

Editores: Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo

Editora general: Paulina Cepeda

El futuro de las ciudades



© 2022 FLACSO Ecuador
Julio de 2022

ISBN: 978-9978-67-611-0 (impreso)
978-9978-67-612-7 (e-pub)

FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Corrección de estilo:

Juana Garabano Caporossi; Martina Sipowicz

Apoyo editorial:

Emilia Silva; Mayra Dominguez

El futuro de las ciudades / editado por Fernando Carrión, Marcelo Corti,
Patricia Ramírez Kuri, Pedro Abramo y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO
Ecuador, 2022

ix, 630 páginas : ilustraciones, figuras, gráficos, mapas, tablas

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978676110 (impreso)

ISBN: 9789978676127 (e-pub)

PLANIFICACIÓN URBANA ; CIUDADES ; SOCIOLOGÍA URBANA ; POLÍTICA URBANA ; ECONOMÍA ; ZONAS URBANAS ; ESPACIOS PÚBLICOS ; URBANISMO ; DESARROLLO URBANO. I. CARRIÓN, FERNANDO, EDITOR II. CORTI, MARCELO, EDITOR III. RAMÍREZ KURI, PATRICIA, EDITORA IV. ABRAMO, PEDRO, EDITOR V. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación	ix
INTRODUCCIÓN	
El futuro de las ciudades	3
<i>Pedro Abramo, Marcelo Corti, Patricia Ramírez Kuri y Fernando Carrión M,</i>	
METRÓPOLIS GLOBALES	
Las ausencias en nuestros análisis	29
<i>Saskia Sassen</i>	
París 2021 - Trayectoria metropolitana y gobernanza Viejos problemas y nuevos desafíos	45
<i>Marie-France Prévôt-Schapira</i>	
Ciudad de México Espacio público y neoliberalismo urbano en tiempos de pandemia	61
<i>Patricia Ramírez Kuri</i>	
La gobernanza de las metrópolis y los desafíos de la inclusión: la trayectoria de São Paulo	89
<i>Eduardo Marques</i>	
Trayectoria, transformaciones e incertidumbres de la ciudad de Chicago a través de los cambios de régimen socioeconómico del capitalismo	107
<i>John Jairo Betancur</i>	
Un nuevo urbanismo de transformación y reciclaje de la ciudad existente: Proyecto Madrid Centro	125
<i>José María Ezquiaga</i>	

Historia y perspectivas del desarrollo urbano sostenible en Seúl.	151
<i>Federico Poore</i>	
Informalidad urbana en Corea del Sur	169
<i>Pedro Abramo y Arantxa Rodríguez</i>	
Los desafíos de la ciudad futura: Pospandemia, desarrollo urbano y derechos humanos.	201
<i>María Mercedes Di Virgilio</i>	
METRÓPOLIS CONTINENTALES	
Santiago, la pandemia neoliberal	215
<i>Alfredo Rodríguez y Paula Rodríguez</i>	
Bogotá, el futuro incierto al fragor de la sindemia metropolitana.	235
<i>Óscar Alfonso Roa</i>	
Montevideo, memoria y futuro	251
<i>Mariano Arana y Salvador Schelotto</i>	
Panamá metropolitana: entre espejismos y desigualdades.	263
<i>Magela Cabrera Arias</i>	
Caracas o la gobernabilidad metropolitana frustrada. Ideas para repensarla	287
<i>Carlos Mascareño Quintana</i>	
Retos y oportunidades del crecimiento de la Ciudad de Guatemala en el inicio del siglo XXI	303
<i>Jean Roch Lebeau</i>	
Quito: crónica de una crisis anunciada	321
<i>Fernando Carrión M. y Paulina Cepeda</i>	
CIUDADES DE INTERMEDIACIÓN	
Ressurgências do passado, emergências do presente e o futuro pós pândemico das cidades, indicações a partir do caso brasileiro e sua capital.	353
<i>Benny Schvarsberg y Neio Campos</i>	
Ciudad Juárez en el contexto actual: Recuperar la inteligencia de la ciudad para proyectar su futuro posible	365
<i>Luis Alfonso Herrera</i>	

Covid-19 na fronteira Brasil-Uruguai: ilegalismos e políticas públicas nas cidades de Sant’Ana do Livramento e Rivera	393
<i>Letícia Núñez Almeida y Camilo Pereira Carneiro</i>	
Centro, periferia y fuego Córdoba en discusión.....	409
<i>Marcelo Corti</i>	
Aproximaciones a las lógicas de apoyo mutuo en Cochabamba durante el confinamiento rígido por el Covid 19	425
<i>Juan E. Cabrera, José Martínez, Carla Quezada y Margoth Salazar</i>	
Asunción: Posibilidades para la gestión participativa en el gobierno local	447
<i>Ana Raquel Flores</i>	
DEBATES CENTRALES	
La ciudad neoliberal en América Latina	465
<i>Fernando Carrión M.</i>	
Por una teoría crítica del mercado del suelo urbano	493
<i>Samuel Jaramillo</i>	
La Ciudad por Partes El plan de sector como un instrumento de planificación para periferias complejas. Experiencias recientes en Córdoba, Argentina	509
<i>Fernando Díaz Terreno</i>	
Pensar la infraestructura urbana en América Latina.....	519
<i>Pedro Pérez</i>	
Producción social del hábitat en América Latina	533
<i>Enrique Ortiz</i>	
Historia y presente de las iniciativas de Producción Social del Hábitat desde el prisma del Programa de Autogestión de la Vivienda (PAV): ¿Alternativa para la(s) desigualdad(es) urbana(s) en el contexto del COVID-19?	545
<i>María Mercedes Di Virgilio y Alejandro Lorences</i>	

DEBATES EMERGENTES

Ciudad, ciudadanías y expresiones solidarias en la producción urbana y en contextos de crisis sanitaria	571
<i>Yutzil Cadena</i>	
Espacio público y ciudadanía en la centralidad urbana.	579
<i>Vladimir Morales</i>	
Criar Paisajes Sanos. En busca de una ciudad mejor	589
<i>Karina Borja</i>	
Turismo urbano y COVID-19	605
<i>Victor Llugsha G.</i>	
Pandemia y Ciudades de Frontera.	613
<i>Francisco Enríquez Bermeo</i>	
¿Hacia dónde vamos?	623
<i>Valeria Reinoso Naranjo</i>	

Centro, periferia y fuego

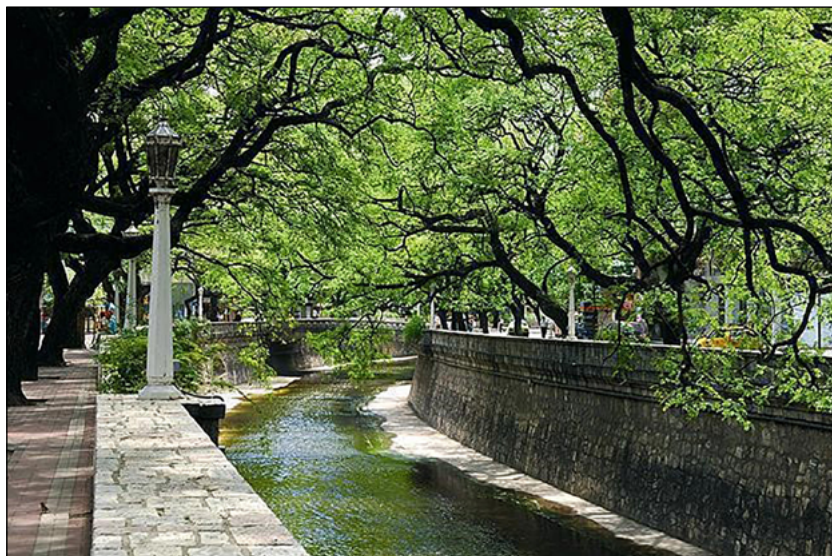
Córdoba en discusión

Marcelo Corti¹

Aunque la decisión le terminó costando la cabeza, no fue malo el lugar que eligió Jerónimo Luis de Cabrera para fundar Córdoba en 1573: el final o el principio, según se mire y se venga, de la fértil llanura pampeana, al pie de un sistema serrano que preanuncia los Andes, en un punto medio entre el noroeste argentino –que preanuncia el Alto Perú– y el Río de la Plata. Un precario y hoy psicodélico mapa de la época, reproducido por Wikipedia en su entrada sobre el fundador, muestra las bondades reales e imaginarias de la localización. Cabrera creía por ejemplo que el río Suquía, que él denominó San Juan y la burocracia colonial río Primero, llevaba a una bahía sobre el Atlántico y no a la gran laguna que hoy se conoce como Mar Chiquita. Cabrera creía también que al final de su exploración encontraría “la fabulosa Ciudad de los Césares”, pero entretanto el nuevo gobernador del Tucumán mandó confiscar sus bienes y ajusticiarlo a su regreso, castigando así tanto los sueños como las *efectividades conducentes* o las *realidades efectivas* del expedicionario andaluz. Pero la decisión territorial no se alteró; lo dicho, la localización era excelente. La nueva ciudad se mantuvo como tal y creció hasta consolidarse como segunda aglomeración urbana argentina, a pesar de no tener acceso directo al mar ni a un gran río y, por lo tanto, carecer de puerto (ese carácter “mediterráneo” que es una de las marcas identitarias de Córdoba como provincia).

¹ Arquitecto (UBA), especialista en Planificación Urbana y Regional (UBA) y Master en La Ciudad: políticas, proyectos y gestión (Universitat de Barcelona). Director de la Maestría en Urbanismo de la FAUD, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.

Gráfico 1. La Cañada, Córdoba.



Fuente: Foto del autor.

Córdoba, la ciudad, es capital de una extensa y rica provincia de 165.310 km² de superficie y una población que ronda los cuatro millones de habitantes; es a la vez centro de servicios y referencia social, económica y cultural para al menos ocho o diez provincias argentinas. Esas dos escalas de *hinterland*, la provincial y la regional, explican buena parte de sus potencialidades y fortalezas. Sobre la llanura, que se imagina “corazón productivo del país” por su riqueza agropecuaria extensiva y el complejo agroindustrial que la sostiene, una asombrosa red de medias y pequeñas ciudades que hubiera hecho las delicias de Christaller; sobre, entre y tras los distintos cordones serranos, un paisaje cordial que atrae turistas, *commuters* y variados proyectos de vida alternativa; en la ciudad y su metrópolis, un complejo sistema que entremezcla tensiones centrípetas y centrífugas sobre el centro de la aglomeración y su periferia. La Universidad Nacional de Córdoba, que reclama más de 400 años de historia y que atrae a estudiantes de toda la Argentina y de gran parte de América Latina, explica buena parte de esa centralidad regional y nuclea entre estudiantes y docentes a casi el 10 %

de la población urbana. Pero también lo hacen el rico complejo industrial, con sus altas y bajas epocales, y el potencial logístico propio de esa ubicación central en el territorio argentino.

Provincia y ciudad han sido históricamente escenarios de contradicciones políticas significativas entre tendencias conservadoras o directamente reaccionarias, modernizadoras, progresistas o radicalizadas de distinto carácter. Córdoba es el “claustro entre barrancos” al que Sarmiento pinta discretamente anti independentista tras la Revolución de Mayo de 1810, pero también el epicentro de la Reforma Universitaria de 1918 que promovió la laicidad, la autonomía y el cogobierno estudiantil e influyó en el antiimperialismo de Haya de la Torre en Perú y hasta en el mismísimo Mayo francés. Es el epicentro del golpe de Estado de 1955 que derroca a Perón, pero también del Cordobazo de 1969, una legendaria movilización obrera-estudiantil que toma la ciudad por unas horas e hiere de muerte a la dictadura de Onganía. Sufre en 1974 un primer golpe de Estado con el “navarrazo” policial que derroca al gobernador legítimo y desde 1976 conoce con el siniestro Luciano Menéndez una de las represiones más sangrientas de la última dictadura militar. Y es actualmente el baluarte de la centroderecha argentina, siendo su voto provincial determinante en el triunfo de Mauricio Macri en las elecciones presidenciales de 2015.

Una lectura del crecimiento urbano de Córdoba nos indica algunas particularidades distintivas respecto a procesos similares en otras ciudades². Los límites impuestos por el Suquia, el arroyo La Cañada y las barrancas condicionaron las continuidades de trazado (es particularmente intrincado el acceso desde la periferia al área central) y la pericentralidad se desarrolló desde fines de siglo XIX a partir de “barrios pueblo” de relativa autonomía: Alberdi al oeste, Alta Córdoba y San Martín al norte, General Paz, Juniors y San Vicente al este, Nueva Córdoba y Güemes al sur; estos barrios adquirieron una identidad morfológica, social y cultural muy marcada, incluyendo la conformación de un respetable patrimonio construido y el despliegue de sus organizaciones comunitarias y vecinales.

2 Los conceptos y criterios que incluyo sobre el desarrollo urbano de Córdoba y su área metropolitana en este artículo siguen la línea intelectual y profesional que trabajo desde hace varios años con colegas, socios/os y colaboradoras/es en la revista *Café de las ciudades*, las oficinas Estudio Estrategias y La Ciudad Posible y la Maestría en Urbanismo de la FAUD-UNC.

Gráfico 2. El dirigente gremial Agustín Tosco encabeza la columna del sindicato Luz y Fuerza.



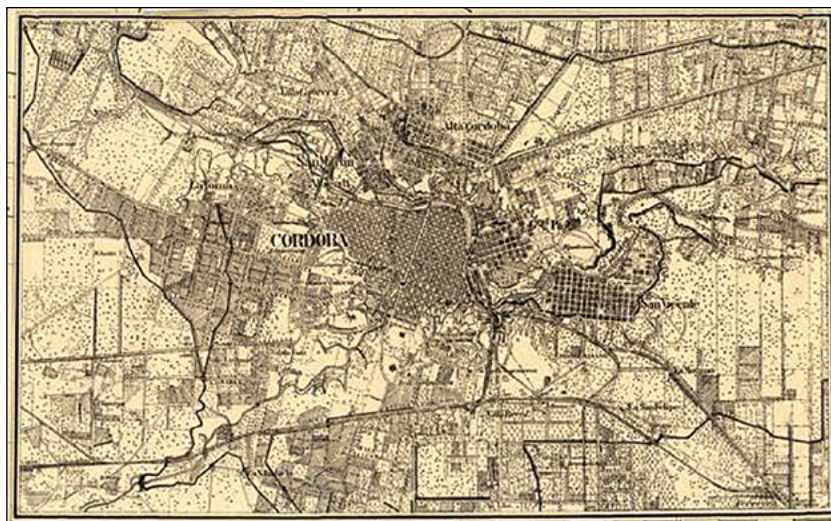
Fuente: ate.org.ar

Desde la segunda mitad del siglo XX a la actualidad, el crecimiento se produjo por las dos vías habituales: densificación y/o verticalización de áreas consolidadas de la ciudad central y los barrios pericentrales; expansión de baja densidad hacia la periferia, con distintas variantes que incluyen loteos formales, proyectos estatales de relocalización de asentamientos precarios (expulsados de ubicaciones centrales) y privatopías para sectores medios y altos, superando el límite de la autopista de circunvalación. Esta expansión derivó en un acelerado proceso de metropolización, caracterizado por la transformación de comunas y municipios vecinos a la ciudad central –anteriormente de base turística y de segunda residencia, centros de servicios rurales o incluso localidades con cierta autonomía– en “ciudades dormitorio” de crecimiento caótico, afectando en muchos casos el suelo productivo o localizaciones de gran valor paisajístico.

Siempre resulta difícil caracterizar con precisión la cantidad de localidades que constituyen un área o región metropolitana, pero en el caso de Córdoba podría identificarse un área definida por continuidades de mancha urbana hacia el norte con Juárez Celman (la ruta 9) y Colonia Tirolesa;

el noroeste (las Sierras Chicas y la autovía E-53) con Saldán, Villa Allende, Mendiolaza, Unquillo, Salsipuedes, Río Ceballos, Cerro Azul y Agua de Oro; hacia el oeste con La Calera y Malagueño y más allá el Valle de Punilla, con Carlos Paz, Villa de Lago, Tanti, San Roque, Biale Massé, Santa María de Punilla, Cosquín, Casa Grande, Valle Hermoso, La Falda, Villa Giardino, Huerta Grande y La Cumbre; hacia el sudoeste con Los Cedros, Santa Ana, Falda del Carmen y Alta Gracia; hacia el sur con Bouwer, Rafael García, Toledo, Río Segundo y Pilar; y hacia el oeste con Malvinas Argentinas y Montecristo. Todo este sistema alcanza una población total cercana a los 2 millones de habitantes. Veamos ahora cómo se distribuyó ese desarrollo en el espacio y en el tiempo.

Gráfico 3. Planimetría de la ciudad de Córdoba, 1924.



Fuente: Archivo Histórico de la Ciudad de Córdoba

REFERENCIAS

- Área Urbanizada Consolidada
- Área de Urbanización Prioritaria
- Área de Mixta de Promoción para Act. Productiva
- Área de Urbanización Defendida
- Área de Prod. agro. NO Contaminante*
- Área de Prod. agro. Contaminante**
- Área Natural Protegida
- Área Verde Recreativa
- Área de Riesgo
- Área de Usar Estratégico
- Área Industrial de Impacto, Act. Minera

USOS DEL SUELO
DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA
Proyecto Ley 2ª Etapa - Anexo gráfico 2

may 2011

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 metros

LINEAMIENTOS DEL PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Mapa basado a base a cartografía suministrada por la Dirección General del Catastro, Dirección del Planeamiento, Gobierno de la Provincia de Córdoba.
Mapa actualizado por el INIA.
Red vial según Ley 9.442. Plan Vial Director para la Región Metropolitana de Córdoba.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA
INIA INSTITUTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA DEL ÁREA METROPOLITANA

414

El crecimiento de la población en Córdoba entre los censos nacionales de 2001 a 2010 fue de 1.284.582 a 1.329.604 habitantes: esto representa un incremento absoluto de 45.022 habitantes (3,5 %). Esta variación fue menor que el crecimiento provincial y claramente en declive respecto al 8,9 % de crecimiento entre 1991 y 2001. Fue mucho mayor el crecimiento en el Área Metropolitana, en especial el Departamento Colón (Sierras Chicas y eje de Ruta 9 Norte), alcanzando un 20%, aunque también registró un crecimiento menor que en el periodo anterior (que había llegado al 25,7 %).

Tabla 1. Variación poblacional de Córdoba 1991-2010.

Provincia de Córdoba según departamento. Población censada en 1991 y 2001 y variación intercensal absoluta y relativa 1991-2001								
Departamento	Población		Variación absoluta	Variación relativa %	Población 2010	Variación absoluta	Variación relativa %	Variación 1991-2010
	1991	2001						
Total Provincia	2,766,683	3,066,801	300,118	10.8	3,308,876	242,075	9%	542,193
Capital	1,179,372	1,284,582	105,210	8.9	1,329,604	45,022	4%	150,232
Colón	125,402	171,067	45,665	36.4	225,151	54,084	35%	99,749
Punilla	121,215	155,124	33,909	28.0	178,401	23,277	17%	57,186
Río Primero	37,386	42,429	5,043	13.5	46,675	4,246	11%	9,289
Río Segundo	84,393	95,803	11,410	13.5	103,718	7,915	9%	19,325
Santa María	69,470	86,083	16,613	23.9	98,188	12,105	15%	28,718
Área metropolitana sin Capital	437,866	550,506	112,640	25.7	652,133	101,627	20%	214,267
Área metropolitana con Capital	1,617,238	1,835,088	217,850	13.5	1,981,737	146,649	9%	364,499

Fuente: Elaboración propia con datos INDEC.

En tanto, los permisos de edificación de vivienda registrados en la Municipalidad de Córdoba fueron para 4.257 unidades en 2015, 5.281 en 2011, 5.938 en 2010, 4.848 en 2008 y 4.720 en 3008 (Dirección General de Estadísticas y Censos, Córdoba; los datos no están registrados para el resto de los años). Esto implica un promedio aproximado de 5.000 nuevas viviendas por año y 50.000 en la década, superando el aumento poblacional de la ciudad: se construye más de una casa por cada nuevo poblador. Claramente, el crecimiento de la mancha urbana está por encima del crecimiento demográfico; este patrón caracteriza a la gran mayoría de las grandes ciudades argentinas y a muchas en la región y en el mundo, y es uno de

los mayores problemas ambientales, urbanísticos y sociales que afronta la humanidad. En el caso específico de Córdoba y su región metropolitana, esto ocasiona tres graves familias de problemas:

- Ambiental, porque la expansión se realiza sobre el cinturón verde frutihortícola (a su vez afectado por otra corriente expansiva en sentido contrario, la de la ruralidad extensiva) o sobre áreas serranas donde afecta la calidad paisajística, la disponibilidad de agua y la masa arbórea, en especial el bosque nativo. Además, la dispersión urbana hace del automóvil privado la única alternativa de movilidad y transporte, con consecuencias sobre el consumo de combustibles fósiles y la emisión de gases contaminantes.
- Fiscal, porque los nuevos desarrollos generan reclamos por infraestructuras, equipamientos y servicios (cloacas, pavimentos, alcantarillados pluviales, etc.) que los desarrolladores no proveen y que deben ser satisfechas por el Estado en sus distintos niveles.
- Social, porque se genera una ciudad de enclaves de riqueza y pobreza y porque el desplazamiento de la frontera entre lo urbano y lo rural hace que el suelo adquiera un valor imposible de afrontar por sectores populares e incluso medios.

Cabe además señalar que las políticas de erradicación de villas de emergencia del centro de la ciudad, desarrolladas entre los 90 y los 2000, y el traslado de sus habitantes a localizaciones sin cualidades urbanas en la periferia, contribuyeron tanto a favorecer esa expansión como a dificultar el acceso popular al suelo y la vivienda en la ciudad consolidada.

Gráfico 5. Desarrollo inmobiliario en Salsipuedes.



Fuente: Imagen de la página web del desarrollo

Gráfico 6. Desarrollo inmobiliario en Salsipuedes.



Fuente: foto del autor

En ese contexto, los tipos predominantes de desarrollo urbano abarcan en la actualidad una amplia variedad, de entre la cual podemos destacar:

- Operaciones de renovación “parcela a parcela” en zonas centrales o pericentrales, en general de verticalización (Nueva Córdoba, General Paz, Alberdi) pero también de renovación de usos, como en Güemes, barrio que se constituyó en un importante centro nocturno y gastronómico.
- Grandes enclaves privados de alta densidad en áreas centrales o en corredores como Avenida Colón, principal vía de comunicación hacia el oeste, o el Suquía. Grandes empresas desarrolladoras como Gama (promotora de las “Ciudades Gama”), GNI o Proaco motorizan esta vertiente.
- Grandes loteos extensivos de baja o media-baja densidad, entre los que destacan Manantiales del grupo Edisur, la urbanización Docta de Proaco, y los barrios de Cooperativa Horizonte. En las comunas y municipios metropolitanos este tipo de desarrollo se vuelca en muchos casos a barrios cerrados o urbanizaciones privadas.

Si bien el centro de la ciudad conserva signos de vitalidad y atracción, son algunos barrios pericentrales tradicionales los que más han sufrido procesos de degradación y abandono, como los que caracterizan a partes significativas de Bellavista y San Vicente, por ejemplo. Mientras tanto, la destrucción del bosque nativo, la escasez de agua, la ocupación de suelo productivo y en general la destrucción de la base ambiental y paisajística es una consecuencia evidente del crecimiento desordenado y especulativo en la periferia. La consigna «Paren de quemar», surgida a partir de los grandes incendios forestales que quemaron 200.000 hectáreas de la provincia en el año 2020, sintetiza la demanda de la ciudadanía ante la crisis ambiental en curso.

Este es el *dónde estamos*, que prefigura el *adónde vamos*. Entonces, ¿qué hacemos? Una política territorial virtuosa para Córdoba y su metrópolis podría articularse en tres líneas de acción, cada una correspondiente a las sucesivas etapas de urbanización:

Consolidar el Centro y su persistencia histórica, con programas tendientes a mantener y ampliar su atractivo residencial, comercial e institucional. El proyecto de Parque Central Metropolitano, de Canen y Spina,

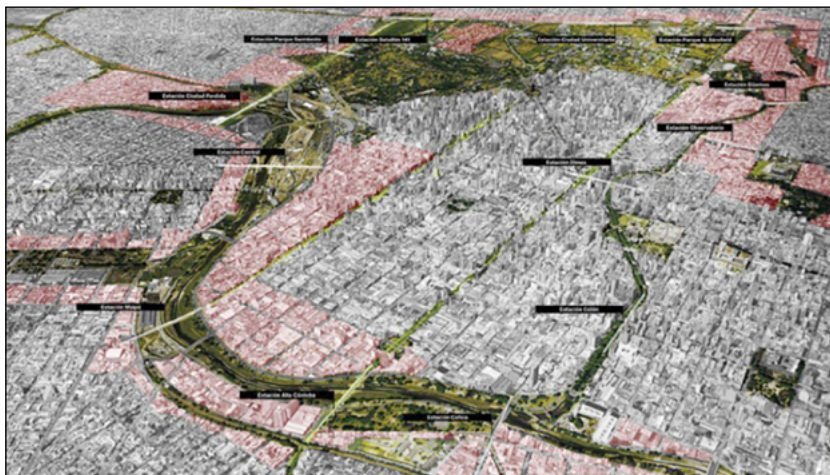
ganador del concurso de ideas para el área central realizado en 2015, es una buena idea para dotar al área de un espacio público y significativo de regeneración ambiental. Las buenas políticas de transporte público, que permitan reducir la dependencia del automóvil privado, son también una forma de reducir los preocupantes niveles de contaminación atmosférica. La zona del Mercado Norte y del ex Mercado de Abasto pueden ser objetos de programas de mejoramiento del espacio público y residencialización³ (en especial las decenas de predios destinados exclusivamente al estacionamiento automotor). Las actuales políticas puestas en marcha para la creación de supermanzanas, puesta en valor de edificios patrimoniales y reactivación de proyectos estratégicos parecen apuntar en esta dirección.

Recuperar los barrios pericentrales, con políticas integrales de renovación, calificación del espacio público y seguridad ciudadana, incluyendo además componentes de economía urbana tendientes a la generación de empleo. Resulta necesaria una renovación basada en el aprovechamiento de pequeñas parcelas como soporte de operaciones controladas de microdensificación, que puedan ser desarrolladas por PyMEs e incluso microempresas. Por supuesto, un rol activo de las agencias municipales y provinciales en la producción de ciudad resulta imprescindible a estos efectos. ¿Por qué no sería posible, por ejemplo, instrumentar una empresa pública de desarrollo urbano con capacidad de desarrollar programas y proyectos de renovación inclusiva?

Contener los periurbanos, con desarrollos urbanos que respondan a criterios de ciudad y no de barrios dormitorios. El Parque Metropolitano Sierras Chicas, proyecto del Instituto de Planeamiento Metropolitano (IPLAM) provincial o el proyecto de Parque Agrario del Este, desarrollado por Estudio Estrategias para la Agencia de Desarrollo Económico de la ciudad de Córdoba (ADEC), entre otros, plantean estrategias razonables de articulación territorial, sostenibilidad ambiental, defensa del cinturón verde y de los corredores biológicos. Resulta necesario además considerar el rol y el espacio necesario para las actividades industriales y logísticas, para las que Córdoba presenta ventajas competitivas que no puede desaprovechar.

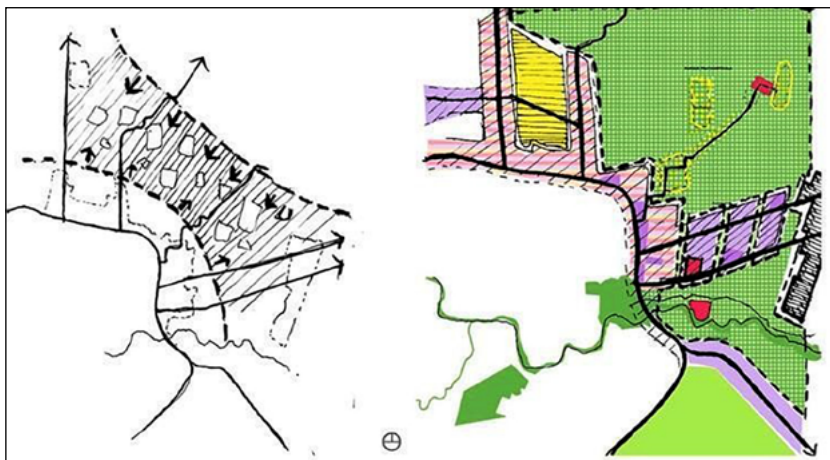
3 Que debería además estar destinada a sectores populares y medios (trabajadores, estudiantes, etc.) y no a desarrollos especulativos para la inversión sin valor de uso.

Gráfico 7. Parque Central Metropolitano de Córdoba. Concurso Nacional de Ideas para la Renovación Urbana del Área Central de la Ciudad de Córdoba (2015), primer premio. Santiago Canen y Tomás Spina, arquitectos.



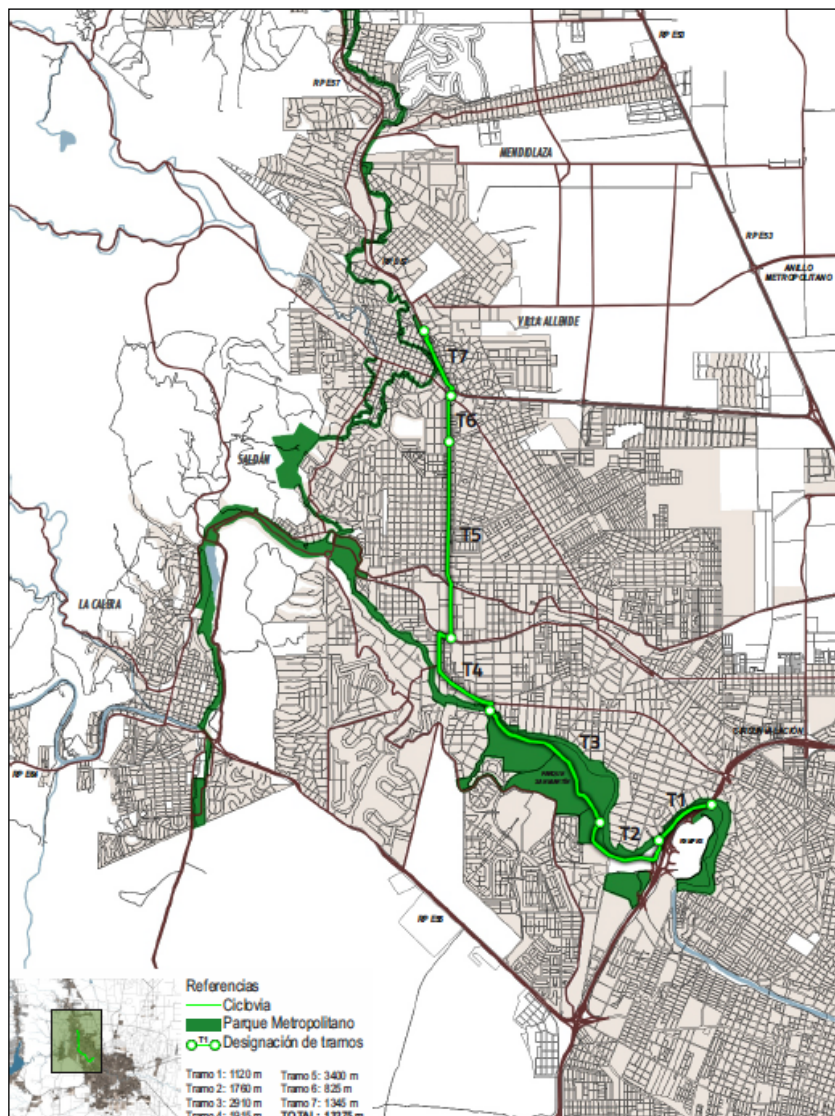
Fuente: presentación del concurso.

Gráfico 8. Parque Agrario del Este de Córdoba (Estudio para ADEC).



Fuente: Estudio Estrategias.

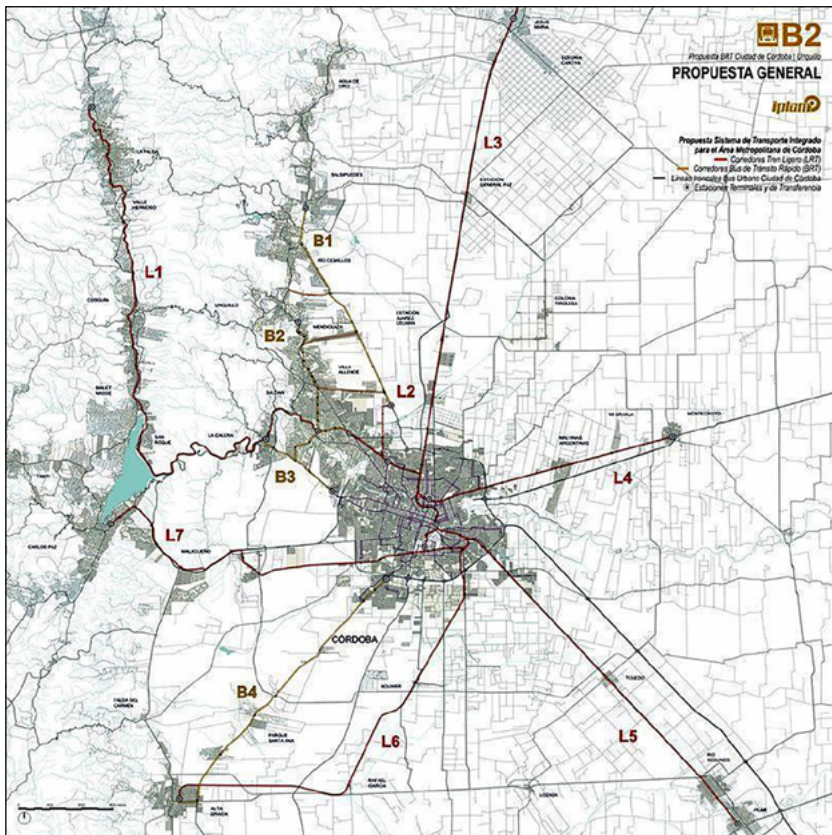
Gráfico 9. Propuesta de Parque Metropolitano Sierras Chicas, IPLAM.



Fuente: IPLAM

En todos estos lineamientos resulta obvia la necesidad de pasar de la actual dependencia del automóvil privado a un criterio de movilidad sostenible, que especialmente utilice la capacidad de transporte público guiado que brindan los trazados ferroviarios internos. En este sentido, se destaca el proyecto de sistema metropolitano de trenes livianos y corredores de BRT (Bus Rapid Transit) elaborado por el IPLAM, una estrategia integral ambiciosa y razonable a la vez.

Gráfico 10. Propuesta de Sistema de Transporte Metropolitano de Córdoba, IPLAM.



Fuente: IPLAM

En los años ochenta del siglo pasado, con la recuperación de la democracia en Argentina, Córdoba se constituyó en una referencia nacional ineludible de buenas prácticas urbanas, con programas de peatonalización, espacio público de calidad, puesta en valor del patrimonio construido, descentralización administrativa, consolidación de las periferias, etc. Tras una decadencia prolongada, es posible imaginar una nueva etapa de innovación e inclusión con eje en la política urbana municipal y metropolitana.

Esta tarea es política pero también de la sociedad civil y, en ese sentido, una fortaleza que tiene Córdoba para instrumentar buenas políticas territoriales es su formidable capital social e institucional. Por solo mencionar algunos ejemplos, organizaciones de control público como los ya citados IPLAM y ADEC; redes intermedias como la Nuestra Córdoba, organizaciones vecinales como la Red de Vecinos de San Vicente o Defendamos Alberdi, instituciones como la Biblioteca Popular de Bellavista, etc. Sumémosle el talento formado en su Universidad, la intensa y vibrante vida cultural urbana, la potencialidad de su red de Centros de Participación Comunal (CPCs) y sus centros vecinales...

La pandemia del COVID-19 ha demostrado en estos dos años la vulnerabilidad de las ciudades pero también su potencial y su capacidad de regeneración. La crisis climática y las tensiones económicas y sociales de nuestra época plantean desafíos semejantes en los que las ciudades no son parte pasiva. Dando un pequeño giro a aquella frase que popularizó Jaime Lerner, las ciudades serán parte de la solución o sufrirán (y mucho) los problemas. Córdoba tiene en este punto de su historia la oportunidad y el desafío de instrumentar una transformación integral, virtuosa y progresista de su rumbo urbano.

Bibliografía

- Agencia Espacial y Estudio Estrategias (2018). Parque Central Norte - Ciudad Abierta. Una propuesta para las playas ferroviarias de Alta Córdoba y B° Talleres. *Café de las ciudades*, (2)163-164.
- Belil, Mireia; Borja, Jordi y Corti, Marcelo (2012) *Ciudades, una ecuación imposible*. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades.

- Borja, Jordi; Carrión, M. Fernando y Corti, Marcelo (2016) *Ciudades para cambiar la vida. Una respuesta a hábitat III*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Borthagaray, Andrés (Dir.). (2009) *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Cohen, Michael; Carriosa, María; Gutman, Margarita. (2016) *Hábitat en deuda. Veinte años de políticas urbanas en América Latina*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Coraggio, José Luis (1987). *Territorios en transición. Crítica a la Planificación Regional en América Latina*. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Corti, Marcelo (2019). *Diez principios para ciudades que funcionen*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Corti, Marcelo (2018). Ciudad, individuo y globalización. En *Mediodicho, revista anual de psicoanálisis de la Escuela de Orientación Lacaniana (EOL) Sección Córdoba*, 44.
- Corti, Marcelo (16 de junio 2016). Las viejas dudas de la Nueva Agenda Urbana. [Entrada de blog] *Seres urbanos. Planeta Futuro, El país*.
- Corti, Marcelo (2015). *La ciudad posible. Guía para la actuación urbana*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Estudio Estrategias. (2018) Estudio de la Zona Este de la ciudad de Córdoba. Estableciendo las bases y fundamentos que permitan proyectar y desarrollar un ordenamiento urbano sustentable. Agencia de Desarrollo Económico de Córdoba (ADEC). 2017-2018. Reseña en El Parque Agrario del Este de Córdoba. Una estrategia para el control del crecimiento en la transición urbana-rural. *Café de las ciudades*, 160/161.
- IPLAM (Instituto de Planificación del Área Metropolitana) (2012) *Lineamientos del Plan Estratégico Urbano Territorial de la Región Metropolitana de Córdoba*. Ministerio de Infraestructura, Gobierno de la Provincia de Córdoba.
- ONU-Habitat (2017) *Nueva Agenda Urbana (NAU)*. Aprobada en Hábitat III, Quito.
- ONU (2012) *Objetivos de Desarrollo Sustentable*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, Río de Janeiro.