comprende la ingeniería, construcción, suministro, instalación, montaje, pruebas y puesta en marcha de la ampliación del sistema vial del Tren Urbano de Lima, entre las estaciones Atocongo y Hospital Dos de Mayo (Av. Grau). Este tramo, íntegramente en viaducto elevado, es parte de la Línea Sur – Norte, que unirá Villa El Salvador y San Juan de Lurigancho. El tramo a construir y equipar es continuación de un tramo ya terminado de una línea de ferrocarril urbano de doble vía, cuyo trazo se inicia en la zona sur de la ciudad (distrito de Villa El Salvador), donde está ubicado también el Patio Taller, y llega hasta el puente Atocongo (km 9.200). Las características del primer tramo se muestran en otra página de este sitio web.



Con el proyecto propuesto, la línea se extenderá provisionalmente hasta la estación Hospital Dos de Mayo (km 20.658), con una longitud entre ejes de estaciones terminales de 20.29 km. El conjunto de ambos tramos contará con 16 estaciones: 5 en superficie y 11 en elevación. Esta línea de Tren Urbano está planificada para llegar hasta la zona Norte de Lima, atravesando el Centro Histórico de la ciudad, aunque las extensiones necesarias para llegar a este desarrollo se realizarán todavía en el mediano plazo.

El Tren Urbano, ha sido diseñado tomando en cuenta estándares y exigencias internacionales empleadas en los Sistemas de Transporte Urbano Masivo de las principales ciudades del mundo, lo que permitirá brindar un servicio de transporte moderno, humano y seguro.

La Línea 1 comprende el eje Sur Norte: Villa El Salvador – Centro de Lima – San Juan de Lurigancho, de este eje, se ha construido el Primer Tramo de 9.8 km., constituido por una línea de ferrocarril urbano a doble vía, cuyo trazado se inicia en la zona sur de la ciudad (Distrito de Villa El Salvador), donde está ubicado también el Patio Taller, para terminar en el Puente Atocongo.

Los primeros 7 Kms. se desarrollan en superficie, hasta el Distrito de San Juan de Miraflores, a partir de esta zona continua en viaducto elevado. En la actualidad existen 7 estaciones de pasajeros totalmente equipadas y treinta y dos coches con una capacidad para 250 pasajeros cada uno, los que constituyen el material rodante existente.

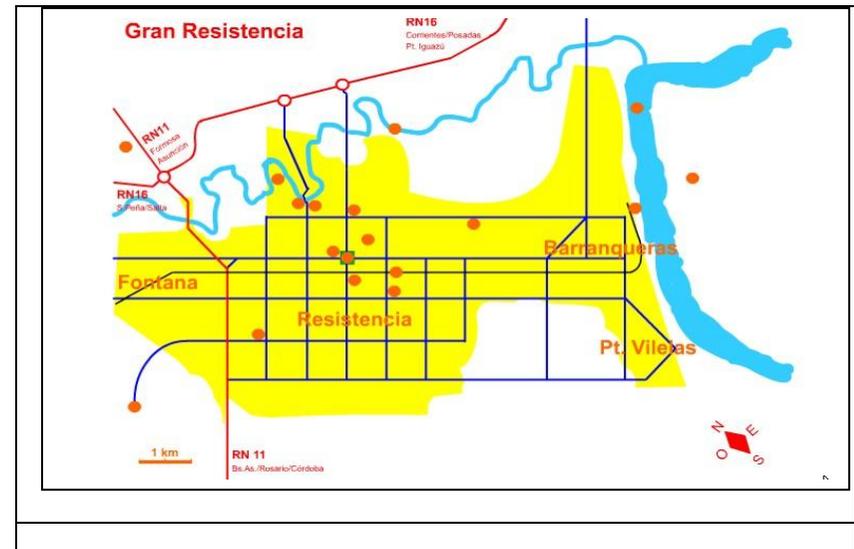
El tren urbano de Resistencia (Prov. Del Chaco)

A mediados de la década del '90, tras la supresión de la gran mayoría de los servicios de pasajeros de larga distancia, la Provincia de Chaco decide adquirir 16 coches (más alguno como fuente de repuestos) de segunda mano en España, para establecer un servicio que una las ciudades de Resistencia y Pcia. Roque Sáenz Peña (dos cabeceras distintas, no hay servicio entre éstas) con diferentes pueblos aislados. Se utilizaron los coches de la marca MAN, convenientemente reparados.

Con la otra parte del lote, compuesta por 6 coches más antiguos, sobre los que la reparación fue más profunda (instalación de equipos de aire acondicionado y cambios estéticos), conformados en tres duplas, se comenzó a prestar los servicios urbanos de la ciudad de Resistencia.

Con 12 frecuencias diarias, los trenes de la empresa SEFECHA (Servicios Ferroviarios del Chaco, operadora estatal del servicio) unen la estación de Cacuí en Fontana, con el Puerto de Barranqueras, y viceversa, con un recorrido total de 15,7 km.

En una segunda etapa, la empresa inauguró el servicio a Puerto Tirol, para lo que se debió reactivar un pequeño tramo y, a su vez, agregar nuevos apeaderos y paradas en diferentes puntos de interés de la ciudad.¹³⁶



¹³⁶ Información recibida del Sr. Guillermo Figini. Estudiante de 5º año de Ingeniería Mecánica. UTN-FRBA". Aficionado a los ferrocarriles.

La frecuencia del servicio ha ido creciendo, si tomamos en cuenta que a fines de 2002 contaba con 9 viajes en cada sentido los días de semana, y cuatro los sábados, sólo hasta el mediodía. No operaba los sábados por la tarde ni los días domingo.

A partir de un convenio, firmado en mayo de 2010, entre la empresa Servicios Ferroviarios del Chaco (SEFECHA) y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) se efectuará la renovación del parque ferroviario de la empresa, la reparación de los coches motores averiados y el mejoramiento de los ramales existentes.

A partir de esta iniciativa se estima que el flujo de pasajeros aumente sensiblemente llegando a transportar a más de un millón de usuarios al año, manteniendo la tarifa social del servicio¹³⁷.

En este marco, la empresa provincial puso en funcionamiento tres duplas de coches¹³⁸ españoles (Apolo serie 2400), que recorrerán el área metropolitana pasando por la capital provincial.



Existen 17 apeaderos a lo largo del recorrido, que atraviesa Resistencia de Este a Oeste.

¹³⁷ A modo de ejemplo el costo del pasaje del Servicio Metropolitano es de \$1.50 para un recorrido de los 23 kilómetros desde Puerto Vilelas hasta Puerto Tirol, a diferencia de los \$ 4 que cuesta realizarlo en ómnibus y con combinaciones al no existir un servicio directo.

¹³⁸ Las nuevas unidades, que fueron financiadas por el gobierno nacional a partir del convenio que el gobierno de la Provincia firmó con la Subsecretaría de Transporte.

5. Los parques lineales

El concepto de parque lineal asoma, en la actualidad, como posible aporte a la solución de las deficiencias producidas por la falta de espacio público. Sin embargo, no sólo no es algo novedoso, sino que, bajo distintos presupuestos, ha sido desarrollado a lo largo de la historia de la configuración espacial de la ciudad, en diferentes períodos y situaciones.

Pueden citarse como ejemplo el proyecto presentado al Primer Congreso Nacional de Vialidad (en mayo de 1922), realizado por Benito Carrasco (entre 1912 y 1914). Una propuesta para la Avenida Costanera, abarcando desde la Capital Federal hasta el Partido de Tigre, denominada "*Plano y memoria descriptiva de las obras de embellecimiento de la costa*". En la actualidad, en la ciudad de Chicago, la organización de un parque lineal lindante con el lago Michigan, para lo cual rescatando edificios significativos, y eliminando construcciones de poco valor (BRENER, 2001). O, el Plan Farmington Canal Greenways (New Haven, Connecticut) de Balmori Associates, a principios de los noventa.

El concepto puede definirse como un espacio (verde, público) cuya extensión longitudinal es considerablemente superior al ancho. No obstante no puede simplificarse excesivamente. Un simple sendero bordeado de una alineación de árboles, a un boulevard ajardinado en una avenida importante, al borde residual de una autopista, no son suficientes para redondear el concepto de parque lineal.

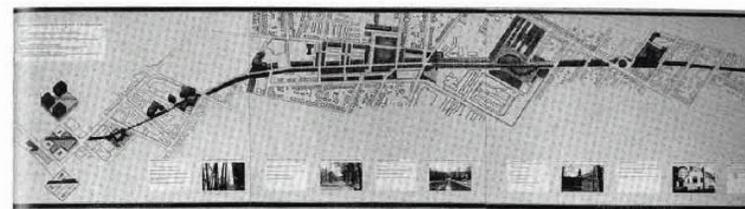


Fig. 10 Farmington Canal Greenway, New Haven, Connecticut, Conceptual Plan, Balmori Associates



Fig. 11 Farmington Canal Greenway, Conceptual Model, Balmori Associates

BALMORI Associates Conceptual Plan. Farmington Canal Greenways (New Haven, Connecticut)

La idea de los parques lineales, hoy reaparecida con insinuaciones ecológicas y de sustentabilidad puestas de manifiesto en los nuevos proyectos no difiere demasiado, sin embargo, de los principios y criterios que orientaban a las propuestas de los siglos XVIII Y XIX. Si bien los parques públicos están hechos para el disfrute de los habitantes de la ciudad con un cierto criterio contemplativo, ofrecen el marco óptimo para incorporar aquellas cuestiones que contribuyan a elevar la *calidad de vida*.

En 2009 se inauguró en la ciudad de Nueva York un parque que atraviesa 22 cuadras y 3 barrios en el sur poniente de la península Manhattan. *The High Line* es un parque lineal en altura, sobre los rieles de una antigua línea de trenes de carga que abastecía a la ciudad. Se caracteriza por el proceso de materialización, así como también la reutilización y valorización de elementos en desuso que incluso se pensaron demoler, pero que tras un movimiento ciudadano en lugar de ser considerados elementos negativos y desvalorizados se transformaron en nuevo componentes de valor para la ciudad.



Desarrollado por el equipo compuesto por James Corner Field Operations junto a Diller Scofidio + Renfro, producto de una competencia internacional en Mayo del 2003

6. Depreciación de la *calidad de vida*

En las década de los '60 y 70, comienzan a reformularse los viejos conceptos, desarrollados durante algo más de un siglo, de *salud comunitaria* y *bienestar social* ligados, tanto uno como el otro, a responder a determinados abusos producidos por el avance –y consolidación– del capitalismo. El primero, más relacionado con las ideas higienistas¹³⁹, como respuesta a la alineación producida por el sistema de organización trabajo (que condiciona la organización de la vida) y, el segundo, más economicista, basado en la intervención del Estado como corrección del sistema, fomentando el pleno empleo y

¹³⁹ El higienismo podría definirse como una corriente de pensamiento, que comenzó a desarrollarse a finales del siglo XVIII, impulsada especialmente por médicos. Arranca de considerar la gran influencia del entorno físico, así como del medio social, en la profusión de las enfermedades. Los higienistas criticaron la falta de salubridad en las ciudades industriales y, específicamente, las condiciones de vida y trabajo de los empleados fabriles.

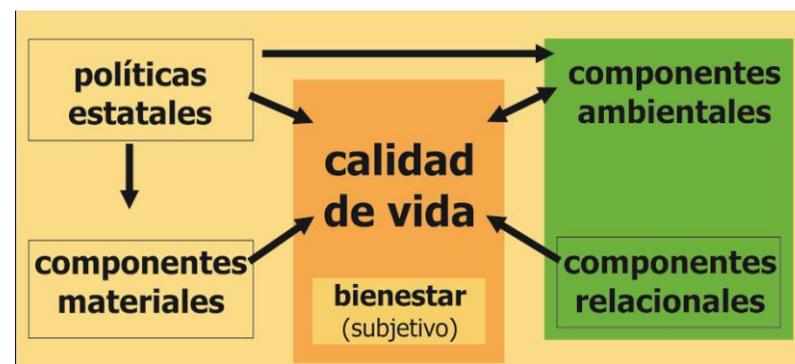
tendiendo a la redistribución del ingreso con el objeto de aumentar el consumo, lo cual podría ser visto como un cierto estado de bienestar¹⁴⁰.

A partir de estas reformulaciones el término deriva hacia cierta "medida de la eficiencia ambiental, o el *rendimiento* socio-económico del ambiente en tanto compleja y múltiple correlación de grupos sociales y entornos artificiales y naturales."¹⁴¹ Está claro que el mencionado rendimiento encuentra determinados límites que resultan de la crisis del modo de producción dominante, causando una re-reformulación de la noción de calidad de vida "que de haber significado una especie de derecho (humano) a un umbral considerado mínimo, de habitabilidad (sea superación de la línea de pobreza, sea satisfacción de necesidades mínimas) ahora parece desdibujarse cada vez más, dentro de la magnificación y generalización de las crisis urbanas."¹⁴²

Desde la perspectiva adoptada para el presente trabajo, el término *calidad de vida* representa un concepto multidimensional de las políticas sociales que, significa disfrutar de buenas condiciones de vida *objetivas* con un alto grado de bienestar *subjetivo*. Incluyendo, además, la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adición a la satisfacción individual de necesidades.

Los *componentes materiales* implican los recursos de que uno dispone. Entre otros, los ingresos disponibles, la posición en el mercado de trabajo, salud, nivel de educación, etc. Muchos autores asumen una relación causa-efecto entre los recursos y las condiciones de vida: mientras más y mejores recursos uno tenga mayor es la probabilidad de una buena calidad de vida.

Los *componentes ambientales* envuelven las características del entorno/comunidad que pueden influir en la calidad de vida, tales como: Presencia y acceso a servicios, grado de seguridad y criminalidad, transporte y movilización, acceso a las nuevas tecnologías.



¹⁴⁰ FERNÁNDEZ (2000:156)

¹⁴¹ FERNÁNDEZ (1979:15)

¹⁴² FERNANDEZ, R (2000:304)

Los *componentes relacionales* incluyen las vinculaciones con la familia, los amigos y las redes sociales. La integración a organizaciones sociales, el disfrute del tiempo libre y, además, el rol social después del retiro de la actividad económica.

Las políticas gubernamentales en tanto que atiendan la perspectiva social (y no solamente tomando en consideración la perspectiva de los individuos.

El concepto resulta, entonces, de definición imprecisa¹⁴³. Gran parte de las investigaciones realizadas, concluyen en que no existe una teoría única que defina y explique el fenómeno. No obstante hay cierta seguridad respecto a que la *calidad de vida* pertenece a un universo ideológico y que carece de sentido si no se referencia a un *sistema (social) de valores*. Debemos referir, entonces, el concepto de *calidad de vida* a la noción de comunidad organizada, ya que por su componente subjetivo -relativo a ciertos parámetros- carecería de sentido enfocar su análisis a individuos en forma aislada.

El poder definir determinadas deficiencias importa la realización de un estudio que permita precisar (a través de mediciones¹⁴⁴) la *calidad de vida* de una sociedad y comprende, entonces, el análisis de experiencias *subjetivas* de los individuos que la integran. Requiere, por un lado, observar los modos de vida de los sujetos (las condiciones objetivas de existencia), en tanto que por otro, detectar las expectativas de transformación de estas condiciones esperadas. Un último paso consiste en la evaluación del grado de satisfacción que puede alcanzarse.

La dificultad en el análisis de la calidad de vida de una sociedad consiste en la necesidad, ineludible, de la definición de un estándar colectivo que, por el carácter dinámico del concepto, resulta pertinente sólo para el corte temporal y contextual determinado de su constitución.

Según Guillermo Geisse, la demanda por la calidad de vida es interna, surge del grupo y tiende a manifestarse allí donde se ve que el medio ambiente compartido, tanto en la ciudad como en lugares naturales, está en crisis. "Las nociones más modernas tienden a sustituir la definición que centraba calidad de vida en la posesión de bienes y servicios hacia una concepción que enfatiza en la capacidad de las personas para desarrollarse más plenamente, para ejercer su capacidad de emprendimiento."¹⁴⁵

¹⁴³ RUEDA, Salvador Calidad de vida. En En www.ecoportat.net.

¹⁴⁴ Por ejemplo el método PQLI de Morris, que integra en un solo índice los coeficientes de Mortalidad, Esperanza de Vida y Alfabetización. Ver al respecto FERNÁNDEZ (2000:166).

¹⁴⁵ Guillermo GEISSE, arquitecto, profesor de la Universidad Católica de Chile, Director de Centro de investigación y Planificación del Medio Ambiente (Cipma). Secretario ejecutivo del 6to. Encuentro Científico sobre el medio ambiente. Santiago de Chile. Enero 1999. "Santiago: desafíos de calidad de vida".