

Hábitat Inclusivo

AUTORES:

Ramiro Gallardo

Mariano Piccinni

Max Zolkwer

Equipo de trabajo

Tomás Bueri
Edoardo Corna
Florencia Crivilone
Germán Landajo
Guillermina Pastormerlo
Esther Paz

CONTACTO:

A-PARQUEAR

“El espacio público es móvil. El espacio privado es estático. El espacio público es disperso. El espacio privado es concentrado. El espacio público está vacío, es la imaginación. El espacio privado está lleno, son objetos y memorias. El espacio público está indeterminado. El espacio privado es funcional. El espacio público es información, el espacio privado es opinión. El espacio público es soporte. El espacio privado es el mensaje. El espacio público está, en fin, en equilibrio inestable. El espacio privado es por necesidad estable”.

Federico Soriano, *Espacio público y privado.*



La forma de la ciudad de Buenos Aires está definida por la cuadrícula. La manzana, que es su unidad, define el ámbito de lo público y lo privado: hacia adentro, lo privado, hacia fuera, lo público. La sustracción de una manzana entera hacia lo público es la más clásica de las operaciones que en nuestra ciudad generan un espacio común, el de la plaza.

Pero la forma de la ciudad no se revela únicamente a través de los elementos que generan su trama. Debemos sumar una cantidad de normativas edilicias que definen su fisonomía a pequeña, mediana y gran escala – la obra de arquitectura individual, la manzana, la trama – incidiendo directamente en la definición de tipologías y en la volumetría general resultante. Las distintas codificaciones municipales han ido variando a lo largo del tiempo y en conjunto explicarían, en parte, la configuración del gran perfil edilicio de Buenos Aires.

(1) C.M. Della Paolera, *Urbanismo y problemas Urbanos de Buenos Aires*, Instituto Popular de Conferencias, Buenos Aires, 1929, citado por Alicia Novick y Raúl Piccioni, Carlos María Della Paolera o la *Amnesia del Urbanismo Argentino*, Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo" n° 30, Buenos Aires, 1998.

(2) Esta "Contemporaneidad" no se circunscribe al mundo de la arquitectura y el urbanismo. La artista española Lara Armarcegui, por poner un ejemplo, trabaja con lugares abandonados en las ciudades y sus alrededores: descampados, tierras baldías, edificios a punto de ser demolidos.

(3) David Harvey, *El derecho a la ciudad*, revista *New Left Review* n° 53, P-32. 2008.

(4) Francisca Márquez, *Imaginario Urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis*, EURE v.33 n.99. Santiago. 2007.

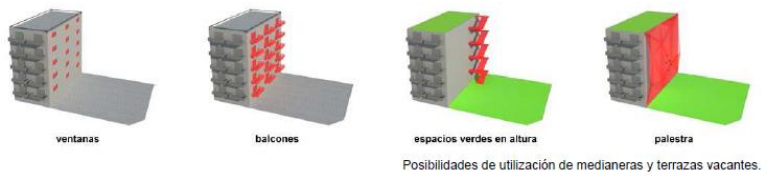
Sin embargo, el estudio de las leyes que gobiernan el desarrollo de la ciudad no da cuenta de la heterogeneidad urbana, con estratos de temporalidad y espesor imposibles de explicar únicamente desde lógicas de derecho: se trata de descubrir las lógicas de distinto orden que actúan en la constitución del espacio urbano. "La fisonomía de la aglomeración es la resultante de sus condiciones de existencia, siendo las formas externas la expresión de la naturaleza interna del organismo urbano" (1). Justamente estas formas están plagadas de vacíos dentro del conjunto de lo legal, dando lugar a la aparición de intervenciones espontáneas, lógicas de hecho que se superponen a las de derecho.

A-Parquear se inscribe dentro de un conjunto amplio de búsquedas y de proyectos que están preocupados por la ciudad contemporánea, atentos a estos vacíos, a lo no codificado, a las zonas muertas, a los intersticios, a los espacios que quedan todavía como vacantes, para ser apropiados, reconfigurados (2). Capaces de ser un suelo nuevo, la fisura desde la cual lo público puede crecer y expandirse por sobre lo privado: la grieta por la cual una plaza podría meterse en el pulmón de la manzana, en las losas no utilizadas de los edificios, en construcciones abandonadas, en los espacios aéreos desaprovechados de los estacionamientos en las áreas más densas de Buenos Aires. "Existen movimientos sociales urbanos que intentan superar el aislamiento y remodelar la ciudad de acuerdo con una imagen diferente de la promovida por los promotores inmobiliarios respaldados por el capital financiero, el capital corporativo y un aparato de Estado cada vez más imbuido por una lógica estrictamente empresarial" (3)



Entender a la ciudad consolidada como una nueva naturaleza, territorio a ser intervenido, superficie sobre la cual instituir nuevos modos de urbanización. "En la urbe siempre habrá un espacio residual donde la soberanía del imaginario colectivo e individual podrá detonar" (4). Y en este sentido, la definición de lo privado y lo público tomando como límite la línea municipal nos condiciona. La frontera es más interesante que el límite. La frontera es un campo, una región, una faja extensiva y dinámica, donde los extremos son

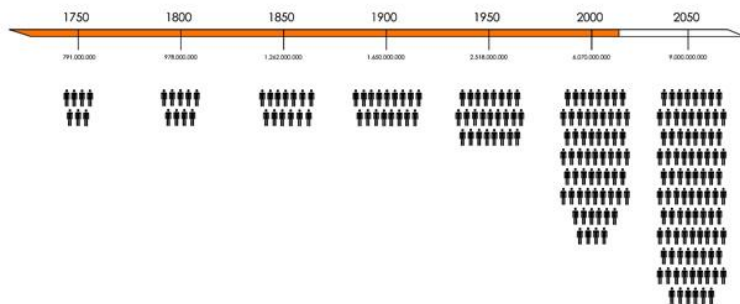
difusos, adaptables, y están en constante movimiento.



GLOBAL

En 2007 la población urbana igualó a la población rural a nivel mundial. Esto no significa que los seres humanos estemos dejando territorio libre para agruparnos en las ciudades.

Quedan pocos lugares en el mundo no explorados por el hombre y todo el planeta está sujeto a la actividad humana. Donde no habitamos, hacemos agricultura, minería o basura. Incluso podríamos considerar el cambio climático como parte del desperdicio de la actividad industrial humana, como una afectación territorial más. No es para desdeñar la actividad turística como una más de las actividades de carácter productivo/extractivo que impulsan un avance sobre la frontera "natural" en busca de territorios vírgenes para nuevas explotaciones.



Las ciudades cada vez más populosas crecen de dos maneras:

- Extendiéndose, muchas veces con interminables suburbios, avanzando sobre zonas agrícolas, portuarias y sobre todo

“naturales”, si entendemos por esto a territorios que cumplen una función en los ciclos climáticos, de drenaje de aguas y de hábitat de fauna y flora.

- Densificándose, creciendo en altura y compacidad, complejizando la infraestructura y el uso del sitio, pero a la vez exigiendo más de los territorios destinados a producción y extracción.



Las adaptaciones que el ser humano generó en el territorio estuvieron mayormente ligadas a estrategias de supervivencia colectiva. En un momento donde se discute a nivel global si estas ingenierías de supervivencia que implican dominar el territorio pueden derivar en su propia destrucción, emergen teorías de retorno a los orígenes tanto como de tecnologías superadoras que permitan continuar creciendo (en población, consumo, energía) sin destruir el medio ambiente.

¿Cuál será la futura fase de desarrollo urbano de la gran ciudad?... Con respecto a esta cuestión la discrepancia es clara y definida (...). Según unos, la metrópoli no tiene salvación y debe ser disgregada; según otros, en lugar de ser destruída, la ciudad debe ser transformada con arreglo a la estructura y al espíritu de nuestro tiempo (5)... En este contexto, repensar a la ciudad como una nueva naturaleza, con sus ciclos y adaptaciones, nos coloca en el lugar de generar situaciones de mejora del ambiente urbano existente y complejización de la infraestructura. No podemos dejar librado al azar o a las leyes del mercado el devenir de la ciudad. Tampoco condenarla y olvidarnos de su existencia. La vida o la muerte de la ciudad no depende de nosotros, pero sí podemos contribuir a su cambio.

(5) Sigfried Giedion, *Space, Time and Architecture*; citado en A. E. J. Morris, *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

LA CIUDAD COMO NUEVA NATURALEZA



“¿Cómo se formó el uso coloquial del término “natural”? Seguramente no pudo utilizarse el vocablo “natural” o “naturalmente” (como hoy lo hacemos en tantas lenguas) hasta que la naturaleza fue domesticada, comprendida, sometida a organizaciones taxonómicas que explicaban como razonable lo que previamente había sido concebido como misterio inaprensible y amenazador” (6). Imaginar una nueva naturalidad, dicen Ábalos & Herreros, “que surgiera de la profunda ambigüedad con la que la naturaleza se nos presenta como objeto de conocimiento y de experiencia estética, ese conglomerado híbrido y mestizo, entrópico, humanizado, confundido con su antiguo enemigo el artificio, enroscado en el espacio político, trasunto de lo que algún día fue el espacio público, un magma turbulento, fluyente y azaroso. Paradójica conclusión: una nueva naturalidad sin referencias naturales”.

Ya no hay arquitectura o construcción: hay naturaleza (7): El concepto de ciudad debe ser desterritorializado, vaciado de significado, convertido en un nuevo campo ávido de ser reterritorializado, y esta nueva significación debe ir en una dirección: la de la generación de nuevas infraestructuras de espacio público. Es aquí donde A-Parquear es plausible de ser inscripto en una serie de trabajos que, a escala global, podemos reconocer hoy día en grandes ciudades americanas, europeas o asiáticas. A la manera de ProEixample(8) (un buen ejemplo, que se llevó a la práctica exitosamente en Barcelona y que tomamos como modelo), o el archi conocido High Line Park de Nueva York, entre otros tantos.

(6) Ábalos&Herreros, *Una nueva naturalidad* (7 *Micromanifiestos*), 2G n° 22

(7) *Una inconfundible inteligencia irónica fue la que llevó a Eduardo Souto de Moura -que ayer recibió en Washington el Premio Pritzker de Arquitectura- a afirmar que "la ruina deja de ser arquitectura y pasa a ser naturaleza". Era su justificación de la transformación del Convento de Santa Maria de Bouro en una sofisticada y lujosa pousada, con el consiguiente escándalo por parte de algunos ortodoxos de la restauración. Los que nunca comprendieron la sutileza de un argumento que conducía a aclarar la utilización de los fragmentos existentes del antiguo monumento, en una operación combinatoria resultante de la relación intuida entre ruina y paisaje. Souto de Moura, técnica y poesía, diario El País de España, 3 de junio de 2011.*

(8) *ProEixample S.A. es una empresa creada por el Ayuntamiento de Barcelona con el fin de mejorar los edificios del Ensanche de Barcelona de Ildelfonso Cerdá, así como para recuperar los interiores de isla convirtiéndolos en espacios de uso público y zonas verdes. El objetivo de la empresa es poder recuperar una de cada 9 interiores para uso público antes de 2010 para que los vecinos del Ensanche puedan disponer de una zona verde a menos de 5 minutos andando (referencia tomada de Wikipedia).*



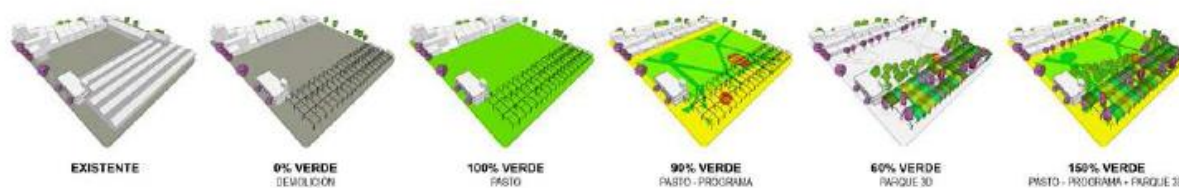
Localización de los patios de manzana recuperados desde 1987 sobre un fotoplano del Eixample central realizado por el sector de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona

Algo que tienen en común estos proyectos es que saben reconocer espacios vacantes en áreas densamente consolidadas, ¿terrain vagues acaso? “Terreno baldío” en español, “vaste land” en inglés, son expresiones que no traducen en toda su riqueza la expresión francesa. Porque tanto la noción de “terrain” como la de “vague” contienen una ambigüedad y una multiplicidad de significados que es la que hace de esta expresión un término especialmente útil para designar la categoría urbana y arquitectónica con la que aproximarnos a los lugares, territorios o edificios que participan de una doble condición. Por una parte “vague” en el sentido de vacante, vacío, libre de actividad, improductivo, en muchos casos obsoleto. Por otra parte “vague” en el sentido de impreciso, indefinido, vago, sin límites determinados, sin un horizonte de futuro. Nuestras grandes ciudades están pobladas por este tipo de territorios. Áreas abandonadas por la industria, por los ferrocarriles, por los puertos; áreas abandonadas como consecuencia de la violencia, el receso de la actividad residencial o comercial, el deterioro de lo edificado; espacios residuales en los márgenes de los ríos, vertederos, canteras; áreas infrutilizadas por inaccesibles entre autopistas, al margen de operaciones inmobiliarias cerradas sobre sí mismas, de acceso restringido por teóricas razones de seguridad y protección (9).

(9) Ignasi de Solà Morales, *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*, Barcelona, 1996.

ESPACIOS AÉREOS VACANTES

En la Ciudad de Buenos Aires pareciera que ya no hay posibilidades de generación de nuevo espacio público. Prolifera y crece lo privado. La urbe se hace más densa, pero los servicios y el espacio público no acompañan este proceso de manera proporcional. Acciones de embellecimiento sobre plazas o parques existentes son motivo de concursos o de operaciones de marketing con destino electoral: nuevos espacios verdes los contamos con los dedos de las manos. Los recientes concursos en áreas en desuso del ferrocarril, o los menos ambiciosos (en cuanto a escala) concursos de acupuntura urbana que afectaban pequeños lugares dispersos en distintos barrios, son los lujos que se puede permitir la ciudad una vez que ya están “gastados” los bordes de las vías del tren, los bajoautopistas, algún que otro triangulito olvidado, residuo de alguna variación de la cuadrícula, etc.



150% VERDE. Esquemas de una propuesta para el Concurso de anteproyectos Plaza Boedo (10)

(10) El predio donde finalmente se construyó la plaza está situado en una estación tranviaria abandonada. Reclamos de vecinos y organizaciones barriales de Boedo dieron impulso a la realización de este concurso en 2008. Los esquemas pertenecen a la propuesta de Gallardo, Nielsen y Zolkwer, que obtuvo una mención honorífica.

Ley de Cubiertas Verdes

La ley de Cubiertas Verdes es un intento de la Ciudad de Buenos Aires para avanzar en la solución de algunos de estos problemas. Establece ventajas económicas para la construcción de techos o terrazas verdes, según se trate de una obra nueva o de edificios existentes:

- En las obras nuevas se aplican reducciones en el pago de los derechos de delineación y construcción.

- Los propietarios de edificaciones que implementen Techos Verdes, gozarán de una reducción en el importe del Alumbrado, Barrido y Limpieza.

Las Cubiertas Verdes aportan beneficios individuales, como, por ejemplo, la disminución del calor en un departamento situado en un último piso, y colectivos. Según el Gobierno de la Ciudad, “controlan la temperatura, absorben agua de lluvia y desaceleran su escurrimiento, fomentan la biodiversidad y mejoran la salud humana”.

Sin embargo, para que los ciudadanos de Buenos Aires accedamos a estos beneficios colectivos, dependemos de la iniciativa privada.

Plan Buenos Aires Verde

El plan Buenos Aires Verde es otra propuesta de la Ciudad para tratar esta problemática.

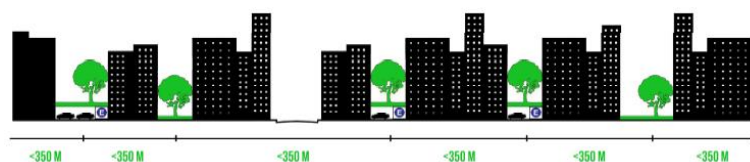
El mismo tiene como metas, “aumentar la cantidad de espacios verdes públicos y la capacidad de mitigación de inundaciones en la ciudad; que los vecinos tengan una plaza a no más de 350 metros; reducir entre 5 y 6 grados las temperaturas extremas de la Ciudad y contribuir a la reducción del consumo energético (11)”.

(11) <http://www.buenosaires.gob.ar/noticias/una-ciudad-mas-verde-es-una-ciudad-mas-abierta-moderna-y-saludable>

Para cumplir con estos objetivos se proyecta agregar, para el año 2034, más de 1.000.000 de metros cuadrados de nuevos espacios verdes públicos a Buenos Aires.

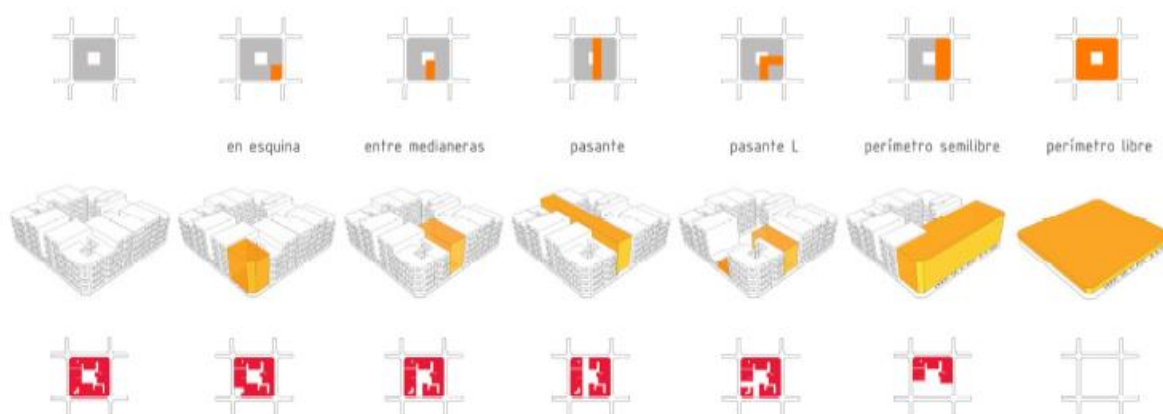
Para lograrlo, es probable que la Ciudad deba realizar gran cantidad de expropiaciones. Esto, a primera vista, parece difícil de implementar (12).

(12) En 2014 la Ciudad lanzó una iniciativa que está planificada para los próximos 20 años con la que se propone aumentar los espacios verdes públicos y de circulación peatonal. Para lograr que el 96% de los ciudadanos estén a no más de 350 metros de una, deberán crearse 78 nuevas plazas.



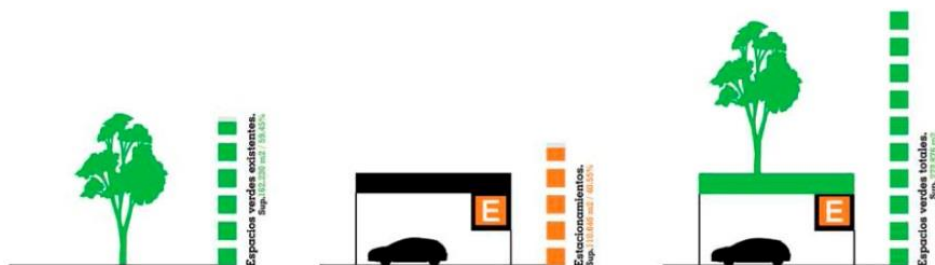
La utilización de los espacios vacantes sobre estacionamientos descubiertos permitiría la implementación del Plan Buenos Aires Verde sin necesidad de realizar expropiaciones.

A-Parquear propone la utilización de los espacios aéreos no utilizados sobre los estacionamientos descubiertos. Esta acción podría aplicarse en distintas urbes. Tomamos como caso de estudio a la Ciudad de Buenos Aires por diversos motivos: porque la conocemos; porque está a nuestro alcance; porque imaginábamos a priori (y pudimos comprobarlo) que existen gran cantidad de espacios con las características mencionadas.



Distintas tipologías de estacionamientos descubiertos y sus espacios aéreos vacantes. Abajo, gráficos que evidencian la relación entre estos lotes semivacíos y el pulmón de la manzana.

A modo de muestra nos situamos en una zona delimitada por las avenidas Córdoba, Belgrano, Callao y el bajo, en busca de estacionamientos a cielo abierto, y espacios verdes existentes. Detectamos, en un relevamiento realizado en 2014, una superficie de 16,2 hectáreas de espacio verde existente, y 64 estacionamientos, equivalentes a 11,06 hectáreas.



Superficie de espacios verdes existentes y estacionamientos en la zona relevada.

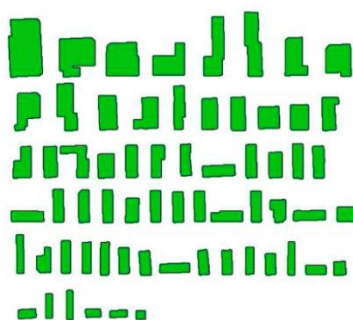


Mapa de la zona relevada.

Lo que a priori pudiera parecer una pequeña intervención, en cuanto a superficie representaría poco más de un 40% de incremento del espacio de parques y plazas existente hoy día en el área relevada. De hecho, la sumatoria de todos los espacios detectados equivale a la superficie de Parque Las Heras multiplicada por 1.5: constatar que existe la posibilidad de generar un nuevo espacio público de semejante envergadura como mínimo entusiasmo y nos hace pensar que el proyecto, lejos de ser utópico, es una posibilidad real de materializar con mínimos esfuerzos el sueño de una ciudad mucho más amable que la que conocemos.

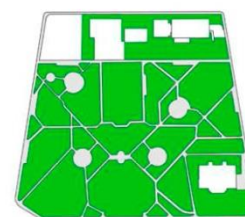


11.06 hectáreas de estacionamientos.



estacionamientos relevados
11.06 H.

>



Parque Las Heras
7.44 H.

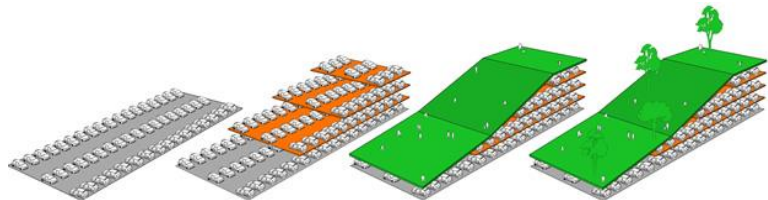
FUNCIONES ACCESORIAS Y RENTABILIDAD

La ciudad de Buenos Aires, al igual que otras grandes urbanizaciones en todo el mundo, se encuentra colapsada en lo que a tránsito vehicular se refiere. Los efectos negativos que produce la congestión de automóviles son muchos, como la pérdida de tiempo de los automovilistas y pasajeros, desperdicio de combustible, desgaste de los automóviles, contaminación de la atmósfera, contaminación sonora, etc. Esta situación debe ser tratada a partir de una sumatoria de acciones relacionadas con la mejora del transporte público urbano y suburbano, la implementación de peajes urbanos (13), la generación de un nuevo parque automotor que funcione con energía eléctrica, etcétera. Las distintas acciones en relación a estas cuestiones son necesarias y no son tema a tratar en este artículo. Sin embargo, es notoria la necesidad de generar mayor cantidad de cocheras, en zonas centrales y periféricas. En este sentido, el proyecto propone una ampliación de los espacios de estacionamiento: como modo de autofinanciarse para reducir el impacto en las finanzas del Estado, ideamos una serie de funciones accesorias que a lo largo del tiempo equipararían el valor del espacio aéreo utilizado, o directamente minimizarían la inversión inicial (14):

(13) El concepto económico de tarifas de congestión corresponde a un impuesto que es cobrado a todos los vehículos entrando y saliendo del centro de la ciudad. Funciona con variantes en Estocolmo, Nueva York, Chicago, San Francisco, Singapur, entre otras ciudades.

(14) Políticas de índole financiera son frecuentes en la historia de emprendimientos de gran envergadura. Un ejemplo interesante es el que mencionan Horacio Caride Bartrons y Rita Molinos. Alejandro Christophersen, para el edificio de la Bolsa de Comercio, debió proyectar 9000 m² de oficinas destinadas a renta, para mantenimiento institucional. Horacio Caride Bartrons y Rita Molinos, Maestros de la Arquitectura Argentina. Alejandro Christophersen, IAA, FADU UBA, ARQ Clarín, Buenos Aires, 2015.

- Conmutación del ABL durante 10 años al propietario del estacionamiento.
- Generación de locales en la nueva plaza.
- Nuevas cocheras.

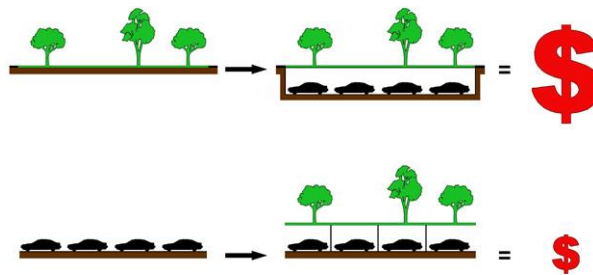


La minimización de la inversión para la Ciudad es un aspecto que no debe desatenderse en este tipo de proyectos. Desarrollos de nuevas

(15) Uno de los ejemplos más claros en este sentido es el de la apertura de Avenida de Mayo (Ley n° 1.583). El proyecto se fue postergando durante años, primeramente por la demora de la ley de apertura de calles y avenidas por el Congreso de la Nación: el Senado tardó en decidir la aprobación del empréstito propuesto por el Intendente. La Cámara de Diputados discutió el término de utilidad pública que se le quería dar al proyecto, ya que el Congreso Nacional solo podía girar fondos a la Municipalidad si la obra demostraba ser efectivamente necesaria para el bien de la población. La tardanza vino luego por el problema de las expropiaciones. El costo de realización era alto, ya que por tratarse de cuadras muy pobladas iba a ser necesario pagar elevadas sumas en indemnizaciones. Existía el temor de que la Municipalidad no pudiese afrontar el pago de las mismas. Según la ley municipal la expropiación comprendería, además de la parte del terreno necesario para la construcción de la obra, el resto de la propiedad, vendiéndose en remate este excedente. Alvear argumentaba que lo perdido en las expropiaciones se recuperaría con creces dado que dichos excedentes aumentarían fuertemente de valor una vez hecha la arteria, pues las nuevas construcciones con frente a la misma atraerían el comercio de lujo. Los demandados argüían la inconstitucionalidad de la ley, pues se expropiarían terrenos de mayor tamaño que los necesarios. (Extraído de Wikipedia).

infraestructuras de espacios verdes no deberían sostenerse en políticas de expropiación, sumamente costosas y controvertidas (15). El plan Buenos Aires Verde podría ver comprometida su implementación a la hora de encarar las expropiaciones de los lotes necesarios, no solo por el coste que esto implicaría, sino por la dificultad en justificar qué lotes habrían de ser expropiados.

En relación al aumento en la capacidad de cocheras en la ciudad, se construyen actualmente estacionamientos bajo tierra, financiados por las mismas empresas que de esta manera se garantizan la explotación de los mismos por una determinada cantidad de tiempo. Si bien esta manera de financiar la construcción resulta beneficiosa, el elevado coste de las excavaciones implica grandes lapsos de tiempo en las concesiones.



Por último, y no menos importante, no debemos dejar de mencionar el posible destino de los espacios aéreos que estamos proponiendo utilizar. ¿Cuál podría ser el destino futuro de estos lotes? O se mantienen como estacionamientos, o serán carne de cañón de operaciones inmobiliarias. A-Parquear es un proyecto que rescata y preserva estos pequeños pulmones para la ciudadanía.

Nuestro proyecto, aplicado a la Ciudad de Buenos Aires, beneficia a tres partes:

1. Los ciudadanos de Buenos Aires
2. El Gobierno de la Ciudad
3. Los dueños de los estacionamientos

1. A los ciudadanos les aporta:

Más plazas: Mejor calidad de vida

Más verde: Mejor calidad ambiental (más espacios verdes, menos contaminación, menos calor, más oxígeno)

2. Al Gobierno:

Es una solución de costos razonables para sus programas de Cubiertas Verdes y el Plan Buenos Aires Verde.

Además, aporta nuevos espacios de estacionamiento en zonas de alto tránsito.

3. Dueños de estacionamientos:

Aumenta su negocio con la construcción de más cocheras.

Mantiene el valor de su terreno.

Genera mayor afluencia de gente a su estacionamiento.



(16) La Ley n° 1.583 del año 1884 fijaba una altura máxima de 24 m. y una mínima de 20 m. para garantizar que los edificios alcanzaran alturas uniformes.

Intervención sobre un estacionamiento en Av. De Mayo. (El local en la parte superior reconstituye la línea histórica de Av. De Mayo según la reglamentación original)(16)

HACIA UNA NUEVA DEFINICIÓN DEL CONCEPTO DE CIUDAD

Uno de los objetivos en el desarrollo de este proyecto es el de la viabilidad. La gran cantidad de estacionamientos a cielo abierto existentes da pie a imaginar que no se trata de un proyecto utópico. Además, el bajo coste que implica la construcción de una plaza en un espacio aéreo vacante, sin excavaciones, sin demoliciones de construcciones existentes, son aspectos que no deben desatendernos de una cuestión fundamental. Los espacios vacantes mencionados, ¿qué otro destino podrían tener? Si nos atenemos a lo que las lógicas de mercado liberales y neoliberales indican en la actualidad, es pertinente imaginar que, de modificarse el estatus actual de estos terrenos, el mercado inmobiliario es quien se apropiaría de ellos. “Vivimos, después de todo, en un mundo en el que los derechos a la propiedad y el beneficio aplastan todas las demás nociones de derechos” (17).

El Diccionario de la Real Academia Española define a la ciudad como un “conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas”. Gideon Sjoberg la menciona como “una comunidad de considerable magnitud y elevada densidad de población que alberga en su seno a una gran variedad de individuos especializados en tareas no agrícolas, incluyendo entre éstos a una élite culta” (18). Distintas definiciones la caracterizan por su actividad no agrícola (19). Sin embargo, en los últimos años proliferan en las grandes ciudades acciones urbanas, colectivas o individuales, que tienden a poner en crisis este tipo de definiciones. Rooftop gardens o huertas urbanas cada día se practican con mayor frecuencia en distintas urbes del mundo, o directamente ciudades enteras son diseñadas con predominio de espacios verdes (20).

(17) David Harvey, *El derecho a la ciudad*, revista *New Left Review* n° 53, P-23. 2008.

(18) A. E. J. Morris, *Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

(19) En Wikipedia se citan distintas definiciones de ciudad, muchas de las cuales incluyen la distinción de la actividad no agrícola: Max Sorre: una aglomeración de hombres más o menos considerable, densa y permanente, con un elevado grado de organización social: generalmente independiente para su alimentación del territorio sobre el cual se desarrolla, e implicando por su sistema una vida de relaciones activas, necesarias para el sostenimiento de su industria, de su comercio y de sus funciones. Max Derruau: La ciudad es una aglomeración importante organizada para la vida colectiva y en la que una parte notable de la población vive de actividades no agrícolas. Kingsley Davis: Una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad de población que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados no agrícolas, amén de una élite cultural e intelectual.

(20) Tianjin Eco-city es una ciudad en China en la que cada edificio contará con un proyecto de terraza o techo verde.



El colectivo “Un lugar para vivir cuando seamos viejos” propone una red en la que los vecinos ceden espacios no utilizados de sus viviendas para la realización de huertas comunales.

Cabría indagar entonces en la definición misma del concepto de ciudad. A-Parquear, si bien no propone un cambio en la producción y distribución de alimentos ni desafía los modos dominantes de legalidad o de acción estatal, acompaña a este tipo de proyectos al estar incluido en una serie de iniciativas que plantean interrogantes acerca de la ciudad contemporánea, su uso, el crecimiento, la pertinencia del espacio privado y el derecho humano a la ciudad.



Intervención sobre un estacionamiento pasante.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

Federico Soriano, 100 Hiper mínimos. Espacio público y privado, Colección Escritos de Arquitectura, Lampreave, Madrid, 2009.

David Harvey, El derecho a la ciudad, revista New Left Review n° 53. 2008.

Ignasi de Solà Morales, Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. Barcelona, 1996.

María Isabel de Larrañaga, Las normativas edilicias como marco de la arquitectura moderna en Buenos Aires (1930-1940),

Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario J. Buschiazzo n° 27-28, Buenos Aires, 1992.

Momoyo Kajima, Junzo Kuroda, Yoshiharu Tsukamoto, Made in Tokyo, Kajima Institute Publishing Co., Tokyo, 2008.

Alicia Novick y Raúl Piccioni, Carlos María Della Paolera o la Amnesia del Urbanismo Argentino, Anales del Instituto de Arte

Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo" n° 30, Buenos Aires, 1998.

Francisca Márquez, Imaginarios Urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis, EURE v.33 n.99. Santiago. 2007.

A. E. J. Morris, Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1984.

Sergio Zicovich Wilson, Algunas precisiones sobre modelos urbanos: Hof modelo 1924, Los Andes, importado de Austria.

Revista de Arquitectura n° 136, 1986.

Ábalos&Herreros, Una nueva naturalidad (7 Micromanifiestos), 2G n° 22.

Horacio Caride Bartrons y Rita Molinos, Maestros de la Arquitectura Argentina. Alejandro Christophersen, IAA, FADU UBA, ARQ

Clarín, Buenos Aires, 2015.

Julia Ramírez Blanco, Los descampados de promisión de Lara Almarcegui, Quintana,

Revista de Estudos do Departamento de

Historia da Arte, núm. 11, 2012, pp. 231-241, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela, España.

Gilles Deleuze, Félix Guattari, Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia, editorial Pre.Textos, Valencia, 1998.