

Eje temático III: “El Ambiente y las Sociedades.”

- *Los Espacios Públicos y verdes: concepto, clasificación, características y localización.*
- *Los problemas de las ciudades: los problemas de la circulación, los problemas ambientales: la contaminación del aire, de las aguas, la eliminación de los desechos sólidos.*
- *La Planificación Urbana: importancia. Invasión y colmatación de los humedales.*
- *Urbanismo Ecológico: Ambiente saludable, cuidado de la diversidad biológica, espacios inteligentes.*

Los espacios públicos: son aquellas áreas, espacios abiertos y predios destinados al uso, disfrute y aprovechamiento colectivo (manifestación libre y democrática de ideas donde se construye la democracia, el debate y la ciudadanía) de acceso generalizado (no discriminatorio) y de libre tránsito (libertad de movimiento). Sin embargo, estas características no se ven afectadas por decisiones de la autoridad administrativa para que establezca horarios, accesos restringidos, medidas de mantenimiento, protección de la seguridad nacional, orden, salud, moral pública, derechos y libertades de los demás o prevenir infracciones penales.

La Norma clasifica el espacio público en base a tres criterios: función, administración y escala de servicio. En primer lugar considera tres funciones: a) equipamiento, como aquellos componentes de centros y poblaciones, complementarios a usos y actividades de habitación y trabajo como son las áreas verdes urbanas: parques, jardines y huertos; las plazas y explanadas; los espacios deportivos; los miradores y espacios abiertos en el equipamiento público; b) infraestructura, que por su diseño y construcción conectan y trasladan, tal es el caso de las vías urbanas peatonales, terciarias, secundarias y primarias según su sección, continuidad, flujo y velocidad y, vías marítimas como muelles y malecones colindantes con lagos, ríos o mares y; c) áreas naturales, como los fragmentos o secciones al interior o en la periferia de áreas naturales de mayor dimensión con poca o nula intervención humana y que contribuyen a la dotación de servicios

ambientales, tanto en su beneficio, como para la población cercana, estos pueden ser bordes de frentes de agua y/o los designados por leyes nacionales y autoridades estatales en la materia.

En segundo lugar en lo que se refiere a la administración clasifica los espacios en tres tipos de bienes de uso común de acuerdo con el orden de gobierno que ejerce su dominio y refiere a la naturaleza del organismo que lo administra y mantiene en concordancia con la Ley General de Bienes Nacionales: a) federal, en los terrenos o inmuebles donde ejerce posesión, control o administración, título de dueño a través del Ejecutivo, Legislativo y Judicial; b) estatal y; c) municipal, donde este ejerce posesión, control o administración, título de dueño o mediante dos figuras: la administración metropolitana -cuando los espacios son propiedad de varios órdenes de gobierno mediante un acuerdo de administración conjunta de atribuciones y responsabilidades- y; la Administración público-privada, como un tipo de administración que además establece una relación contractual de largo plazo entre sector público y privado, para la prestación de servicios que aumenten el bienestar social y garanticen la calidad del espacio. En este punto y derivado de experiencias inequitativas -que bajo estos esquemas de administración de espacios-, se aplicaron en algunas ciudades durante los años recientes, es de observar, ¿cuáles serán los criterios de bienestar y calidad de los espacios producto de este tipo de acuerdos?, y ¿cuáles los parámetros contractuales temporales y de costo beneficio a las partes involucradas?, donde se privilegie el bien común, el cuidado y ahorro de los recursos públicos y a las poblaciones y sectores objeto social de los acuerdos, ¿cómo se establecerá el seguimiento a los procesos participativos?.

Espacios verdes urbanos: *ante la ambigüedad que puede suponer el concepto de espacio o zona verde urbana es conveniente hacer una serie de aclaraciones sobre qué se considera una zona verde dentro de la ciudad. Según la RAE, una zona verde es: Terreno que, en el casco de una ciudad o en sus inmediaciones, se destina total o parcialmente al arbolado o parques. Esta definición parece ser demasiado simple y general de lo que puede ser un espacio verde urbano. No existe una definición clara de lo que es un espacio verde urbano, por ello, una revisión de lo que varios autores consideran espacio verde urbano o cómo lugares a incluir dentro de zonas o espacios verdes urbanos nos dará una idea más aproximada: Un tipo de definición se centra más en dar un listado de espacios verdes que aclara el*

concepto: - Las zonas verdes encontradas en zonas urbanas y periurbanas incluyen los parques, los cementerios, jardines y patios, huertos familiares, bosques urbanos, arboles, tejados y paredes verdes (Gómez-Baggethun, 2013). - Las zonas verdes incluirían parques, zonas deportivas, matorrales, zonas de ribera, plazas, jardines comunitarios, carril-bici y senderos verdes, así como los patios comunes alrededor de los edificios de apartamento, cementerios, arcenes y rotondas, jardines escolares, azoteas ajardinadas, y otros espacios abiertos ajardinados (Roy & Byrne, 2009). A esta definición, otros autores incluyen los 5 árboles de las calles, los campos de Golf y los jardines botánicos (Vesely, 2007). Otros no incluyen los parques y jardines privados, puesto que estos no están abiertos para el público en general (Tratalos et al., 2007) Otro tipo de definiciones se centran más en precisar el término: - Los espacios verdes urbanos, independientemente de si son privados o públicos, que tienen suelos sin asfaltar, pastos, arbustos, árboles y agua (James et al., 2009). - Los espacios verdes urbanos son espacios abiertos en áreas urbanas, tanto públicos como privados, cubiertos de vegetación que están disponibles para los usuarios (S. Haq, 2011). Con todo, parece que los espacios verdes urbanos representan un concepto amplio y no están estrictamente definidos. En este trabajo, los espacios verdes urbanos son todas aquellas superficies sin asfaltar presentes en la ciudad cuyos suelos mantienen una vegetación autóctona o exótica con la finalidad, en el diseño urbano, de potenciar un flujo de servicios que contribuya al bienestar de los ciudadanos. Así, una plaza con maceteros o un lote urbano abandonado con vegetación ruderal no serían, desde nuestra concepción, espacios verdes urbanos.

Siete problemas que pueden colapsar la Ciudad

¿Tiene remedio la Ciudad? En este informe de Infobae, las cuestiones que hacen cada vez más difícil la vida urbana y que pueden tener efectos catastróficos en el largo plazo.

1. Población en aumento y mal distribuida: El mayor problema de la ciudad es la **monocentralidad**, que es la alta **concentración de personas** en el área central de Buenos Aires, que es también el centro del **AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires)**. Se siguen promoviendo inversiones en esa

área, lo que impide resolver cuestiones básicas, como el tráfico. La contracara es una periferia débil", explica el arquitecto **Manuel Ludueña, planificador urbano de la UBA**, en diálogo con **Infobae**.

"La población del área metropolitana aumenta un millón de personas cada diez años, pero la ciudad se mantiene estable en tres millones. Entonces, se extiende como una mancha de aceite, lo que es disparatado porque se derrocha energía alargando los caños, los tendidos eléctricos y las cloacas. Las normativas favorecen que algunos barrios crezcan mucho más que otros", cuenta a Infobae Eduardo Cajide, decano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA.

2. Caos de tránsito y crisis del transporte público: "No puede ser que un trabajador pase un cuarto de su vida viajando –dice Cajide–. Viajar mal todos los días genera violencia". "Lo insatisfactorio del transporte público masivo conlleva un uso excesivo del vehículo particular. Hablamos y hablamos, pero terminamos invirtiendo en obras viales, construyendo estacionamientos dentro de la ciudad y haciendo más autopistas o agregándoles carriles. Así no solucionamos los problemas, porque por cada carril que se agrega, ingresa el doble de autos de lo esperado", dice a Infobae el arquitecto **Juan Manuel Borthagaray**, director del **Instituto Superior de Urbanismo de la UBA**. "El Estado tiene que tratar de que haya un uso racional del automóvil. No puede ser que se lo use por trayectos menores de un kilómetro. Hay que recuperar el ferrocarril urbano y suburbano, y para eso va a tener que ser un poco más caro", explica **Fabio Quetglas, experto en desarrollo territorial y gestión de ciudades** de la Universidad de Barcelona, en diálogo con **Infobae**.

3. Inundaciones sin solución: "Cuando alguien promete acabar con las inundaciones, se sabe que miente –dice Borthagaray–. Buenos Aires está surcada por distintos arroyos. El Maldonado es el principal, pero también están el Vega y el Medrano, que son muy amenazadores. Pueden haber sido entubados, pero como están en pendiente, el agua fluye hacia los cauces cuando llueve más de 50 milímetros, y no hay sistema de desagüe en el mundo que pueda evacuar eso. Mucho menos, con la basura tapando las alcantarillas. Los canales aliviadores pueden mitigar el problema, pero no solucionarlo".

4. La basura y el riesgo ambiental: "Buenos Aires tiene un sistema inventado en la época de **Oswaldo Cacciatore** (intendente de la ciudad nombrado por la última dictadura militar), por el que **la basura** que se produce en las **zonas ricas** se traslada y **se entierra en las pobres**. Durante todo este tiempo no se pensó una alternativa. La ciudad genera cada vez más residuos y los lugares de depósito están llenos", cuenta Cajide.

"Producimos **de 10 a 11 millones de kilos de basura por día**. Es una bomba de tiempo en términos ambientales. Parte de la responsabilidad es ciudadana, porque es necesario que la gente separe los residuos en origen", explica **Quetglas**.

"Hay una deuda creciente en el aire, en el suelo y en el agua –dice Ludueña– que genera efectos muy negativos y que se transfiere a las próximas generaciones. La **contaminación del Riachuelo**, los **rellenos sanitarios** –que no son sanitarios–, la polución del suelo por las industrias, las aguas que vienen del Río Paraná infectadas con **pesticidas**, y otras cosas. Así, va a ser cada vez más **costoso tener agua potable**".

5. Desigualdad en el acceso a los servicios: "Hay zonas donde **el derecho a la ciudad no ha llegado**. Hay una ley que ordena **urbanizar las villas**, que supone introducir derechos de ciudadanía, como que puedan pasar transportes públicos por dentro. **Hace falta mixtura social**, que no haya lugares de pobres y lugares de ricos. Así se vuelve una ciudad difícil de gobernar", afirma Cajide.

"La concentración de la renta urbana favorece el **crecimiento casi monopólico** del mercado inmobiliario y de la monocentralidad. Como hay pocos desarrolladores, **no hay competencia**, aumentan los precios de la tierra y se privilegian las construcciones lujosas por sobre otras destinadas a sectores de bajos recursos. **En 1991 las viviendas suntuosas** en Buenos Aires representaban el **6 por ciento**. Hoy subieron al **34 por ciento**", precisa Ludueña.

6. Falta de inversión y exceso de subsidios: "La ciudad está claramente desinvertida. En materia de transporte y servicios sociales, Buenos Aires tenía una ventaja muy destacada sobre otras ciudades latinas, pero ahora quedó rezagada.

Necesita **más de una década de una alta inversión sostenida**, que no puede ser toda pública porque no sería suficiente, así que el Estado debería también inducir la privada", dice **Quetglas**.

"Cuando los servicios no andan, el nivel de penalización para los ciudadanos es altísimo. Se segmenta la población y los **servicios públicos pasan a ser pobres y para pobres**, porque las personas de alto nivel adquisitivo siempre pueden pagar un taxi y acudir al sector privado. Por eso hay que trabajar desde la sostenibilidad. Si se subsidia, ese **subsidio debe ser sostenible en el tiempo**. En España también está subsidiado el transporte, pero esos aportes están en torno al 20 o al 30 por ciento de los recursos con los que se financia el sistema, mientras que en Argentina la relación se invierte", agrega.

7. Una sola megaciudad, distintos gobiernos: "Buenos Aires es una ciudad región –dice Cajide–, **una suma de ciudades** que conforman una enorme metrópolis".

"Ya no se puede planificar la ciudad sin tener en cuenta lo que pasa en el Conurbano. **Los problemas que tenemos son los mismos**, por eso el abordaje tiene que ser metropolitano", asegura Rodrigo Herrera Bravo, **subsecretario coordinador de Planes Estratégicos del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (ver recuadro)**. "Hoy no hay ninguna autoridad metropolitana que rija nada", agrega.

Soluciones posibles y respuestas halladas en otras ciudades

1. "Hay que desarrollar el **policentrismo**, incentivar que muchas de las actividades que se realizan en zonas centrales empiecen a desarrollarse también en **la periferia**", afirma Ludueña.

2. "**Los estacionamientos** deberían hacerse **afuera de la ciudad**, a la entrada de medios fijos de transporte como trenes o subtes. En Londres se recurrió a **cobrar el ingreso a distintas áreas de la ciudad** y en los horarios de mayor congestión. En **Singapur**, para tener auto hay que pagar un extra al Estado, que luego lo invierte en

los medios públicos. **En París la gente renunció voluntariamente a tener auto.** Tienen vehículos chicos, como el Smart, o alquilan bicicletas", explica **Borthagaray**.

3. **"Existe un plan hídrico**, hecho con un crédito de un organismo internacional, que muestra las áreas susceptibles de inundarse. A partir de esa información habría que advertir a la población sobre la **vulnerabilidad de los subsuelos** de esos lugares, que no deberían estar habilitados, porque los comerciantes **pierden la mercadería** que tienen depositada", cuenta Borthagaray.

4. **"Hay ciudades que lograron atenuar el problema –dice Cajide–, pero no hay soluciones mágicas.** El tema de los residuos **empieza en la casa.** La comunidad europea estableció normas muy estrictas y hay lugares donde se saca la basura una **sola vez por semana**, y se la deposita en **distintos tachos según los materiales.** Al reciclar se crean muchas industrias en torno a la basura; algunas se ocupan del papel y del cartón, otras del plástico y del vidrio".

"Hay que evitar el entierro de residuos en rellenos. En Europa el **55 por ciento de la basura es reciclable.** Una ciudad sostenible necesita que se produzca menos basura y que haya menos dispendio. Son conductas a promover a través de campañas", agrega Ludueña.

5. **"Parte de la renta urbana que se llevan los desarrolladores inmobiliarios tiene que volver a la ciudad.** En Bogotá, **el 30 por ciento de la ganancia** que obtienen los propietarios de terrenos **beneficiados por el Estado** vuelve al erario público para hacer viviendas sociales", explica Ludueña.

6 y 7. **"El déficit de inversión sólo se puede resolver con un pacto a cuatro bandas entre el gobierno nacional, la Capital, la Provincia y los municipios,** y la creación de un **fondo común de infraestructura**, donde cada uno aporte en relación a los recursos que posee –dice **Quetglas**–. Así se podría acceder más fácilmente al financiamiento y no se verían **perjudicados los que paguen más** porque mejoraría la calidad de vida de todos".