

LA GESTIÓN URBANÍSTICA MIXTA DE INTERVENCIONES EN VACÍOS URBANOS DE CIUDADES CENTRALES. Caracterización, análisis e instrumentos¹

Juan Carlos Etulain*

Resumen *El artículo presenta los resultados de una línea de investigación en desarrollo vinculada con la gestión urbanística mixta (público-privado) de intervenciones urbanas, poniendo énfasis en la caracterización y análisis de las intervenciones que operan sobre vacíos urbanos de ciudades centrales y en los instrumentos que han posibilitado su implementación en diversos contextos a escala mundial. El esquema metodológico utilizado ha sido cualitativo y de tipo exploratorio, incorporando un perfil empírico a partir de la identificación de casos. Esta estrategia general ha permitido la consolidación de un cuadro conceptual común para tratar una problemática emergente.*

Entre los resultados principales, se ha constatado que de acuerdo con el nivel de desarrollo de los países se recurre de manera diferente al fomento e implementación de la articulación con el sector privado y civil. Por otra parte, ha variado la consideración que estas intervenciones han tenido en las últimas décadas en tanto estrategia de posicionamiento, producción y recualificación de la ciudad. Finalmente, se considera que la cuestión hoy no es tanto debatir la idoneidad de los instrumentos identificados, sino el uso que se hace de ellos. Es decir, qué valores orientan la acción pública.

Abstract *The article presents the results of a research line in development, linked to mixed urban management (public-private) of urban interventions. It stresses the characterization and analysis of the interventions that operates over the vast land of central cities, and also over the tools that has allowed its implementation in diverse contexts world wide.*

The methodology used is qualitative and exploratory in its kind, adding an empirical profile from the case identification. This general strategy has allowed the consolidation of a standard conceptual frame in order to address the emerging problems.

Among the main results, it has been proved that the support and implementation of the entrepreneur with the private and civil sectors varies according to the level of development in each country. On the other hand, the importance these interventions have had in terms of position, production and qualification has changed in the last decade. Finally, it is stressed that today is more important the way these tools are applied rather than the aptitude of these tools. Basically, over which values the public action is based.

PALABRAS CLAVE: Gestión urbanística, Intervenciones urbanas, Vacíos urbanos, Gudades centrales
KEYWORDS: Urban management, Urban intervention, Vaste land, Coltrai cities

1. INTRODUCCIÓN, OBJETIVOS Y

MARCO DE REFERENCIA

El artículo presenta los resultados de una línea de investigación en desarrollo vinculada con la *gestión urbanística*¹ mixta (público-privado) de *intervenciones urbanas**, poniendo énfasis en la caracterización y análisis de las intervenciones que operan sobre *vacíos urbanos** de *ciudades centrales*⁵ y en los instrumentos que han posibilitado su implementación en diversos contextos a escala mundial.

En las últimas décadas en el marco de lo que se ha caracterizado como urbanismo operacional (Pollet-Bain, 1987:72-CPAU, 1996:25), la práctica del urbanismo ha estado observando el desarrollo de numerosas iniciativas e intervenciones urbanas desarrolladas en ciudades centrales, que indujeron cambios en el ámbito de la gestión urbanística al estar sustentadas en un carácter más dinámico de la acción pública que llevó implícito una tarea de gestión y promoción, más allá que la sola

administración y regulación del territorio, junto a la implementación de intervenciones concertadas con el sector privado (empresas, cooperativas y organizaciones no gubernamentales) y el sector cívico (sociedad).

Estas intervenciones inicialmente fueron impulsadas, diseñadas y financiadas por los gobiernos centrales (posteriormente por los locales)⁶, incentivando al sector público local para desempeñar el rol de líder en la intervención urbana, usando en algunos casos inversiones públicas directas e incentivos fiscales y financieros para estimular la inversión privada. Estas políticas, revelaron el cambio en las prioridades de la planificación y el ascenso de un estilo de gobierno poskeynesiano que incorpora formas corporativas, a través de la adopción de métodos más empresariales por parte de las instituciones gubernamentales (Harvey, 1989:71-B).

Ahora bien, ¿cómo han sido conceptualizadas estas intervenciones desde el campo disciplinar del urbanismo?

* Doctor en Urbanismo - UBA. Profesor Adjunto - UNLP. Investigador Asistente CONICET. Unidad de Investigación N°5. IDEHAB-FAU-UNLP. E-mail: icetulain@netverk.com.ar

Esta forma de intervención urbanística ha sido caracterizada como: «Dirección de Obra Urbana» (Montauffier, 1987:25), «Arquitectura Urbana» (Veyrenche, 1983:245) o «Proyecto Urbano» (Masboungi, 1996) en Francia. Denominación esta última, también otorgada en España (M. de Solá-Morales, 1987:24 - Ezquiaga, 1987:87).

Consiste en “coordinar los medios y las decisiones a nivel global o integral”, con el objeto de clarificar la misión pero también el papel de las partes, posibilitando optimizar la intervención. Es una herramienta cuya elaboración, expresión, desarrollo y ejecución muestran las posibilidades y limitaciones que imponen la sociedad, los actores enfrentados, los lugares, las circunstancias y los acontecimientos. Actúa al mismo tiempo como analizador y herramienta de negociación (Ascher, 2004:73). Requiere de un formidable compromiso por parte de la administración pública y por lo tanto como expresa Herve Montauffier (1987:26), también es preciso darle tiempo al sector público, para permitir que se rodeen de expertos y de un equipo capaz de concebir y dirigir estas intervenciones urbanas.

En este marco la intervención urbana “a gran escala” en vacíos urbanos de ciudades centrales, empieza en los 80 a convertirse en sinónimo de reestructuración urbana efectiva en los Estados Unidos, para posteriormente ser adoptada como modelo por otras ciudades. Así centros urbanos como: Londres, Birmingham, Manchester y Glasgow, en Gran Bretaña; París, Lyon, Montpellier y Lille, en Francia; Barcelona, Madrid, Bilbao, Valencia, Sevilla y Zaragoza, en España; Rotterdam, y Amsterdam, en Holanda; Génova, Milán y Turín, en Italia; Frankfurt, Munich, Stuttgart y Berlín, en Alemania; Buenos Aires, en Argentina; el Distrito Federal, en México; Río de Janeiro y San Pablo, en Brasil; Bogotá y Medellín, en Colombia; Guayaquil, en Ecuador y Santiago, en Chile, entre otros; pronto empezaron a seguir su ejemplo, redescubriendo sus propios lugares oportunos. Áreas degradadas y abandonadas por el declive de la manufactura, la descentralización y reestructuración productiva⁷, a lo que se suma el avance tecnológico en el sistema portuario y ferroviario que posibilitó la racionalización del espacio ocupado y las transformaciones en la cuestión de seguridad (espacios militares, policía, etc.) que liberaron importante superficie en puntos estratégicos de la ciudad.

Para el caso de las ciudades de América Latina, muy diferentes a las ciudades europeas y norteamericanas que cuentan con un patrón básico de urbanidad que alcanza a un porcentaje importante de sus habitantes (90%) (Rolnik, 2002), una primera interpretación posible es que la génesis de estas intervenciones urbanas está vinculada a la imposición del modelo neoliberal por diversas causas. Por una parte, por la menor capacidad de inversión y control del Estado, por otra, por la aparición de fuertes grupos empresarios mayoritariamente conformados con capitales extemos, proponiendo y realizando grandes inversiones y, para los cuales, estas

intervenciones resultan funcionales (Kullock, 2001:26).

Las mismas - en su mayoría autofinanciadas y rentables-, ligadas en general a estrategias de reconstrucción de la imagen y promoción de la ciudad, fueron desempeñando un rol propagandístico para atraer futuras inversiones. Ciertas experiencias han sido cuestionadas sobre la base de sus efectos altamente polarizantes sobre la estructura urbana. En verdad, hay creciente evidencia que la regeneración dirigida a lo físico-espacial, en ciertos casos, puede haber contribuido al mejoramiento del crecimiento de fragmentos urbanos, antes que a la reducción de las desigualdades sociales y espaciales. Como resultado de esto, a menudo la regeneración del centro de la ciudad contrasta con la realidad de una amplia pobreza, desempleo y degradación ambiental en sus áreas alejadas y otros lugares alejados de la intervención. Los riesgos de una “*metropolización a dos velocidades*” (Busquet, 1993:166.), con áreas centrales regeneradas y periferias metropolitanas en declive, son puestos de manifiesto en algunos casos considerados “exitosos”, como: Pittsburgh, Cleveland, Baltimore, los Muelles de Londres⁸ y a escala local Puerto Madero, en Buenos Aires⁹.

Sin embargo frente a las políticas oficiales orientadas a la reducción del gasto público, parecería que para emprender estas intervenciones, al no ser posible su financiamiento exclusivamente público, habría que recurrir a diferentes actores y que la gestión urbanística participando de esta visión, debería incorporar a otros actores públicos y privados.

De esta manera, ganan fuerza política las ideas que avizoran una co-responsabilidad en la gestión de la ciudad de todos los agentes que participan en la producción del espacio urbano. Ahora la idea de articulación incorpora la noción de participación de la sociedad civil organizada, a través de asociaciones locales, por ejemplo muy común en Europa, e innegablemente que en el caso de operaciones mixtas la iniciativa privada gana un papel que se destaca, por el volumen de capital del que dispone, con relación a un Estado poco ágil o débil desde el punto de vista financiero. La lógica está en la posibilidad del Estado, por su poder regulador, de trabajar con incentivos que tomen una participación directa en mejoras urbanas -a través del pago de contrapartidas- atractivas para la iniciativa privada (Ferreira- Maricato, 2002:220).

En este marco la adopción de técnicas de mercado y promoción, como la magnitud de las intervenciones y la combinación de usos del suelo, sumado a la incorporación del sector civil y el sector privado a partir de un proceso paulatino de déficit del Estado, apartaron estos emprendimientos de la tradicional planificación física esencialmente reguladora y de las operaciones de renovación urbana de los 50 y los 60 producto del paradigma del movimiento moderno, en las que el Estado era el único responsable.

Este cambio ha sido acompañado con la incorporación de mecanismos e instrumentos que se presentan como

herramientas importantes a dilucidar (en algunos casos, redefiniendo los objetivos que posibilitaron su origen) y necesarios de contextualizar, para que los poderes públicos actúen no solo como inductores y controladores de tales procesos, sino como actores directos en la ejecución de los mismo, dado que, parece legítimo y beneficioso socialmente que parte de los "beneficios" que tales actuaciones produzcan, reviertan en las arcas públicas, con la finalidad de financiar en parte o en todo el esfuerzo inversor que la realización de estas intervenciones generan, o bien que se apliquen en una "inversión ciudad" dirigida a otros sectores con déficit urbano y ambiental.

2. MATERIALES Y MÉTODOS

El esquema metodológico asumido por la investigación ha sido cualitativo y de tipo exploratorio, al decir de Ruth Sautu (2003:56), "*son estudios en los cuales se intenta describir o explicar un proceso, donde la generación, emergencia y cambio son aspectos centrales para la comprensión del tema a investigar*". Este esquema ha sido utilizado como estrategia general para la producción de teoría de alcance explicativo, mediante la exploración bibliográfica (nacional e internacional) de teorías y/o experiencias previas. Producción de teoría, en el sentido que le asigna Jean Ladriere (1978): "*aunque sea parcial, es un discurso que intenta reconstruir a su manera, el funcionamiento de conjunto de cierto sector de la realidad, (...) captar sus principios constitutivos.*"

La estrategia general estuvo especialmente orientada a conseguir una familiarización con hechos aún no comprendidos y a generar nuevas ideas que permitan nuevas preguntas y nuevas hipótesis. En este caso, la investigación tuvo como su propósito central, desarrollar la experiencia necesaria para crear y seleccionar las ideas o categorías de análisis más relevantes acerca de las repercusiones generadas por la implementación pública de intervenciones en vacíos urbanos de ciudades centrales con la participación del sector civil y el sector público (gestión mixta), para una posterior formulación de hipótesis explicativas.

La metodología utilizada, puede ser esquemáticamente dividida en:

Un perfil exploratorio, que privilegió una investigación basada en el trabajo de campo, sobre la base de tareas de revisión y análisis documental sobre el tema y posterior crítica e información a recabar mediante la realización de entrevistas de diverso tipo y la asistencia a seminarios, jornadas y congresos;

Un perfil empírico, que privilegió como estrategia la identificación de casos. No obstante, se trabajó en forma simultánea y mediante un proceso de retroalimentación entre la conceptualización de la realidad abordada y su confrontación empírica en experiencias concretas. Por lo tanto, se trabajó interrelacionadamente

entre las dos instancias de la investigación, con el fin de precisar, redefinir y elaborar nociones y conceptos que expresaran de una forma más ajustada la realidad observada, como así también elaborar su síntesis, detectando las variables principales que incidían en el tema-problema investigado;

Un perfil de difusión y transferencia, que privilegió el intercambio de experiencias y la consolidación de un cuadro conceptual común para tratar una problemática emergente.

En el marco de la búsqueda de información, se recurrió principalmente a publicaciones especializadas tanto nacionales como internacionales, así como a instituciones vinculadas con las intervenciones tales como centros de documentación y entes implementadores.

El material relacionado con las experiencias o intervenciones en vacíos urbanos identificadas (cuarenta), se ha sistematizado y procesado en fichas de casos, rescatando aquellos aspectos relevantes según los objetivos específicos de la investigación. Las mismas, se efectuaron bajo un formato estandarizado digital que facilitó y agilizó las tareas posteriores de caracterización y análisis. El prototipo de ficha utilizado, registra las variables más significativas identificadas en la elaboración del marco teórico referencial, que describen y precisan las experiencias y/o intervenciones urbanas.

La ficha básica consta de una página, dividida en tres sectores. Un primer sector, en el cual se encuentran todos los datos necesarios para poder identificar el caso (Nombre de la intervención, Ciudad-país y Dimensión). Un segundo sector, donde se encuentran enunciados los datos de interés específico del tema de la investigación (Objetivos, Instrumentos, Fórmula de financiamiento, Actores, Estado de materialización y Valoraciones), y por último, el sector destinado a datos complementarios (Nivel de información, Observaciones y Fuentes).

Para las intervenciones que luego de esta primera instancia de sistematización resultaron más vinculadas al objeto de estudio, se ha realizado una ficha ampliada donde se desarrolló el material correspondiente a las variables utilizadas.

3. RESULTADO Y DISCUSIÓN

3.1. CARACTERIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS INTERVENCIONES EN VACÍOS URBANOS

En la relectura de los procesos de cambio revisados de y en las ciudades centrales a partir de los 70, se puede apreciar cómo fenómenos urbanos análogos o semejantes se verifican a partir de proyectos e intervenciones en vacíos urbanos y cómo muchas veces, han actuado como paradigma o ejemplos para la

actuación en otras ciudades de rango similar.

Estos vacíos urbanos o espacios intersticiales de la ciudad se habían convertido en un elemento de disgregación o barrera, en áreas obsoletas y olvidadas por el desarrollo como consecuencia de cambios estructurales, es decir, un área es un vacío sólo si no se le ha dado un uso tras un período de tiempo considerable. Los vacíos por lo tanto, guardan cierta relación con el pasado pero no pueden establecer una nueva vinculación con el presente. Estos espacios, incluyen con frecuencia artefactos que desconectados de su valor de uso, pueden proporcionar momentos de reconocimiento en formas espacio-temporales que son totalmente nuevas, pero extrañamente familiares.

En este marco, la puesta en valor producida en los vacíos urbanos de ciudades centrales ligada a procesos de crecimiento y transformación y a los planes y proyectos que le dan algunas respuestas, se caracteriza por una cierta coincidencia en la envergadura, tipo de proyectos y formas de gestión con los que se actúa, configurando piezas urbanas de mediana o gran escala que tienen una cierta capacidad reestructurante más allá del área de intervención.

Estas “intervenciones” han aportado sin duda a una renovación teórica e instrumental del urbanismo y de la gestión urbanística. Desde la posguerra no existe un período de tal renovación, puesta de manifiesto a partir de una nueva conceptualización de la relación entre plan y proyecto urbanístico; la integración de funciones diversas; el otorgamiento de un nuevo rol al espacio público y un cambio radical en la relación entre sector público y privado, que en muchos casos ha diluido la histórica segregación de intereses y competencias. Como consecuencia, han surgido nuevas formas de gestión e instrumentación urbanística.

La observación de las ciudades centrales, ha posibilitado identificar una serie de intervenciones de gran escala inductoras de actuaciones de refuncionalización, puesta en valor y transformación de espacios intersticiales que han quedado vacíos de actividad y que durante un cierto período de tiempo han estado en situación de “vacíos urbanos”. La dinamización de estos proyectos, se ha producido respondiendo a circunstancias ad hoc de cada ciudad, pero se encuentran de manera generalizada en distintas partes del mundo.

A partir del análisis de estas intervenciones identificadas, que da cuenta de los mecanismos e instrumentos desplegados por las experiencias revisadas (incluyendo: objetivos, procedimientos, financiamiento, actores y aspectos urbanísticos) en contextos geográficos tan diversos como Norteamérica, América Latina, Europa, Oceanía y Asia, puede expresarse que la gestión mixta de intervenciones que operan sobre vacíos urbanos de ciudades centrales ha revestido diferentes modalidades en función de cada intervención en un marco de actuación concreto.

Se distingue entre aquellas intervenciones que

materializan la renovación y refuncionalización de frentes litorales en terrenos portuarios y/o industriales y las que procuran la recuperación para usos urbanos de áreas interiores en terrenos ferroviarios, industriales o militares desactivados. A modo de síntesis se presentan los Cuadros N° 1 y N° 2.

3.1.1. Transformación de Frentes Litorales

Existe una condición inicial que se encuentra presente en los casos estudiados, según la cual, la mayoría de las ciudades importantes del mundo tienen un área fundacional ligada con algún frente de agua navegable, que en su época de vigencia desempeñaba funciones estratégicas de transporte, defensa o recreación. Con la llegada del período post-industrial, muchas zonas de actividades portuarias quedaron obsoletas. Los cambios en los sistemas de movilización de carga, el creciente tamaño de los buques, la propia modernización del sector portuario, la carencia de infraestructura y finalmente la revolución que introdujo el container, hicieron que la nueva actividad portuaria provocara externalidades negativas para las ciudades que las acogían, convirtiéndose en áreas en progresivo deterioro y peligrosidad.

En ellas, durante la segunda mitad del siglo XX comienza a percibirse el surgimiento de gran cantidad de proyectos de reconversión de estas áreas, explotando su potencialidad de desarrollo urbano. La combinación de centralidad y accesibilidad, hizo que las viejas instalaciones portuarias volvieran a ser atractivas para fines turísticos, comerciales o inmobiliarios. En general, se trata de grandes extensiones de terreno dotado de infraestructura satisfactoria y con una propiedad del suelo fiscal, lo que les confiere una condición óptima para generar proyectos rentables de desarrollo urbano promovidos desde el sector público. (Figura N° 1)

Estas intervenciones en un alto porcentaje se han desarrollado con una marcada identidad en sus programas funcionales y en sus resoluciones urbano-arquitectónicas, más allá de las condiciones del entorno local y nacional. Ello obedece a lógicas de minimización de los riesgos de inversión y a la demanda de una nueva calidad de espacios en los centros urbanos.

Las empresas de servicios especializados y los nuevos estándares de vida, demandan parcelas de grandes dimensiones y buena provisión de servicios que son muy escasos en los centros históricos. Por otra parte, existen intervenciones de renovación de frentes urbanos con propuestas de usos diversos comprendiendo hoteles, oficinas, viviendas, centros comerciales y grandes espacios públicos, dirigidos a un nivel socioeconómico alto (Talesnik-Gutiérrez; 2002). (Figura N° 2)

De este modo, la existencia de estas intervenciones garantiza la viabilidad de esta estrategia de actuación en las ciudades centrales, quedando solamente como factor de riesgo aspectos relacionados con las variables locales

EN EL VACIO	<p>FRENTES LITORALES (Puertos litorales e Industrias)</p> <p>INTERIORES (Industrias, Seguridad, FF. CC., Puertos interiores y Aeropuertos)</p>
-------------	--

Cuadro N° 1. Clasificación de las intervenciones de Gestión Mixta en Vacíos Urbanos.

Elaboración Propia

FRENTES LITORALES

- Renovación Urbana Bahía de Cardiff - Inglaterra
- Nuevo Barrio en el Puerto de Amsterdam - Holanda
- Puerto de Hammarby - Estocolmo - Suecia
- Kop Van Zuid - Rotterdam - Holanda
- Villa Olímpica Barcelona '92 - España
- Puerto Interior de Baltimore - EEUU
- Coal Harbour-Toronto - Canadá
- False Creek North - Toronto - Canadá
- Battery Park City - EEUU
- Puerto de Boston - EEUU
- Darling Harbour - Sydney - Australia
- Melbourne-South Bank - Sydney - Australia
- Puerto Madero - Buenos Aires -Argentina
- Forum **2004** - Barcelona - España
- World Trade Center Memorial - Nueva York - EEUU

INTERIORES

En Vacíos Industriales

- Mamilla - Jerusalén - Israel
- Alfa Romeo-Portello - Milán - Italia
- Barrio Vestbanen - Oslo - Noruega
- Berlín Adlershof- Berlín Alemania
- Campo de las Naciones - Madrid - España
- La Defense - París - Francia
- Remodelación del Ferrocarril deOviedo - España
- Barrio Pirelli-Biccoca - Milán - Italia
- Sector Bovisa - Milán - Italia
- Whitfield - Dundee - Inglaterra
- Valdespartera - Zaragoza - España
- Parque Tecnológico del País Vasco - Bilbao - España
- Proyecto Pajarito - Medellín - Colombia

En Vacíos de Seguridad o Militares

- Euralille - Lille - Francia

En Vacíos Aeroportuarios

- Refincinonización del Aeropuerto Cerrillos. RG - Santiago - Chile

En Vacíos Ferroviarios

- Corredor del Oeste - Buenos Aires
- Pasillo Verde Ferroviario de Madrid -España
- Remodelación del Ferrocarril de Vía Estrecha de Oviedo
- Ex-estación Sur - Estocolmo -Suecia

En Puertos Interiores

- London Docklands - Londres - Inglaterra
- Waterford North Quays - Waterford - Irlanda
- Rivera de Asunción - Paraguay
- Malecón 2000-Guayaquil - Colombia
- Regiáo Berrini, Marginal Pinheiros -RG. San Pablo (Sto. André) - Brasil
- Paris Rive Gauché - París - Francia
- Abandoibarra - Bilbao - España
- Urban Galindo-Baracaldo - Bilbao - España

Nota: El agrupamiento de las intervenciones se ha efectuado considerando su rasgo dominante.

Cuadro N°2. Intervenciones en vacíos urbanos identificadas y fichadas *Elaboración propia*

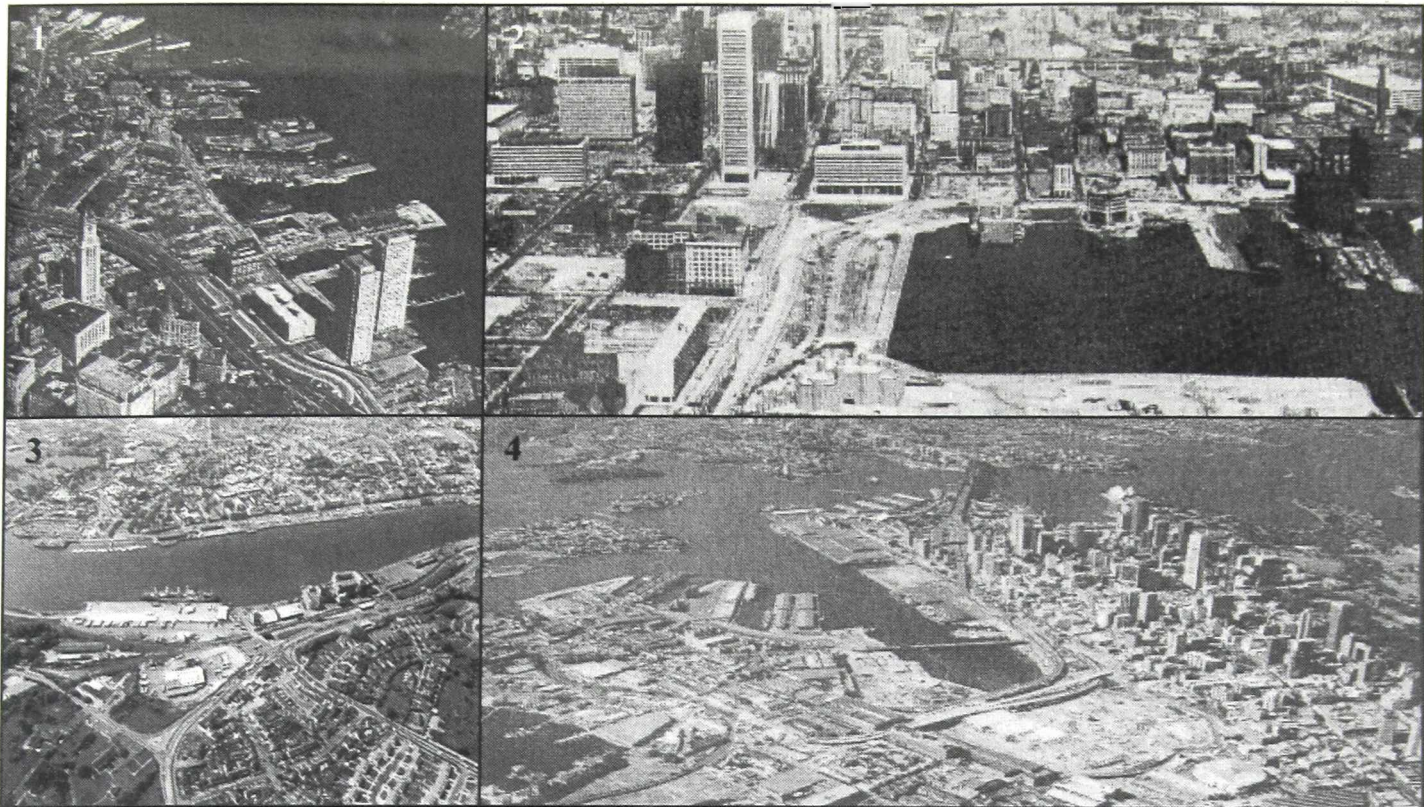


Fig. N° 1. Puertos desafectados que dieron lugar a proyectos de refiuncionalización: 1.-Puerto de Boston, EEUU; 2.-Puerto interior de Baltimore, EEUU; 3.-Puerto de Waterford, Irlanda; 4.-Puerto de Sydney, Australia. Fuente: Revista Progressive Architecture N° 1067 (1986:42-4 7) ; <http://www.opw.ie/Avaterfordquays>.

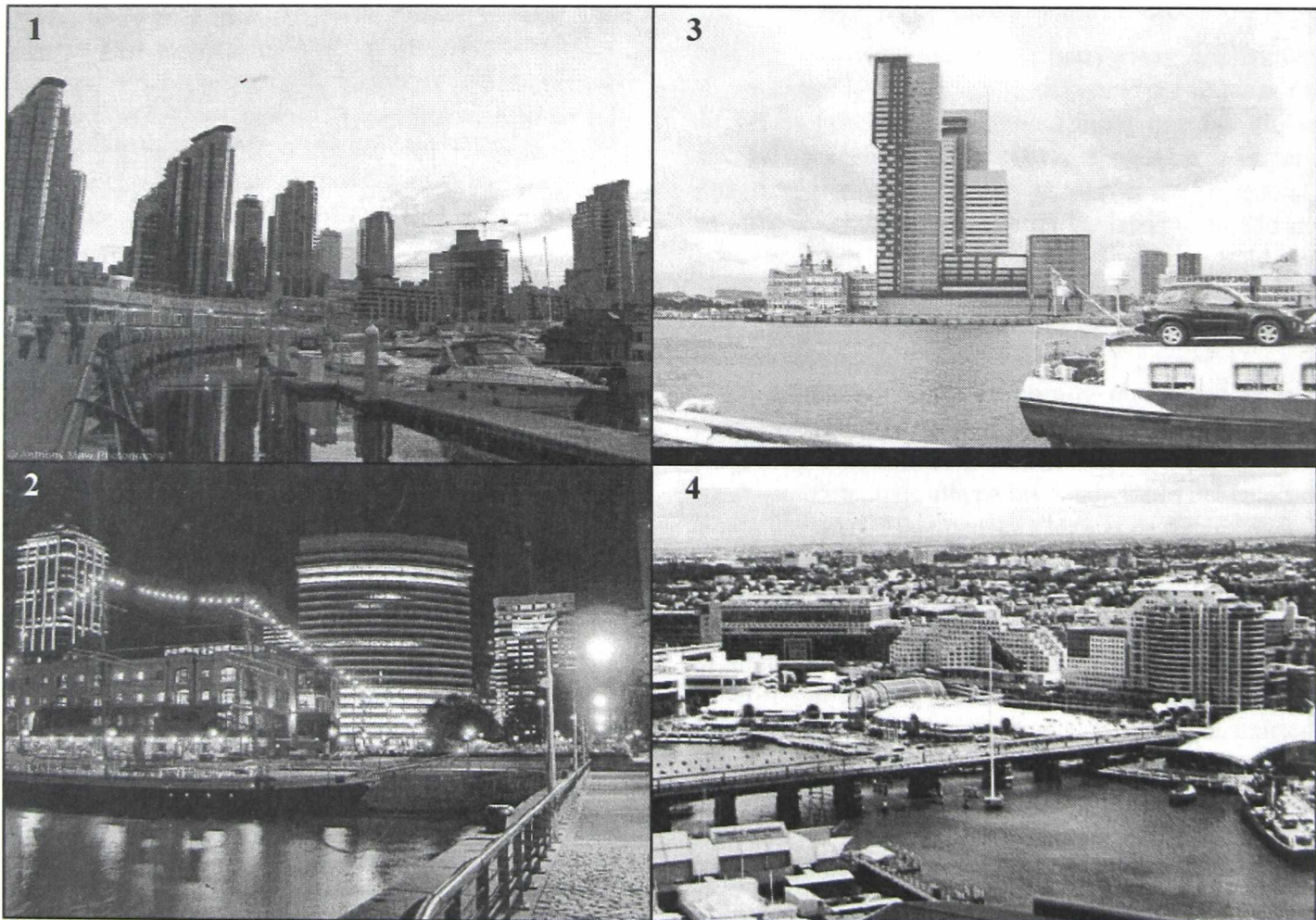


Fig. N° 2. Refiuncionalización de puertos: mixidad, verticalización, espacios públicos y nivel socio-económico alto
 1.-Coal Harbour, Vancouver, Canadá, Norteamérica; 2.-Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina, Sudamérica; 3.K.op Van Zuid, Rotterdam, Holanda, Europa; 4.-Darling Harbour, Sydney, Australia, Oceanía. Fuente: Internet



Fig. N° 3. Refuncionalización de depósitos portuarios. Reconversión de Docks en locales comerciales y viviendas. 1.-London Docklands, Londres, Inglaterra; 2.-Puerto Madero, Buenos Aires, Argentina; 3.-Kop Van Zuid, Rotterdam, Holanda. Fuente: *Revista Progressive Architecture* N° 1067 (j986:104); <http://www.puertomadero.com>.

como la idiosincrasia, la geogratia, la geomortología y una inadecuada respuesta del proyecto urbano, en cuanto a la accesibilidad, articulación urbana y propuesta arquitectónica-urbanística en general. Como se expresara, en estas intervenciones un aspecto común es la gran cantidad de espacio público que incorporan en su diseño, permitiendo descongestionar las áreas centrales al aportar grandes superficies de uso público. En muchos casos, se plantea una nueva categoría de espacio público conformados por grandes lugares de propiedad privada en los cuales, se desarrollan actividades que son propias de los lugares públicos.

Otra cuestión que adquiere relevancia, es su capacidad de dar repuestas a una multiplicidad de problemáticas urbanas en función de su escala intermedia entre planeamiento estructural y proyecto arquitectónico (M.de Solá-Morales, 1987:91). La interacción que se establece entre centro y periferia, en la cual el primero actúa como imagen representativa de los intereses y valores del conjunto, le otorga a estas intervenciones un fuerte rol identitario y les confiere una gran capacidad de incidir sobre la conformación urbana, a través de la intervención puntual en un área de fuerte presencia en la ciudad como es el frente litoral urbano.

Por otra parte, la refuncionalización de antiguas áreas portuarias en contextos de países no desarrollados, buscan llevar su papel representativo más allá del ámbito local. A través de estas intervenciones, se propone crear nuevos espacios con un alto grado de provisión de servicios para promover la localización de empresas del terciario avanzado y con ello lograr una nueva imagen o fachada de la ciudad como proyección ante el mundo desarrollado (como por ejemplo, Puerto Madero en Buenos Aires).

En este marco de actuación, adquiere relevancia el tratamiento que reciben los antiguos edificios portuarios. En la mayoría de los casos, en los predios portuarios se encuentran edificaciones consideradas de valor histórico por su antigüedad y su rol representativo de otros tiempos, en que cumplían una función vital para el desarrollo local. Por ello, el ciudadano se identifica con las antiguas instalaciones portuarias muchas de ellas de gran calidad y tamaño, lo que favorece la aceptación de

un proyecto y disminuye el riesgo de la inversión. L»e este modo, la refuncionalización y puesta en valor de antiguas edificaciones locales combinadas con instalaciones modernas, incorpora una fuerte carga de identidad para los ciudadanos. (Figura N° 3)

Desde el punto de vista de las tradiciones en la gestión portuaria que han afectado las transformaciones, Joan Busquets (1996:283-284) reconoce dos grandes tradiciones: la de los puertos europeos normalmente de administración única y la norteamericana más fragmentaria, debido a las concesiones y propiedades independientes entre diques. Este último ofrece como modelo, la proliferación de actuaciones independientes por *porpiers* (partes o piezas) como en el caso de Manhattan, algunos de ellos muy redituables económicamente pero que difícilmente puedan participar de una estrategia o plan global como en algunos casos europeos. Boston, Baltimore, entre otros, consolidan un modelo "americano" donde el éxito se mide por la afluencia de público y el índice de consumo y formalizan una fuerte tendencia hacia la utilización comercial intensiva del viejo puerto como imagen de "mercadillo", a partir de restaurantes, espacios de "festival lúdico y espectaculares marinas". (Figura N° 4)

Por otra parte, en Europa resalta la confrontación de actuaciones de signo tan diverso como la de los Docklands en Londres (puerto interior) o del Kop van Zuid en Rotterdam. El primero, ampliamente conocido por su gran dimensión y su voluntad de liberalizar las condiciones urbanísticas y, por tanto, la negativa a imponer condiciones de "coherencia" en el desarrollo urbano, precisamente en el país donde ha nacido el planeamiento urbano moderno. Quizás, algunas de las respuestas a las dificultades económicas y operacionales de los Docklands, haya que buscarlas en estas incoherencias y el escaso rigor entre desarrollo y promoción urbana.

En oposición al modelo anterior de gestión, en el puerto de Rotterdam¹ también se desactivan varios centenares de hectáreas al sur de la ciudad, en el que históricamente se ha desarrollado el espacio de trabajo y de residencia obrera. Convertir el Sur en la zona de desarrollo mixto y de calidad era una ambición urbanística,

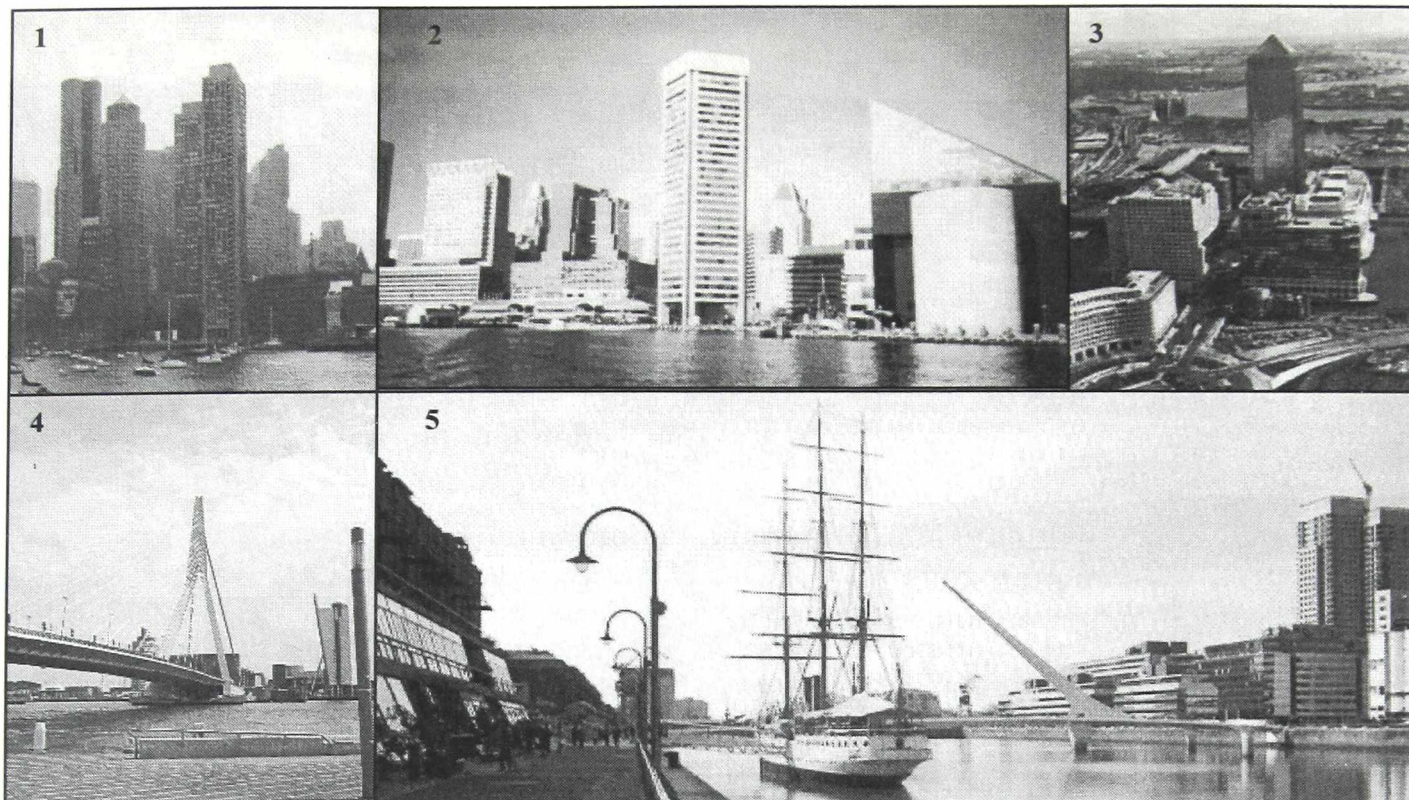


Fig. N° 4. Refuncionalización de áreas portuarias: modelos americano, europeo y latinoamericano. 1.-Boston, EEUU; 2.-Baltimore EEUU; 3.-London Docklands, Inglaterra; 4.- Kop Van Zuid, Holanda; 5.- Puerto Madero, Argentina. Fuente: Internet.

que requirió la realización de infraestructuras de envergadura -un puente de 300 metros de longitud, la prolongación del metro, etc.- para conseguir los objetivos propuestos. Los niveles de planeamiento fueron varios y se mantuvo una cierta flexibilidad para ajustar los programas a las necesidades de los promotores privados. La administración de la ciudad y el puerto siguieron el proceso cuidadosamente, porque estaba en juego una ambiciosa apuesta. Entre estas posiciones extremas, muchos puertos se dinamizaron en Europa.

Dentro de estos procesos de transformación urbana identificados, el modelo utilizado en Latinoamérica, más específicamente en el caso de Puerto Madero en Buenos Aires, adopta elementos del modelo europeo de gestión unificada pero incorpora la utilización comercial intensiva en el Sector Oeste del viejo puerto, como centro gastronómico de elite y actividades destinadas al ocio y la recreación, representativa del modelo norteamericano.

3.1.2. Transformación, Renovación y Refuncionalización de Vacíos Interiores

En las principales ciudades centrales el crecimiento de la urbanización, sumado a cambios estructurales en distintas actividades, ha dejado en su interior diferentes espacios de seguridad o militares, aeroportuarios e industriales que han generado en su mayoría conflictos a causa de incompatibilidades de usos e importantes barreras físico-funcionales. También la racionalización del espacio ferroviario debido al avance tecnológico y/o el traslado de estructuras ferroviarias hacia zonas más alejadas, ha permitido la liberación de grandes áreas

dentro de las ciudades y próximas a los distritos centrales, susceptibles de ser urbanizadas con características similares a lo ocurrido con los puertos litorales o interiores. (Figura N° 5)

En todas estas nuevas intervenciones, se manifiesta una clara voluntad de abarcar una gran diversidad de usos, capaz de garantizar su utilización en todo momento. En buena parte de estas intervenciones, los espacios liberados son aprovechados para proveer a los distritos centrales de mayor vitalidad incorporando sectores aptos para la localización de viviendas para nuevos estándares de vida y de empresas de servicios terciarios especializados, quienes requieren de muy buenos niveles de accesibilidad, provisión de servicios y una buena dimensión en el tamaño y tipo de lotes a edificar.

No obstante ello, la mayoría de las intervenciones presentan una actividad claramente dominante por sobre el resto, llegando en casos a ser remarcada con la presencia de un edificio que la aloja de carácter emblemático y representativo para el sector. Al respecto son representativos de este criterio, la realización del museo Guggenheim en la intervención de Abandoibarra en la Ría de Bilbao, el nuevo Arco de Triunfo de la Defense y la Biblioteca Nacional de Francia en el área de París Rive Gauché, entre otros. Estas propuestas, buscan dar respuesta a las nuevas modalidades de turismo temático y metropolitano especializado y surgen en un marco de globalización impulsadas por estrategias de marketing urbano en el que las ciudades compiten ofreciendo espacios de gran sofisticación y especificidad. (Fig.N° 6)

De modo similar a lo ocurrido con los puertos en las últimas décadas, alrededor de las redes ferroviarias se han dado dos procesos de fuerte presencia que han

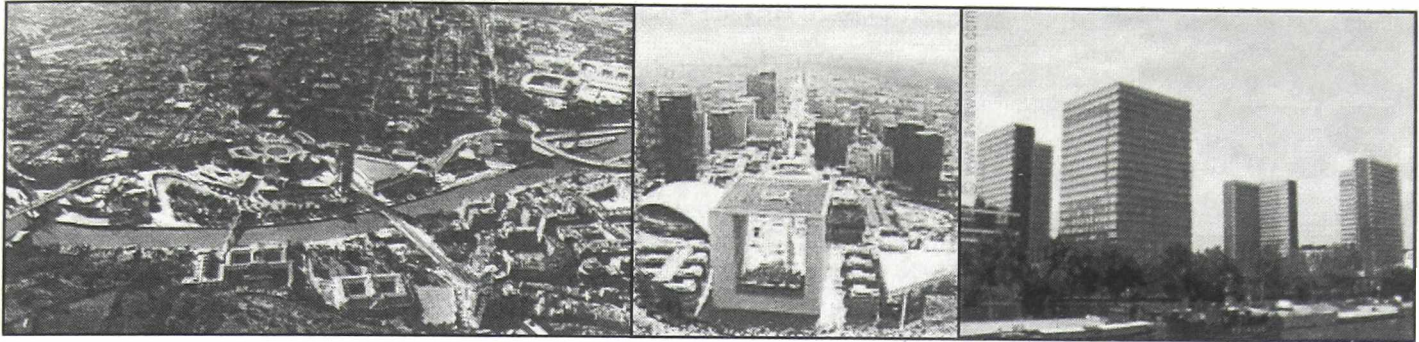


Fig. N° 5. Refuncionalización de sectores interiores. 1.-Abandoibarra, Bilbao, España (refuncionalización de un sector desafectado de empresas navieras); 2.-La Defense, París, Francia (recuperación de terrenos ferroviarios y reconversión); París 3.-Rive Gauche, París, Francia (recuperación y reconversión del sistema ferroviario). Fuente: Internet.

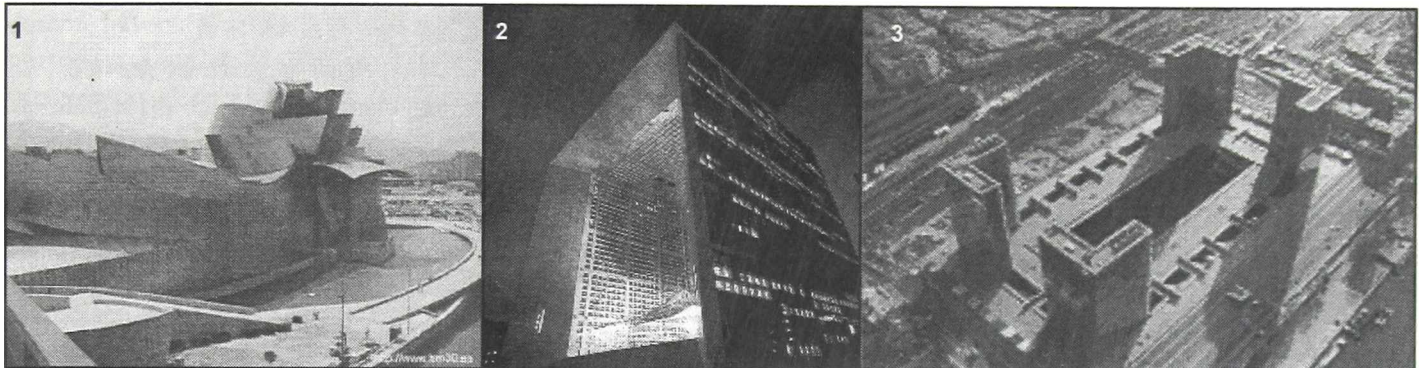


Fig. N° 6. Edificios emblemáticos en intervenciones en vacíos urbanos. 1.-Museo Guggenheim en Abandoibarra, Bilbao, España; 2.-Arco del Triunfo en La Defense, París, Francia 3.-Biblioteca Nacional de Francia en París Rive Gauche, París, Francia. Fuente: Internet.

determinado que en numerosas ciudades surjan propuestas de reconversión de los espacios ferroviarios. El primero de ellos, tiene que ver con el avance tecnológico que ha permitido reducir significativamente las superficies de maniobra necesarias, así como la red ferroviaria y sus estaciones se reestructuran introduciendo los sistemas de alta velocidad para grandes distancias y mejorando su inserción en las redes de transporte urbano y regional.

El otro proceso está relacionado al crecimiento urbano, que ha englobado y centralizado los trazados ferroviarios. De este modo, el tendido de redes ferroviarias que a lo largo del siglo XIX promovió un fuerte proceso de transformación respecto al crecimiento urbano de la ciudad, en innumerables casos se ha convertido en una fuerte barrera urbana determinando un crecimiento fragmentado y desarticulado.

En este contexto, han surgido gran cantidad de proyectos en diversas ciudades con el doble objetivo de modernizar, mejorar y ampliar el servicio ferroviario y por otra parte, recomponer el tejido urbano eliminando las barreras urbanas y proponiendo la creación de parques urbanos en las áreas centrales. Se produce pues una reestructuración funcional y las estaciones devienen en nuevos espacios urbanos, con la puesta en valor de las nuevas centralidades.

Algunas características comunes a estos tipos de proyectos pasan por las condiciones específicas de cada estación, de los niveles topográficos que ocupan tanto las estaciones como las vías y de la implantación urbana del ferrocarril en cada ciudad. En general, se destacan

entre los varios modelos aquellos que utilizan las viejas estaciones como elemento de identidad y reconducen la funcionalidad del intercambio hacia otros niveles, muchas veces subterráneo, donde se producen los flujos masivos con gran eficiencia pero con escasa percepción del medio urbano en el que el pasajero se encuentra.

De esta manera, se observa una tendencia hacia los proyectos “losa” como forma de minimizar la incidencia entre el espacio edificable “encima” y el espacio del transporte “abajo”. La edificación de una gran losa de hormigón, facilita un suelo artificial sobre el que operar con independencia para el desarrollo de edificios de servicios, oficinas, vivienda y equipamiento como en la intervención París Rive Gauche en Francia o la generación de parques urbanos lineales con equipamientos, como en las intervenciones del Corredor Urbanístico Pasillo Verde Ferroviario (CUPVF), en Madrid-España y el Corredor del Oeste, en Buenos Aires-Argentina. (Figura N° 7) En todas estas intervenciones revisadas sobre los vacíos urbanos de ciudades centrales, subyace claramente la voluntad de incidir estratégicamente sobre la conformación de la ciudad a través de una actuación puntual, ya sea proponiendo la creación de sectores de nueva centralidad como procurando recuperar áreas deprimidas dentro de ella. Otro aspecto en común, ha sido la necesidad de recomponer las condiciones urbanísticas previas basadas en la autosuficiencia, para abrirlas hacia una estrategia de trama abierta a nuevos usos urbanos.

Sin embargo, a estos atributos generales se contraponen algunos interrogantes que abren una

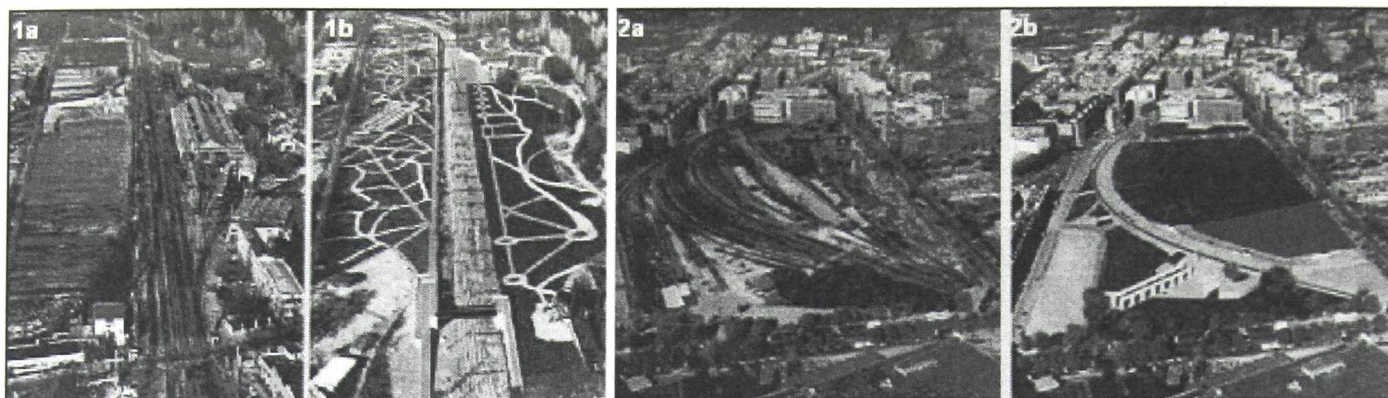


Fig. N° 7. Liberación de superficies y creación de grandes espacios públicos - CUPVFM. Pasillo Verde Ferroviario de Madrid:

1.-Sectores Príncipe Pío (antes y después de la intervención); 2.-Sector El Imperial (antes y después de la intervención). Fuente:

CUPVFM.

hipótesis relacionada con la posible aplicación superficial de estos procesos de transformación y contribuir al mejoramiento del crecimiento de fragmentos urbanos antes que a la reducción de las desigualdades sociales y espaciales. Como expresa Joan Busquets (1996:286) “nos estamos acostumbrando a que el marketing se convierta en propaganda' y que proyectos irrelevantes o parciales se venden como ideas urbanísticas generales. Es evidente el peso de los media en el urbanismo, como también lo es la competencia entre ciudades por disputarse el espacio de la innovación y del reclamo de obtener el 'premio' del reconocimiento y la ejemplaridad.”

3.2. INSTRUMENTOS UTILIZADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS INTERVENCIONES

Una primera consideración de orden general vinculada con los procedimientos utilizados para llevar a cabo este tipo de intervenciones, es que se han identificado en los casos analizados tres grandes etapas: una primera de elaboración y concepción de normas y proyectos, una segunda, de aprobación y sanción; y la tercera netamente operacional o de implementación.

En este marco se han identificado una diversidad de instrumentos utilizados a los fines de llevar a cabo las etapas mencionadas, algunos de los cuales existían en el saber urbanístico acumulado y otros constituyen verdaderos aportes. No obstante, su utilización en conjunto y de manera generalizada a escala mundial representa una verdadera innovación en el campo del urbanismo.

Estos instrumentos han sido clasificados entre aquellos que tienden a la *gestión* de la intervención y los que tienden a la *participación* de la sociedad durante el proceso de elaboración e implementación.

Entre los *instrumentos de gestión*, se han utilizado los siguientes:

Institucionales, en este grupo se incorporan los organismos tendientes a la independencia funcional o prácticas descentralizadas de la gestión, diferenciándose entre los centros gestores técnicos y los entes

instrumentadores. Los *centros gestores técnicos*, son organismos con financiamiento público principalmente relacionados con actividades o servicios que puedan materializarse separadamente, como es el caso de las intervenciones en vacíos urbanos. En la práctica han adoptado diversas formas, principalmente relacionadas con la instancia de elaboración y concepción de normas y proyectos, que posteriormente se asocian a organismos de ejecución para llevar a cabo la instancia operacional. Los *entes instrumentadores*, constituyen entidades conformadas por distintos niveles de la administración pública o entre el sector público y privado que actúan interrelacionadamente y/o independientemente pero complementándose entre sí, trabajan en forma paralela en lugar de dividir las funciones jerárquicamente. Esta práctica, ha sido formalizada conformando empresas conjuntas o mixtas, que son utilizadas como operadores de obra del urbanismo operacional y se han convertido en un instrumento de gestión necesario en las ciudades centrales contemporáneas, que deseen llevar a buen fin algún proyecto urbano. Fueron concebidas desde el Estado y por sus gobiernos con distintas orientaciones y funciones (elaboración-implementación / implementación), así como elementos de enlace potencialmente innovadores entre la administración nacional-municipal, la comunidad y el sector privado según los casos, para llevar a cabo las estrategias de intervención urbana. Adquieren distintas denominaciones según los países: Corporaciones (Argentina, EEUU, Inglaterra), Establecimientos Públicos (Francia), Sociedades de Economía Mixta (Francia), Consorcios (España), entre otros.

Legales o Normativos, estos instrumentos determinan o recortan las diferentes escalas de planificación urbana según los objetivos concretos en cada caso y ajustan las consideraciones generales del plan a un territorio más reducido, con problemáticas y oportunidades precisas donde se practicará el urbanismo operacional. Adquieren distintas denominaciones y tienen distintos alcances, según el tipo de intervención y país que lo implementa: Zona de Acción Concertada (Francia), Planes Particulares (España), Plan Especial de Reforma Interior (España), Plan Quartier (Suiza), Proyecto

de Zona (Italia), Zona de Acción Prioritaria (Uruguay), Planes Complementarios o Parciales (Colombia), Planes de Detalle y Sector (Argentina), entre otros.

De Gerenciamiento, este conjunto de instrumentos procuran optimizar y agilizar los procedimientos para la concertación entre las distintas administraciones públicas involucradas y de ellas con las restantes organizaciones sociales (privadas, cooperativas, ONGs). Adquieren distintas modalidades y denominaciones según los países: Acuerdo de Programas (España), Conferencia de Servicios (Italia), Convenios Urbanísticos (Argentina), Contrato-Programa (Francia), entre otros.

De Comercialización, son instrumentos utilizados durante la venta al sector privado de parcelas o manzanas pertenecientes al master plan o proyecto urbano, procurando el control de la calidad de los proyectos (Licitación o Concurso Público a Doble Vuelta), del tamaño de los promotores (Límite a la Capacidad Privada de Compra) y la especulación inmobiliaria (Venta con Compromiso de Inversión).

Económicos, estos instrumentos procuran el financiamiento de la intervención y la recuperación del capital invertido, posibilitando la articulación entre el sector público y privado. Se distinguen entre aquellos que procuran la captación por parte del sector público del plusvalor o ganancia generada por la intervención, con el fin de redistribuirla en sectores menos rentables de la ciudad y con carencias sociales y ambientales, como por ejemplo la creación de una cuenta especial tendiente a conformar un Fondo de Consolidación Urbana (Argentina) y aquellos instrumentos que promueven el financiamiento de la intervención, propiciando diferentes modos de articulación entre el sector público y el sector privado. Entre estos últimos se encuentran las *concesiones* clásicas, el *fideicomiso financiero y de bienes* (España, México, Colombia y Argentina), y los *subsidios públicos* como Zonas Empresariales liberadas para el desarrollo inmobiliario (Inglaterra).

De Promoción, estos instrumentos están destinados a promocionar la intervención en la comunidad e instalar el sector o área de intervención como lugar atractivo para la inversión privada, mediante la Organización de Eventos y Actividades.

Dentro del segundo grupo de instrumentos destinados a la *participación* de la sociedad, se han utilizado los siguientes:

De Concientización e Información, estos instrumentos intentan describir las bondades de la intervención mediante su presentación pública a la comunidad, a través de distintos medios como: Centros de Información, Páginas Web, Revistas y Publicaciones de la Intervención, Documentos Anuales que presentan el balance de lo actuado y Carta de Información a los Habitantes del Barrio, entre otros.

De Evaluación, mediante este tipo de instrumentos se expone la intervención a evaluación de la comunidad y de especialistas, en distintos momentos

o instancias del proceso de gestión incorporando distintas propuestas que ajustan y precisan el proyecto urbano. Entre los instrumentos más usados se encuentran: las Audiencias Públicas, las Encuestas Públicas, los Talleres o Grupos de Trabajo, el Comité Permanente de Concertación y los Clubes de Iniciativa Locales, entre otros.

4. CONCLUSIONES

Una primera conclusión extraída durante la construcción del marco referencia! relacionada con la gestión mixta de este tipo de intervenciones, es el constatar que de acuerdo con el nivel de desarrollo de los países se recurre de manera diferente al fomento e implementación de la articulación con el sector privado y civil, y por lo tanto, los aportes se están manifestando de forma desigual. Así *en países con predominio de economía de mercado más desarrollados* (Estados Unidos e Inglaterra), han surgido mecanismos e instrumentos para incorporar al sector privado en la gestión, que luego son adoptados y adecuados por otros *países en donde la presencia del Estado es aún mayor y que tienen experiencias en actuaciones planificadas como en Europa Occidental (Francia, España y los Países Bajos)* donde se registran las principales aportaciones, ya que procuran articular sentido social con participación privada y civil, mientras que en *los países menos desarrollados como en Latinoamérica*, con escasa tradición en planificación urbana y con un Estado proclive a facilitar el accionar del sector privado antes que incorporarlo positivamente en una estrategia de gestión o proyecto de ciudad, se han efectuado por lo general implementaciones parciales y descontextualizadas.

En este marco una diferencia sustancial en cuanto a la implementación de estas intervenciones en países desarrollados o no desarrollados, es que en el contexto latinoamericano las experiencias analizadas son representativas o se inscriben en lo caracterizado por Adrián Gorelik (2004:230 a 232) como el principio de ‘modernización de superficie’ frente a las implementadas en “las ciudades europeas, que en cambio, se han ido modernizando en profundidad (subsuelo e infraestructura: transporte, provisión de servicios y nuevas tecnologías). (...) Una renovación superficial, que agrega capas y capas de lo último apresuradamente (ya que lo último tarda muy poco en dejar de serlo), sin tiempo (sin dinero, sin energías sociales o políticas) para reparar lo que no se ve, para fundar bases más sólidas, para prepararse para el paso del tiempo. (...) En la modernización en profundidad, es donde las ciudades se juegan su inserción en los mercados globalizados (...). Por supuesto, modernizando en la superficie se invierte poco y se gana mucho dinero: por ello es un tipo de modernización ideal para el modo en que operan los intereses privados de la ciudad (aunque también el poder público encuentra rédito en las imágenes de superficie).

Modernizar, en cambio, en profundidad, supone una alta inversión de muy lenta recuperación: por ello es una tarea emprendida en general por el Estado”.

Otra conclusión que surge de la caracterización y análisis realizado de este tipo de intervenciones, es que ha variado la consideración que las mismas han tenido en las últimas décadas en tanto estrategia de posicionamiento, producción y recualificación de la ciudad. El análisis efectuado, permite expresar que mientras en los ‘70 y ‘80 se consideraba a los proyectos urbanos como la única forma posible de intervención en la ciudad con el fin de promover su desarrollo y revitalizar los sectores en que se localizaban; los ‘90 trajeron el desencanto de una forma de intervención que se comenzó a considerar principalmente en los países no desarrollados como una réplica de la fragmentación social en curso y de la hegemonía del neoliberalismo. Actualmente en el siglo XXI, se ha asumido la naturaleza política de intervención en la ciudad (al menos en los países centrales), a través de discusiones técnicas, institucionales y mediáticas.

Finalmente en cuanto a los mecanismos e instrumentos identificados se considera que la definición de una estrategia urbanística puede sustentarse en un nuevo instrumental, el cual no implica la utilización de tal o cual mecanismo o instrumento sino de encontrar la combinación adecuada en función del contexto y tipo de intervención que se desee implementar. Sin embargo esta fertilidad o potencialidad de la cultura urbanística acumulada, muchas veces no es correspondida con la voluntad política, el desarrollo técnico y socio-cultural adecuado para su implementación, los recursos financieros, la capacidad de gestión pública y/o privada, en definitiva el cuerpo social propicio para que se realice una utilización adecuada y eficaz de los mecanismos e instrumentos revisados. Por último, se considera que la cuestión hoy no es tanto debatir la idoneidad de los instrumentos revisados, sino el uso que se hace de ellos. Es decir, qué valores orientan la acción pública.

NOTAS

1. El artículo forma parte del Capítulo N° I: Experiencias Singulares de Gestión Mixta en Vacíos Urbanos, perteneciente a la Sección III, de la Tesis de Doctorado "La Gestión Urbanística Mixta en Ciudades Centrales. Un estudio sobre la intervención en vacíos urbanos", FADU-UBA (depositada en el 2005, a la fecha en evaluación). Por otra parte, es una versión revisada y desarrollada de la ponencia "La Gestión Urbanística Mixta. Caracterización, Análisis e Instrumentos para la Implementación de Intervenciones Urbanas", presentada en el Congreso Nacional de Arquitectura y Urbanismo efectuado en la FAU-UNLP (2005) y realizada en co-autoría con el Arq. Hernán Quiroga.

2. Se entiende a la gestión urbanística formando parte del proceso global de articulación (captar y canalizar) entre el Estado y la sociedad civil (gestión urbana), al constituir la articulación de recursos (instituciones, actores, métodos y técnicas) por

parte del Estado (en sus distintos niveles) para generar resultados, tendientes a dar respuesta dentro de la globalidad de los procesos, aquellos relacionados con la dinámica de transformación de la ciudad. Incorpora planificación, administración, ejecución y control, concebidos como momentos distintos dentro del proceso de gestión.

3. Constituyen una de las dos dinámicas de transformación de la ciudad, a través de los grandes emprendimientos que se operan sobre el tejido o en vacíos de la ciudad. La otra dinámica, son las múltiples modificaciones menores que se operan, por las cuales la ciudad va renovando su stock edilicio. Se presentan como operaciones con características propias, en general intermedias entre la intervención arquitectónica y la planificación urbana y tienen generalmente efectos urbanos significativos. Dada su complejidad requieren de un equipo interdisciplinario y su viabilidad depende de una buena articulación con los organismos comunitarios y políticos-institucionales que corresponda, según su índole y localización. (Kullock, 1995)

4. La noción de vacío urbano designa aquellas situaciones de la ciudad que han sido receptoras de las intervenciones urbanas a partir de los 70 y que adoptaron distintas denominaciones según el contexto: "terrain vague" en Francia, "Terreno baldío" en España, "vaste land" en Inglaterra, pero ninguna de ellas son expresiones que traducen en toda su riqueza la expresión francesa. Esta riqueza reconocida por Ignasi de Solá-Morales (1996:21-22) a la versión francesa, se centra en que contiene una ambigüedad y multiplicidad de significados que hace de esta expresión "un termino especialmente útil para designar la categoría urbana y arquitectónica con la que aproximamos a los lugares, territorios o edificios que participan de una doble condición. Por una parte vague' en el sentido de vacante, vacío, libre de actividad, improductivo, en muchos casos obsoleto. Por otra parte, vague' en el sentido de impreciso, indefinido, vago, sin límites determinados, sin un horizonte de futuro".

5. Concepto que designa aquellas ciudades que formando parte de una aglomeración urbana mayor (R.M.), indican el rol y grado de primacía económica, política, administrativa y/o institucional con relación al conjunto de un sistema urbano de índole nacional, regional o internacional.

6. Principalmente en Europa, Inglaterra, Francia, España y los Países Bajos; o gobiernos centrales asociados con locales y promotores privados como en el caso de Baltimore, en Estados Unidos.

7. Descentralización y reestructuración productiva, practicada en países centrales donde la planificación generalmente es implementada de forma integral, no siendo el caso de Latinoamérica donde solo se copio el modelo de gestión urbanística y no el modelo de desarrollo.

8. Pittsburgh, calificada en 1985 como la "ciudad más habitable de los EE. UU" por el Rand MacNally Places Rated Almanac, tuvo al mismo tiempo, el segundo lugar en el registro de niveles de desempleo de su población negra. En Cleveland, el 40% de su población vive bajo la línea de pobreza, a pesar del notable desarrollo del centro de la ciudad. En Baltimore, grandes secciones de la ciudad presentan una severa crisis económica, a pesar de la atracción de 9 millones de visitantes cada año al renovado Inner Harbor. En los muelles de Londres, los efectos multiplicadores y los beneficios de goteo del masivo desarrollo en la población local, son generalmente reconocidos como mínimos. (Arantxa Rodríguez, 1995:63).

9. Que convive con la presencia a pocas cuadras de la Villa 31 (13.290 Hab. al 10/2000) y con niveles altísimos de pobreza (49,7% al 5/2002), indigencia (27,7 al 5/2002) y desempleo en la Región Metropolitana (24,2 % al 5/2002), según estadísticas

suministradas por el INDEC.

10. El puerto también se reestructuro y es el más grande de Europa, siendo actualmente quienes manejan la técnica portuaria más avanzada. El proceso de reestructuración incluyó al gobierno regional asociado con el municipal.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

ASCHER, F: Los Nuevos Principios del Urbanismo. Primera Edición. Alianza Editorial, S.A.. Madrid, España. 2004

BUSQUETS, J: "Perspectivas desde las ciudades". Revista Ciudad y Territorio N° 95-96. Editada por el Colegio de Arquitectos de Madrid. Madrid, España. 1993

BUSQUETS, J: "Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico". En Presente y Futuros. Arquitectura en las ciudades. Editado por UIA Barcelona 96. XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos. Barcelona. España. 1996

Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo (CPAU); "El Urbanismo Operacional. Brazo Ejecutor de los Planes". En Proyecto Base II. Elementos de la Gestión Territorial y Ambiental. Primera Edición. Editado por CPAU. Buenos Aires, Argentina. 1996

EZQUIAGA, J. M: "LOS Planes. El Espacio del Proyecto Urbano". En Madrid. Proyecto Madrid. 1983-1987. Edición única. Editado por el Ayuntamiento de Madrid. Madrid, España. 1987

Ferreira J. S. W., Maricato E: "Operação Urbana Consorciada; diversificado urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?". En Osório Leticia Marques (org.), Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as Cidades Brasileiras. Sergio Antonio Fabris Editor. San Pablo, Brasil. 2002

GORELIK, A: Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana. Editorial Siglo XXI. Buenos Aires, Argentina. 2004

HARVEY, D: «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism». Geografiska Annaler. Traducido al español por Arantxa Rodríguez (1995); Revista Sociedad Interamericana de Planificación (SIAP), Volumen XXVIII, N° 110. Cuenca., Ecuador. 1989

KULLOCK, DAVID - CATENAZZI, ANDREA - PIERRO, NILDA: Nuevas Corrientes de Pensamiento en Planificación Urbana. 1 ra. Edición. Editorial FADU-UBA. Buenos Aires, Argentina. 2001

LADRIER, JEAN: "Capítulo I. La Ciencia". En El Reto de la Racionalidad. Editorial Sígueme UNESCO. Salamanca, España. 1978

MASBOUNGI, ARIELA: "Qu'est-ce done que 'a qualite' dans les operations d'urbanismeT En Public-Prive. Quel Amenagement pour demain?. Direction de L'Architecture et de L'Urbanisme. Ministère de L'Amenagement du Territoire, de L'Equipement et des Transports. París, Francia. 1996

MONTAUFFIER, HERVE: «La Dirección de Obra Urbana». Revista Ciudad y Territorio N° 72-73. Editada por el Colegio de Arquitectos de Madrid. Madrid. España. 1987

POLLET ANDRE, BAIN ANNE: "Reglas del Urbanismo Operacional". Revistas Ciudad y Territorio N° 72-73. Editada por el Colegio de Arquitectos de Madrid. Madrid. España. 1987

RODRÍGUEZ, ARANTXA: "La revitalización de una vieja ciudad industrial: innovaciones de política urbana en la Bilbao metropolitana". Revista Interamericana de Planificación (SIAP), Volumen XXVIII, N° 110. Cuenca, Ecuador. 1995

Rolnik, Raquel: «La Misión del Urbanismo es redistribuir riqueza y enfrentar la exclusión». Revista digital Café de las Ciudades, Año 1, N° 1, <http://www.cafedelasciudades.com.ar>. 2002

Sautu, Ruth: Todo es Teoría. Objetivos y métodos de investigación. Editorial Lumiere s. A.. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Argentina. 2003

de Sola-Morales, IGNASI: "Presente y Futuros. La arquitectura en las ciudades". En Presente y Futuros. Arquitectura en las ciudades. Editado por UIA Barcelona 96. XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos. Barcelona. España. 1996

de Sola Morales, Manuel: "La segunda historia del proyecto urbano". Revista UR N° 5. Editada por el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona. Barcelona, España. 1987

TALESNIK, DANIEL; GUTIÉRREZ, ALEJANDRO: "Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar". En Portal Scielo: <http://www.scielo.cl/scielo.php>. 2002

VEYRENCHÉ MICHEL, PANERAI PHILIPPE, DEPAULE JEAN-CHARLES, DEMORGON MARCELLE: «La Arquitectura Urbana: Una utopía realista». En Elementos de Análisis Urbanos. Serie Nuevo Urbanismo N° 42. Editado por el Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. España. 1983