

# **TRANSFORMACIONES, PERSISTENCIAS Y RESISTENCIAS DEL TERRITORIO**

## **La ribera del Municipio de Vicente López**

**Viviana Colella**

Área de Urbanismo. Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Director de la tesis: Dra. Alicia Novick

Mail: vcolella@ungs.edu.ar

### **RESUMEN**

Los estudios sobre transformaciones metropolitanas recientes focalizan en las intervenciones en centros metropolitanos, periurbano y los ejes que los articulan. Las áreas centrales fueron escenario de operaciones públicas y desarrollos inmobiliarios en sus zonas históricas, portuarias y costeras. En el periurbano se localizaron enclaves cerrados destinados a sectores de alto poder adquisitivo. Estas áreas centrales y periféricas se articulan por redes de autopistas concesionadas y por corredores consolidados tradicionalmente, que cobran gran dinamismo con la localización de hipermercados, shoppings centers, complejos de cine, y edificios de oficinas. Sin embargo, estos estudios soslayan las amplias zonas intermedias, entre el centro y el periurbano, que cobran particular interés, tanto para la inversión pública como privada, a partir de la última década. En este trabajo se considera que los proyectos y las transformaciones de estas áreas, así como los conflictos que se dirimen en torno a ellos, pueden presentarse como un laboratorio para pensar las transformaciones recientes, y sus posibles lógicas de intervención.

**Palabras clave:** transformaciones metropolitanas, construcción de la ciudad, proyecto urbano

### **ABSTRACT**

The studies about the recent metropolitan transformations focus on interventions in metropolitan centers, suburban and the axles that articulate them. The central areas were the scene of public operations and real estate development in historic areas, ports and coastal. In the periphery were settled gated communities for affluent sectors. These central and peripheral areas are linked by networks of private highway and traditional corridors, who gained dynamism with the location of supermarkets, shopping malls, cinema complexes, and office buildings. This paper focus on the large areas between downtown and suburbs, which are of particular interest to both public and private investment, from the last decade. It considers the projects and transformations of these areas, and the conflicts that are settled around them, may be presented as a laboratory for thinking about the recent changes, and possible intervention logic.

**Keywords:** metropolitan transformations, building the city, urban project

## **1 INTRODUCCIÓN**

El estudio de los procesos de construcción de la ciudad desde una mirada integral que de cuenta de la especificidad del territorio (sus lógicas espaciales, culturales, socioeconómicas, políticas, ambientales), ilumina sobre una serie de cuestiones que se ponen en relevancia en las transformaciones territoriales de los últimos 20 años, y que podemos identificar en términos de pares enfrentados: territorio de flujos / territorio de lugares, espacio público / espacio privado y tensión entre centros consolidados y periferias precarias / convivencia en los mismos territorios de sectores económicos altos y bajos.

A lo largo de las últimas dos décadas algunas áreas de los territorios metropolitanos, especialmente en Latinoamérica, sufrieron grandes transformaciones espaciales a causa, por un lado, de una adecuación a los nuevos usos ligados a los cambios en los procesos de producción, distribución y consumo, y por otro, una creciente tendencia al individualismo que produce un desplazamiento de una vida social a otra más privada. En ese contexto, surgen nuevos temas / problemas urbanos acompañados de nuevos instrumentos para solucionarlos.

Por un lado, las áreas centrales metropolitanas argentinas fueron escenario de la incorporación de áreas residenciales y de servicios, a través de la rehabilitación de zonas portuarias y costeras degradadas, y de procesos de rehabilitación de diversos espacios públicos (calles, plazas). Estos procesos de renovación urbana tuvieron como objetivo la consolidación de identidades locales ligada a un proceso de competencia con otras ciudades en la búsqueda de inversiones y turismo. Por otro lado, una serie de asentamientos de clases medias altas y altas se localizaron en la periferia a través de enclaves cerrados. Estos extremos son cocidos por grandes infraestructuras donde se localizan diversos equipamientos comerciales, de servicios y ocio que conforman nuevas centralidades complejas. A partir de 2003, con la “salida de la convertibilidad”, mejoras en los índices macroeconómicos y un nuevo protagonismo de instrumentos de planificación, tanto a nivel nacional como local, las transformaciones que se visualizaban fundamentalmente en el centro metropolitano y en el periurbano continúan, pero cada vez con mayor dinamismo de las áreas intermedias, en particular el corredor norte y, posteriormente, el oeste. En este sentido, las áreas costeras y las centralidades tradicionales ligadas al ferrocarril resultan ser las elegidas tanto para las inversiones privadas como públicas.

Si las transformaciones características de la década de 1990 están ligadas a un estilo de vida suburbano, con unidades de intervención de grandes superficies, tipologías de uso residencial de viviendas individuales con jardín, en enclaves cerrados con servicios comunes, y de uso comercial y servicios relacionados con grandes autopistas y acceso de automóviles particulares, en la década siguiente, con intervenciones sobre la ciudad existente, en parcelas de menor superficie y en territorios con mayor densidad cultural, una parcial consolidación espacial y buen acceso a servicios urbanos, se observa una hibridación entre un estilo de vida urbano y suburbano, con localizaciones, lógicas y tipologías particulares.

En una primera mirada, se observan dos procesos paralelos y que podrían entenderse como contradictorios. Por un lado, un proceso de transformación de las formas dotándolas de un carácter más urbano, más densas, más consolidadas, cualificando el espacio público, y, por otro, una modificación de usos y flujos más asociados a áreas suburbanas. En el marco de la tesis “Transformaciones, persistencias y resistencias del territorio. La costa norte del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)”, se examina el territorio ribereño por entenderlo un borde de la ciudad que evidencia al mismo tiempo intervenciones propias de la ciudad construida como del periurbano. Un territorio caracterizado por la mixtura de usos, de tipologías y de parcelas ha sido escenario de un proceso de transformación que lo ha homogeneizado. En este trabajo se plantea una aproximación a uno de los casos de estudio, en la ciudad de Vicente Lopez, con el objetivo de hallar algunas primeras hipótesis de trabajo.

## **2 LA COSTA, LAS COSTAS**

En los últimos veinte años, los cuatro municipios con frente costero del AMBA (Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre) han realizado diversas propuestas públicas de mejora de la conexión y accesibilidad de la costa así como de reservas ecológicas y parques públicos, con algunas particularidades relacionadas con las lógicas de construcción de los distintos territorios así como de los modelos de gestión asociados a perfiles políticos y técnicos diversos.

El paseo y el parque ya habían sido formulados como la mejor solución para el diálogo entre la ciudad y su cuadrícula con la lógica de los elementos naturales del área ribereña en la propuesta de Benito Carrasco

desde la Oficina de Paseos de la Municipalidad de Buenos Aires, en la década de 1910. (Novick, Caride) El proyecto establecía una serie de parques públicos entre la ciudad de Buenos Aires y Tigre. Se proponía una avenida costanera que unía toda la costa entre el puerto de Tigre y la actual Avenida General Paz, en la Ciudad de Buenos Aires, de 17 km.<sup>1</sup> La propuesta estipulaba una Escuela Naval (a la altura de la estación Vicente Lopez), una explanada de 1140 m por 860 m (a la altura de la estación Olivos) en la cual se localizaban equipamientos (acuario, casino, museo, estadio, canchas de tenis y croquet, teatro, casas de té, puertos, ramblas, etc.).<sup>2</sup>



**Gráfico 1. Proyecto de embellecimiento de la costa desde el límite de la Ciudad de Buenos Aires hasta el Tigre. Benito Carrasco. 1912.**

Municipalidad de Vicente López

El área ribereña norte fundamentalmente se ha transformado con la rehabilitación, en 1995, del Tren de la Costa, de aproximadamente 15 km de longitud que recorre todo el área entre Olivos y Tigre, con una tarifa diferencial. El ferrocarril fue concesionado y se realizaron una serie de modificaciones técnicas (ancho de trocha, alimentación) que permitieron su conexión con el ferrocarril Mitre, en la estación Maipú, y la propuesta de un *shopping center*. La línea de ferrocarril fue pensada como una conexión de turismo regional con funciones recreativas, finalizando en el parque de diversiones Parque de la Costa, en Tigre.

Las áreas de mayor densidad tradicionalmente estuvieron asociadas a los corredores comerciales conformados por las principales avenidas (fundamentalmente Maipú y su continuación, y del Libertador, que recorren el área en forma paralela a la costa y la comunican con la Ciudad de Buenos Aires) y las proximidades de las estaciones del ferrocarril. Estas áreas, que habían perdido dinamismo en la década de 1990 con la aparición de grandes aparatos comerciales (*shopping centers*, supermercados), recobran protagonismo en la última década con las intervenciones municipales en Centros Comerciales a Cielo Abierto (San Fernando, Tigre). A estas zonas de alta densidad se suman algunas áreas cercanas a la ribera de Vicente López y Olivos que han sido asiento de edificios de tipología de torres. Algunos realizados por los mayores desarrolladores inmobiliarios de la región destinados a vivienda para niveles de clase alta y media alta. Otros, de autor, diseñados por los estudios de arquitectura más reconocidos del país, albergan sucursales de grandes multinacionales que hicieron del eje norte, vertebrado en la Avenida del Libertador, una clara competencia para el área de centralidad de la Ciudad de Buenos Aires (CABA), durante la década de 1990.

Las zonas intersticiales cercanas a los puertos y las actividades industriales, así como aquellos predios fiscales asentados en las zonas ribereñas, fueron asiento de tipologías residenciales precarias. La mayor concentración se encuentra en la zona cercana al puerto de San Fernando, tanto en el mismo municipio como en Tigre.

### **3 LECTURAS URBANAS. TRANSFORMACIONES, PERSISTENCIAS, RESISTENCIAS**

Entender las formas espaciales como resultado de las lógicas económicas y sociales soslaya la complejidad de sus interacciones, del mismo modo que la perspectiva “espacialista” de las décadas de 1950/60 (Feldman, 2002). Detrás de un territorio que se connota fragmentado a partir de la identificación de usos,

<sup>1</sup> Robutti, Marcelo; Corti, Marcelo; San Román, Laura, (2004), “4. Descripción del proyecto”, en *Informe Técnico Ambiental y Urbanístico – Recuperación costa de Vicente Lopez*, ZIRMA. Desarrollos urbanos y ambiente sostenible. Pag. 65.

<sup>2</sup> Idem. Pag. 66.

variables socioeconómicas y flujos, la lectura de la ciudad como fuente primaria (Salter, 1990) permite complejizar los procesos de producción urbana. En este sentido, interesa recuperar distintas visiones que hicieron dialogar las lógicas socioeconómicas, de usos y experiencias de la ciudad y su paisaje urbano.

Por un lado, resulta interesante recuperar la secuencia que inicia con la *tendenza* italiana y el aporte de la mirada proyectual sobre el territorio (Sainz Gutierrez, 2006). Mirada compartida por el Laboratorio de Urbanismo de la *Universitat Politècnica de Catalunya* (UPC) que entiende al proceso de interpretación y análisis de un territorio, desde una lectura intencionada, como parte del proceso proyectual de intervención urbanística. Esta lectura se ofrece como una herramienta que, a partir de capas (parcelario, trazado urbano, infraestructura), permite develar la lógica de construcción de ese territorio (Solà-Morales i Rubio, 1997; Font, Llop y Villanova, 1999). A partir de esta lectura del territorio, se recupera su proceso de construcción, su matriz cultural, su cultura territorial, su ADN, y se desarrolla un proyecto que al mismo tiempo “ate” a la población a ese territorio a la vez que promueva el desarrollo local (Sabaté, 2004). La tensión entre lógicas sociales y económicas y formas espaciales, entre desarrollo basado en políticas económicas que miran al exterior (turismo) y la relación entre la población local y sus lugares, se supera a través de una mirada del territorio como proyecto, producto y proceso a la vez (Corboz, 2004).

Por otro lado, la secuencia anglosajona que inicia con Gordon Cullen, llega a Estados Unidos con Kevin Lynch y es retomada por Scott Brown y Venturi, aporta la experiencia de quienes habitan la ciudad. A partir de la política editorial del *Townscape* de la *Architectural Review* en Inglaterra, y del libro homónimo después, Gordon Cullen (1974) abogará por una ciudad asociada a formas tradicionales y prácticas urbanas, distanciándose de las miradas que buscaban en el ámbito rural y las *new town* la solución a los problemas de la ciudad. De esta manera, se elaboraron registros de recorridos urbanos a través de distintas técnicas: de plantas que daban cuenta de las formas urbanas y de croquis que mostraban la atmósfera de esos lugares.

La fuerza visual de los croquis, la importancia en las técnicas que resaltaban la mirada desde el peatón y sus sensaciones, refuerza la afirmación de Erten (2009) acerca del *townscape* como un movimiento de resistencia cultural, que planteaba una mirada sobre la ciudad para aprender de ella en vistas a transformarla. En este contexto, surgiría un nuevo campo disciplinar, el *Urban Design* que en Estados Unidos (EEUU) recibiría el impacto de herramientas provenientes de las ciencias sociales que desde las figuras de Kevin Lynch y Denis Scott Brown intentarían por un lado, darle rigurosidad y por otro, reivindicar la cultura popular.

En 1954, en el *Massachusetts Institute of Technology* (MIT) comenzó una investigación que influenciaría el campo del *Urban Design* al punto de convertirse, aun en la actualidad, en referente en estas temáticas. Kevin Lynch, quien dirigió este equipo, si bien provenía del *planning*, tenía fuertes influencias del arte y de las ciencias sociales: sociología, psicología de la percepción, y antropología (Orillart, 2009; Golec, 2002). En este encuadre, utilizó distintas herramientas: entrevistas, mapas mentales, trabajando sobre los imaginarios y representaciones sociales, con el objetivo de informar a la práctica del urbanismo. Al interés de Kevin Lynch por la legibilidad de la ciudad, Scott Brown, tributario de sus estudios y su práctica en arquitectura, sumó la mirada desde lo proyectual. Fijará su postura contraria a las escuelas de arquitectura que incentivaban a sus estudiantes a diseñar la ciudad completamente (Scott Brown, 1990) en dos sentidos, un respeto por la ciudad existente como producto de la cultura popular y el reconocimiento de la complejidad de la ciudad con la incorporación de la perspectiva de las ciencias sociales. Interesa particularmente de esta secuencia la noción de recorrido y el respeto por la estética y las representaciones del habitante común, que recupera el encuentro con el territorio como un acontecimiento.

Se propone recuperar estas perspectivas a través de una lectura del territorio desde tres ejes de análisis: transformaciones, persistencias y resistencias. Las transformaciones dan cuenta de las nuevas formas, los nuevos modos de habitar el territorio, las nuevas tipologías, aquellos nuevos elementos que dan cuenta de una lógica distinta de pensar y construir el territorio. Las persistencias dan cuenta de las huellas del territorio, aquellos elementos que portan su identidad. Las resistencias aportan la lógica del habitante, ponen el énfasis en las apropiaciones y resignificaciones de los espacios por parte de quienes habitan estos territorios.

### **3.1 Persistencias. Las huellas del territorio**

La lectura intencionada sobre la ribera permite comprender al mismo tiempo lógicas globales y las principales particularidades locales, como parte de un proceso proyectual. En este sentido, se entiende al

proyecto como productor de conocimiento (Vigano, 2010), que posibilita una teorización de los procesos por detrás de su construcción, al mismo tiempo que permite desarrollar una metodología que lo transforme integralmente. De esta manera, las mismas transformaciones de ese territorio serían capaces de proteger y conservar su identidad, sus lógicas de construcción.

A partir de los primeros asentamientos en el área central de Buenos Aires, se proyectó la ciudad en forma de damero alrededor de plazas rectangulares, característica de las colonias españolas. En un segundo reparto de tierras, Juan de Garay amplió esta zona siguiendo el eje norte sobre la ribera del Río de la Plata hasta la calle Guido Spano, en el Municipio de San Fernando. Esta zona llevó el nombre del Pago de la Costa y con un ancho de una legua, llegaba hasta la actual calle Fondo de la Legua. La extensión de la ciudad hacia el sur se limitaba por el área de bañados del Matanza – Riachuelo. Desde este primer asentamiento en la Ciudad de Buenos Aires, su crecimiento fue radial.

La ausencia de una orilla, a partir de un río que construye territorio, llevó a fijar legalmente este límite, a través de la línea de ribera (la media estadística de las máximas crecientes).<sup>3</sup> El territorio se sumerge bajo el Río de la Plata con una pendiente del 10%, 5°. Las bajadas fuertes pueden significar que el río se aleje 300 metros y una fuerte sudestada puede elevar el río a +3,90 m IGM, inundando toda la terraza baja.<sup>4</sup>

Por su parte, la ciudad creció a lo largo de ejes de circulación que primero estuvieron conformados por los caminos reales que conectaban el puerto de Buenos Aires con las áreas de extracción mineras. Paralelos a esos caminos, que atravesaban las zonas de cotas más altas, se realizaron, a partir del siglo XIX, los trazados del ferrocarril. De esta manera, la región se estructura a través de ejes radiales, que, desde el puerto, se abren en el territorio, conformados por pares lineales de avenidas y líneas ferroviarias.

Los primeros caminos rurales que articulaban transversalmente los distintos ejes de urbanización en el corredor norte son las actuales avenidas que llegan a la costa. En el amanzanamiento actual se pueden rastrear las antiguas divisiones de propiedad privada de uso agrícola.

La ribera del Río de la Plata en Vicente Lopez, largamente constituida por bañados, fue ocupada paulatinamente por concesiones de clubes deportivos y sociales, depósitos y actividades logísticas y viviendas unifamiliares precarias y de sectores medios. Las grandes parcelas fueron transformando su uso logístico y recreativo a viviendas multifamiliares en las últimas dos décadas, pero aun persisten las pequeñas parcelas con viviendas unifamiliares tipo chalet destinadas a sectores medios y las parcelas con viviendas precarias articuladas a través de un pasillo.



**Gráfico 2. Viviendas unifamiliares en torno a un pasillo central y nuevas tipologías de torres residenciales con servicios comunes. 2012**  
Fotografías del autor

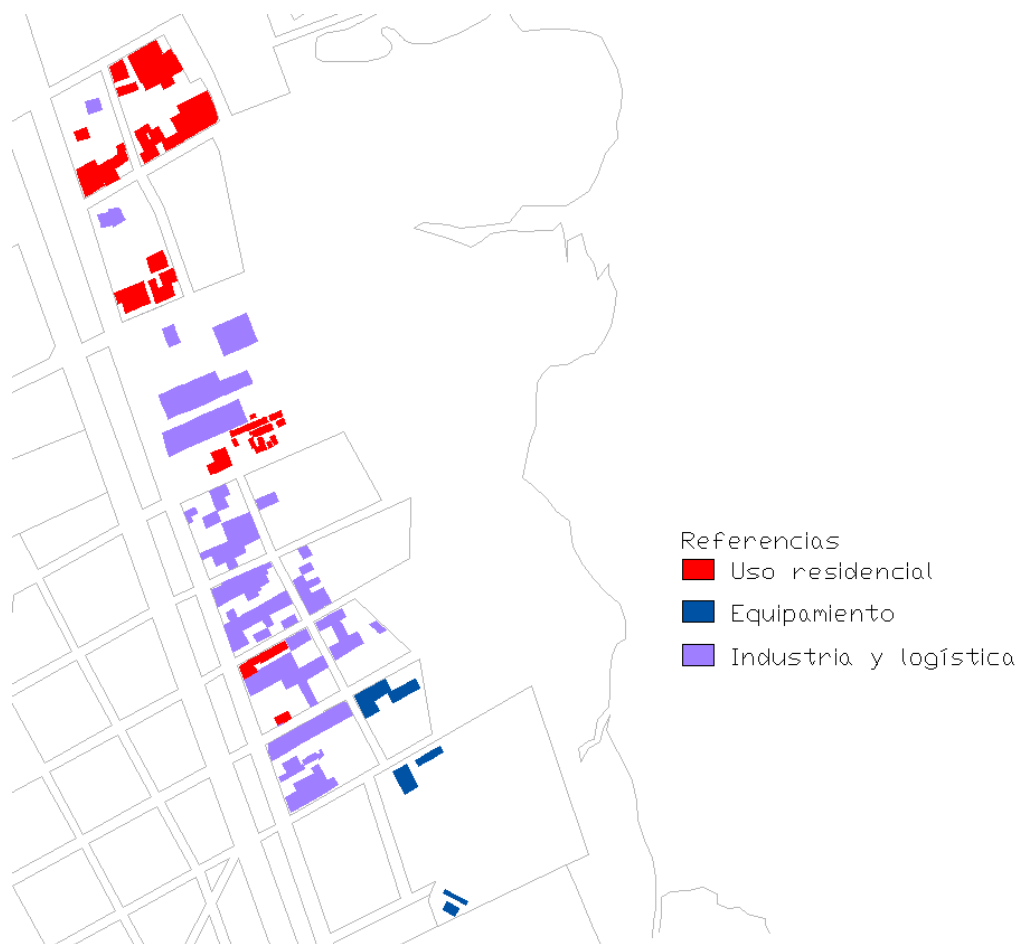
<sup>3</sup> Ovadía, Marcelo. *La costa incierta. Construcción del paisaje ribereño de Vicente López.*

<sup>4</sup> Ibidem.



Los ejes conformados por el trazado del ferrocarril y avenidas, que perdieron fuerza en la década de 1990 con el protagonismo de las autopistas, recobraron importancia a partir del 2000 con intervenciones municipales de rehabilitación de corredores comerciales. De igual manera, la rehabilitación del Tren de la Costa, ex ramal al Delta del ex Ferrocarril Mitre, la apertura de calles costaneras y paseos peatonales y bicisendas, conformaron otro eje, paralelo a la costa, que, a pesar de sus interrupciones, estructuran un área que inició un proceso de fuerte revalorización inmobiliaria.

La articulación de nuevas necesidades de uso, de otras ideas sobre lo urbano, con las experiencias de sus habitantes, dialoga con un territorio en continua transformación que requiere dar respuesta a lo nuevo sin convertirse en una ciudad genérica (Koolhaas, 2006), sin perder su propio ADN que fije a sus habitantes al territorio (Sabate, 2004).



**Gráfico 3. Usos del suelo, 1977.** Fuente: Elaboración propia sobre base Provincia de Buenos Aires. 2012  
Elaboración propia

### 3.2 Transformaciones. De la ciudad de los lugares a la ciudad de los flujos

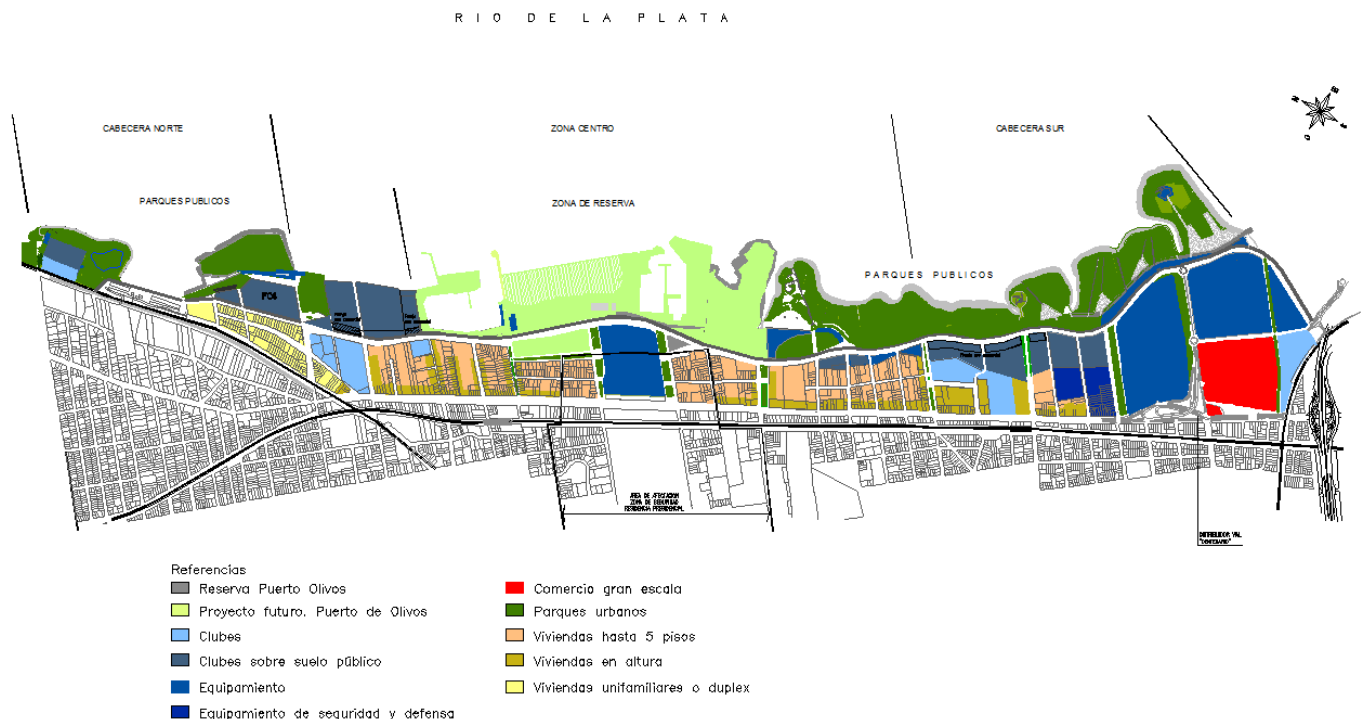
Las últimas décadas fueron escenario del surgimiento de nuevas necesidades de usos unidas a nuevas tecnologías y preferencias sobre cómo habitar la ciudad. En este marco, tuvo lugar una mayor demanda de espacios abiertos públicos y semipúblicos (Varas, 2000) que se sumaron a los ya existentes en el área costera, como las marinas, los clubes, los balnearios municipales, y los espacios destinados a equipamiento de seguridad y defensa (Prefectura Nacional y Armada).

Entre los años 1999 y 2004 se materializó el Paseo de la Costa<sup>5</sup>, gestionado por la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Vicente Lopez<sup>6</sup>, en el marco del Programa de Recuperación Integral

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Robutti, Marcelo; Corti, Marcelo; San Román, Laura, (2004), "4. Descripción del proyecto", en *Informe Técnico Ambiental y Urbanístico – Recuperación costa de Vicente Lopez*, ZIRMA. Desarrollos urbanos y ambiente sostenible. Pag. 62.

Organizada (RIO)<sup>7</sup>. Todos estos terrenos fueron ganados artificialmente al río. El proyecto propone una serie de terraplenes que terminan con una costa de vegetación ribereña y escombros. Entre los terraplenes se localizan senderos que unen la costa con el vial, que sectoriza tres tipos de circulación: vehicular, ciclístico y peatonal, según texturas y colores distintos.



**Gráfico 4. Proyectos públicos. Fuente: Municipalidad de Vicente López. 2012**  
Elaboración propia

El 19 de diciembre de 2005 se firmó el Convenio para la Regularización y el Desarrollo del Área ribereña de Vicente López entre el Municipio de Vicente López y la Provincia de Buenos Aires, con el objetivo de llevar a cabo un ordenamiento de la Costa de Vicente López<sup>8</sup>. En el Convenio se estipularon los límites del área sobre la que se establecería la normativa y los proyectos urbanos. Entre los meses de diciembre de 2005 y marzo de 2006, los equipos técnicos de ambos niveles estatales desarrollaron estudios de parcelamiento, morfología y edificabilidad, según lo establecido en el Acta complementaria 1, y desarrollaron una propuesta para la realización de un acuerdo urbanístico<sup>9</sup>.

En mayo de 2006 se firmó el Preacuerdo Urbanístico para el Área ribereña de Vicente López, entre el Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos (Dr. Eduardo Sícara, Ministro) de la Provincia de Buenos Aires y el Municipio de Vicente López (Enrique García, Intendente). Mediante el Preacuerdo ambas partes dieron su conformidad al Esquema Director y a la Normativa relacionada. Se acordó que el Municipio eleve al Honorable Concejo Deliberante (HCD) la Ordenanza con la normativa específica. El Esquema Director es considerado en el documento como el inicio del proceso de prefactibilidad del Plan Particularizado de la Costa de Vicente López<sup>10</sup>. El área de estudio está delimitada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Avenida del Libertador, las vías del Tren de la costa, la calle Paraná y la costa del Río de la Plata.<sup>11</sup>

<sup>7</sup> Idem. Pag. 63.

<sup>8</sup> Municipalidad de Vicente López, Provincia de Buenos Aires, (2006), "Anexo 1: Esquema director urbano para el desarrollo del área ribereña de Vicente López", en *Preacuerdo Urbanístico para el Área ribereña de Vicente López*.

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Municipalidad de Vicente López, Provincia de Buenos Aires, (2006), "Anexo 1: Esquema director urbano para el desarrollo del área ribereña de Vicente López", en *Preacuerdo Urbanístico para el Área ribereña de Vicente López*.

<sup>11</sup> Ibidem.

El Esquema director tenía como objetivo establecer áreas edificables, abrir vías de acceso, desarrollar espacio público y equipamiento, proyectando un área que se visualice como “una pieza reconocible a escala regional por sus cualidades urbanísticas y el adecuado equilibrio entre beneficios públicos y beneficios privados”.<sup>12</sup> Propone la consolidación de un área verde en el Paseo de la Costa, una estructura de circulación con boulevares transversales que conecten la Avenida del Libertador con el Paseo, y áreas de usos mixtos (residenciales, comerciales, recreativos) con una edificación de altura descendente hacia la costa. El sector de proyecto se dividió en tres áreas: Cabecera Sur, Área Centro y Cabecera Norte. La primera está delimitada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la proyección de la calle Roca. La segunda por este límite de la calle Roca hasta la calle Roma. Y finalmente, la Cabecera Norte está comprendida entre las calles Roma y Paraná<sup>13</sup>.

A partir de la firma del Preacuerdo Urbanístico para el Área ribereña de Vicente López y que en el Esquema director se desarrollara una propuesta de usos, accesos e indicadores para el sector de estudio, fue necesario la presentación de un proyecto de ordenanza (que se incluyó como Anexo 2 del Preacuerdo) ante el HCD, para la modificación del Código de Ordenamiento Urbano (COU), Ordenanza N° 14509/00 y la creación de la Zona de Urbanización Especial. De esta manera, los sectores con zonificación RM1, RM2, RM3 y R2 seguían los indicadores y retiros según las normas del COU y el resto de los distritos seguían las normas propuestas en el Esquema Director. La Ordenanza N° 23020 fue sancionada el día 18 de mayo de 2006 y promulgada por decreto N° 1453 el día siguiente, homologando el Preacuerdo, suspendiendo la Ordenanza N° 22326, promulgada por decreto N° 4814/05.<sup>14</sup>

En el área intermedia, entre la franja costera con proyectos de espacios públicos y la Avenida del Libertador, asiento de una serie de intervenciones privadas predominantemente orientadas a edificios de oficinas, se desarrollaron numerosos emprendimientos residenciales de alta densidad orientados a sectores altos y medios altos. En las grandes parcelas se asientan edificios en altura de perímetro libre y en parcelas de menor escala, edificios en altura entre medianeras. Estos emprendimientos se comercializan enfatizando las prestaciones (Salón de Usos Múltiples, Parrillas, Piscina, Spa, Gimnasio, Solarium, Parques), la presencia de seguridad privada, la accesibilidad desde la Ciudad de Buenos Aires, los equipamientos educativos y sanitarios privados, y fundamentalmente las vistas al río y la cercanía de grandes parques urbanos.



**Gráfico 5. Área de estudio. Nuevos usos y tipologías.**

Elaboración propia sobre base Provincia de Buenos Aires (Edición propia), en base a relevamiento de campo. 2012

<sup>12</sup> Ibidem.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Ibidem





**Gráfico 6. Llenos y vacíos, 1977.**

Elaboración propia sobre base Provincia de Buenos Aires (Edición propia), en base a reconstrucción cartográfica fotos aéreas provistas por el IGN. 2012



**Gráfico 7. Llenos y vacíos, 2012.**

Elaboración propia sobre base Provincia de Buenos Aires (Edición propia), en base a relevamiento de campo. 2012

Las acciones sobre este territorio se asocian con los proyectos públicos de recuperación del borde costero y su tratamiento como espacio público. Más allá de la relativización que se puede hacer de este discurso al examinar los proyectos de los gobiernos locales, es interesante observar cómo la costa se ofrece como espacio democratizador, como un espacio para el disfrute de todos. Recuperar la costa como sinónimo de rehabilitar el borde costero como espacio verde, aparece como una naturalización de la función social y ambiental de estos territorios.

### 3.3 Resistencias. El territorio como espacio de disputa

La morfología de los espacios públicos puede entenderse como producto de la intervención pública directa a través de proyectos o indirecta a través de las normativas urbanísticas. La materialidad de esos espacios les otorga la capacidad de ser identificados con imágenes conocidas, cercanas, nuevas o monumentales. (Solá Morales, 1997) Estas referencias permean la práctica de los técnicos pero también las formas de mirar y apropiarse de la ciudad de actores políticos, económicos y sociales.

En este mismo sentido, Lynch (2006) propone rastrear los elementos que permiten a los habitantes de la ciudad orientarse en ella. Cuando existe un sentido de pertenencia, existe un lugar, el espacio público cobra dinamismo y es vivido por la sociedad que se siente identificada en esos espacios.

En este marco, cabe recordar los estudios desarrollados en Francia, por Panerai (1983) que proponía articular morfología y dimensión social, focalizando en prácticas urbanas a ser modificadas o preservadas. La capacidad de quienes habitan un territorio para apropiarse de determinados espacios, resignificándolos, es entendida como resistencia. La deconstrucción de esta relación entre formas y prácticas sociales que permiten una reapropiación y resignificación de esos espacios permite identificar las lógicas que lo hicieron posible para poder reproducirlas.

Esta relación entre resistencias y territorio cobra particular protagonismo con la territorialización de la protesta social, que en nuestro medio podemos rastrear en las últimas décadas, en cortes de rutas y calles ("piquetes"), tomas organizadas de tierra o asambleas vecinales que inician en la década del 90 y se enfatizan en la crisis política y económica del 2001. Más ampliamente, la territorialización de la protesta se inscribe internacionalmente en nuevas formas de apropiación de los espacios públicos. "Esta re-apropiación de los espacios públicos en la modernidad se puede expresar en la protesta callejera y en la post modernidad, en la constante apropiación de un enclave pseudo-público como es el mall (grandes centros comerciales) por parte de grupos de adolescentes, o en la lucha entre mendigos y fuerzas de seguridad en

las burbujas turísticas. A pesar de que se puede concordar con los urbanistas post-modernos que las condiciones de control y opresión en los tiempos actuales son mayores, al menos en estos enclaves pseudo-públicos, la resistencia y la discusión de los espacios siguen existiendo, eso sí, adaptadas a las nuevas circunstancias". (Salcedo Hansen, 2002) En este sentido, podemos encontrar resistencias en tanto acciones directas contrarias a determinadas transformaciones del territorio o por una reapropiación de esos espacios transformados con usos y prácticas distintos a aquellos para los cuales fueron proyectados.

Durante la madrugada del 24 de diciembre de 2004 el HCD<sup>15</sup> votó una serie de proyectos para el área costera y una reforma del COU. A partir de allí se iniciaron una serie de actividades de protesta de agrupaciones vecinales con denuncias de dádivas y favores políticos y bajo el objetivo de proteger espacios verdes y de uso público, contra la privatización de la costa y la construcción de edificios en torre. El proyecto de la costa, que incluye el vial costero y los emprendimientos privados, donde Al Río y Horizons son los de mayor escala, son comparados por referentes vecinales con Puerto Madero<sup>16</sup>.

El emprendimiento Al Río es referido por representantes de organizaciones sociales como "el talón de Aquiles de los emprendimientos que dañan los espacios urbanos y el entorno ambiental"<sup>17</sup>. A partir del proyecto del Vial Costero, además de las protestas sociales, se iniciaron una serie de presentaciones judiciales que intentaban involucrar a otros actores en el proceso. Según mencionan los mismos referentes, la intención por detrás de las denuncias y acciones penales es la dilatación de las obras con el fin de que un posible cambio en la gestión municipal a través de las elecciones modifique la estrategia de intervenciones sobre la costa<sup>18</sup>.

Durante 2010 un grupo de vecinos realizaron un "acampe" como símbolo de protesta contra la construcción del vial costero. Acamparon desde el 5 de junio de 2010<sup>19</sup> en "el bosquecito", un área con 183 árboles, desarrollado por el Municipio en 1995 como conmemoración de los fallecidos durante la guerra de las Islas Malvinas, localizada en Arenales y Vito Dumas<sup>20</sup>. Luego de diversas marchas, algunas incluyendo cortes de calles, y de diversos intentos de desalojos, esta protesta terminó el 16 de marzo de 2011<sup>21</sup> con un desalojo por parte de la policía provincial, con denuncias de represión, maltratos y desobediencia a la autoridad<sup>22</sup>. En rechazo al desalojo y la represión policial se realizó una marcha donde concurrieron distintas agrupaciones cuyo lema es la protección del uso público de la costa, vecinos de Vicente Lopez y representantes de partidos de la oposición.

En particular, las protestas contra la construcción de edificios en altura con perímetro libre, se relacionan con las mismas discusiones que la edificación de estas tipologías ha ocasionado en diversas áreas del Área Metropolitana de Buenos Aires: infraestructuras que no soportarían una densificación alta, conos de sombra que dejan sin iluminación a amplias zonas. En el caso de la localización de estos edificios en el área costera, donde los proyectos Al Río y Horizons aparecen como los más nombrados y cuestionados por su escala, se suma la barrera de edificios que impide las visuales al río, alambrados que impiden el acceso público a algunas áreas costeras, la necesidad de equipamientos comerciales, de ocio y servicios que podrían construirse sobre tierras fiscales o sobre espacios públicos<sup>23</sup>.

Una revisión de las imágenes que los vecinos utilizan como marcas, como logotipos de las organizaciones o como lugares de reunión, protesta o simplemente para mostrar qué significa la costa que se quiere proteger y qué lo que se quiere impedir, muestra algunas cuestiones interesantes.

En primer término, el proyecto de los "paraguas" de Amancio Williams es el principal referente del Paseo de la Costa. Es la imagen que representa una costa pública y es logotipo de colectivos de organizaciones

---

<sup>15</sup> Revisado el 28/11/2012: <http://vecinosendefensadevicentelopez.blogspot.com.ar/2011/05/sesion-del-concejo-deliberante-el.html>

<sup>16</sup> Revisado el 27/11/2012: <http://nuestras-ciudades.blogspot.com.ar/2010/08/que-distancia-estamos-buenos-aires-de.html>

<sup>17</sup> Ibidem

<sup>18</sup> Ibidem

<sup>19</sup> Revisado el 28/11/2012: <http://www.elbosquecito.com.ar/notas5.html>

<sup>20</sup> Revisado el 28/11/2012: [http://www.clarin.com/capital\\_federal/Vicente-Lopez-demoras-oposicion-vecinal\\_0\\_298170278.html](http://www.clarin.com/capital_federal/Vicente-Lopez-demoras-oposicion-vecinal_0_298170278.html)

<sup>21</sup> Revisado el 28/11/2012: <http://argentina.indymedia.org/news/2011/03/775125.php> y <http://www.argenpress.info/2011/03/argentina-desalojo-acampe-en-vicente.html>

<sup>22</sup> Revisado el 28/11/2012: <http://argentina.indymedia.org/news/2011/03/775125.php>

<sup>23</sup> Revisado el 27/11/2012: <http://nuestras-ciudades.blogspot.com.ar/2010/08/que-distancia-estamos-buenos-aires-de.html>

vecinales. Un proyecto innovador, por el que el Municipio apostó como hito que muestre a una Vicente Lopez urbana y metropolitana, es apropiada por referentes vecinales, también como hito que los aúna.

## ¡VICENTE LÓPEZ DESPIERTA!!

20 OCTUBRE - 19:00 hs

### CONCENTRACIÓN FRENTE A LA MUNICIPALIDAD

(INICIO DE ACTIVIDADES A LAS 17:00 hs)

**A LAS PROXIMAS AUTORIDADES  
MUNICIPALES,  
SEAN QUIENES SEAN  
DECIMOS ¡BASTA!**

\*Reclamamos el derecho de las vecinas/os a la soberanía sobre la tierra pública en la costa del Río de la Plata.

\*Que se paren los grandes negociados inmobiliarios: torres de lujo, shopping, oficinas.

\*Que no se usurpe la costa para enriquecimiento y uso de unos pocos, comprometiendo el ecosistema del río.

\*No a la construcción del 2° y 3° tramo del vial costero (hasta la calle Paraná)

\*Sí al vial peatonal permanente.

\*Consulta ciudadana a los vecinos con carácter vinculante.

**¡QUE NO NOS ACUESTEN!**



**Unidos por el río**

Asamblea todos los miércoles a la 20

Biblioteca Sudestada

Aristóbulo del valle 1631

(a una cuadra de Av. Maipú)

<http://unidosporelrio-vl.blogspot.com>

Gráfico 8. Folleto de difusión. Unidos por el río. Unidos por el río, 2012

En segundo término, las áreas verdes, pero al mismo tiempo los bares y espacios de reunión, son las principales zonas a proteger. Las zonas verdes y la vegetación en relación a su valor ambiental y los bares como espacios de encuentro.



Gráfico 9. Acampe en "el bosquecito". Capturas video Unidos por el Río, 2011

Por último, la protesta asociada a actividades culturales marca el protagonismo fundamentalmente de jóvenes. Los reclamos por espacios de pertenencia, por protección ambiental, y por lugares de encuentro tienen un protagonismo marcado de estos sectores.

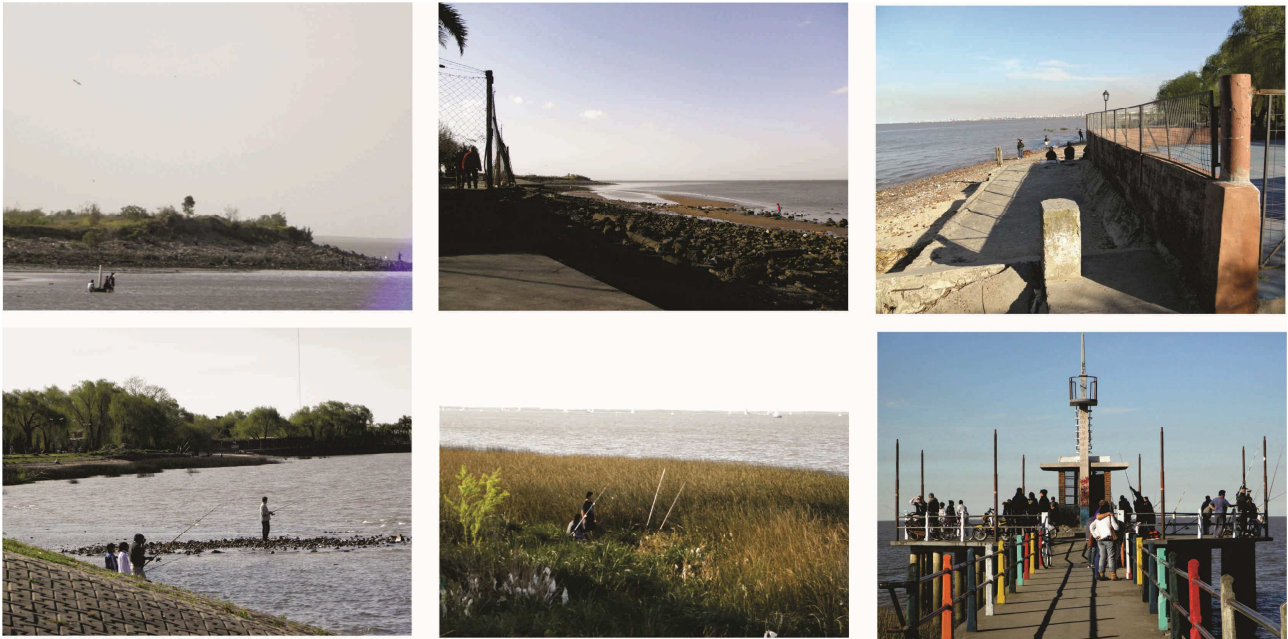


**Gráfico 10. Participación de jóvenes.**  
Capturas video Unidos por el Río, 2011

A partir de las transformaciones desarrolladas tanto desde el sector público como privado, se modificó no solo la morfología de estas áreas, sino también sus dinámicas, usos y ritmos. Se desarrolló un área fundamentalmente de uso residencial orientado a un sector con alto poder adquisitivo, avenidas donde se localizaron edificios de oficinas, y un área costera con usos de parques, reservas ecológicas y equipamiento deportivo y de ocio, como se ha desarrollado a lo largo del presente trabajo. Sin embargo, estas mismas transformaciones permitieron el desarrollo de actividades y prácticas de supervivencia y ocio para sectores populares y medios.

En este sentido, en la zona costera se puede observar una serie de actividades económicas informales propias de áreas de gran afluencia peatonal. De esta manera, en las áreas de espacios abiertos públicos se alojan durante los días de fin de semana ferias de artesanos, que se suman a las existentes localizadas en las plazas principales del municipio. Asimismo, en estos espacios abiertos se ubican en forma temporal distintas ofertas gastronómicas y aquellas ligadas a la presencia de niños (barriletes, globos, etc.). Estas actividades se localizan cercanas a los senderos peatonales y a las pocas edificaciones existentes. En este sentido, y en un área abierta y con escasas construcciones, los monumentos, las luminarias, los árboles, las pequeñas edificaciones existentes que se conservaron, dan carácter a algunas zonas que se constituyen en lugares. En esas áreas, que se leen como zonas “de estar”, se ubican las actividades de comercio informal. Otras actividades informales que se encuentran en las áreas públicas, y que suelen aparecer más ligadas a las áreas de centralidad, con gran circulación de vehículos particulares, más que a los espacios abiertos, son los cuida-coches, denominados vulgarmente “trapitos”. Su presencia anuncia las arterias por las que se puede acceder a la ribera.

Estas diversas actividades comerciales han ido ganando espacio en la costa, tradicionalmente asiento de infraestructuras y actividades logísticas, que ha conservado y refuncionalizado algunas de sus edificaciones. Finalmente, entre los espacios producto de proyectos públicos o desarrollos privados, se localizan una serie de espacios intersticiales de difícil acceso. Los recorridos por estos espacios muestran pescadores que van ganando estos intersticios a través de caminos peatonales, muchas veces improvisados, y hasta algunas veces cruzando parte del mismo río, en una suerte de lucha por el territorio con los paseantes de fin de semana, las embarcaciones que continúan ganando las zonas más accesibles de la costa y las nuevas demandas por espacios abiertos privados y semipúblicos.



**Gráfico 11. Áreas intersticiales, 2011**  
Fotografías del autor

#### **4 LAS “PULSACIONES” DEL TERRITORIO. La costa como espacio de reflexión**

La mirada desde un recorte territorial ha permitido recuperar su complejidad, las distintas lógicas y dimensiones, entendiéndolo con un proyecto que se construye a través de acciones individuales y colectivas de distintos actores. El estudio de las intervenciones tanto públicas como privadas evidencia procesos que son transversales. La homogeneización social y de usos, la densificación, las intervenciones fragmentadas, la aparición de nuevos temas, como la dimensión ambiental, recorren los procesos de diseño y materialización de las distintas intervenciones.

Centrar el estudio sobre el frente costero aporta la complejidad de un territorio de gran dinamismo en las últimas dos décadas, que porta elementos tanto de la ciudad construida como de áreas de borde. En este sentido, se estudió el territorio a partir de tres ejes.

Las persistencias como parte necesaria del propio proceso para transformar el territorio. Así, aun son visibles las huellas de las antiguas divisiones de la propiedad en la actual estructura urbana. Los viejos caminos rurales que conectaban con los bañados de la costa, son las actuales avenidas y corredores comerciales secundarios. Las divisiones de fracciones rurales anuncian la división de las actuales manzanas. En numerosas ocasiones, la misma geografía de los lugares permite la conservación de algunas actividades menos estables, que entonces pueden adaptarse a las transformaciones, aun buscando espacios cada vez menos accesibles. También persisten procesos. Los rellenos como solución para la transformación del área se observan en el continuo corrimiento de la línea de ribera.

Las transformaciones aparecen como nuevos usos, nuevas lógicas, nuevos temas. El uso residencial recupera las tipologías de edificios en altura entre medianeras o de perímetro libre, pero ya no asociado a los grandes corredores comerciales sino densificando áreas internas. La localización sobre arterias de poco acceso es una variable que convierte al emprendimiento en más deseable, y entonces, más rentable.

El reconocimiento de la profundización de inequidades en los procesos de transformación reciente no puede soslayar que aquellas persistencias, en términos de elementos y procesos, han colaborado a reproducir ciudades inequitativas. Entonces, estas mismas huellas que portan la identidad del territorio, que es necesario reconocer y que constituyen materiales para el proceso proyectual, requieren ser puestas en cuestión.

Las resistencias agregan otras lógicas a la de las “fuerzas del capital”, del habitante como constructor de la ciudad. Recupera la ciudad de los lugares, haciendo hincapié en las representaciones sociales, en las apropiaciones de los espacios por parte de los habitantes, sus resignificaciones. En el marco de las transformaciones recientes, interesa la recuperación de los espacios de la cotidianeidad, de la mirada de



actores con lógicas territorializadas. Las acciones directas contrarias a los procesos de transformación, tanto públicos como privados, evidencian una apropiación de esos lugares por parte de los habitantes. Asimismo, algunos nuevos usos y actividades promueven nuevas actividades económicas informales, que se asientan en las zonas de mayor afluencia y que coexisten con actividades económicas formales destinadas a sectores de alto poder adquisitivo.

En tanto cuestiones transversales a las distintas intervenciones, en primer término, se reconoce a la ciudad como productora de plusvalía. La noción de equidad se asocia, en el mejor de los casos, a una captación de plusvalía de un área para invertir en otra, no como una búsqueda de integración. Aun las protestas sociales no relacionan estas cuestiones. Los proyectos públicos que benefician exclusivamente a los emprendimientos privados son vistos como problema solo si afectan el uso de los espacios públicos o la sustentabilidad de la zona.

En segundo término, la homogeneización social y de usos no se pone en relevancia como una cuestión negativa, en realidad, no aparece como cuestión. Los antiguos usos, con distintas divisiones parcelarias, son más o menos permeables a las transformaciones. Las primeras parcelas que sufren reemplazo de usos son las de mayor escala asociados a depósitos y actividades logísticas o deportivas. Los usos residenciales existentes, localizados sobre pequeñas parcelas, son los que más resisten estos procesos de sustitución. Por último, los procesos de densificación son los más evidentes para los distintos actores. Un área tan dinámica resulta atractiva para actores económicos, se valora desde los actores políticos como una forma de dar a Vicente Lopez un carácter más urbano y metropolitano, y solo se ve en forma negativa por los actores sociales, en tanto modifican las visuales al río o la llegada de mayor población supera la capacidad de carga del área.

Las transformaciones urbanas recientes, como se dijo al inicio, parecen mostrar algunas contradicciones entre espacios y flujos, una complejización del par espacio público – privado, y una cada vez más marcada fragmentación socio-espacial. La lectura intencionada de la ciudad identifica esas tensiones como el resultado de lógicas políticas, económicas, espaciales, culturales, o, dicho de otro modo, permite reconocer el espacio urbano como resultado de un juego entre transformaciones innovadoras, persistencias locales y resistencias culturales.

Los nuevos usos, dimensiones, tipologías, procesos, que enfatizan inequidades ya presentes en el territorio, son un desafío que pone en relevancia la necesidad de encontrar nuevos instrumentos para resolver nuevos temas / problemas que tienen nuevas ideas por detrás sobre qué es la ciudad y el territorio. Esto permite poner énfasis en la propia práctica de un urbanista que tiene como objetivo transformar la ciudad en forma equitativa, sustentable e inclusiva.

## BIBLIOGRAFÍA

ARRESE, A. (2002). *Buenos Aires y la ribera del Plata*. En Borthagaray, J. M. (Compilador), *El río de la Plata como territorio* (149-214). Buenos Aires: Ediciones Infinito.

CAÑELLAS, E. y COLELLA, V. (2011). Políticas públicas y centralidades metropolitanas. Intervenciones urbanas en las áreas centrales de los Municipios de San Fernando y Morón. En Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos. Universidad Nacional de General Sarmiento. Los Polvorines. (En digital)

NOVICK, A.; CARIDE, H. ( ) *Ciudad versus área metropolitana. Notas para una historia del gran Buenos Aires*. <http://www.unesco.org/most/dsp37nov.htm> (Consultado 05/04/2013)

CHIOZZA, E. (1983). *La integración del Gran Buenos Aires*. En Romero, José Luis y Luis Alberto (Dirección), *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*, tomo II. Buenos Aires: Editorial Abril.

CICCOLELLA, P. (2012). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. *Revista Iberoamericana de Urbanismo* n°8. (Buenos Aires, Barcelona, Palma de Mallorca), pp. 9 – 21. [http://www.riurb.com/n8/08\\_01\\_Ciccolella.pdf](http://www.riurb.com/n8/08_01_Ciccolella.pdf)

----- (2009). *Buenos Aires: una metrópolis postsocial en el contexto de la economía global*. En Pirez, Pedro (editor), *Buenos Aires, la formación del presente*. Quito: Ediciones OLACCHI.

CICCOLELLA, P. y VECSLIR, L. (2012). Dinámicas, morfologías y singularidades en la reestructuración metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo* n°8. (Buenos Aires, Barcelona, Palma de Mallorca), pp. 23 – 41. [http://www.riurb.com/n8/08\\_01\\_Ciccolella.pdf](http://www.riurb.com/n8/08_01_Ciccolella.pdf)

CICCOLELLA, P. y BAER, L. (2008). Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópolis más integradora o más excluyente? *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, (Madrid), Vol. XL, N° 157. <http://www.scribd.com/doc/25167836/Ciccolella-Pablo-y-Baer-Luis>

COLELLA, V. (2009). *Proyecto urbano y proceso de toma de decisiones: el área central del Municipio de San Fernando*. Los Polvorines: Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento. Tesis de Licenciatura. (Mimeo)

- CORBOZ, A. (1983). *El territorio como palimpsesto*. En Ramos, A. M. (Traductor), (2004). Lo urbano en 20 autores contemporáneos. ETSAB, Barcelona: Edicions UPC.
- CULLEN, G. (1974). *El paisaje urbano, tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume.
- DEMATTEIS, G. (1998). *Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas*. En Monclús, F. (ed.) La ciudad dispersa (17-33). Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- DE MATTOS, C. (2004). *Redes, nodos e cidades transformacao da metrópole latino-americana*. En Queiroz Ribeiro, Luiz (Organizador), Metropoles. Entre a coesao e a fragmentacao, a cooperacao e o conflito. Brasil: Fase / Observatório das Metrôpoles / Editora Fundacao Perseu Abramo editores.
- ERTEN, E. (2009). Thomas Sharp's collaboration with H. de C. Hastings: The formulation of townscape as urban design pedagogy. *Planning Perspectives*, (London), Vol. 24, No. 1. pp. 29-49.
- FELDMAN, E. (2002). *From linear spaces to linear places: recycling rail corridors in urban areas*. Massachusetts. Massachusetts Institute of Tecnology. Tesis de maestría.
- FONT, A., LLOP, C., VILANOVA, J. M. (1999). *La Construcció del Territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*. Barcelona: Editorial Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
- GOLEC, M. (2002). A Natural History of a Disembodied Eye: The Structure of Gyorgy Kepes's "Language of Vision. *Design Issues*, (Massachusetts), Vol. 18, No. 2. pp. 3-16. The MIT Press. <http://www.jstor.org/stable/1512039>
- GORELIK, A. (2009). *Buenos Aires: el fin de la expansión*. En PIREZ, P. (editor), Buenos Aires, la formación del presente. Quito: Editorial OLACCHI.
- HARVEY, D. (1997). Globalización y urbanización. *Graphikos (Buenos Aires)* N°8.
- KOOLHAAS, R. (2008). *La ciudad genérica*. Barcelona: GG Editores. 5ª Edición.
- INDOVINA, F. (2004). *La ciudad difusa*. En Ramos, A. M. (Traductor), Lo urbano en 20 autores contemporáneos. Barcelona: ETSAB, Edicions UPC.
- LOMBARDO, J.D. (2003). *La conformación del espacio urbano en un país de economía emergente*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento. pp 589 – 613. Mimeo.
- LYNCH, K. (2006). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Editorial Infinito.
- NOVICK, A. (2011). *Los proyectos territoriales en perspectiva. Planes y proyectos para el AMBA. Convocatoria 2010*, (Buenos Aires) Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.
- (2011). *La costa en proyectos: "La ribera"*. En Revista SCA N° 201. Buenos Aires: Ed. SCA
- (2000). Planes versus proyectos: algunos problemas constitutivos del urbanismo moderno. Buenos Aires 1910-1936. *Revista de Urbanismo, (Chile)*, N° 3, Departamento de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n3/novick/novick.html>
- NOVICK, A.; CARIDE, H. *Ciudad versus área metropolitana. Notas para una historia del gran Buenos Aires*. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires. <http://www.unesco.org/most/dsp37nov.htm>
- ORILLARD, C. (2009). Tracing Urban Design's 'Townscape' origins: some relationships between a British editorial policy and an American academic field in the 1950s. *Urban History*, vol.36 n°2, pp. 284-302.
- PANERAI, P. Y MANGIN, D. (1999). *Proyectar la ciudad*. Madrid: Celeste Ediciones.
- PANERAI, P. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Serie nuevo urbanismo, n° 42. Madrid: Edit. Escuela de administración local
- PANDO, H.; VITALI, O. (2001). El Río de la Plata. Apuntes sobre su historia. *Revista de Arquitectura (Buenos Aires)* N°201: La ribera.
- PEREYRA, F. (2002). *Evolución geológica de la cuenca*. En Borthagaray, J. M. (Compilador), El río de la Plata como territorio, Buenos Aires: Ediciones Infinito, pp. 15-49.
- RYAN, B. (2006). Morphological change through residential redevelopment: Detroit, 1951-2000. *Urban Morphology*, 10(1), pp. 5-22, International Seminar on Urban Form. <http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/65992>
- SABATÉ, J. (1998). El patrimonio de la forma del territorio como criterio de ordenación. *Revista Ciudades (Valladolid)* N°4, Territorio y patrimonio.
- SABATÉ, J. (2004). De la preservación del patrimonio a la ordenación del paisaje. *Revista Urbano (Concepción)* noviembre, año / volumen 7, número 010, Universidad de Bio Bio. pp. 42 a 49.
- SAINZ GUTIERREZ, V. (2005). *El Proyecto Urbano en España. Génesis y Desarrollo de un Urbanismo de los Arquitectos*. Sevilla: Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- SALCEDO HANSEN, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Revista EURE (Santiago de Chile) [online]*, vol.28, n.84, pp. 5-19. Disponible en: <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008400001&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400001&lng=es&nrm=iso)>.
- SALTER, C. (1990). Como leer una ciudad: una perspectiva geográfica. *OAH Magazine of History*. [http://www.google.com.ar/url?sa=t&rct=j&q=salter%20%22how%20to%20read%20a%20city%22&source=web&cd=3&ved=0CC8QFjAC&url=http%3A%2F%2Fteacherweb.com%2FMA%2FORHS%2FAltobelli%2FHowtoReadaCityEssay.doc&ei=RggBT\\_faG9PJ0AGM3bWTAg&usq=AFQjCNF\\_6tiMaXvnt\\_zV7o0EGGezM9W8sQ](http://www.google.com.ar/url?sa=t&rct=j&q=salter%20%22how%20to%20read%20a%20city%22&source=web&cd=3&ved=0CC8QFjAC&url=http%3A%2F%2Fteacherweb.com%2FMA%2FORHS%2FAltobelli%2FHowtoReadaCityEssay.doc&ei=RggBT_faG9PJ0AGM3bWTAg&usq=AFQjCNF_6tiMaXvnt_zV7o0EGGezM9W8sQ)

- SASSEN, S. (2004). *Las economías urbanas y el debilitamiento de las distancias*. En Ramos, A. M. (Traductor), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB, Edicions UPC.
- SCOTT BROWN, D. (1990). *Between Three Stools*. En Scott Brown, Denise, *Urban Concept.*, Londres: Academy Edition, pp.6-7, 8-20.
- SOLA-MORALES I RUBIO, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC, 1ª ed.
- VALL CASAS, P. (2010). Territorios intermedios en la Región Metropolitana de Barcelona: identidad y reciclaje. *Revista Ciudad y Territorio (Madrid)* XLII, Cuarta época, N° 164, Ministerio de Vivienda. pp. 260 a 283.
- VARAS, A. (2000). *Buenos Aires: Natural + artificial*. Madrid-Buenos Aires: Editorial CP67.
- VIGANO, P. (2010). *I territorio dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*. Roma: Officina Edizioni.