

Territorios 48 / Bogotá, 2023, pp. 1-36
ISSN: 0123-8418
ISSNe: 2215-7484

Sección general

La humanización del espacio: la tercera generación de recualificaciones urbanas excluyentes en los espacios urbanos públicos centrales e históricos de Buenos Aires (2007-2019)

The Humanization of Space: The Third Generation of Urban Requalification of the Central and Historical Public Urban Spaces of Buenos Aires City (2007-2019)

A humanização do espaço: a terceira geração de requalificações urbanas excludentes nos espaços públicos urbanos centrais e históricos de Buenos Aires (2007-2019)

Diego Vazquez*

Recibido: 10 de septiembre de 2022

Aprobado: 4 de noviembre de 2022

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.11066>

Para citar este artículo

Vazquez, D. (2023). La humanización del espacio: la tercera generación de recualificaciones urbanas excluyentes en los espacios urbanos públicos centrales e históricos de Buenos Aires (2007-2019). *Territorios*, (48), 1-36. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.11066>

* Instituto de Investigaciones Gino Germani (IIGG)-CONICET. Correo: diego.vazquez91@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1731-7958>

Palabras clave
*Recualificación
urbana excluyente;
humanización del
espacio; espacio público;
circulación de ideas;
nuevo urbanismo.*

Keywords
*Urban requalification;
humanization of space;
public space; circulation
of ideas; new urbanism.*

Palavras-chave
*Requalificação
urbana excludente;
humanização do
espaço; espaço público;
circulação de ideias;
novo urbanismo.*

RESUMEN

El presente artículo se plantea describir y analizar las diferentes acciones públicas que desarrolló el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en los espacios urbanos públicos de los barrios centrales e históricos de Buenos Aires, en las tres gestiones del partido Propuesta Republicana (2007-2019). Para ello se utilizó una metodología híbrida que entrecruzó aspectos de los estudios urbanos, de los culturales y del análisis de políticas públicas en pos de comprender en profundidad las interrelaciones entre lo material y lo simbólico en los procesos de recualificación urbana contemporáneos. Como principales hallazgos se destacan las particularidades de este proceso que permiten hablar de una tercera generación de recualificaciones urbanas excluyentes en estos espacios específicos de la ciudad de Buenos Aires y que han sido denominadas como *humanización del espacio* por sus continuas referencias y legitimaciones en el modelo internacional de *ciudades para la gente* de Jan Gehl.

ABSTRACT

This article approaches the (re)production of public urban spaces developed by the local government within the process of urban requalification of the central and historical neighborhoods of Buenos Aires city during the PRO party administration between 2007 and 2019. A methodological design of case study and a qualitative analysis of a diverse documentary corpus based on publications made by the local government have been elaborated to reach these goals. The particularities of this process allow to affirm the presence of the third generation of urban requalification in Buenos Aires named as *humanization of space* for its references to Jan Gehl and his paradigm of *cities for the people*.

RESUMO

Este artigo tem como objetivo descrever e analisar as diferentes ações públicas realizadas pelo Governo da Cidade de Buenos Aires nos espaços públicos urbanos dos bairros centrais e históricos de Buenos Aires nas três gestões do partido Proposta Republicana (2007-2019). Para isso, foi utilizada uma metodologia híbrida que entrelaçou aspectos dos estudos urbanos, dos estudos culturais e da análise de políticas públicas para compreender em profundidade as interrelações entre o material e o simbólico nos processos de requalificação urbana contemporâneos. As principais conclusões destacam as particularidades deste processo que permitem falar de uma terceira geração de requalificações urbanas excludentes nestes espaços específicos da cidade de Buenos Aires e que têm sido denominadas de *humanização do espaço* por suas contínuas referências e legitimações no modelo internacional de *ciudades para pessoas* de Jan Gehl.

Introducción¹

Nuevas veredas niveladas a las calles, moderno mobiliario urbano, fachadas de edificios restauradas, luces led, arboladas, contenedores de basura *inteligentes*, cables soterrados, plazas y parques renovados. Las transformaciones materiales de los espacios urbanos públicos centrales e históricos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), en la última década, no pasan desapercibidas ante quienes transitan, viven y experimentan estos lugares. Junto a estos cambios, en el entorno construido se observa una intensa regulación de usos que *(re)llenan* estos espacios y, con una mirada más profunda, también se registra la *(re)producción* oficial de nuevas *imágenes e imaginarios urbanos hegemónicos* que *(re)significan* esta parte de la ciudad para dotarla de una mayor legitimidad y tornarla más atractiva para los visitantes y las inversiones.

Desde el arribo del partido Propuesta Republicana (PRO)² en 2007 y hasta 2019, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) comenzó un proceso de debate, planificación, ejecución y legitimación de proyectos, normas y narrativas para transformar, regular y resignificar los barrios históricos y centrales. De este modo, la apuesta de este artículo es describir y analizar las diferentes acciones públicas de los ministerios del GCBA en estos espacios, como una trama compleja de políticas urbanas que dieron forma a la *tercera generación de recualificaciones urbanas*

en CABA. Más aún, para nombrar como un todo a esta batería de intervenciones materiales, regulatorias y simbólicas, se optó por una categoría nativa utilizada en las narrativas del propio gobierno local: *la humanización del espacio*.³

Lejos de la originalidad, las acciones públicas del GCBA formaron parte de lo que Gorelik (2008) denominó el *romance del espacio público* en referencia a los numerosos proyectos urbanísticos que desde el último cuarto del siglo XX han puesto su atención en las áreas centrales de las ciudades, con los objetivos reconocidos tanto de elevar la competitividad de estos territorios como de reforzar la integración social de sus ciudadanos. De esta manera, el análisis de este proceso local debe prestar especial atención al fenómeno de *circulación de ideas* que se registra a partir de la movilidad, importación y adaptación de paradigmas y modelos urbanísticos de moda en el Norte Global (González Redondo, 2018; Novick, 2009). Asimismo, esta recualificación del centro porteño no es la primera que se realiza y es importante comprender los antecedentes de esta política urbana para analizar sus límites y posibilidades.

En este sentido, el proceso de recualificación trae una serie de interrogantes que se buscará responder a lo largo del trabajo: ¿cómo se *(re)produjeron* espacios urbanos públicos centrales e históricos en Buenos Aires entre los años 2007 y 2019? ¿Cómo se insertaron estos proyectos en los procesos globales de transformaciones

¹ Este artículo está basado en la tesis de maestría en Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de General Sarmiento del autor: "La humanización del espacio: el proceso de recualificación excluyente de espacios urbanos públicos centrales e históricos en la ciudad de Buenos Aires en tres gestiones PRO (2007-2019)" (Vazquez, 2020).

² Propuesta Republicana es un partido político que se constituyó para el ámbito local de la CABA en 2003, con el liderazgo de Mauricio Macri, con una clara postura pro-mercado y con especial atención a la agenda securitaria que incluyó temas como la inseguridad y la preocupación por el *(des)orden urbano* (Vommaro et al., 2015).

³ Con este nombre, el Ministerio de Desarrollo Urbano del GCBA organizó y publicó una serie de jornadas y libros dedicados a la reflexión teórica y práctica sobre los proyectos urbanos para la ciudad. Si bien en este trabajo se abordarán solamente las acciones que se ejecutaron en los espacios urbanos públicos centrales e históricos, el modelo de ciudades para la gente y el proceso de humanización del espacio se desplegó en distintas áreas de la CABA.

urbanas? ¿Qué particularidades presentaron? ¿Qué continuidades y qué rupturas mostraron con proyectos anteriores? ¿Qué paradigmas y modelos urbanos internacionales entraron en circulación en estos proyectos?

Para responder estas preguntas, se optó por un diseño metodológico cualitativo puesto que se considera el más adecuado para estudiar las lógicas, los sentidos y las representaciones de los actores institucionales claves del proceso. Además, se utilizó una *metodología híbrida* (Columb, 2010) que entrecruzó aspectos de los estudios urbanos, de los culturales y del análisis de políticas públicas en pos de comprender en profundidad las interrelaciones entre lo material y lo simbólico en este proceso contemporáneo de recualificación urbana.

En este marco, se apostó por una combinación creativa de técnicas y fuentes de datos. En primer lugar, se elaboró un heterogéneo *corpus* documental que nucleó diversos materiales oficiales. En segundo lugar, se han realizado observaciones y recorridos por los espacios urbanos públicos centrales e históricos y se han considerado imágenes y videos que el propio GCBA difundió.

Para una clara exposición de este trabajo, el artículo comenzará con una definición de los principales conceptos teóricos utilizados. Luego, se introducirá brevemente la historia socio-espacial de los barrios fundacionales de Buenos Aires, que incluye los antecedentes de

intervenciones en estos espacios, es decir, las primeras generaciones de recualificaciones urbanas, y las principales características de las gestiones del partido PRO.

Desde estas bases, se describirán y analizarán en profundidad las acciones públicas urbanas que desarrolló el GCBA en estos espacios entre 2007 y 2019 y el modo en que retoman, dialogan y adaptan las ideas y modelos en boga en el nuevo urbanismo hegemónico. El artículo concluirá con una breve reflexión final que retoma los hallazgos más importantes de esta investigación.

Los espacios urbanos públicos centrales e históricos y las recualificaciones urbanas excluyentes

El planteamiento teórico fundamental se enmarca en la propuesta de Henri Lefebvre (2013) que sostiene que el espacio es un producto social y que cada tipo de sociedad produce un tipo específico de espacio. Así, se comprenden los espacios urbanos como *espacios producidos socialmente*. A su vez, este autor sostiene que esta producción social no se realiza a partir de un espacio abstracto, neutro o vacío, sino que *es siempre una re-producción* a partir de un espacio dado. Por lo tanto, si cada sociedad produce su propio espacio, lo hace siempre de uno heredado y nunca de uno completamente disponible para los planes y proyectos del presente.

Para dar cuenta de esto, Milton Santos (2005) acuñó el concepto de *rugosidad del espacio*, que se refiere precisamente a aquello que permanece del pasado como forma o entorno construido, es decir, lo que sobrevive a este proceso de (re)producción espacial que superpone materia y representaciones que pertenecen a diferentes momentos. Con mediaciones, esta rugosidad espacial trae al presente restos de modos de producción, regulación y acumulación urbana pero que condicionan y dan forma al proceso actual.

Por su parte, la idea de espacio urbano público que aquí se desarrolla puede rastrearse hasta las definiciones del situacionismo y del interaccionismo simbólico que han legado los clásicos de esta corriente (Debord, 1995; Goffman, 1979; Joseph, 1988 y 1999; Simmel, 2005). En esta interpretación, los espacios públicos se presentan como los verdaderos sitios de la vida urbana, el ámbito para las relaciones en público, caracterizadas como encuentros anónimos, efímeros y fugaces entre individuos que coinciden física y momentáneamente en el mismo espacio material y que adoptan una serie de ajustes para establecer esa precaria asociación.

En palabras de Manuel Delgado (1999), estos espacios son el ámbito de lo precario, de lo efímero, de la simultaneidad de prácticas triviales desarrolladas por transeúntes que adoptan estrategias de indiferencia ante vínculos sociales que se crean y deshacen a cada instante, y que, parafraseando a Pierre Bourdieu

(2000), pueden pensarse como un espacio *estructurado* y *estructurante* pero que se encuentra en permanente estado de *estructuración* y que nunca está completamente terminado.

Esta concepción *fusional* del espacio urbano público lo entiende como un sitio en *ebullición* que se estructura como el espacio del conflicto urbano en el que se plasman las luchas materiales y simbólicas por los usos, las apropiaciones y las reappropriaciones entre los diferentes actores que forman parte de la vida social (Gorelik, 2008).

Luego, la idea de espacios centrales se refiere a los sitios que suelen ser la sede de los Distritos Centrales de Negocios, es decir, la zona donde se concentran el poder económico y se ubican los equipamientos, funciones y actividades de comando de la economía nacional y de la red de nodos de la economía global (Ciccolella, 1999). Simultáneamente, en estos espacios se ubican las instituciones públicas que funcionan como sedes del poder político, judicial, religioso, cultural y social. Por ambas razones, estas zonas atraen diariamente una gran cantidad de personas que habitan fuera de ella y generalmente gozan de una posición accesible gracias a un nodo de la red de transporte que se estructura a su alrededor (Vecslir, 2019). Finalmente, aquí es donde se establece la oferta respectiva de servicios avanzados, hotelería internacional y centros culturales.

Desde una mirada más antropológica, Manuel Delgado (2014a) complejiza esta definición al considerar las centralidades urbanas como lugares significativos para gran parte de los ciudadanos que cotidianamente se movilizan hasta ellos para realizar diversas actividades burocráticas, comerciales, profesionales, cívicas, religiosas, lúdicas, políticas, etc. Así, es en estos espacios urbanos donde se encuentran las formas más fragmentarias, impersonales, efímeras y anónimas de los vínculos sociales.

En el caso de América Latina, la centralidad urbana está íntimamente relacionada con las (re)fundaciones de las ciudades, por el modelo impuesto por los conquistadores españoles a partir del siglo XVI que concentraba las funciones claves en torno a la Plaza Mayor. Delimitada por los edificios sedes de los poderes militares, políticos, religiosos, sociales y económicos, estas plazas funcionaban como grandes mercados abiertos, sitios de sociabilidad y de festejos cívicos y religiosos (Romero, 2011). Más aún, en Buenos Aires este centro fundacional e histórico continúa operando como el centro de la metrópolis (Ciccolella & Mignaqui, 2009). En este sentido, es que se sostiene que son espacios urbanos públicos en donde coincide el centro histórico — las partes más antiguas y el origen de la urbe— con la centralidad comprendida como el sitio en donde se concentran las principales funciones políticas, económicas, culturales y sociales de la ciudad.

En síntesis, se comprende que los *espacios urbanos públicos centrales e históricos* son espacios *hipercomplejos* que fusionan múltiples prácticas e imaginarios que están en constante tensión. Son *lugares-símbolos*, espacios rituales que condensan y unifican significados dispersos y múltiples, en los cuales se sintetizan polaridades de sentidos. De ahí que posean una *plusvalía simbólica* reconocida por diversos actores sociales que pugnan por (re)apropiarse de ellos, que lo sacralizan y lo profanan con sus rituales y actividades (Delgado, 2014a). La suma de todas estas características lo transforma en la *arena* ideal en la que estallan conflictos, pero también en la *razón* por la cual se entablan estas luchas socioespaciales.

En palabras de Mircea Eliade (1953, citado en Lacarrieu, 2010), estos espacios poseen la capacidad de constituirse como el *centro del universo*. En la misma sintonía, Manuel Delgado (2014b) los concibe como el *corazón de la ciudad*:

Es realmente el corazón de la ciudad, y lo es en doble valor metafórico que contiene la analogía orgánica: músculo que impulsa y recoge los flujos urbanos y lugar que acoge los sentimientos básicos de los habitantes de la ciudad. (p. 203)

Por todas estas peculiares características que reúnen estos espacios *hipercomplejos* e *hipersimbólicos* es que durante las últimas décadas fueron seleccionados intencionalmente por los gobiernos locales

como los lugares privilegiados para alcanzar dos objetivos de la gobernanza actual: la legitimación simbólica y política de las acciones públicas a través de la (re)producción de una identidad local fuerte y el desarrollo de estrategias de *city marketing* y *city branding* que se proponen instalar la *marca ciudad* en la competencia global y utilizar estos espacios como recursos económicos.

Precisamente, los proyectos urbanos, las normativas y las (re)producciones simbólicas que se planifican sobre estos espacios pueden ser analizados a partir del concepto de *recualificación urbana excluyente*. Este término pretende oponerse a la idea de *renovaciones* propia del urbanismo funcionalista-modernista que despreció y abandonó los centros antiguos. Así, comparte un *parecido de familia* con una batería de intervenciones novedosas propias del *nuevo urbanismo* y la *planificación estratégica* que fueron utilizadas como herramientas de batalla en la disputa simbólica contra el funcionalismo en las últimas décadas del siglo XX y primeras del XXI.⁴

Esta búsqueda de conceptualización de estos procesos se inscribe en los intentos de captar los fenómenos de *desplazamientos* en contra de los sectores populares que habitan, practican y (re)significan estos espacios de la ciudad. Precisamente, el concepto de *recualificación urbana* fue utilizado con frecuencia en estudios de casos situados en Buenos Aires y en uno de ellos fue definido como:

La reestructuración de áreas degradadas —centrales o subcentrales— de las metrópolis a través del reordenamiento de sus espacios, imágenes y población (...) que aspiran a recomponer tanto la materialidad como la imagen de zonas devaluadas para volverlas atractivos sitios de entretenimiento, consumo visual y estético. (Girola et al., 2011, p. 27)

Por su parte, el término *excluyente* refuerza esta mirada *crítica* ante el carácter *clasista* que suelen presentar estos procesos urbanos. Particularmente, aquí se retoma el aporte de la tesis doctoral de Natalia Lereña Rongvaux (2019) que propone la utilización del concepto de *renovación urbana excluyente* entendido como procesos tanto públicos como privados que restringen la residencia, el uso y/o la apropiación de áreas urbanas de centralidad actuales o potenciales por razones económicas.

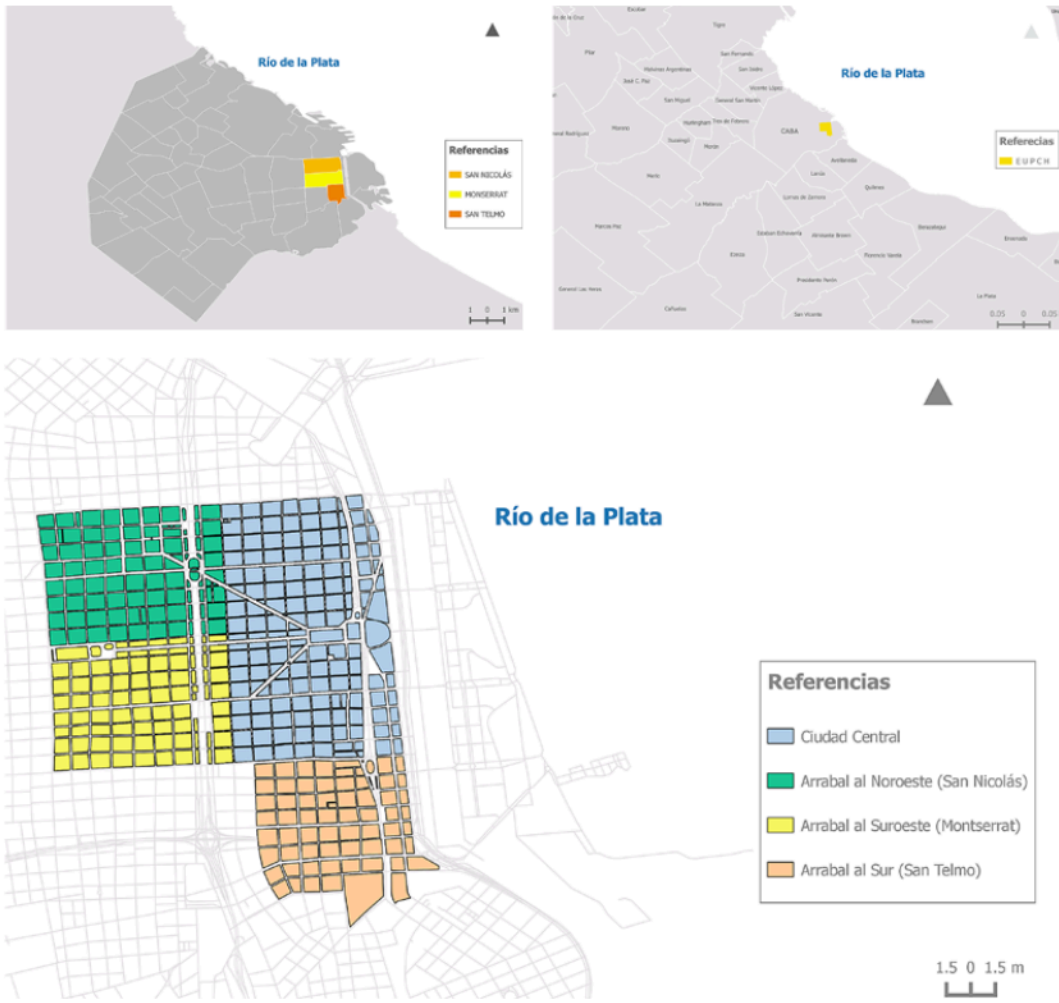
Mientras que la categoría de Lereña Rongvaux plantea englobar todas las acciones públicas urbanas que producen estos efectos, aquí se enfoca solamente en las desarrolladas en los espacios urbanos públicos centrales e históricos de la ciudad y concentrados en su valor patrimonial y simbólico. De este modo, el concepto posibilita el análisis de este *efecto de desplazamiento* de sectores populares que ocasionan modificaciones en varias dimensiones: la renta del suelo, los espacios construidos, las regulaciones de usos, los imaginarios urbanos, entre otros.

⁴ El nuevo urbanismo ha utilizado sin mucho rigor teórico una serie de términos que se emplearon a veces como sinónimos y otras como categorías que definían procesos específicos: *refuncionalización, revitalización, reconversión, rehabilitación, revalorización, recuperación, etc.*

Al plano original, el recorte propuesto suma algunos espacios muy interesantes para el análisis (ver figura 2). En primer lugar, la zona central de San Telmo, cuyo corazón es la Plaza Dorrego, que funcionó como el primer *arrabal* de Buenos

Aires y que se sumó a la ciudad central ya en sus primeras expansiones hacia el sur. Durante los siglos XVII y XVIII esta zona se pobló de edificios religiosos y residencias, lo que lo convierte en un barrio relacionado con el patrimonio histórico y

Figura 2. Espacios Urbanos Públicos Centrales e Históricos en diferentes escalas



Fuente: elaboración propia en QGIS.

⁶ En tan solo unos años la ciudad de Buenos Aires multiplicó su población: de 177 mil en 1869 a 1,6 millones en 1914.

en el que mejor se conservan testimonios urbanos del pasado colonial. Por esta razón, es identificado en las narrativas de funcionarios políticos, desarrolladores inmobiliarios y empresarios turísticos, como el *barrio histórico por excelencia* (Zunino Singh, 2007).

En segundo lugar, se agregan las zonas al oeste de la *ciudad fundacional* que conforman parte de los actuales barrios de San Nicolás y Monserrat. Nuevamente, estos espacios comenzaron por ser arrabales de la ciudad central que amortiguaban el paso desde ella hacia el campo y fueron incorporados a la urbe en sus primeras décadas de existencia. Por último, se expande el límite norte una cuadra más hacia la Avenida Córdoba para que coincida con la demarcación del barrio de San Nicolás.

Sumada a estas características históricas, estos espacios son señalados también como los espacios centrales de Buenos Aires. A pesar de los periodos de expansión metropolitana y de especificación funcional que se registraron con intensidad a partir de 1880, el área central continúa asentándose sobre la ciudad fundacional (Ciccolella, 1999; Torres, 2001). Para mantener esta centralidad se registraron numerosas acciones públicas y privadas.

Hacia finales del siglo XIX y en las primeras décadas del XX, el crecimiento exponencial de la ciudad⁶ estuvo acompañado de obras públicas que fortalecieron el poder simbólico del Estado e intentaron dotar a Buenos Aires de un carácter europeo y moderno (ver figura 3): la apertura

de la Avenida de Mayo; la construcción de la Casa Rosada, del Congreso de la Nación, del Palacio de Justicia y del Teatro Colón; el diseño de parques urbanos; y la instalación de infraestructura sanitaria (Gorelik, 2016).

A su vez, alrededor de 1880 se tomaron importantes decisiones que contribuyeron a la especificación funcional del área central: la federalización de la ciudad de Buenos Aires y su nuevo rol como Capital Federal de la Nación, la construcción del puerto en terrenos ganados al Río de la Plata hacia el este de la Plaza de Mayo y la confluencia de las terminales de trenes de carga y pasajeros en esta área, desde la cual se abrían las principales vías como un abanico desplegado (Scobie, 1977).

Luego, la finalización de las Diagonales Norte y Sur (1913-1936) permitió la radicación de importantes sedes de bancos, empresas y hoteles nacionales e internacionales que construyeron modernos edificios de oficinas en la zona norte de la *ciudad fundacional*. Para coronar este proceso, en 1935 el gobierno local se encargó de la construcción de una avenida monumental de 100 metros de ancho que atravesaba de norte a sur este centro urbano: la Avenida 9 de Julio. Sobre ella, un año después se erigió un imponente obelisco que celebraba los 400 años de la primera fundación de la ciudad.

Ya a mediados de siglo XX, estos espacios centrales sufrieron un nuevo proceso de expansión y modernización (ver figura 4). Como rescata Ciccolella (1999), el

Figura 3. Acciones públicas urbanas en los Espacios Urbanos Públicos Centrales e Históricos de la CABA entre 1880-1936



Fuente: elaboración propia en QGIS.

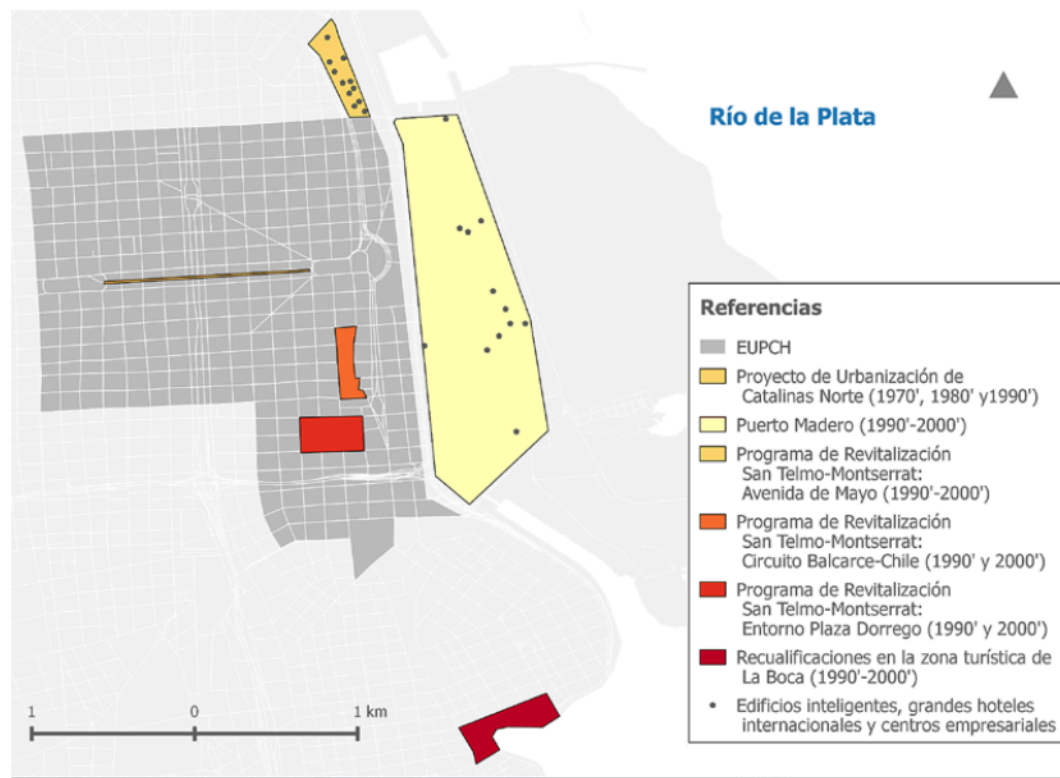
Proyecto de Urbanización de Catalinas Norte, al norte de la *ciudad fundacional*, creó unas *supermanzanas* que modificaron la tradicional trama de damero y fueron destinadas a usos de oficinas, estacionamientos y hotelería internacional.

La segunda expansión importante se produjo con el Proyecto Antiguo Puerto

Madero, símbolo de las acciones públicas en la década de 1990 (ver figura 4). Este se trató de la rehabilitación de 170 hectáreas del puerto en desuso que se destinaron a actividades residenciales, terciarias y de servicios para sectores de altos ingresos y grandes corporaciones. Con esta operación, el área central volvió

territorios 48

Figura 4. Expansión y re-centralización de los Espacios Urbanos Públicos Centrales e Históricos



Fuente: elaboración propia en QGIS.

a modernizarse y expandirse, esta vez hacia el este y el sur de la ciudad fundacional (Ciccolella, 1999).

Finalmente, durante la década de 1990 y principios de los 2000 se llevaron a cabo las primeras dos etapas de recualificaciones de los barrios del sur de la *ciudad fundacional*. En 1989 comenzó la primera generación a partir del *Plan de Revitalización San Telmo-Montserrat* que debía revertir el proceso de deterioro

urbano y turgurización que le diagnosticaban funcionarios y técnicos del gobierno local a estos espacios. Así, se elaboró una *activación patrimonial* (Prats, 2005, citado en Zunino Singh, 2007), es decir, un proceso de selección de objetos y lugares que merecían ser catalogados y protegidos.

En este marco, las principales remodelaciones urbanas se dieron en las zonas más turísticas: alrededor de la Plaza

Dorrego, en el circuito de las calles Balcarce-Chile y en la Avenida de Mayo. En estos espacios, predominaban los locales comerciales, gastronómicos, de espectáculos y museos destinados a los visitantes locales y extranjeros. Desde las narrativas oficiales se orientaba la recualificación con una lógica comercial y estética que buscaba crear un área *atractiva* (Zunino Singh, 2007).

Con la autonomía de la ciudad, en 1996 se produjo un reimpulso del programa cuyas principales acciones estuvieron relacionadas con la recualificación de los espacios urbanos públicos del *corazón histórico-turístico* de Buenos Aires (Díaz et al., 2010): un nuevo empedrado de las calles, la restauración de fachadas, la reforestación de las veredas con árboles que no taparan los edificios de mayor valor patrimonial, el ensanche de veredas y una nueva iluminación de las calles y de los edificios patrimoniales que contaban, además, con su señalización especial que identificaba su valor. Según Girola et al. (2011), las obras se basaban en montar escenografías que exaltaban elementos urbanos que evocaban el *pasado colonial* con el fin de atraer hacia el barrio nuevas inversiones relacionadas con el turismo y residentes de clase media. Sin embargo, este proceso se vio bruscamente interrumpido por la recesión económica que comenzó en los años 1997-1998.

Esta primera generación desarrollada a lo largo de 1990, estuvo caracterizada por una adopción semi acrítica de

narrativas urbanísticas importadas de los países centrales —críticas al paradigma moderno funcionalista, planificación estratégica, *Modelo Barcelona*— que implicó la concepción de la ciudad a partir de sus fragmentos y el diseño de proyectos urbanos que pretendían intervenir espacios determinados con el fin de promover y facilitar la actuación del mercado en el resto del territorio (Gorelik, 2004). En este sentido, el *Modelo Barcelona* ofició de caso paradigmático y exitoso⁷ y fue este el que guió y legitimó los proyectos de recualificación y rehabilitación urbana en Buenos Aires. Como indica Delgado (2007), es en este proceso que surgió la idea de la producción de *espacios públicos de calidad* que se basan en la atención de las dimensiones formales, arquitectónicas y de diseño, y en proponer una *monumentalización* del lugar que generara un enaltecimiento de los sentimientos de identidad colectiva.

Junto a la recuperación económica y la devaluación monetaria (Zunino Singh, 2007), a partir de 2003 se produjo un *boom* inmobiliario y turístico que dio paso al desarrollo de la *segunda generación de recualificaciones* de la ciudad fundacional, también centrada en el eje San Telmo-Montserrat y estrechamente ligada a promover actividades turísticas y dinamizar el mercado inmobiliario (Girola et al., 2011).

Como sostuvieron Rodríguez et al. (2008), desde el comienzo de la actuación de la Dirección General del Casco

⁷ Para profundizar sobre las características del *Modelo Barcelona* ver Capel (2005) y Delgado (2007).

Histórico —anclada en las ideas del *Modelo Barcelona*—, las políticas urbanas en torno a estos espacios presentaron *un giro turístico-cultural*. Se pasó de una impronta arquitectónica a un enfoque de la dimensión intangible del patrimonio y la intención de adquirir ventajas competitivas en base a elementos histórico-culturales que convirtieran a los espacios en lugares atractivos para el turismo. Como parte de las estrategias de *city-marketing* y *city-branding* (Benach & Sánchez; 1999; Benko, 2000; Colomb, 2017), el gobierno local apostaba a presentar la *Cultura* —en singular y con mayúsculas— como el corazón de la *marca Buenos Aires*. Durante este segundo proceso de recualificación, la ciudad fue descrita oficialmente como *la capital cultural de América Latina* y se la intentó asociar a adjetivos como *moderna, diversa, sofisticada y abierta*.

A modo de conclusión de este apartado, se plantea que los espacios urbanos públicos centrales e históricos de Buenos Aires no han sufrido grandes procesos de deterioro gracias a un sistemático proceso de *recentralización*, basado en una continua reinversión pública y privada en infraestructura y una modernización y estetización del espacio construido. Esta sistemática reinversión permitió mantener su preeminencia como sede del poder empresarial, financiero y político y como localización de las ofertas de servicios avanzados y hotelería internacional. Así, esta particularidad marca una diferencia clave con los mismos espacios de

las ciudades del Norte Global donde se desarrollaron los estudios clásicos de la gentrificación.

Las gestiones PRO y el modelo urbanístico de la *humanización*

Ahora bien, la tercera generación de recualificación urbana de los barrios centrales e históricos de Buenos Aires comenzó con el arribo al gobierno local del PRO en 2007, tras la victoria electoral de Mauricio Macri, se extendió durante el segundo mandato del líder PRO (2011-2015) y concluyó con la primera gestión de Horacio Rodríguez Larreta (2015-2019), jefe de gabinete en los dos periodos anteriores. A pesar de algunos matices, las acciones públicas urbanas del periodo 2007-2019 presentaron continuidades importantes que permiten pensarlas bajo la idea de *gestiones PRO*.

En este sentido, en los doce años se han registrado cruciales transformaciones normativas que invocaron las ideas de *competitividad urbana, estrategias de marketing* y producción de una *marca-ciudad* como claves para gestionar el territorio. Esto significó la potenciación del *rol empresarialista* (Harvey, 1989) y facilitador del GCBA que se adjudicaba la tarea de promover y garantizar los desarrollos urbanos privados.

Las *gestiones PRO* también se caracterizaron por adoptar y adaptar modelos urbanos internacionales como propuestas innovadoras para resolver problemáticas

locales: los *Distritos de Desarrollo Económico*, la *Smart City* o *Ciudad Inteligente*, el *Modelo Medellín* para la integración de las villas o el *Plan de Movilidad Sustentable*. En este marco, la tercera generación de recualificación urbana se basó en el modelo de *ciudades para la gente* y de ahí que se ha optado por denominarla como *la humanización del espacio*.

Este nuevo modelo surgió de los desarrollos teórico-prácticos del urbanista danés Jan Gehl que ha elaborado y ejecutado distintas propuestas desde finales de los años 70. Se destacan dos libros suyos de gran importancia para el urbanismo contemporáneo: *Life between buildings: using public space* (1971) —traducido como *La humanización del espacio: la vida social entre los edificios* (2006)— y *Cities for people* (2010) —*Ciudades para la gente* (2014)—. La gran cruzada de Gehl apuntaba contra la primacía que le había otorgado el urbanismo funcionalista al automóvil en detrimento de la persona a pie. Esta crítica quedaba fielmente expresada en una de sus célebres frases:

Mi consejo a las ciudades, y podría aplicarse a cualquier ciudad del mundo, es sencillo. Que intenten tomar a la gente de su ciudad en serio. Más en serio, justo tan en serio, como tradicionalmente han tomado a los automóviles. (Gehl Architects, s.f.)

Desde una postura que podría calificarse como *fisicalista* e *idealista*, este urbanista sostenía que el diseño de los

espacios públicos de calidad podría implicar un cambio en las actitudes de los urbanitas (Gehl, 2006). Por lo tanto, trabajar a *escala humana* significaba proveer a las ciudades de espacios urbanos públicos que tengan en cuenta las características propias del cuerpo humano —altura, velocidad, etc.— y no las del automóvil. Así, una de las principales propuestas prácticas era la de crear calles de *prioridad peatón* en donde se buscara la integración de los transeúntes con los vehículos motorizados a partir de un diseño y una normativa que privilegie al urbanita de a pie: nivelaciones de vereda, máximas de velocidad de 15 km/h, ciclovías, etc.

En la disputa frente a la hegemonía funcionalista, la propuesta de Gehl fue adquiriendo mayor visibilidad y legitimidad en todo el mundo y llegó a ser reconocida y recomendada por la Organización de Naciones Unidas (ONU) que incluso financió a la consultora *Gehl Architects* para que sistematizara herramientas de intervención de ciudades desde el conocimiento experto. Al igual que el caso de Barcelona, los primeros trabajos de Gehl en los países nórdicos, durante finales de las décadas de 1970 y 1980, fueron señalados rápidamente como experiencias exitosas y casos paradigmáticos que debían ser replicados.

La intensa producción académica del autor y una activa campaña de *marketing* que ofrecía el producto *empaquetado* a diferentes gobiernos locales fue clave al momento de garantizar la circulación de

estas ideas. A raíz de su fama mundial, fue contratado por numerosos gobiernos locales para dirigir procesos de recualificación urbana, de rehabilitación de zonas degradadas, de planificación y diseño de proyectos o de diagnóstico y estudio del espacio público. Como puede observarse en la tabla 1, ha trabajado en las ciudades globales más importantes y ha sido un protagonista activo de sus transformaciones urbanas.

Tabla 1. Actuaciones internacionales de la consultora *Gehl Architects*

País	Ciudad	Años
EE.UU.	Nueva York	2007-2009, 2013 y 2015
	San Francisco	2005, 2011-2013, 2012-2015, 2014 y 2013-2015
	Denver	2014
Gran Bretaña	Londres	2004
	Brigbton	2007-2010
Alemania	Hamburgo	2018
	Mamiheim	2018
	Berlín	2015
	Colonia	2017
Francia	Lille	2013
Rusia	Moscú	2011-2013
Dinamarca	Carlsbeig	2006-2016
	Copenbagen	2014-2015
	Nordean	2016-2017

País	Ciudad	Años
Suecia	Malmo / Rosengard	2009-2011
	Estocolmo	2014
Noruega	Bergen	2016-2017
Turquía	Estambul	2011
Omán	Muscat	2011-2013
China	Chongqing	2008
	Shanghái	2016
Australia	Melboume	2004
	Sydney	2007
Nueva Zelanda	Christchurch	2011
Brasil	San Pablo	2013-2014
México	México D.F.	2008-2009
Argentina	Buenos Aires	2017

Fuente: elaboración propia con base en información de la página <https://gehlpeople.com/>

Más allá de las diferencias de estos proyectos, la característica común fue la prioridad que se le otorgó a la circulación peatonal para el encuentro de las personas en detrimento de los espacios para la circulación de automóviles. Su proyecto más emblemático fue la intervención de *Times Square*, uno de los centros neurálgicos de Nueva York, la ciudad global por excelencia. Allí, en 2009 se prohibió la circulación vehicular sobre una parte de la tradicional calle Broadway, lo que significó la adición de más de 7 mil metros cuadrados de superficie para lo que Gehl define como *la vida urbana*: se propuso

que la calle fuera ocupada con mesas de café, conciertos al aire libre, exposiciones de arte y clases de yoga (Stang, 2014, p. 9).

Luego de la hegemonía del *Modelo Barcelona*, el modelo de *ciudad a escala humana* logró una fuerte penetración en las gestiones PRO del GCBA. En este sentido, en 2016 Rodríguez Larreta invitó a Gehl para brindar una clase magistral: *Herramientas para el cambio: Ciudades para la gente*. Más aún, en 2017 su estudio fue contratado para brindar el servicio de asesoramiento técnico en la elaboración del Plan Estratégico Buenos Aires 2017-2027. En este contexto, el GCBA defendió su contratación al indicar que este estudio:

Resulta pionero en aplicar el concepto de Escala Humana al desarrollo de diversas ciudades del mundo habiendo desarrollado diversos *Masters Plan* con soluciones de diseño para las áreas urbanas en cinco continentes, contando con métodos consolidados de medición de la calidad del espacio y la vida pública, con el fin de diseñar espacios pensados para la gente⁸ (Observatorio Metropolitano, 9 de abril de 2017).

Como se desprende de estas palabras, la apuesta por un modelo internacional hegemónico se presentó como un importante apoyo tanto para el diseño y la ejecución de los proyectos de recualificación como para la legitimación de las actuaciones del propio gobierno local.

Las acciones urbanas públicas en la ciudad fundacional

Uno de los primeros hallazgos de esta investigación fue la comprensión de que diferentes documentos, planes y proyectos de nivel micro, meso y macro podían ser leídos en una misma línea bajo la idea de *recualificación urbana excluyente* (ver tabla 3 y figuras 6 y 7). El primer paso de este proyecto se registró durante la primera gestión de Macri (2007-2011) y estuvo caracterizado por un proceso de diagnóstico, reflexión y elaboración de respuestas a la dictaminada degradación de los espacios urbanos públicos centrales e históricos.

En este sentido, el GCBA publicó una serie de trabajos que analizaban la actualidad de estos lugares, teorizaban acerca de sus principales concepciones y funciones y esbozaban propuestas de intervenciones. El primero de estos textos fue publicado por el Ministerio de Desarrollo Urbano (MDU) en abril de 2008 con el título de *Diagnóstico Área Central. Caracterización Territorial*.

Luego, a fines de 2008, el MDU organizó la primera de una serie de jornadas anuales en las que técnicos y funcionarios reflexionaban sobre la necesidad de transformar el espacio urbano público y las vías de acción posibles para hacerlo. Estos encuentros fueron bautizados con el nombre de *La humanización del espacio público* y se editaron seis libros —uno por cada jornada anual— con las ponencias

⁸ Citado en “Plan Estratégico Buenos Aires 2017-2027”, Observatorio Metropolitano 9 de abril de 2017. Disponible en: <http://www.observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/plan-estrategico-buenos-aires-2017-2027>.

más relevantes de estos encuentros. Ya en la primera edición de *La Humanización del Espacio Público* se sintetizaba el diagnóstico del Área Central y se proponía una respuesta a su degradación (ver figura 5).

Desde la elección del propio nombre —*Humanización* es el título que se eligió para traducir el primer libro de Gehl—, las jornadas y sus organizadores buscaron montarse sobre el nuevo modelo urbanístico en boga de *ciudades para la gente*. Como indican Peck y Theodore (2010), las ideas y los modelos nunca viajan como paquetes completos y cerrados. Las políticas mutan en los procesos de *importación-exportación* ya que se mueven fragmentados, como discursos selectivos que tienen lugar en un espacio propio, con la capacidad de (re)moldear las propuestas a partir de contextos económicos, sociales y culturales diferentes.

Precisamente, se afirma que en estos procesos de recualificación analizados

bajo la categoría de *humanización del espacio público*, las ideas y modelos de gestión urbana legitimantes que fueron retomados —*Modelo Barcelona y ciudad a escala humana*— operaron con esta lógica de *exportación-importación de ideas*. A partir de la contratación de expertos internacionales y nacionales, la organización de congresos y jornadas de reflexión y la elaboración y ejecución de *recetas ya probadas*, los funcionarios y técnicos del gobierno local se propusieron *emular* las modas del nuevo urbanismo hegemónico como parte de las estrategias para crear ciudades competitivas y legitimar sus gestiones.

A continuación (ver tabla 2), se presentan citas textuales de funcionarios y técnicos del GCBA que han sido recogidas de las ediciones anuales del libro *La humanización del espacio público* y que reflejaron la adscripción del gobierno local a las ideas del *Modelo Gehl*.

Figura 5. Tapas de *La humanización del espacio público* del MDU



Fuente: *La humanización del espacio público* (MDU, 2009; 2012; 2013).

Tabla 2. Extractos de *La Humanización del Espacio Público* con referencias al modelo de ciudad a escala humana popularizada por Jan Gehl

Autor	Año	Extracto
Daniel Chaín, Ministro de Desarrollo Urbano	2010	“El valor fundamental que adoptamos está simbolizado por una palabra: humanización. Con ella queremos significar que nuestra intervención tiene por objeto el hombre. Mejorar el lugar donde realiza sus intercambios, llevarlo a una escala humana, vale decir hacerlo grato, disfrutable, seguro y lo más económico que sea posible. En otras palabras, dotarlo de aquellos valores, de esa cultura que podemos observar en las sociedades más avanzadas, entendidas como las que mejor se ocupan de sus ciudadanos”.
Jorge Sábató, Subsecretario de Proyectos de Urbanismo, Arquitectura e Infraestructura, MAyEP.	2013 y 2014	“Desde la política urbana y el urbanismo, nuestra gestión está aportando recursos básicos para mejorar la competitividad de los emprendimientos públicos y privados, de las actividades comerciales, culturales y sociales que elevan la calidad de vida de las personas”. “El legado que dejamos a la comunidad, a los ciudadanos de Buenos Aires, es la consolidación del concepto con el cual comenzamos la gestión: la humanización del espacio público”.
Héctor Lostrí y Fernando Álvarez de Celis, Funcionarios GCBA.	2012	“El objetivo de las acciones que integran el Modelo Territorial y son realizadas en virtud de sus lineamientos es el de humanizar la Ciudad. Esto es, construir una ciudad a escala de las personas, donde todo aquel que viva, transite y trabaje en Buenos Aires pueda disfrutar de las mejores condiciones de hábitat, vivienda, espacio público y movilidad, entre otros aspectos significativos que hacen al ámbito urbano”.

Fuente: elaboración propia con base en los libros *La humanización del espacio público* (MDU).

Así, se trata de una relación *dialéctica y asimétrica* de poder en donde las referencias a las modas urbanísticas del Norte Global son incorporadas como buenas prácticas o casos paradigmáticos en las ciudades de América Latina, en un proceso que Delgadillo (2014) denominó *urbanismo a la carta*. En él, los consultores internacionales, las casas editoriales y los organismos multilaterales de financiamiento difunden masivamente un *menú de recetas*: recuperación de centros

históricos, peatonalización de calles, mejoramiento de los espacios públicos, uso de eslóganes y marcas, creación de bicisendas o implementación de sistemas de transporte público exclusivos. Se ofrecen así estrategias similares en todo el mundo y se (re)producen espacios urbanos contruidos casi idénticos.

Retomando, luego de estos cuatro años de intercambios teóricos y formulación de proyectos, la segunda gestión del PRO al frente del GCBA llevó a cabo

territorios 48

el primer proyecto: el *Plan Microcentro*, liderado por el Ministerio de Ambiente y Espacio Público (MAYEP). En él se establecieron calles de *prioridad peatón* en buena parte del distrito financiero en la zona norte de la *ciudad fundacional*, se restauraron numerosas fachadas patrimoniales y se (re)ordenaron los usos de esos espacios.

En estos años, la Secretaría de Transporte también propuso la creación de carriles exclusivos para transporte público masivo en la principal arteria de la ciudad, que atraviesa los tres barrios históricos: la Avenida 9 de Julio. De esta manera, la construcción del denominado *Metrobús* provocó una transformación importante en el ordenamiento de las líneas de colectivo y modificó el paisaje urbano de un hito porteño, popularmente caracterizada como la *avenida más ancha del mundo*.

A su vez, en la zona sur de la *ciudad fundacional* se restauraron fachadas de edificios patrimonializados a cargo del Ministerio de Cultura con los mismos proyectos que habían surgido con el primer Plan de Manejo del Casco Histórico en los 2000. Ya en los últimos años de la gestión Macri, el Plan Microcentro comenzó a ser replicado en el entorno sur de la Plaza de Mayo en el barrio de Monserrat.

El adjudicado éxito del Plan Microcentro y del Metrobús 9 de Julio significó que en la tercera gestión PRO se *exportaran* estas acciones públicas urbanas a nuevos espacios de la *ciudad fundacional*.

Así, en estos cuatro años se reprodujeron buena parte de las acciones del Plan Microcentro en las zonas de Monserrat, San Telmo, Tribunales, Avenida de Mayo y Avenida Corrientes. A su vez, en el límite este de los tres barrios —*el Bajo porteño*— el nuevo Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte (MDUyT) proyectó y construyó nuevos carriles exclusivos para transporte público masivo con el modelo del Metrobús de 9 de Julio.

Estas acciones públicas urbanas de la tercera generación de recualificaciones urbanas, llevadas a cabo por distintos organismos gubernamentales, pueden clasificarse en tres grandes grupos: los planes estratégicos de recualificación urbana —desarrollados por el MAYEP y el MDU e influenciados fuertemente por el modelo de ciudades para la gente—, los programas del Ministerio de Cultura para restaurar el patrimonio vinculados con las generaciones anteriores de recualificaciones y la construcción de Metrobuses por parte de la Secretaría de Transporte.

Los planes estratégicos de recualificación

Los planes estratégicos de recualificación pueden ser pensados también en tres grandes dimensiones. En primer lugar, se encuentran las *acciones arquitectónicas y urbanísticas* sobre el espacio construido que mostraron como principal objetivo un *embellecimiento* en pos de (re)producir una *imagen escenográfica del corazón*

de la ciudad. Se trata de *tareas de estetización* que buscaron transformar las calles, peatonales y avenidas, los edificios

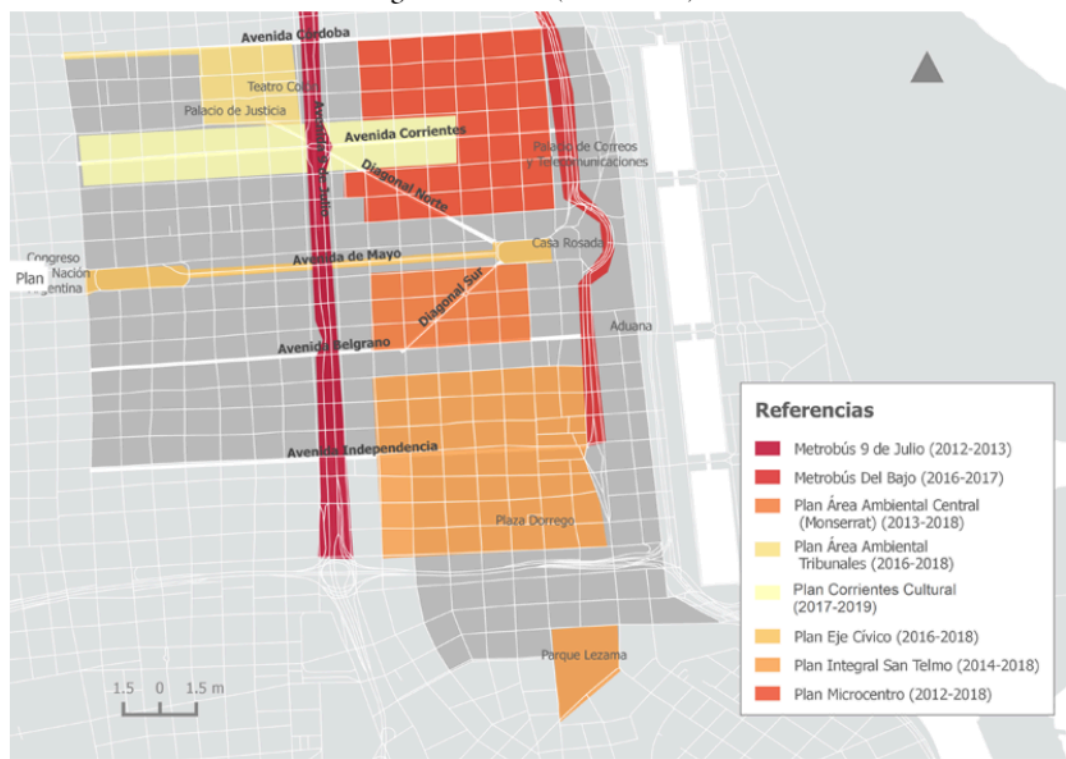
patrimoniales y las plazas y parques (ver tabla 4 y figura 8).

Tabla 3. Resumen de las acciones públicas urbanas de recualificación del GCBA (2007-2019)

Gestión	Jornadas y publicaciones especiales	Programas y planes
Macri (2007-2011)	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Área Central. Diagnóstico Territorial.</i> (MDU). - I, II y III Jornadas de <i>La Humanización del Espacio Público</i> (MDU). - <i>Reencuentros.</i> IV y V Jornadas Internacionales sobre Experiencias de Revitalización de Cascos Históricos(MC). 	<ul style="list-style-type: none"> - Proyecto Integral de Recuperación y Puesta en valor de Fachadas Casco Histórico.(MC) - Subsidios Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias. (MC) - Asesoramientos técnicos gratuitos para la restauración de fachadas (MC)
Macri (2011-2015)	<ul style="list-style-type: none"> - IV, V y VI Jornadas de <i>La Humanización del Espacio Público</i> (MDU). - <i>Reencuentros.</i> VI y VII Jornadas Internacionales sobre Experiencias de Revitalización de Cascos Históricos (MC). 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Microcentro (MAYEP) - Metrobús 9 de Julio. (MDU) - Plan Integral San Telmo (MAYEP) - Plan Área Ambiental Central (MDUYT) - Proyecto Integral de Recuperación y Puesta en valor de Fachadas Casco Histórico. (MC) - Subsidios Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias. (MC) - Asesoramientos técnicos gratuitos para la restauración de fachadas (MC)
Rodríguez Larreta (2015-2019)	<ul style="list-style-type: none"> - Masterclass de Gel Architectures e invitación a Jan Gehl a participar en la reurbanización de Villa 31. - <i>Reencuentros.</i> VIII y IX Jornadas Internacionales sobre Experiencias de Revitalización de Cascos Históricos (MC). - Reedición del Plan de Manejo del Casco Histórico (MC). 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Integral San Telmo (MAYEP) - Plan Área Ambiental Central (MDUYT) - Plan Eje Cívico (MAYEP) - Plan Área Ambiental Tribunales (MAYEP) - Plan Corrientes Cultural (MAYEP) - Metrobús del Bajo (MDUYT) - Proyecto Integral de Recuperación y Puesta en valor de Fachadas Casco Histórico. (MC) - Subsidios Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias. (MC) - Asesoramientos técnicos gratuitos para la restauración de fachadas (MC)

Fuente: elaboración propia con base en datos del GCBA.

Figura 6. Acciones públicas de recalificación en las tres primeras gestiones PRO (2007-2019)



Fuente: elaboración propia en QGIS.

En este sentido, se realizaron trabajos que se basaron en la ampliación, nivelación con la calzada y/o recambio de las veredas; en la incorporación de nuevo mobiliario urbano, canteros y arbolada; en la implementación de luces led para iluminar estos espacios; el soterramiento de los cableados eléctricos; y la eliminación de cabinas telefónicas en desuso para limpiarlos (ver figura 8).

Por su parte, en casi la totalidad de los proyectos aquí analizados se registraron acciones de restauración de fachadas de los edificios patrimonializados públicos y privados y de los monumentos y esculturas de la zona. Asimismo, la estetización o embellecimiento alcanzó también a parques y plazas emblemáticas de estos espacios para los cuales se presentaron propuestas que apelaban a la recuperación

Figura 7. Calles, avenidas, peatonales, plazas y parques recualificados durante las tres primeras gestiones PRO (2007-2019)

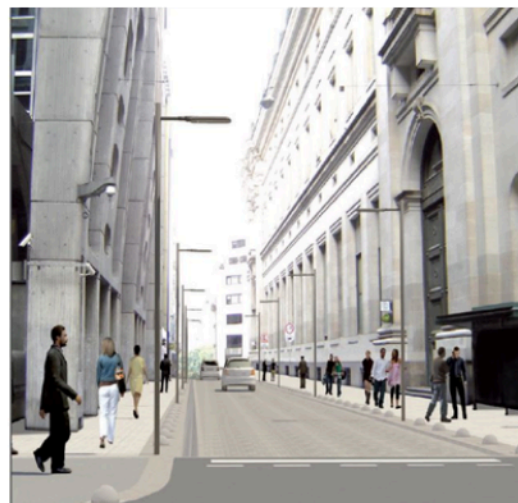


Fuente: elaboración propia en QGIS.

de los diseños considerados originales: se desarrollaron acciones de nuevas trazas de senderos; se aumentaron las superficies verdes; se reemplazaron los solados; se restauraron bancos, fuentes, monumentos y esculturas; se ampliaron las superficies peatonales; se plantaron nuevos árboles; y se realizó una instalación de luminarias led para destacar determinados puntos (ver figura 9).

Además del *eje estético*, estos planes de recualificación presentaron un profundo interés en el (re)ordenamiento y en la (re)funcionalización de estos espacios. Esto quedó expresado en las transformaciones materiales que promovían ciertas prácticas e imposibilitaban otras y en la elaboración de nuevas regulaciones de usos legítimos e ilegítimos. A esta batería de acciones urbanas se las definió como el

Figura 8. *Renders* de los planes de recualificación publicados por el GCBA



Fuentes: publicaciones oficiales del GCBA en sitios webs y documentos impresos.

eje de (re)ordenamiento y constituye una de las principales características de esta tercera generación de la *humanización del espacio*.

Uno de los cambios más significativos en esta dimensión fue la implementación en muchas de las zonas recualificadas del *Plan Prioridad Peatón*. Su objetivo era reducir la presencia de automóviles en las calles internas de las áreas seleccionadas

para mejorar la calidad del *espacio público*, promover la circulación peatonal y la *vida* en estos espacios. En estas calles, se eliminaba el tránsito colectivo y la circulación de automóviles y se restringía el acceso a emergencias y frentistas pero con una velocidad máxima de 10 km/h. Como sostenía el *Modelo Gehl*, la idea era crear calles de convivencia entre peatones y automóviles pero con una clara prioridad

Figura 9. Fachadas de edificios históricos y plazas restauradas en planes de recualificación



Edificio del Diario La Nación



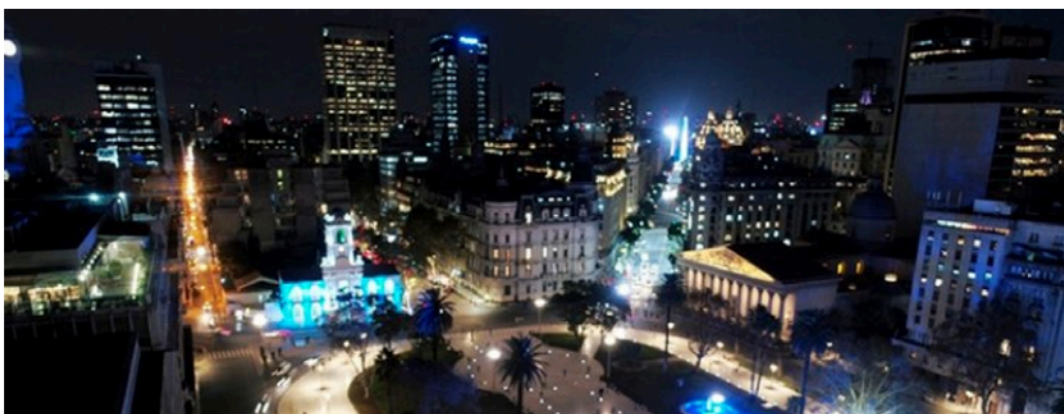
Lutz Ferrando



Hotel París



Palacio Barolo



Plaza de Mayo

Fuentes: publicaciones oficiales del GCBA en sitios webs y documentos impresos.

Tabla 4. Resumen acciones públicas urbanas de los planes de recalificación en los espacios construidos

Plan	Calle y avenidas	Edificios	Plazas y parques	Ministerio	Años
Plan Microcentro	<ul style="list-style-type: none"> - 25 de Mayo n.º 0-800 - Reconquista n.º 0-800 - San Martín n.º 0-800 - Peatonal Florida n.º 0-800 - Esmeralda n.º 0-800 - Maipú n.º 0-800 - Suipacha y Tacuarí n.º 0-800 - Pasaje Carabelas - Diagonal Norte - Mitre n.º 0-600 - Perón n.º 0-1000 - Sarmiento n.º 0-600 - Peatonal Lavalle n.º 400-1000 	<p>Mas de 50 edificios restaurados entre los que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Catedral Metropolitana - Thompson (Florida 833) - Residencia Peña - Cúpula tienda Gath & Chaves - Catedral Anglicana de San Juan Bautista - Bencich - La Argentina - Confeiteria Richmond - Galería General Guemes - Edificio La Sudamericana - Edificio Tornquist - Ex Banco Argenlino Uruguayo 	-	MAYEP y MDU	2012-2018
Plan Área Ambiental Central (Monserrat)	<ul style="list-style-type: none"> - Calle Alama n.º 200-500 - Calle Moreno n.º 200-500 - Calle Perú n.º 100-400 - Calle Defensa n.º 0-400 - Calle Tacuarí n.º 0-400 - Calle Bolívar n.º 0-400 - Diagonal Sur 	-	-	MDU	2013-2018
Plan Integral San Telmo	<ul style="list-style-type: none"> - Calle Balcarce n.º 800-1200 - Calle Defensa n.º 800-1200 - Calle Bolívar n.º 800-1200 - Calle Perú n.º 800-1200 - Calle Humberto Primo n.º 0-1000 - Calle Carlos Calvo n.º 0-1000 - Calle Estados Unidos n.º 0-1000 - Calle Chile n.º 0-1000 - Calle México n.º 0-1000 - Calle Venezuela n.º 0-1000 - Pasaje 5 de Julio 	<ul style="list-style-type: none"> - Restaunción de fachadas históricas: - Altos de Elorriaga - Altos de Ezcurra - Edificio Ex-Padelai: Recupención y puesta en valor - Museo de Arle Moderno de Buenos Aires 	<ul style="list-style-type: none"> - Plaza Dorrego - Parque Lezama 	MAYEP	2014-2018

Plan	Calle y avenidas	Edificios	Plazas y parques	Ministerio	Años
Plan Eje Cívico	- Avenida de Mayo n.º 0-1700 - Virrey Cevallos n.º 0-100	Mas de 25 edificios restaurados entre los que se encuentran: - Palacio Ortiz Basualdo - Hotel Astoria - Gran Hotel España - Hotel Chile - Palacio Barolo - Hotel La Fresque - Hotel París - Ex Hotel Metropol - Ex Casa América - Ex Compañía de Seguros España y Río de la Plata - Congreso de la Nación (Nación)	- Plaza de Mayo - Plaza de los Dos Congresos	MAYEP	2016-2018
Plan Área Ambiental Tribwlales	- Av. Córdoba n.º 1100-1800 - Calle Lavalle n.º 1100-1200 - Calle Tucumán n.º 1200-1300 - Calle Viamonte n.º 1200-1300 - Diagonal Norte n.º 1100-1200 - Libertad n.º 400-500 - Pasaje Del Carmen	- Templo Libertad y Museo - Escuela Alejandro Volta - Escuela Presidente Roca - Teatro Colón - Palacio de Justicia (Nación)	- Plaza Lavalle	MAYEP	2016-2018
Plan Corrientes Cultural	- Avenida Corrientes n.º 500-1800 - Calle Rodríguez Peña n.º 300-500 - Calle Montevideo n.º 300-500 - Calle Talcahano n.º 300-500 - Calle Uruguay n.º 300-400 - Calle Libertad n.º 300-400 - Calle Paraná n.º 0-500	- Teatro San Martín (Nación)	- Centro de Monitoreo 9 de Julio	MAYEP	2017-2019

Fuente: elaboración propia con base en datos del GCBA.

para los primeros. En este sentido, los cambios normativos estuvieron acompañados de cambios físicos: se nivelaron las veredas y las calles y se colocaron bolardos para proteger a los viandantes.

Al mismo tiempo, el GCBA comenzó a regular de manera estricta ciertos usos de estos espacios. En cada uno de los planes realizados estallaron importantes conflictos urbanos que se desataron por

territorios 48

la restricción o prohibición de ciertas actividades relacionadas con los sectores populares: comerciantes callejeros, artesanos y feriantes, personas que vivían en las calles, cuidadores de coches, recicladores urbanos, librereros, manifestantes políticos.

En este caso, a través de un endurecimiento de las normativas, pero también de la actuación de fuerzas de seguridad, el gobierno local perseguía y reprimía aquellos usos que había clasificado como *ilegítimos*. En palabras de Espinosa (2016), este proceso podría pensarse como parte del neohigienismo para el cual la limpieza social posee un valor en sí mismo. Así, ordenar y limpiar estos espacios implicó vaciarlos de indeseables y (re)llenarlo de usos y usuarios que permitan una revalorización económica y simbólica del lugar.

En este sentido, puede apuntarse que las acciones de embellecimiento oficiaron de justificativo para la expulsión de usos y de usuarios que no eran deseados por el gobierno local y que fueron marcados como ilegítimos. En sintonía con el citado Modelo Barcelona (Espinosa, 2017), los comerciantes callejeros, popularmente llamados manteros, fueron uno de los principales blancos de estas acciones de control del espacio urbano, principalmente en la Peatonal Florida intervenida en el Plan Microcentro (Marcús & Peralta, 2021).

En la otra cara de la moneda se promocionaban intensamente ciertas actividades relacionadas con el comercio, el

ocio y el turismo para *(re)llenar* estos *espacios*. Así, por ejemplo, se mostraban como resultados deseables la instalación de bares y restaurantes privados en las veredas, plazas y parques recualificados; la expansión de los anticuarios de la ciudad hacia las veredas de San Telmo; la mejor circulación peatonal y vehicular; la contemplación de las obras arquitectónicas de la ciudad; o las prácticas relacionadas con el entretenimiento de los sectores medios y de los visitantes (Vazquez, 2021).

Finalmente, en el desarrollo del estudio emergió una tercera dimensión: el *eje simbólico* que se caracteriza por la búsqueda del gobierno local, a través de estos planes de recualificación, de (re)producir imaginarios urbanos hegemónicos basados en el *núcleo duro* de la identidad porteña que la plantea como una ciudad europea, blanca y rica (Lacarrieu, 2014). En este caso, se optó por resaltar e iluminar aquellas obras urbanas modernas y narrativas históricas que dieran cuenta del periodo de esplendor de Buenos Aires: los años de su *belle époque* (1880-1936).

De este modo, este eje, constitutivamente relacionado con los dos anteriores, se centró en el desarrollo de estrategias de *marketing urbano* y en la creación de una *marca-ciudad* que asumía los principios de la competencia entre ciudades y que pretendía dotar a Buenos Aires de ventajas que le permitirían atraer capitales y visitantes.

Los programas del Ministerio de Cultura

En el marco del Plan de Manejo del Casco Histórico, durante los doce años estudiados (2007-2019), el Ministerio de Cultura ha desarrollado tareas de restauración y rescate de los edificios patrimonializados de los barrios de Monserrat y San Telmo a partir de cuatro programas: el *Proyecto Integral de Recuperación y Puesta en valor de Fachadas Casco Histórico*, los *Subsidios Fondo Metropolitano de la Cultura*, las *Artes y las Ciencias*, los *Asesoramientos técnicos gratuitos para la restauración de fachadas* y las actividades de la *Escuela Taller del Casco Histórico* (ver tabla 5).

Las tareas encaradas dentro de estos programas estuvieron relacionadas con el hidrolavado de las superficies, la consolidación y la reposición de revoques, la restauración de carpinterías de madera y metálicas, y la pintura de las fachadas (ver figura 10); el otorgamiento de un subsidio para iniciativas privadas de recuperación del patrimonio dentro del casco histórico; y en el asesoramiento para fomentar la protección y la recuperación del patrimonio histórico de la *ciudad fundacional* a partir del trabajo de técnicos expertos en el área.

Figura 10. Fachadas de edificios restauradas por el Ministerio de Cultura en Monserrat y San Telmo



Casa de los Altos de la Estrella (1894).



Altos de Elorriaga (1808).

Fuente: publicaciones oficiales del GCBA en sitios webs y documentos impresos.

Tabla 5. Resumen proyectos y programas del Ministerio de Cultura

Proyecto / Programa	Edificios	Años
Proyecto integral de recuperación y puesta en valor de fachadas casco histórico	- Tramo I de Hipólito Yrigoyen a Av. Belgrano - 10 fachadas - Tramo II de Av. Belgrano a Av. Independencia - 25 fachadas - Tramo m de Av. Independencia a Av. San Juan - 23 fachadas - Tramo IV de Av. San Juan a Brasil - 8 fachadas	2008-2019
Subsidios Fondo Metropolitano de la Cultura, las Artes y las Ciencias	- Av Brasil n.º 309/311 y 307 - Asociación Italiana de Socorro Mutuo y Cultura - Av. Garay n.º 301/309 - Balcarce 1389 - Chile n.º 1501/7 - Bernardo de Irigoyen n.º 1624 - El mirador de San Telmo - Pedro de Mendoza esq. Palacios - México n.º 1414/1426 - Alsina n.º 478,484,492 - Avenida Independencia esquina Defensa - Museo etnográfico Juan B. Ambrosetti - Mitre n.º 1305 - Botica del Ángel - Av. de Mayo n.º 568/78 - Carlos Calvo n.º 311 - Perú n.º 613/19/25 - Bolívar n.º 1053/59/61/63 - Defensa n.º 1102/10/12 - Rivadavia n.º 1235-39-45 - Rivadavia n.º 923/929	2008-2018

Fuente: elaboración propia con base en datos del GCBA.

⁹ En comparación con otras obras de infraestructura de transporte como la extensión del subte, la construcción de carriles exclusivos para transporte público masivo se presenta como una opción más económica y rápida.

territorios 48

30

Los Metrobuses de los barrios históricos

En 2012 el GCBA encaró un proyecto que provocó uno de los cambios, en la forma física y en los usos, más importante de los espacios urbanos públicos centrales e históricos: la construcción del Metrobús 9 de Julio desarrollada en conjunto por

la Secretaría de Transporte, el MDU y el MAyEP.

El proyecto de carriles exclusivos para transporte público masivo, basados en la política urbana de Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés), se propuso como una solución a la problemática de movilidad en la ciudad de Buenos Aires. Así, en 2013 se concluyeron las obras del *Metrobús 9 de Julio*, realizado sobre la avenida más importante de la urbe. En total, se construyeron 3 km de carriles exclusivos que unen los barrios de Constitución y Retiro, es decir, atraviesan San Telmo, Monserrat y San Nicolás. Además, sus 17 estaciones de pasajeros significaron un profundo cambio en el paisaje del centro de Buenos Aires (ver figuras 6 y 7).

La relativa simplicidad⁹ de las obras y su fuerte impacto mediático produjo la replicación del modelo por toda la ciudad. En 2017 se concretaron las tareas en el *Metrobús del Bajo* que atravesaba también los barrios fundacionales. Nuevamente, se trató de carriles exclusivos para transporte de pasajeros masivos, esta vez sobre las avenidas Leandro N. Alem y Paseo Colón, entre la Plaza San Martín y la Avenida Independencia, en el límite este de los *barrios históricos* (ver figuras 6 y 7). Al igual que en el de 9 de Julio, este metrobús atraviesa los barrios de Retiro, San Nicolás, Monserrat y San Telmo.

A pesar de que se trata de una política urbana anclada principalmente dentro del área de movilidad, los dos Metrobuses

construidos en la *ciudad fundacional* marcaron importantes hitos en la recualificación urbana a partir de una profunda transformación de la morfología y los usos de estos espacios.

Una nueva generación de recualificación: la humanización del espacio

Tras este recorrido que consideró a la trama de acciones públicas urbanas que se desarrollaron dentro de la *ciudad fundacional* como parte de un mismo proceso, se postula que desde 2007 se ha registrado en estos espacios una *nueva generación de recualificación urbana excluyente* que, por su adscripción al modelo propuesto por Gehl y las propias categorías nativas que han sido utilizadas por los técnicos y funcionarios del GCBA, puede concebirse como la *humanización de los espacios urbanos públicos centrales e históricos* de Buenos Aires.

Debe rescatarse que este proceso guarda algunas continuidades con los implementados en la década de 1990 y principios del 2000. En este sentido, se trata de acciones que *recentralizan el centro* al realizar inversiones públicas con una atención primordial sobre la construcción de un *espacio público de calidad*. Asimismo, en los tres casos existen referencias al *Modelo Barcelona*, a la necesidad de desarrollar estrategias de *marketing urbano* y de crear una *marca* que le otorgue

una distinción a la ciudad en un mundo estructurado a partir de la competencia global.

Ahora bien, ¿por qué se trata de una nueva generación? En primer lugar, se adoptó y adaptó un nuevo modelo urbanístico: las ideas de Gehl y sus *ciudades para la gente* presentes en buena parte de las elaboraciones, fundamentaciones y legitimaciones de los planes y proyectos ya descritos en profundidad. En este proceso de *circulación de ideas* se resaltan las *relaciones asimétricas de poder* que la estructuraron (González, 2018; Novick, 2009). De este modo, este proceso estuvo marcado por tres tipos de *interferencias* en las *transferencias* que fueron aprovechadas por los máximos funcionarios del gobierno local para legitimar y justificar sus actuaciones y gestiones: la *importación* de textos sin su contexto, las operaciones sociales de apropiación y adecuación y el uso instrumental de estas ideas urbanísticas (Bourdieu, 2000).

Así, el modelo de *Ciudades para la gente* fue apropiado y readecuado por los funcionarios y técnicos del GCBA. Para ello, contrataron asesores internacionales y nacionales y se organizaron seminarios, congresos y jornadas de reflexión. De esta manera, el gobierno local encaró determinadas obras detalladas de manera simple por consultores expertos, casas editoriales y organismos multilaterales de financiamiento que han preparado un *menú de recetas* para su difusión y aplicación por

diversas ciudades del mundo, en este verdadero *urbanismo a la carta* (Delgadillo, 2014).

En segundo lugar, a partir de las gestiones PRO la zona norte de la *ciudad fundacional*, relacionada con el distrito financiero, ha sido incluida por primera vez dentro de los planes y programas de recualificación urbana que desde 1990 estaban reservados para la zona sur. Más aún, el *Plan Microcentro*, pionero en este tipo de acciones integrales y replicado luego en otros espacios, tuvo lugar en el barrio de San Nicolás; al igual que el *Plan Corrientes Cultural*, una de las insignias de la gestión de Rodríguez Larreta.

En tercer lugar, las gestiones PRO marcaron un salto en la intensidad de este tipo de obras que significaron transformaciones de la forma física y de los usos mucho más profundos, lo que se ha denominado como el *eje estético* y el *eje de (re)ordenamiento*. Así, en menos de una década se observa cómo han mutado los paisajes urbanos más emblemáticos y las prácticas que allí se realizan: Avenida 9 de Julio, Avenida de Mayo, Avenida Corrientes, Plaza de Mayo, Plaza de Los Dos Congresos, Plaza Lavalle, Microcentro, Casco Histórico o el corazón de San Telmo. Al tiempo que esto ha significado la (re)producción de un paisaje homogéneo a otros centros históricos de ciudades globales, se han resaltado determinados rasgos propios de la arquitectura porteña que buscan la distinción y la excepcionalidad, principalmente del periodo 1880-1936.

Simultáneamente, se ha registrado un profundo celo por parte del GCBA por regular, desplazar, prohibir y reprimir usos de estos espacios recualificados relacionados con los sectores populares, mientras se favoreció la circulación peatonal, el turismo y las actividades relacionadas con el ocio y el entretenimiento de sectores medios que acceden principalmente a través de relaciones mercantiles. De este modo, los planes de recualificación han desatado conflictos urbanos entre actores populares —manteros, artesanos, feriantes, recicladores urbanos, personas en situación de calle, manifestantes políticos— y las fuerzas de seguridad policial y parapolicial del gobierno local.

Por último, el gobierno local ha buscado promover e imponer determinados imaginarios urbanos hegemónicos relacionados con los mitos de un *núcleo duro* de la identidad porteña forjada en su *belle époque* (1880-1936), momento en el que se consolidó el imaginario urbano de Buenos Aires como la *París de América*: una ciudad moderna, blanca, europea y rica (Lacarrieu, 2014).

Referencias

Benach, N., & Sánchez, F. (1999). Políticas urbanas y producción de imágenes de la ciudad contemporánea: un análisis comparativo entre Barcelona y Curitiba en Carrión. En Carrión, F. & Wollrad, D. (Comp). *La ciudad, escenario de comunicación*. FLACSO.

- Benko, G. (2000). Estrategias de comunicación y marketing urbano. *Revista EURE*, (26)79.
- Bourdieu, P. (2000). *Intelectuales, políticos y poder*. Editorial Universitaria de Buenos Aires: Sociedad de Economía.
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*, 25(76), 5-27.
- Ciccolella, P., & Mignaqui, I. (2009). Globalización y transformaciones de la centralidad histórica en Buenos Aires. *Centro-h*, n.º 3, abril 2009, pp. 91-101.
- Colomb, C. (2010). Understanding the politics of place marketing and urban imaging. *Staging the New Berlin: Place Marketing and the Politics of Urban Reinvention post-1989*. Routledge, (pp. 11-38).
- Colomb, C. (2017). Place marketing and branding in (Anglophone) urban studies and urban political economy: a critical review. *Γεωγραφίες/Geographies*, n.º 30, (pp. 41-52).
- Debord, G. (1995). *La sociedad del espectáculo*. Ediciones Naufragio.
- Delgadillo, V. (2014). Urbanismo a la carta: teorías, políticas, programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas. *Cadernos Metropolitanos*, 16(31).
- Delgado, M. (1999). *El animal público: hacia una antropología de los espacios urbanos*. Editorial Anagrama.
- Delgado, M. (2007). *La ciudad mentirosa: Fraude y miseria del modelo Barcelona*. Los libros de la Catarata.
- Delgado, M. (2014a). La memoria insofocable. Luchas sociales en centros históricos. En Rodas Espinel: *Habitar el patrimonio. Nuevos Aportes al debate desde América Latina*. FLACSO.
- Delgado, M. (2014b). Espacio público: discurso y acción. El papel de la calle en las movilizaciones sociales a principios del siglo XXI. *Revista Zainak*. n.º 36, 2013, 37-60.
- Díaz, M. P., Ferme, N., & Raspall, T. (2010). Proyectos de Renovación Urbana en la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires. ¿Hacia una transformación de los usos del suelo urbano? El caso del Distrito Tecnológico de Parque Patricios. *En VI Jornadas de Sociología de la UNLP*.
- Espinosa, H. (2016). Nos quieren desinfectar. Neohigienismo y gentrificación en el control del espacio público. Congreso Internacional Contested Cities. Artículo n.º 4-521.
- Espinosa, H. (2017). El mercadillo rebelde de Barcelona. Prácticas antidisciplinarias en la ciudad mercancía. *Quaderns de l'Institut Català d'Antropologia*, 22(1), 67-87.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Reverté. (Original publicado en 1971).
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.

- Gehl Architects. (s. f.). *La escala humana. Perfil de la compañía Gehl*. <https://docplayer.es/70145019-La-escala-humana-perfil-de-la-compania-gehl.html>
- Girola, M. F., Yacovino, M. P., & Laborde, S. (2011). Recentrando la centralidad: Procesos de recualificación urbana y espacio público en la Ciudad de Buenos Aires desde una perspectiva etnográfica. *Cuaderno urbano Espacio, cultura, sociedad*, 10(10), 25-40.
- Goffman, E. (1979). *Relaciones en público. Micro estudios de orden público*. Alianza.
- González Redondo, C. (2018). *Del Distrito Gubernamental a la Nueva Sede de Gobierno. Disputas en torno al espacio urbano en la ciudad de Buenos Aires*. Construcción. [Tesis de Maestría, no publicada]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires: historia cultural y crítica urbana*. Siglo XXI.
- Gorelik, A. (2008). El romance del espacio público. *Alteridades*, 18(36).
- Gorelik, A. (2016). *La grilla y el parque*. UNQ.
- Hardoy, J., & Gutman, M. (1992). *Buenos Aires. Historia urbana del área metropolitana*. Editorial MAPFRE.
- Joseph, I. (1988). *El transeúnte y el espacio urbano*. Ediciones Gedisa.
- Joseph, I. (1999). *Retomar la ciudad: el espacio público como lugar de la acción*. Universidad Nacional de Colombia.
- Lacarrieu, M. (2010). Ciudades latinoamericanas. Desafíos y limitaciones de los procesos de recualificación cultural: ¿globales/transnacionales, regionales, nacionales y/o locales? *Revista Praia Vermelha*, 20(2), (pp. 135-155).
- Lacarrieu, M. (2014). Sentido y sujeto de resistencia: procesos y contextos. *Revista Ciudades*, n.º 103.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing. (Original publicado en 1974).
- Lerena Rongvaux, N. (2019). *Políticas de renovación urbana y valorización del mercado inmobiliario y de suelo, en el sur de la Ciudad de Buenos Aires. El caso del Distrito Tecnológico (2008-2018)*. [Tesis doctoral no publicada]. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Marcús, J., & Peralta, M. A. (2021). La calle en disputa. Narrativas sobre los usos legítimos e ilegítimos del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires. AIBR. *Revista de Antropología Iberoamericana*, 16(2).
- Novick, A. (2009). La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para una discusión. *Revista iberoamericana de urbanismo*, n.º 1, (pp. 4-13).
- Peck, J., & Theodore, N. (2010). Mobilizing Policy: Models, Methods, and Mutations. *Geoforum*, 41(2), (pp. 169-174).
- Romero, J. L. (2011). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*. Siglo XXI.

- Santos, M. (2005). *La naturaleza del espacio*. Ariel.
- Scobie, J. (1977). *Buenos Aires. Del centro a los barrios 1870-1910*. Ediciones Solar / Hachette.
- Simmel, G. (2005). La metrópolis y la vida mental. *Bifurcaciones*, n.º 4.
- Stang, J. (2014). Nueva York peatonal: la recuperación de la experiencia en el espacio público. *Bifurcaciones*. n.º 18.
- Torres, H. (2001). Cambios Socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE*, 27(80), (pp. 33-56).
- Vazquez, D. (2020). *La humanización del espacio: el proceso de recualificación excluyente de espacios urbanos públicos centrales e históricos en la ciudad de Buenos Aires en tres gestiones PRO (2007-2019)*. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Vazquez, D. (2021). Merecer los espacios públicos de calidad: El derecho a la ciudad y la humanización del espacio en los barrios centrales e históricos de Buenos Aires (2007-2019). *Revista Proyección: estudios geográficos y de ordenamiento territorial*. Vol. XV, (29), (pp. 218-252). Instituto CIFOT, Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza.
- Vecslir, L. (2019). Tensiones y desfasajes entre modelos y planeamiento de la centralidad metropolitana de Buenos Aires (1970-2018). *Quid 16*, n.º 12, (pp. 10-41).
- Vommaro, G., Morresi, S., & Bellotti, A. (2015). *Mundo Pro*. Planeta.
- Zunino Singh, D. (2007). *Los usos económicos de la cultura en los procesos de renovación urbana. Las políticas de patrimonio y el turismo en el caso del barrio de San Telmo (Casco Histórico de la ciudad de Buenos Aires)*. [Tesis de Maestría en Sociología de la Cultura y el Análisis Cultural, no publicada]. IDAES-UNSAM.

Documentos institucionales del GCBA

- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Microcentro*. GCBA.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Área Ambiental Central*. GCBA.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Integral San Telmo*. GCBA.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Eje Cívico*. GCBA.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Área Ambiental Tribunales*. GCBA.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (s. f.). *Plan Corrientes Cultural*. GCBA.
- Ministerio de Desarrollo Urbano (2008). *Área Central: Caracterización Territorial*. GCBA.
- Ministerio de Desarrollo Urbano (2009a). *La Humanización del Espacio Público*. GCBA.
- Ministerio de Desarrollo Urbano (2009b). *Impacto prioridad peatón Calle Reconquista*. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2010).
La Humanización del Espacio Público. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2011).
La Humanización del Espacio Público. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2012).
La Humanización del Espacio Público. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2013).
La Humanización del Espacio Público. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2014).
La Humanización del Espacio Público. GCBA.

Ministerio de Desarrollo Urbano (s. f.).
Crecimiento comercial en la calle Suipacha, a partir de la transformación de la arteria en prioridad peatón. GCBA.