



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE SAN JUAN

FACULTAD DE
ARQUITECTURA, URBANISMO
Y DISEÑO

CONSTRUYENDO CON LA FAUD-UNSJ UNA
**AGENDA URBANA
SUSTENTABLE**

**San Juan
Septiembre
2019**



CONSTRUYENDO CON LA FAUD-UNSJ UNA
**AGENDA URBANA
SUSTENTABLE**



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE SAN JUAN

FACULTAD DE
ARQUITECTURA, URBANISMO
Y DISEÑO

CONSTRUYENDO CON LA FAUD-UNSJ UNA

AGENDA URBANA SUSTENTABLE 2019

Construyendo con la FAUD una agenda urbana sustentable / Alicia Violeta Malmod ... [et al.] ; compilado por Carlos Romero Grezzi ; Mirta Beatriz Romero. - 1a ed. - San Juan : Universidad Nacional de San Juan. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, 2019. 20 p. ; 30 x 21 cm.

ISBN 978-950-605-885-2

1. Ordenamiento Territorial. 2. Planificación Urbana. 3. Política de Vivienda. I. Malmod, Alicia Violeta II. Romero Grezzi, Carlos, comp. III. Romero, Mirta Beatriz, comp. CDD 711

Departamento Publicaciones
Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño
Universidad Nacional de San Juan
Emilio Moya | Claudia Molina
Diagramación Ignacio Ripa Alsina

Impresión | Centro Impresor Paulo Casivar

Decano | Arq. Gustavo Roberto Gómez
Vicedecana | Arq. Maria Elina Navarro
Sec. Académica | Dra. Arq. Alicia Pringles Belvideri
Sec. de Extensión Universitaria | Esp. Arq. Alejandro Alvarez
Sec. Investigación y Creación | Arq. Alejandro Rosas
Sec. Técnica | Mgter. Arq. Mirta Beatriz Romero
Sec. Administrativa Financiera | C.P.N. Eva Victoria Mercado
Sec. Consejo Directivo | Esp. Arq. Mario Flumiani
Coord. de Asuntos Estudiantiles | Esp. Arq. Claudia Beatriz Roldan Maturano

Av. Ignacio de la Roza 590 (oeste) | Complejo Universitario "Islas Malvinas" | Rivadavia | San Juan | Argentina | CP: J5402DCS.

Tel: (+54 0264) 423 2395 / 3259 - (+54 0264) 426 0104
Fax: (+54 0264) 423 5397
www.faud.unsj.edu.ar

Índice

	INTRODUCCIÓN	04
	CONCEPTOS	
Eje 1	Ordenamiento territorial y planificación urbana Dra. Arq. Alicia Malmud Mgter. Arq. Nora Nacif	05
Eje 2	Políticas de hábitat y gestión en áreas segregadas y fragmentadas. Dr. Arq. Carlos Romero Grezzi	06
	Dimensiones para pensar una política integral habitacional. Arq. Alberto Merlo	07
Eje 3	Patrimonio, Turismo y Cultura. Área Patrimonio Natural y Cultural IRPHa e IDIS ³	09
Eje 4	Uso Racional de los Recursos Dr. Arq. Ernesto Kuchen	09
	Planificación Urbana Sustentable en un ambiente árido-sísmico. Dra. Arq. Alejandra Kurbán	11
	Gestión del Riesgo. Mgter. Arq. Mirta Beatriz Romero	13
	APORTES DESDE EL DEBATE. REFLEXIONES Y LINEAMIENTOS CONSTRUIDOS EN LAS JORNADAS	
Eje 1	Ordenamiento territorial y planificación urbana.	15
Eje 2	Políticas de hábitat y gestión en áreas segregadas y fragmentadas.	16
Eje 3	Patrimonio, Turismo y Cultura.	18
Eje 4	Uso Racional de los Recursos Ambientales.	19

Introducción

La Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD), de la Universidad Nacional de San Juan, a través de sus tres institutos: IRPHa, IDIS e INEAA, pero también desde sus talleres de Arquitectura o de Diseño, sus cátedras y las Actividades de Extensión que realiza, está permanentemente abocada a estudiar las problemáticas y a generar conocimientos sobre el hábitat y el territorio tanto a escala regional como provincial o de la ciudad de San Juan, el Gran San Juan.

La ciudad es una construcción colectiva. Es el ámbito de la civilidad, donde se presenta un conjunto de dinámicas e interacciones entre distintas dimensiones —*económicas, físico-espaciales, culturales, sociales, naturales y políticas*— configurantes de entramados que definen la calidad de vida de sus habitantes. El acceso a la ciudad es un derecho humano, así como lo es el derecho a una vivienda adecuada. En esto se dirime el acceso a un hábitat justo, al trabajo, a una vida digna y de calidad, a relaciones sociales que estimulen la solidaridad, el compromiso por lo propio y por lo común.

Al estudiar los problemas que afectan nuestra ciudad (*en el entendimiento de que la comprensión de los problemas es el primer paso para encontrar alternativas de solución a los mismos*) detectamos déficits y desequilibrios en las infraestructuras, los equipamientos, los servicios, el uso de los recursos ambientales, el cuidado del patrimonio natural y cultural. También existen desigualdades severas en el acceso al suelo, a la vivienda, a la producción, la formalidad dominial. Resolverlos, requiere

de una planificación integral y del diseño de políticas públicas integrales, decididas, acordadas intersectorialmente, con la participación ciudadana.

Por ello la FAUD se propuso la realización de estas Jornadas como un ámbito de interacción y discusión de lineamientos estratégicos para el desarrollo del Área Metropolitana de la ciudad de San Juan - Gran San Juan- teniendo como horizonte la Agenda 2030 y el Marco de Sendai de las Naciones Unidas a efectos de contribuir a una participación ciudadana más y mejor informada, a una ciudad más sustentable y más inclusiva. En un marco de restricciones presupuestarias severas y de desmantelamiento del sistema científico y tecnológico, la Universidad Nacional quiere seguir expresando su compromiso y convicción de estar al servicio de la sociedad que la sustenta.

Las jornadas se llevaron a cabo a lo largo de cuatro sesiones, durante la mañana y la tarde de los días 21 y 22 de mayo. En cada una de ellas se desarrolló un eje temático. Allí, docentes investigadores de la FAUD aportaron información y conocimientos especializados sobre la ciudad, mientras que funcionarios provinciales y municipales participaron como panelistas de Mesas de Intercambio. Luego, en conjunto con candidatos que aspiraban a desempeñarse en dichos ámbitos, organizaciones sociales, gremios y colegios profesionales, se debatieron los contenidos presentados en Conversatorios sobre problemáticas y políticas urbano-habitacionales a implementar en el corto y mediano plazo.

Conceptualización

Eje 1. Ordenamiento territorial y planificación urbana

La tierra como un recurso estratégico. Planificación territorial, una herramienta hacia la equidad.

Dra. Arq. Alicia Malmud – Mgter. Arq. Nora Nacif
IRPHa | FAUD UNSJ

Direccionando la mirada hacia las necesidades reales de los habitantes de la ciudad de San Juan, este documento resultante de la primera Jornada sobre la Agenda Urbana Sustentable, tiene la ambición de otorgar algunas herramientas necesarias para una comprensión aguda de las complejas problemáticas urbanas desde los aspectos: 1- Crecimiento Urbano / Usos de suelo / Producción; 2- La tierra como un recurso estratégico y 3- Sistema de Movilidad, contribuyendo a mejorar el proceso con el cual se seleccionan, planifican, diseñan, e implementan los planes y proyectos urbanos.

El siglo XX se ha caracterizado por un crecimiento de las poblaciones urbanas sin precedentes, proceso que también se ha verificado en la ciudad de San Juan, con algunas particularidades vinculadas a diversos factores geográficos, ambientales y socio-culturales. La ocupación del territorio de San Juan, de acuerdo a las condiciones de aridez del medio natural, presenta una pronunciada concentración en los espacios que disponen de agua en cinco oasis principales, de los cuáles el de Tulum, Ullúm y Zonda concentra un 90% de la población, y es donde se localiza el Área Urbana Metropolitana (Gran San Juan). Por otra parte, la condición sísmica de la zona ha promovido un crecimiento del área urbana por extensión, favorecido desde lógicas políticas, económicas, y culturales, no acorde a la situación ambientalmente frágil del área.

El área urbana se ha conformado así, como una conurbación que comprende el Departamento Capital y las áreas urbanas de los cuatro departamentos circunvecinos de Chimbas, Santa Lucía, Rawson, Rivadavia y el sector norte de Pocito. En ella se evidencia un área central que reúne la mayor cantidad y complejidad de servicios y equipamientos de las actividades urbanas. Esta situación provoca una marcada dependencia a nivel funcional respecto del área central, generando importantes consecuencias en la dinámica de la ciudad, con notorias diferencias en la calidad del hábitat urbano, entre diversos sectores sociales. El desarrollo urbano ha privilegiado en San Juan un continuo proceso de extensión de su superficie urbana construida, con la incorporación paulatina de tierras localizadas en los bordes de la mancha urbana a partir de la ejecución de obras de infraestructura, que con-

vierten terrenos rurales con potencialidad productiva, en receptores de nuevas urbanizaciones, en desmedro de la densificación de zonas urbanas ya consolidadas.

Las ciudades en general, y San Juan en particular, vienen experimentando desde la segunda mitad del Siglo XX, un proceso de reestructuración físico espacial y funcional, bajo el impacto de una urbanización acelerada, reflejada en los fenómenos conocidos como dispersión urbana y ciudad difusa, que se caracterizan por el desborde de los tejidos originales hacia la periferia, con la consecuente ocupación de nuevas superficies en los límites físicos de la ciudad. Estos impactos negativos generan la segregación y fragmentación de áreas urbanas, debilitando los vínculos necesarios tanto para la eficiencia de los bienes y servicios que brinda la ciudad, como para la interacción y cohesión social, como atributos imprescindibles de una ciudad sustentable. En este proceso de producción del espacio urbano, el Estado ha actuado sin articular debidamente la dimensión política institucional con la acción pública sobre ese espacio urbano. La carencia de marcos regulatorios con controles rigurosos y sus intervenciones en la obra pública, han direccionado categóricamente el crecimiento urbano hacia la periferia, especialmente con la localización de barrios de interés social, invadiendo suelo productivo y encareciendo el costo de las redes de infraestructura y de movilidad urbana.

Particularmente el sistema de movilidad y transporte, no ha respondido al proceso de desarrollo urbano desde la necesidad de accesibilidad y articulación espacial, en un contexto de fragilidad y fragmentación social, sino que ha orientado su accionar basado fundamentalmente en la rentabilidad económica. Los procesos de transformación urbana expuestos, las significativas inversiones en infraestructura, la convivencia de áreas privilegiadas con otras segregadas y excluidas, en el marco de un proceso de crecimiento disperso y difuso, evidencian la presencia de un modelo de ciudad que debe direccionar la búsqueda hacia modelos más sustentables. Creemos que es posible sostener la esperanza de que los procesos de ocupación de las periferias urbanas puedan ser reorientados, reconociendo a la tierra como un recurso estratégico de la ciudad, conformando además un sistema de movilidad integrado, que responda a las reales demandas de desplazamiento y ocupación social del territorio. Todo ello implica la implementación de instrumentos de planificación y normativos adecuados, volver la mirada a los patrones de ocupación del suelo compatibles con el ambiente natural, equidad en la distribución de bienes y servicios urbanos y la participación efectiva de los actores sociales locales.

Eje 2. Políticas de hábitat y gestión en áreas segregadas y fragmentadas

Ejes de reflexión para una política integral del Hábitat

Dr. Arq. Carlos Romero Grezzi
IRPHa | FAUD UNSJ

Uno de los objetivos principales de este escrito es lograr una reflexión sobre el alcance que pueden tener aquellas políticas habitacionales que busquen ser formuladas desde una visión integral. En Argentina y en Latinoamérica en general, se ha venido proponiendo revisar los fundamentos de las políticas de vivienda, en las que suele primar una confianza exagerada acerca de lo que el acceso a la casa propia puede garantizar en términos de derecho, dignidad y calidad de vida. Es que, aunque se haya trabajado y se siga haciendo mucho en pos del acceso a un derecho fundamental, como es la vivienda propia, no siempre se ha logrado que ello redunde en un verdadero aporte para el desarrollo local, ni el de los grupos destinatarios.

Un modo interesante de concebir al hábitat es como un ámbito de oportunidades para el desarrollo de la persona y de su entorno social o comunitario. El acceso a estas oportunidades depende en gran medida de cómo estén configurados los espacios, las personas y las relaciones socio-territoriales en el hábitat cotidiano. Así, cada barrio construido se convierte en una estructura de oportunidades para el desarrollo de diversos capitales: capital social, capital humano, capital espacial y también capital económico.

Sin embargo, los alcances de un proyecto urbano en relación a la estructura de oportunidades que logra constituir, en principio, sólo pueden ser concebidas en términos potenciales, ya que el acceso a dicha estructura depende tanto:

- a) De la proximidad y equidad distributiva de las disponibilidades u ofertas territoriales (espacios de interacción social, espacios de intercambio de bienes y servicios, espacio de flujos, espacios de conexión e información, entre otros); como
- b) De las capacidades de los habitantes de poder captarlas, de acceder a ellas. Las capacidades se miden en relación a los capitales disponibles localmente, y que tienen que ver con la salud, el nivel de formación, la complejidad organizacional de las comunidades, la disponibilidad de recursos económicos; y pueden concebirse tanto en la escala micro-social del individuo y su familia, como en la meso-escala de la comunidad. Esta noción de la capacidad se basa en la teoría de Amartya Sen, que se centra en la libertad de ser o de hacer aquello que se valora.

VIVIENDA Y BARRIO

Configuraciones materiales
posibilitantes



ESTRUCTURAS DE OPORTUNIDAD

Para el desarrollo de
capital social, humano
y económico

Entonces, este enfoque que se propone aquí, busca tratar la situación bidireccionalmente. El barrio y la vivienda no pueden constituirse como oportunidades de desarrollo si no se contemplan las posibilidades concretas que poseen los individuos, familias y comunidades de aprovecharlas como tales. Esto es fundamental a la hora de pensar la política habitacional en contextos de alta vulnerabilidad, ya que se puede estar proponiendo un tipo de intervención que genera más dificultades y obstáculos que soluciones para el desarrollo local; sobre todo si se considera que en estos contextos hay que optimizar al máximo los capitales disponibles, evitando que se desgasten al funcionar como paliativos de una propuesta inadecuada. Para aproximar la oportunidad a las capacidades, no bastaría con una caracterización socioeconómica y cultural de las personas destinatarias de las políticas; sino que, también, cabría indagar acerca de su sistema-entorno, sobre las relaciones sociales, temporales y espaciales que establece cotidianamente. Por otra parte, una conceptualización más integral del hábitat demanda trascender la instancia de intervención como único momento de consideración.

El objetivo de la política habitacional no debería supeditarse al momento específico de la entrega de las viviendas como instancia culmine, sino como un momento más, donde ciertamente culminan algunos procesos y comienzan otros, en distintas escalas.

Por ejemplo, en estudios recientes llevados adelante en el IRPHa-FAUD, se ha detectado que aquellas calles mejor integradas al sistema vial se presentan como estructuras de oportunidad más favorables para la emergencia de actividades económicas abundantes y diversas en contextos barriales. Esta lógica de emplazamientos aplica no solo funcionalmente, sino también en relación al volumen de transformación espacial. Es decir, aquellas localizaciones que ofrecen un plusvalor, ya sea por la conectividad vial, por la proximidad a espacios verdes o equipamientos, o incluso por su adyacencia a barrios preexistentes del entorno con cierto nivel de consolidación; tienden a transformarse más. El plusvalor es captado como oportunidad, y promueve la inversión en el barrio con recursos familiares. Además, promueve la generación de nuevas centralidades urbanas, donde se concentran actividades económicas de proximidad, y amplía la oferta laboral y de circulación de bienes, servicios e información. Bajo los criterios actuales de intervención y evaluación de las políticas habitacionales, es difícil saber en principio cuánta equidad o inequidad se está reproduciendo al construir y modificar entornos urbanos. Debemos empezar a conocer mejor cuánto cuesta en realidad un barrio. Pero no cuánto cuesta su construcción, sino cuánto cuesta en un sentido integral, incorporando la dimensión de lo cotidiano. ¿Cuánta energía se consume por orientaciones inconvenientes de viviendas y equipamientos?, ¿cuánto dinero o calorías humanas se gastan localmente en desplazamientos cotidianos?, ¿cuánto cuestan las ampliaciones subrepticias de las viviendas existentes al sistema público de salud, por falta de iluminación o ventilación adecuada, o por déficits en términos sanitarios?

En síntesis, el camino hacia políticas integrales requiere que éstas logren acercar oportunidades de desarrollo a las capacidades locales de aprovecharlas. Y esto es necesario abordarlos trans-escalarmente, de forma que no sólo se esté evitando la reproducción de hábitats de pobreza de la población destinataria, sino también fortaleciendo circuitos y tejidos productivos, socio-organizativos, ambientales, y culturales de toda el área metropolitana. El barrio, en definitiva, será una mejor inversión cuanto menor sea su costo, pero no su costo económico, sino su costo de oportunidad para quienes lo habitarán.



Barrio Parque Los Andes - Chacarita

Dimensiones para pensar una política integral habitacional

Arq. Alberto Merlo
IRPHa | FAUD UNSJ

El deterioro del hábitat de los sectores sociales más vulnerables es una constante en toda Latinoamérica y nuestra ciudad no queda exenta de esta situación. Problema que se podría adjudicar a la aplicación de políticas públicas inadecuadas para el bienestar social, lo cual conlleva a una ruptura de las relaciones socio-espaciales y económicas vinculadas con a la vivienda social¹, como así también a un crecimiento hacia la periferia urbana

Por lo cual se hace necesario de comprender la construcción dialógica que existe entre el Estado, el gobierno como planificador y su relación con el ciudadano, escenario en el que se expresa, una relación dialéctica entre el habitante y el espacio. Cuya presunción permite observar en términos de procesos, la reciprocidad existente entre la supra-estructura y la estructura/infraestructura en términos de expresión espacial y forma de organización social al momento de articular los procesos de construcción habitacionales y transformación de la ciudad.

¹ Entendida como toda vivienda o complejo habitacional financiada total o parcialmente por el Estado.



Barrio Juan Perón - Cornelio Saavedra 1947

El comprender al Estado y el accionar de los gobiernos en las políticas habitacionales implica observar las diferentes respuestas a lo largo de la historia, no como algo estático, sino enfocándose en la interpretación de los procesos y las significaciones que han experimentado como respuesta. Así mismo el Estado como institución madre de nuestra sociedad, expresa mediante el consenso o la coacción las normativas que regulan y ejercen una cierta configuración socio-espacial específica y vinculada estrechamente al paradigma imperante y a las decisiones de los gobiernos -que no siempre coinciden- mediante planes, programas y proyectos.

En este sentido (Milton Santos, 1985)² establece cuatro categorías el análisis del espacio: la forma, la función, la estructura y el proceso. Aspecto que permite prestar atención una acentuada problemática en las últimas décadas; falta de equidad espacial, el menoscabo en la necesidad de planificación del territorio, el cambio de concepto de la vivienda social, entendida como progreso, integración y ascenso social, a ser entendida a partir fines de los '60 en adelante como un elemento de inclusión/exclusión.

La arquitectura también ha ido sufriendo cambios conceptuales en torno a la vivienda social; en sus inicios las concepciones del movimiento moderno –en los cuales convivían diferentes conceptos y modelos- prometía promover y fomentar el cambio social, cuyo objetivo era mejorar la calidad habitacional de la clase obrera en la ciudad industrial, -los cuales mayormente habitaban en conventillos o tenían problemas de hacinamiento-, proclamando mejorar la calidad de vida de la población. Se podría decir que los modernistas tenían las mejores intenciones para una arquitectura socialmente responsable, aunque no son muchas los ejemplos que han quedado o que se pudieron plasmar territorialmente.

La incapacidad desde la arquitectura de poder mantener en forma efectiva y permanente los conceptos de una arquitectura socialmente comprometida, la desilusión, sumados a los cambios de los paradigmas que se dieron a mediados de siglo XX, llevo a los arquitectos a abandonar la agenda social y dedicarse principalmente al diseño como forma cuantitativa de dar respuesta.



Conjunto Urbano Gral. Savio - Lugano I y II 1970



Traslado de Villas - San Juan 2012

² "La forma es el aspecto visible de un objeto o de un conjunto de objetos, en este caso, formando un patrón espacial. Así, una ciudad, un área rural y una casa son ejemplos de formas espaciales. La función es una tarea o actividad desempeñada por una forma (objeto). Los aspectos sociales y económicos de una sociedad, en un momento dado, producen la estructura, o sea, la naturaleza histórica del espacio en que las formas y las funciones son creadas. Y, finalmente, el proceso es una acción frecuentemente continua que posee un resultado cualquiera (cambio)."

Eje 3. Patrimonio, Turismo y Cultura

Patrimonio Natural y Cultural: Aporte a la sustentabilidad urbana

Área Patrimonio Natural y Cultural IRPHa e IDIS³

El presente documento plantea lineamientos para el desarrollo del área metropolitana de la ciudad San Juan, en el marco de la Agenda 2030 establecida por las Naciones Unidas.

A nivel internacional, se estará desarrollando en el mes de julio en República Dominicana el Encuentro del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) bajo el lema CIUDAD, CULTURA Y AGENDA 2030: experiencias exitosas de ciudades que han puesto la cultura en el centro de su estrategia, para lograr la inclusión social, la competitividad urbana y la proyección internacional, y reconocer en esas experiencias el potencial que tiene la cultura como impulsor para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En el marco de nuestro encuentro nos parece importante traer aquí las reflexiones que CIDEU ha planteado sobre la noción de cultura:

“La cultura se relaciona de manera general con lo que podríamos llamar “el modo de ser y el modo de existir” de una sociedad. Por lo tanto, también se relaciona con sus patrimonios materiales e inmateriales, con su diversidad etnohistórica, su creatividad y con la producción y transmisión de tradiciones y conocimientos. Es el ámbito constitutivo de su identidad, de su cohesión social y de su educación; y al mismo tiempo, forma parte de sus derechos humanos. Es decir, la cultura es un elemento imprescindible de nuestra existencia como personas y como sociedad.”

Concibiendo a la noción de cultura como transversal a toda planificación, queremos destacar que el paisaje urbano sanjuanino es el resultado de una estratificación histórica de los valores y atributos culturales y naturales que se extiende más allá de la idea de “edificios o lugares históricos” para incluir el contexto urbano más amplio y su entorno geográfico, tanto histórico como contemporáneo, los espacios abiertos y verdes, los patrones de uso de la tierra y la organización espacial, percepciones y relaciones visuales, las prácticas sociales y culturales y los valores compartidos y otros elementos que se configuran en identidades urbanas. (Hábitat III - Cultura urbana y patrimonio).

El patrimonio, tanto natural como cultural, debe ser considerado como la columna vertebral de todo desarrollo, no en un sentido estático, sino en la comprensión de que las identidades urbanas implican procesos de construcción dinámicos entre pasado y presente y son la guía para proyectar el futuro.

Esta Agenda Urbana ha intentado reunir a todos los niveles de gobierno, provincial, municipal, instituciones y organizaciones académicas y de la sociedad civil, el sector privado, organizaciones interesadas y ciudadanos para construir un ideal común de desarrollo sostenible para las ciudades que consideramos como propias.

En este marco, queremos promover la instalación en la agenda pública y en la conciencia ciudadana, el desarrollo de políticas urbanas y territoriales integradas para la preservación del patrimonio natural y cultural, tangible e intangible como paso previo fundamental para la intervención de las áreas urbanas.

Eje 4. Uso Racional de los Recursos Ambientales

Eficiencia Energética

Dr. Arq. Ernesto Kuchen
IRPHa | FAUD UNSJ

Introducción. Al analizar la composición de la matriz energética mundial, nacional y local es necesario hacer hincapié en la necesidad de dar un vuelco en la concepción del nuevo paradigma de vida en el planeta y sobre todo en el clima árido (oasis) donde los recursos para la vida son aún más escasos. Se pone de manifiesto la necesidad de atender los sectores de consumo edilicio, industrial y de transporte, en los que se promueva la diversificación de la matriz energética, hoy básicamente de origen fósil (78,4%), y fomentar el consumo racionalizado en general. Se observa que en los últimos 200 (doscientos) años, la población mundial creció 6 (seis) veces y el uso de recursos naturales para atender las demandas energéticas, se incrementó 22 (veintidós) veces. En este contexto, el hombre de hoy no es consciente que consume casi 4 (cuatro) veces más energía que entonces (*ver Figura 1*).

³Dra. Arq. María Rosa Plana, Esp. Arq. Eliana Gabriela Testa, Arq. Ana Valeria Pochi, Arq. Natalia Martínez, Lic. María Emilia Erostarbe, Mgter Arq. María Cristina Monfort, Esp. Arq. Nora Adriana Lucero, Dr. Arq. Marcelo Soria, Arq. Capriotti Carina

Figura 1 Consumo energético exponencial

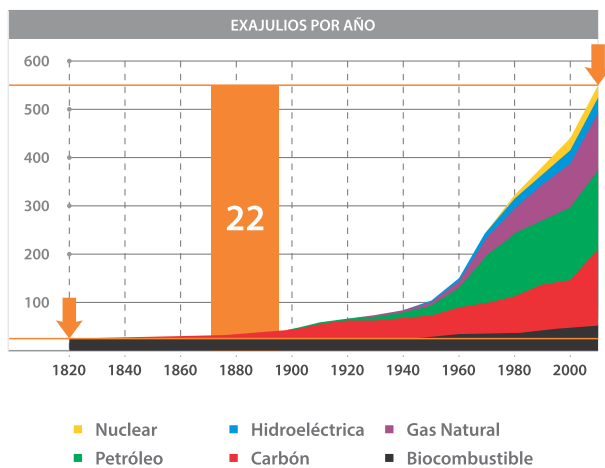
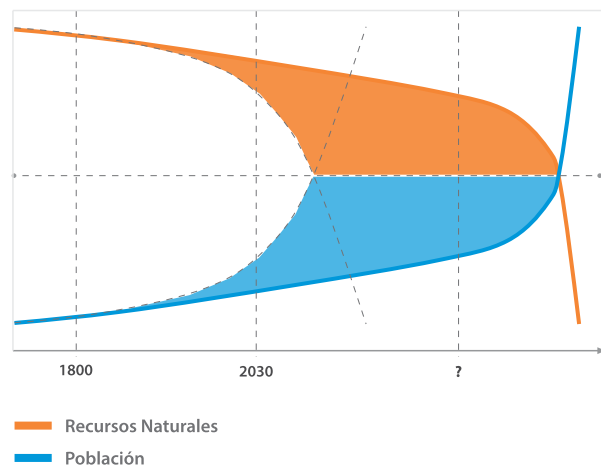


Figura 2 Crecimiento poblacional y agotamiento de recursos



Ante este panorama, la ONU prevé al 2030, alcanzar una serie de objetivos de desarrollo sustentable (ODS 2030). Entonces, se expuso la relación entre el crecimiento poblacional ascendente y el consumo de recursos naturales escasos, planteando el escenario no deseado y otro (ver Figura 2), en el que se involucran decisiones estratégicas político-sociales y económicas, para atender salud y educación de forma sustentable.

La provincia de San Juan adhirió a los ODS 2030, en 2017. Dar continuidad a ello permitiría consolidar la construcción de una nueva agenda urbana sustentable y para ello, en particular los ODS 3, 4 y 5 para abordar los objetivos de educación y salud frente al crecimiento poblacional; y los ODS 7, 11 y 12 para alcanzar el uso racional de los recursos naturales. Y así, la sociedad sanjuanina, poder proyectarse como un referente a nivel nacional e internacional. Un antecedente importante, es que gran parte de su matriz energética (más del 70%) es de origen hidroeléctrico (renovable), y con un enorme potencial en solar, para la generación de calor y electricidad. A fin de abordar el Lineamiento de Reflexión N° 11 “Fomento del uso racional de la energía y la introducción de tecnologías ecológicamente responsables para la transformación social. Articular la reglamentación energética en los sectores edilicio, industrial y transporte”, se evidencia la necesidad de incorporar en una agenda urbana sustentable, las siguientes estrategias de acción:

1. *Educar sobre uso racional de la energía: Alcanzar que la población entera, en los diferentes niveles educativos, reciba información clara y precisa sobre uso responsable de los recursos.*

2. *Usar racionalmente la energía: Lograr que cada individuo sea consciente de las acciones individuales y colectivas que mejoran su calidad de vida.*

3. *Implementar el certificado energético domiciliario: Disponer de parámetros indicadores que permitan la rápida aprehensión del habitante sobre su modo de consumo eficiente.*

4. *Gestionar el consumo eficiente en diferentes organizaciones: Institucionalizar la evaluación y autogestión de estrategias de uso racional y eficiente de energía.*

5. *Fomentar la diversificación de la matriz energética: Aumentar la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas para los sectores de demanda edilicio-industrial-transporte, a fin de reemplazar la actual generación de origen fósil.*

6. *Reglamentar la Ley 27.424 de energía distribuida: Articular y reglamentar la implementación municipal para que el ciudadano común, se convierta en productor energético.*

7. *Implementar la ordenanza energética en los tres sectores: Lograr la masificación del uso de energías renovables para la puesta en funcionamiento de los sectores de consumo (edilicio, industrial y de transporte), fomentar la coparticipación en la generación y restringir la actividad monopólica.*

Como conclusión, el punto de inflexión entre crecimiento poblacional y agotamiento de recursos, indicado como “Escenario 2” en la Figura 2, es indicativo de la necesidad de planificar la equidad de manera retrospectiva. El accionamiento de las 7 estrategias previstas para ser incorporadas en una Agenda Urbana Sustentable, se justifica por las altas demandas observadas, lo cual requiere validación en el corto plazo y puesta en valor de otras.

Planificación Urbana Sustentable en un ambiente árido-sísmico

Dra. Arq. Alejandra Kurbán
INEAA | FAUD UNSJ

Una ciudad que tienda a la sustentabilidad de su ambiente será aquella que procure satisfacer las necesidades de su población, a través de políticas orientadas a: aprovechar en forma generalizada las energías renovables, utilizar responsablemente los recursos naturales no renovables, diseñar y producir medios y sistemas de transporte energéticamente eficientes y poco contaminantes, incentivar la creación de fuentes de alimentos lo más cercanas posibles para disminuir la energía utilizada en su transporte, reutilizar y reciclar la basura, minimizar la superficie urbana y con ello maximizar los servicios, implantar una mayor cantidad de espacios verdes que generen más oxígeno, absorban CO₂ y parte del agua de lluvia, y reduzcan el efecto de isla de calor. En suma, una ciudad sometida al control del aumento de su entropía ecosistémica.

Dicho control podría ejercerse si se repensara la concepción de los asentamientos humanos, su planificación, el diseño urbano y el diseño arquitectónico, en términos tanto conceptuales como espaciales. De esa manera, algunas de las siguientes estrategias podrían aportar a ese objetivo, en diferentes escalas de aplicación (Kurbán, 2001)⁴:

01. Conocer ambientalmente el lugar a intervenir, realizando diagnósticos integrales del sistema ambiental de inserción; identificar disfunciones; estudiar sus interrelaciones.
02. Conocer la oferta ambiental disponible del lugar, para adoptar medidas que tiendan a potenciar su uso adecuado.
03. Utilizar la oferta climática del lugar, propendiendo al reemplazo energético de fuentes fósiles por recursos de flujo.
04. Lograr un uso sustentable de los recursos naturales no renovables.
05. Proponer una sistematización de los espacios verdes de la ciudad, potenciando sus múltiples roles urbanos.
06. Proponer el uso de tecnologías y materiales constructivos apropiados.
07. Promover la reutilización de los materiales constructivos, capitalizando la existencia de edificios existentes.

Conceptualmente la Planificación Urbana Sustentable en un Ambiente Árido-Sísmico, constituye el conjunto de políticas públicas de planificación de la ciudad, tendientes a maximizar responsablemente el uso de los recursos ambientales, disminuir la producción de entropía en la ciudad y promover el reemplazo de fuentes fósiles de energía; todo ello en procura de mejorar la calidad de vida de la población.

Los Lineamientos Principales del Eje 4 Uso Racional de los Recursos Ambientales, son: Urbanismo Bioclimático; Eficiencia Energética y Confort Ambiental; y Gestión del Riesgo. Las vinculaciones institucionales-científicas de dichos Lineamientos, lo constituyen los Objetivos de Desarrollo Sustentable N°7, 11, 13 y 17 explicitados por la ONU en el año 2015 y los Objetivos generales y específicos del Plan Estratégico San Juan 2030. Estos son:

- ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos
- ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles
- ODS 13: Acción por el clima
- ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos

Urbanismo Bioclimático. Está constituido por acciones de diseño urbano tendientes a lograr el acondicionamiento higratérmico de los espacios abiertos en la ciudad, mitigando los efectos de la Isla de Calor Urbana y disminuyendo la carga climática sobre los interiores edilicios. Este urbanismo tiene incidencia directa en el confort higratérmico de la población, el ahorro energético y la disminución de la huella de carbono.

El insumo inicial de las investigaciones y propuestas de Urbanismo Bioclimático lo constituye la base de datos meteorológicos del lugar específico donde se aplicarán las mismas, ya que su conocimiento científico constituye el punto de partida para ser incorporado como dato real al diseño bioclimático. Por tanto en el caso de las ciudades, es fundamental la existencia de registros estadísticos del clima urbano, es decir del clima macroescalar modificado por los sucesivos procesos de antropización, los cuales van reemplazando el ambiente natural inicial.

Uno de los principales fenómenos del Clima Urbano, lo constituye la Isla de Calor de la ciudad, definida como el calentamiento relativo de la ciudad comparado con las condiciones pre-urbanas (Mazzeo, 1984)⁵ o como un oasis invertido, donde las temperaturas del aire y de las superficies son más cálidas que aquellas en sus entornos rurales (Garland, 2011)⁶.

⁴ Kurbán, A. (2001) Arquitectura y Sustentabilidad en una Zona Árida. Tesis de Maestría en Arquitectura y Diseño. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño

⁵ Mazzeo (1984) Aplicaciones del diagnóstico climático a problemas relacionados con el urbanismo. Apuntes de cátedra, UBA. Buenos Aires.

⁶ Garland (2011) Heat Islands. Edit. Earth Scan. London.



Ilustración 1 Isla de Calor Urbana del AMSJ Verano del Año 2011 obtenida con procesamiento de imágenes satelitales (Cúnsulo, et al,2013).

El Clima Urbano y la Isla de Calor, tienen incidencia directa tanto en el desconfort higrotérmico como en el aumento de la contaminación ambiental y con ello en el deterioro de las condiciones sanitarias de la población. En el Área Metropolitana de San Juan, la Isla de Calor calculada para el año 2011 fue de 5,00°C en el Verano y 4,50°C en Invierno (Cúnsulo, et al, 2013)⁷. Especialmente, los efectos de dicho fenómeno no se limitan sólo a su ejido, sino que se extiende más allá de sus límites, afectando las zonas perimetrales colindantes.

Los principales aspectos que debería contemplar una normativa de Urbanismo Bioclimático para una gestión sustentable en la planificación urbana, son:

01. Estrategias de mitigación del CAMBIO CLIMÁTICO.
02. Sistema de indicadores del VERDE URBANO: Espacios Verdes y Arbolado de Alineación.
03. Geometría y orientación de manzanas, parcelamiento y ancho de calles en la TRAMA URBANA.

04. Alturas y retiros de edificación en los PERFILES DE CALLES

05. Distribución espacial de ÍNDICES URBANÍSTICOS para control de la masa térmica.

06. Tecnologías y colores exteriores de los edificios para disminuir la REFLECTIVIDAD DE LAS SUPERFICIES y con ello la temperatura urbana.

07. Estrategias de DISEÑO BIOCLIMÁTICO EDIFICIO.

A modo de conclusión, podría decirse que una premisa necesaria para llevar adelante los objetivos de sustentabilidad propuestos en el Urbanismo Bioclimático, es el compromiso conjunto que se requiere entre los organismos de gestión de la ciudad; las instituciones de financiamiento científico; y la universidad con sus centros de investigación científica, fin de promover y garantizar la ejecución de trabajos orientados a la sustentabilidad territorial de nuestra provincia.

⁷ Cúnsulo, M., Kurbán, A., Papparelli, A., Montilla, E. (2013) Procesamiento de datos térmicos satelitales para la obtención de la Isla de Calor Urbana. AVERMA, Vol. 1. 2013 ISSN 0329-5184; Págs. 11.11 a 11.18.

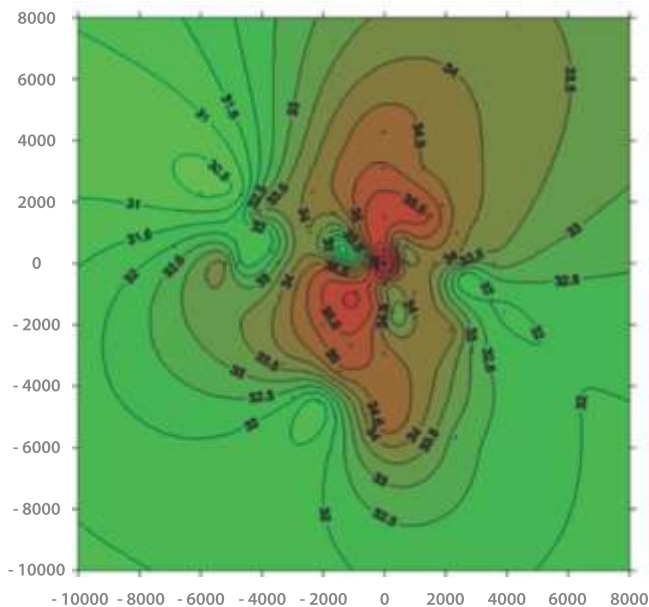


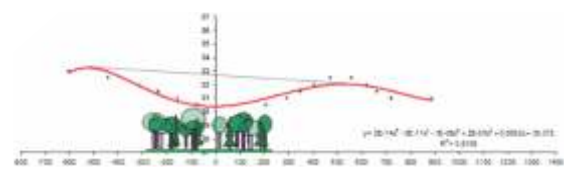
Ilustración 2 Efecto de los Espacios Verdes Urbanos en la temperatura urbana del AMSJ (Cúnsulo, et al, 2013, Kurbán, et al, 2013, Kurbán 2017).

Estudios de verde urbano: EVU y AA



Espacio Verde: PARQUE DE MAYO

Dirección: SURESTE - NOROESTE



PERFIL DE TEMPERATURA DE VERANO

Gestión del Riesgo

Mag. Arq. Mirta Romero
IRPha | FAUD UNSJ

El concepto de riesgo de desastres ha ido variando a lo largo del tiempo. El concepto evolucionó de poner el acento en los eventos que disparan la situación que puede terminar en desastre (peligros naturales, socio-naturales o antrópicos), a entender el riesgo como el conjunto de daños y pérdidas que podrían producirse en una unidad social y sus medios de vida como consecuencia del impacto de uno o varios peligros sobre las condiciones de vulnerabilidad que presenta dicha unidad social y es función también de su resiliencia.

A nivel internacional, los noventa del siglo pasado fueron nominados por la ONU como la década internacional de reducción de desastres naturales (IDNDR). Se puso el énfasis en la concepción integral del riesgo y se dejó de hablar de desastres naturales, que señalaba como “culpables” de los desastres a los eventos naturales, para entender la responsabilidad de las sociedades en la generación del riesgo. El Marco de acción de Hyogo (2005 – 2015) puso el acento en el aumento de la resiliencia de las naciones y comunidades ante los desastres. Finalmente, el Marco de Sendai (3ª Conferencia Internacional de la ONU) 2015-2030, marca la responsabilidad primordial de los estados en prevenir y reducir el riesgo de desastres y la necesidad de participación de la sociedad y de todas las instituciones del estado. Innovó en centrar la mirada en la gestión del riesgo de desastres antes que en la gestión de desastres.

Por gestión del riesgo de desastre se entiende *un proceso continuo, multidimensional, interinstitucional y sistémico de formulación, adopción e implementación de políticas, estrategias, planificación, organización, dirección, ejecución y control, de prácticas y acciones orientadas a reducir el riesgo de desastres y sus efectos, así como también las consecuencias de las actividades relacionadas con el manejo de las emergencias y/o desastres*. Comprende acciones de mitigación, gestión de la emergencia y recuperación.

A nivel del país en 2004 la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública crea el Programa Nacional de Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres y Desarrollo Territorial siendo la provincia de San Juan la primera en ser incluida en la capacitación del personal técnico de la Dirección de Planeamiento y Desarrollo Urbano (DPDU) del Gobierno de la Provincia para la inclusión del estudio de riesgos en la planificación urbana.

En 2009 se llevan adelante las Jornadas Nacionales del Programa de Prevención y Reducción del Riesgos de Desastre y Desarrollo Territorial donde se insiste sobre la incorporación de la gestión del riesgo en el proceso de planificación del desarrollo territorial.

En 2016 se aprueba la ley 27.287, de creación del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo. Dicha ley, consistente con el Marco de Sendai, hace hincapié en las actividades de mitigación y reducción del riesgo, complementadas por acciones de socorro asistencialista una vez producido un evento adverso.

Aspectos operativos para la reducción del riesgo. El DIPECHO⁸ establece 5 herramientas para la reducción del riesgo:

1. *Análisis de Riesgo*; 2. *Incorporación de la Gestión del Riesgo en los Planes de Desarrollo*; 3. *Campañas de sensibilización*; 4. *Redes de Gestión del Riesgo*; 5. *Sistemas de Alerta Temprana*.

El Análisis de riesgo es el estudio que se realiza para identificar y caracterizar el riesgo, a partir del análisis de los peligros que afectan un territorio determinado, del análisis de vulnerabilidades y de las capacidades existentes para gestionar el riesgo. Se realiza con participación de personal calificado y requiere el aporte de varias disciplinas. Permite estimar el Riesgo, valorarlo, establecer sus niveles y definir escenarios de riesgo.

Es el sustento de los planes de gestión del riesgo, planes de desarrollo, planes de ordenamiento territorial, planes de preparación, respuesta y rehabilitación, sistemas de alerta temprana, planes de reconstrucción, proyectos de inversión.

El área Riesgos socio-ambientales del Instituto Regional de Planeamiento y Hábitat (IRPHA) de la FAUD viene trabajando desde hace más de 15 años en el Análisis del riesgo sísmico de la ciudad de San Juan, toda vez que ella está incluida en la zona 4 definida por la Norma INPRES – CIRSOC 103 como de muy alta peligrosidad sísmica, en una escala creciente que va de 0 a 4. Junto a otros investigadores de la UNSJ y el INPRES⁹, se determinaron trece sectores residenciales críticos en el AMGSJ.

Cada sector contiene uno o más barrios y se encuentran localizados: cuatro en el departamento Rivadavia, tres en el departamento Chimbas, uno en el departamento Santa Lucía, uno en el departamento Capital y cuatro en el departamento Rawson.

No obstante, la renovación urbana, la recuperación y rehabilitación de barrios ha quedado fuera de los programas oficiales de los diferentes niveles de gobierno, enfocados más a la provisión de una vivienda nueva que a la construcción de lo urbano, de la ciudad, del espacio público, de la dimensión pública de la vida comunitaria.

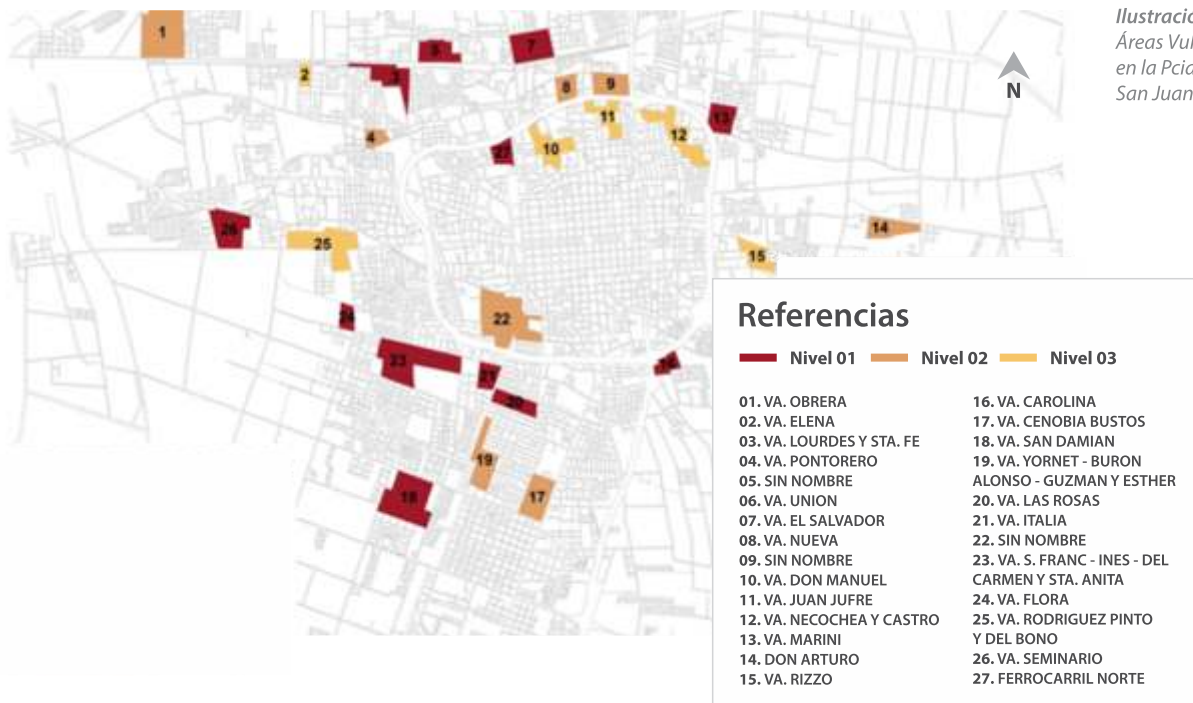


Ilustración 3
Áreas Vulnerables
en la Pcia. de
San Juan.

⁸ El DIPECHO (Disaster Preparedness Programme) es un programa de la Comisión Europea de Ayuda Humanitaria (European Commission Humanitarian Aids)

⁹ PICTO RIESGO SÍSMICO 00232. Investigadores responsables: Mgter. Arq. Mirta Romero (IRPHA-FAUD-UNSJ), Ing. Alejandro Giuliano (INPRES), M. Sc. Ing. Aldo Zaragoza (FI-UNSJ y Mgter. Lic. Sara Valenzuela (FACSUNSJ).

Aportes desde el debate.

Reflexiones y lineamientos construidos en las jornadas

Alrededor de los doce *Lineamientos para la reflexión y el debate* elaborados previamente por los docentes – investigadores de la FAUD (tres por cada eje) y de los aportes ofrecidos por los panelistas en su intervención en cada uno de los cuatro ejes que planteaban las Jornadas, se generaron profundos e interesantes debates. En ellos participaron funcionarios del gobierno provincial y de los gobiernos municipales, candidatos a ocupar cargos de gestión, miembros de los colegios profesionales, investigadores, docentes y alumnos de la UNSJ, organizaciones no gubernamentales, vecinos/as y profesionales de diversas disciplinas.

Si bien cada eje reflexionó en los conversatorios sobre los tres *lineamientos para la reflexión y el debate* elaborados para él, la diversidad de propuestas planteadas al interior de cada eje muestra la transversalidad de las temáticas y la necesaria mirada integral de la ciudad. A continuación, se hace un compendio de los principales aspectos analizados y de aquellos lineamientos considerados claves para el logro de una ciudad más sustentable y más equitativa, que surgieron de esta construcción colectiva

Eje 1. Ordenamiento territorial y planificación urbana

Sub-ejes

Crecimiento Urbano / Usos de suelo / Producción
La tierra como un recurso estratégico
Sistema de Movilidad

Los dos primeros sub-ejes se trabajaron en un conversatorio.
El tercero en otro.

Sub-ejes: Crecimiento Urbano y la Tierra como Recurso

Participantes. Director de Planeamiento y Desarrollo Urbano - DPU (Ing. Eugenio Montes) y Arq. Juan Manganelli), Director de Programa Científico “Gestión Integral de Cuencas Hidrográficas” (Dr. Oscar Dölling), Director Provincial de Espacios Verdes (Ing. Lucio Gómez), Director de Tránsito y Planeamiento de Movilidad (Arq. Jorge Martín), candidatos a la Intendencia por Capital, Docentes Investigadores de la FAUD entre otros profesionales y estudiantes.

Lineamientos.

1.1. La orientación del crecimiento físico/espacial del AMSJ, es una decisión política donde la asignación y habilitación de usos de suelo, juegan un papel clave en la estrategia de revertir el actual proceso de desaprovechamiento del suelo servido e invasión del suelo productivo.

- Promover la densificación del AMSJ, en un proceso de “adentro hacia afuera”, que reconozca la existencia de un 30% de tierra vacante dotada de servicios e infraestructura, al interior del límite urbano.

- Regular la localización de loteos privados y públicos-barrios IPV- en los bordes de la planta urbana reconociendo en estos últimos casos los costos asociados a su localización periférica en términos sociales, económicos y ambientales.

- Señalar la discrepancia con sugerencias oficiales de extensión de la planta urbana sobre el piedemonte, por considerarla una propuesta ineficaz, teniendo en cuenta antecedentes y problemáticas generadas en la vecina provincia de Mendoza.

1.2. Reconocimiento de la tierra como un recurso estratégico de la provincia y principalmente de quienes la trabajan y pueden garantizar su preservación.

- Necesidad de incorporar nuevos instrumentos de gestión que posibiliten movilizar la tierra ociosa y promover su efectiva incorporación al mercado del suelo (*convencios urbanísticos*)

Sub-eje Sistema de Movilidad

Participantes. Director de Tránsito y planeamiento de movilidad (Arq. Jorge Martín), Docentes- investigadores FAUD y profesionales de la Arquitectura y la Ingeniería; Colegio de Arquitectos de San Juan; Director de la Escuela de Caminos de Montaña (Ing. Aníbal Altamira), empresarios de transporte, Alumnos de la FAUD.

Lineamientos.

1.3. Conformación de un Sistema de Movilidad Integral, que responda a las reales demandas de desplazamiento y ocupación social del territorio, particularmente en las periferias urbanas y con atención a la dinámica de urbanización difusa

- Señalar la importancia del sistema de movilidad como herramienta de inclusión y cohesión urbana. Apuntando a la imposibilidad de pretender un desarrollo urbano sustentable sin atender la problemática del sistema de tránsito y transporte.

- Destacar la necesidad de una Planificación integral, que incorpore criterios que abarquen todas las dimensiones de la sostenibilidad, entre otras: el consumo energético de los desplazamientos y las emisiones; la necesaria articulación de la dimensión institucional público-privada, los requerimientos de la sociedad y los trabajos académicos y técnicos de las universidades e institutos de investigación provinciales.

- Remarcar que la falta de planificación y las miradas parciales sobre el tema contribuyen a la exclusión de sectores urbanos postergados.

- Señalar la necesidad de integración a través de la interconexión departamental, uniendo las cabeceras municipales con el sistema de transporte público de pasajeros.

- Considerar la discapacidad en los medios de transporte, y en toda la infraestructura de soporte, tales como paradas de colectivos, cruces peatonales, veredas sanas, despejadas y libres de obstáculos. Los recorridos de colectivos deben asegurar a los sectores de la sociedad con discapacidad, una movilidad efectiva y una real accesibilidad a servicios de transporte público (equipamiento en los colectivos y las dársenas en las calzadas).

- Estudiar la viabilidad de otros sistemas de transporte, tales como el sistema de autobuses eléctrico, investigando sobre las posibilidades de generación de energías limpias para poder hablar de sistema de transporte sustentable.

- Concientizar sobre la problemática medioambiental, desalentando el uso del automóvil particular, para lo cual se debe avanzar en mejorar la planificación y gestión del transporte público. "En los países más avanzados, las personas de mayor poder adquisitivo utilizan el sistema de transporte público", con lo cual se evidencia que en esos

países se han resuelto muchos problemas que hoy prevalecen en nuestra región y en nuestra provincia.

- Resolver el problema de una falta de jerarquización del sistema vial que es el origen de muchos problemas de movilidad. Esto trae aparejado que los usuarios, por ejemplo, no tengan claridad sobre las prioridades de paso, incrementando la siniestralidad.

- Actualizar el marco regulatorio e implementar una política integral de sostenibilidad instrumentada a través de leyes que trasciendan los periodos gubernamentales y permitan definir acciones sostenibles.

En general pueden sistematizarse las recomendaciones en dos ejes o líneas orientadoras, necesarias para una visión ambientalmente sustentable del sistema de movilidad, resultantes del debate y de los conflictos detectados:

Planificación y Gestión Integral de Movilidad

- Necesidad de una Planificación integral con la incorporación de criterios que contemplen todas las dimensiones de la sostenibilidad, no sólo la ambiental, considerando el consumo energético de los desplazamientos y las emisiones consecuentes, sino la necesaria articulación de la dimensión institucional público-privada, los requerimientos de la sociedad y los trabajos académicos y técnicos de las universidades e institutos de investigación provinciales. La falta de planificación y las miradas parciales sobre el tema contribuyen a la exclusión de sectores urbanos postergados.

- Estudio de un sistema eficiente de recorridos que asegure a la población frecuencias acordes a las demandas de movilidad en forma equilibrada y armónica.

- Articular las acciones de los diversos organismos estatales de los cuales depende tanto la planificación como la ejecución de obras.

- Necesidad de actualización del marco regulatorio y una política integral de sostenibilidad instrumentada a través de leyes que trasciendan los periodos gubernamentales y permitan definir acciones sostenibles.

Participación y Compromiso ciudadano

- Fomentar la participación ciudadana con diversas modalidades y metodologías a través de talleres participativos, audiencias públicas, consultas vinculantes, que aseguren la democratización y equidad del sistema de movilidad sustentable.

- Implementación de campañas de concienciación y educación vial, necesarias para acompañar cualquier estrategia de movilidad sustentable.

Eje 2. Políticas de hábitat y gestión en áreas segregadas y fragmentadas

Sub-ejes Producción inclusiva.
Política habitacional: marcos conceptuales e incidencia.

Renovación y rehabilitación urbana.
Gestión municipal y participación ciudadana.
Segregación urbana: políticas para su mitigación.

Participantes. Director de Planeamiento y Desarrollo Urbano – DPDU (Ing. Eugenio Montes), Director del Instituto Provincial de la Vivienda – IPV (Arq. Pablo Notario); Directora del área Planificación del IPV (Arq. Eliana Cuello); Intendente del Dpto. Chimbab (Sr. Fabián Gramajo); Intendente del Dpto. Rivadavia (Dr. Fabián Martín); Dir. de Cooperativas; Centro de Estudios para el Desarrollo Inclusivo (CEDI); Sindicato de Ladrilleros; Fundación Loma Negra; Uniones Vecinales de los Dptos.: Rawson, Chimbab y Rivadavia; Dirección de PYMES y Emprendedores-Gob. de San Juan; Sec. de Inclusión Social Municipalidades de Rawson, Chimbab y Rivadavia; Dir. de Innovación y Desarrollo Productivo; Sec. de Política Económica; Esc. Caminos de Montaña – UNSJ; Col. de Arquitectos de San Juan.

Lineamientos.

2.1. Diseño de políticas integrales de Hábitat que tiendan a reducir los procesos actuales de segregación y las inequidades en el acceso a bienes, servicios y equipamientos colectivos, a efectos de mejorar la calidad de vida de los grupos socioeconómicos vulnerables y su integración social.

2.2. Implementación de políticas residenciales que lleven a la conformación de una ciudad heterogénea, evitando sectores sociales aislados y estigmatizados con dificultades de acceso a la información que brinden oportunidades para la educación, el trabajo y la movilidad social.

2.3. Generación de políticas habitacionales que promuevan el crecimiento económico no sólo del sector formal de la economía (empresas constructoras y servicios ligados a la construcción) sino que generen mecanismos de inclusión de sectores actualmente en la economía informal (cooperativas, asociaciones, organizaciones sociales).

La discusión del eje se enfocó en las tres premisas 2.1, 2.2 y 2.3. El análisis y discusión en el conversatorio profundizó los aspectos que se detallan a continuación:

- Lograr una mejor planificación sobre el crecimiento en la periferia metropolitana, donde tiende a consolidarse la homogeneidad territorial y se acentúan procesos de segregación socio-espacial.

- Fortalecer la interacción entre el gobierno central y los municipios como eje central para afrontar la problemática de la segregación y fragmentación socio-espacial.

- Discutir y trabajar en un enfoque de política habitacional que articule distintos niveles de acción y también de decisión generando espacios de debate y concertación

- Fortalecer el rol del Estado como mediador entre sectores privados y sectores desfavorecidos a la hora de planificar e intervenir sobre el hábitat residencial.

- Aumentar la presencia de agentes territoriales que promuevan una distribución más equitativa del plusvalor de valor del suelo creado por el Estado.

- Superar la mirada cuantitativa, principalmente económica que atraviesa a los barrios proyectados exclusivamente en función de la vivienda.

- Promover la generación de centralidades urbanas que incorporen diversas actividades en lugares estratégicos para generar lugares de relación vivienda-trabajo

- Generar mecanismos de inclusión de sectores actualmente en la economía informal (cooperativas, asociaciones, organizaciones sociales).

- Fortalecer la vinculación entre instituciones académicas y tomadores de decisiones. Promover espacios permanentes de debate y trabajo en conjunto que permitan una integración de la teoría y la praxis.

- Al interior del debate también surgieron nuevos interrogantes, entre ellos, nos preguntamos si la condición de periferia es la que motoriza los procesos de segregación socio-espacial o si acaso el problema radica en la concepción pública predominante sobre la producción de nuevos barrios periurbanos. En este sentido, consideramos que es necesario reflexionar ante una mirada integral del hábitat que permita superar la mirada que pone el foco exclusivamente en la localización de los nuevos barrios. Para ello, resulta necesario promover políticas de vivienda integrales pensando en modelos productivos y de desarrollo para abordar la problemática habitacional.

Eje 3. Patrimonio, Turismo y Cultura

Sub-ejes

Patrimonio urbano y planificación.
Patrimonio urbano y turismo.
Diseño e Innovación cultural y productiva.

Estrategias de intervención en el patrimonio urbano.
Patrimonio cultural y natural: protección y puesta
en valor.

Participantes. Director de Arquitectura - Min. Infraestructura y Servicios Públicos (Arq. Marcelo Yornet), Directora de Productos Turísticos - Ministerio de Cultura y Turismo (Lic. Martina Canales), Defensor del pueblo de San Juan (Dr. Rodolfo Clavel), Oficina del Turista Defensoría del Pueblo (Lic. Lorena Vera) Directora de Patrimonio Cultural - Ministerio de Cultura y Turismo (Arq. Andrea Blanco) Directora de Coordinación y Creatividad - Secretaría de Ciencia, Tecnología e Innovación (Lic. Mariela Limerutti), Matriculados Colegio de Arquitectos, Socios Sociedad de Arquitectos, Miembros ACODEPAS, Miembros del Consejo Provincial de Patrimonio Cultural y Natural, Profesionales miembros del Colegio de Profesionales en Turismo. Asociación civil artesanos y productores de Chimbas.

Lineamientos.

3.1. La preservación del patrimonio urbano es un derecho constitucional a la vez que un deber del Estado y de la ciudadanía, por ello debe estimularse la participación y la responsabilidad conjunta para alcanzar un desarrollo urbano sostenible. Así las intervenciones urbanas, que involucren tanto al patrimonio material como inmaterial deben ejecutarse en forma respetuosa y consensuada con las identidades que construyen y reconstruyen las historias de nuestra ciudad.

3.2. Los procesos de crecimiento urbano deben estar atravesados por enfoques integrados y participativos en los que puedan intervenir todos los habitantes e interesados pertinentes, en tanto estos procesos se dan sobre una matriz de identidades culturales diversas que deben ser respetadas y preservadas. Solo así será viable la renovación, regeneración y adaptación de las zonas urbanas, evitando problemáticas complejas como la segregación espacial, socioeconómica y la gentrificación.

3.3. La política turística y cultural debe impulsar ante todo el estudio y el reconocimiento de las diversas manifestación tangibles e intangibles de los imaginarios colectivos e identidades urbanas, promoviendo su gestión desde la creatividad, la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, a los fines de favorecer la promoción de las industrias culturales y creativas y el turismo como acciones activas de conservación y puesta en valor del patrimonio urbano, siguiendo principios de sustentabilidad, transformándose en una industria con bajo impacto sobre el medio ambiente y la cultura local y como motores de desarrollo económico local.

El análisis y discusión en el conversatorio profundizó los aspectos que se detallan a continuación:

- Reforzar desde la etapa escolar la formación de la identidad cultural urbana y rural de San Juan concebida desde la prehistoria hasta el tiempo presente.
- Comprender que el paisaje urbano está integrado por edificaciones, espacios públicos, calles, plazas, arbolado, son un patrimonio de toda la sociedad, las propuestas de intervención sobre estos y su ejecución deben ser de conocimiento público y consensuado.
- Construir y fortalecer el diálogo entre el Patrimonio cultural y las identidades urbanas con las nuevas propuestas de desarrollo urbano.
- Reforzar las propuestas turísticas actuales desde la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y urbano, como parte de la identidad urbana de San Juan.
- Continuar reforzando la relación de la oferta turística con nuestro patrimonio material e inmaterial, como un aporte a la economía regional.
- Reconocer las expresiones y experiencias de las comunidades, como desarrolladores culturales.
- Apoyar la constitución de equipos de trabajo interdisciplinarios e interinstitucionales que respondan a las complejidades de análisis que requiere el patrimonio, comprendiendo que esto atañe a todos los Ministerios de Gobierno Provincial y/o Municipal en cada caso.
- Reforzar la actuación consultiva del Consejo de Patrimonio Natural y Cultural en tanto es un instrumento creado por la Ley Provincial de Patrimonio.
- Agilizar los procesos administrativos de vinculación con unidades académicas para el desarrollo de proyectos conjuntos, coordinando tiempos administrativos de gobierno con tiempos académicos.
- Normalizar los procesos de convocatoria a concursos de proyectos arquitectónicos y urbanísticos, a los fines de incluir en los pliegos los presupuestos necesarios para Proyecto Ejecutivo.
- Considerar a las instituciones intermedias pertinentes a lo turístico, cultural y patrimonial (Colegiaturas, ONG, Dependencias Académicas) en el armado de Bases para Concursos.

Eje 4. Uso Racional de los Recursos Ambientales

Sub-ejes

Sustentabilidad ambiental: su inclusión en el código de edificación.
Completamiento/Densificación del arbolado de alineación en el AMSJ.

Uso Racional de la energía. Diversificación de la matriz energética.
Gestión del riesgo.
Riesgo Hídrico.

Participantes. Jefatura Técnica de la Dir. Prov. de Espacios Verdes; EPSE; Min. de Educación y Sec. de Educación; Dir. de Arquitectura de la Prov.; Dir. de Planeamiento de la Mun. de la Capital; Dir. del CEN18 San Juan; Dir. del Colegio Central Universitario Mariano Moreno; Prog. Gestión Integrada de Cuenas Hídricas, FI UNSJ; Col. de Arquitectos de San Juan

Lineamientos.

4.1. Elaboración e implementación de políticas de urbanismo bioclimático a través de un marco normativo provincial orientado a mitigar la isla de calor urbana.

4.2. Fomento del uso racional de la energía y la introducción de tecnologías ecológicamente responsables para la transformación social. Articular la reglamentación energética en los sectores edilicio, industrial y transporte

4.3. Implementación a nivel provincial, en articulación con los gobiernos municipales, de un programa integral de Gestión del Riesgo que articule las acciones entre los distintos organismos y reparticiones tanto públicas como de la sociedad civil, tendiente a reducir el impacto de los desastres, a partir del fortalecimiento de los recursos físicos y humanos de las áreas en riesgo.

El análisis y discusión en el conversatorio profundizó los aspectos que se detallan a continuación:

- Para lograr la sustentabilidad del AMSJ, es necesario la aplicación de políticas que contemplen la interrelación ambiental entre los subsistemas urbano y no urbano, es decir de políticas de Sustentabilidad Territorial.
- La concreción de una agenda urbana sustentable, requiere compromisos conjuntos entre los organismos de gestión y las instituciones de investigación científica, que permitan financiar y ejecutar trabajos orientados a elaborar planes y normativas de sustentabilidad ambiental del territorio provincial.
- Es necesario generar políticas y normativas de Sustentabilidad Territorial, articulando acciones entre los organismos de gestión pública involucrados, la participación activa de las instituciones académicas y la comunidad.
- Deben instrumentarse políticas de completamiento de la trama urbana limitando el aumento de la ocupación territorial del AMSJ. Ello, con criterios de: Urbanismo Bioclimático para el control de la masa térmica; la aplicación de tecnologías de envolventes edilicias que atiendan a la

Eficiencia Energética; y la incorporación de criterios de análisis del Ciclo de Vida de los materiales involucrados en la construcción.

- Se requiere la participación de las instituciones académicas, los profesionales y la comunidad, para la revisión del Código de Edificación de la Provincia de San Juan, enmarcado en la Sustentabilidad Ambiental Territorial.

- Es necesario crear un Sistema de Espacios Verdes en la ciudad, para incrementar la cobertura bioclimática en el AMSJ.

- Se requiere normalizar el dimensionamiento de los perfiles urbanos, considerando el acceso al sol y a las brisas.

- Deben estudiarse y proponerse materiales de baja reflectividad para ser utilizados en las superficies urbanas, a fin de disminuir la Isla de Calor.

- El Estado no debe permitir ni promover la localización de asentamientos habitacionales invadiendo los cauces fluviales, ya que la modificación de los escurrimientos naturales, genera riesgos a la población involucrada.

- Es necesario la adhesión provincial y municipal a la legislación nacional respecto a protocolos de acción para el control del riesgo, a fin de compatibilizar las acciones y estrategias previstas.

- Deben implementarse políticas provinciales integradas orientadas a la eficiencia energética, que involucren la incorporación del etiquetado edilicio al Código de Edificación de la Provincia de San Juan.

- Se hace necesario incluir la evaluación del riesgo, en los planes de desarrollo urbano.

- Deben implementarse planes tendientes a reducir el impacto de los desastres, a partir del fortalecimiento de los recursos físicos y humanos de las áreas en riesgo (planes de renovación urbana, de recuperación y rehabilitación de barrios).

- Debe articularse inteligentemente la acción entre los organismos municipales y los provinciales a efectos de maximizar los recursos y eficientar la gestión gubernamental tendiente a lograr la sustentabilidad territorial.

CONSTRUYENDO CON LA FAUD-UNSJ UNA
**AGENDA URBANA
SUSTENTABLE**



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE SAN JUAN



FAUD
Facultad de Arquitectura
Urbanismo y Diseño

ISBN 978-950-605-885-2



9 789506 058852