

# Lineamientos estratégicos para el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Alfredo M Garay<sup>1</sup>

---

*Agradezco mucho la invitación de la Sociedad Central de Arquitectos que me abre la oportunidad de exponer esta experiencia que fue desarrollada entre los años 2004 y 2008, cuando era el responsable de la política de urbanismo y vivienda del gobierno de la Provincia de Buenos Aires.<sup>2</sup>*

## 1- Contexto:

Hasta comienzos de la década del '90 la región metropolitana de Buenos Aires evolucionaba siguiendo patrones reconocibles. En ese marco los trabajos prospectivos respecto del futuro de la ciudad podían apoyarse en tendencias claras. La alteración de estos patrones de comportamiento a partir de la década del 90, comenzó a plantear dudas respecto del futuro de la aglomeración, presentando un conjunto de dilemas cuya resolución definiría las características de ese futuro.

Asumiendo que se trata de una de las áreas metropolitanas mas grandes del planeta, en la que entran en juego intereses poderosos e intervienen muchos actores, se avanzó en el desarrollo de una metodología que asumiendo un importante nivel de incertidumbre propone la construcción de escenarios que permitan construir una agenda prioridades después de evaluar las posibilidades que ofrece cada escenario y los compromisos que se deben asumir para alcanzarlo.

## 2- Dilemas

A poco de haber iniciado el trabajo de diagnóstico comprendimos la imposibilidad de elaborar un plan que pretendiera dar cuenta de la totalidad de las cuestiones que incidían sobre el desarrollo del área metropolitana. Consideramos que lo adecuado sería identificar un número acotado de cuestiones, que pudiéramos identificar como centrales, y entorno de las cuales pudiéramos desarrollar líneas de acción de corto y mediano plazo.

Un primer conjunto guarda relación con los problemas del desarrollo, y de la provisión de condiciones generales, de soportes materiales para el desarrollo económico. Un segundo conjunto refiere al crecimiento y estructuración del espacio urbano y el tercero a la relación entre la ciudad y su ambiente.(ver cuadro síntesis)

---

<sup>1</sup> Alfredo M Garay es arquitecto, Profesor Titular de una Cátedra de planeamiento urbano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires. Durante el periodo 89/92 se ha desempeñado como secretario de Planeamiento del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y entre 2004y 2008 como Subsecretario de Urbanismo y Vivienda del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

<sup>2</sup> El propósito de esta reflexión recorta su ámbito de actuación, orientando las acciones sobre el acondicionamiento del sistema de soportes materiales que alberga a nuestra sociedad regional, entendiendo como sistema de soportes materiales tanto al medio ambiente natural, como al medio construido y al conjunto de procesos y servicios que intervienen en su transformación y funcionamiento. Esta propuesta se limitará a identificar una agenda de prioridades que permita al gobierno nacional, provincial, al gobierno de la Ciudad Autónoma de Bs As y a los Municipios del conurbano conformar un acuerdo de corto y mediano plazo sobre un conjunto de cuestiones a las que se les asigna carácter metropolitano. Este sesgo metodológico, que apunta a la especificidad de las intervenciones, no implica el desconocimiento de la influencia de otras dimensiones, sino un intento por focalizar sobre algunas cuestiones la posibilidad de implementar una acción estructurada.

Nos apoyamos en la noción de dilema, entendiendo que un dilema<sup>3</sup> nos refiere a alternativa, disyuntiva, opción, que señala la existencia de un problema pero también de elección entre diferentes posibilidades.

Hemos constatado que en cada caso las opciones que se presentaban no eran muchas, que en la mayoría podían reducirse a dos, y en algunos casos a la opción de tomar o no una determinada medida.

Consideramos también que la combinación de estas opciones permitía seleccionar un conjunto de escenarios alternativos, y analizar los efectos que tendrían estas decisiones en términos de fortalezas y debilidades, oportunidades y riesgos.

La mayoría de estas cuestiones, identificadas como prioridades, no constituyen necesariamente una gran novedad. De hecho muchas de ellas han sido mencionadas recurrentemente en los sucesivos planes que se rescatan como antecedentes, lo que no les resta importancia en la conformación de la problemática global de la aglomeración, ni modera sus efectos sobre la calidad de vida de sus habitantes. Se puede afirmar en cambio que muchos de ellas han quedado instalados como fatalidades de la realidad y la sociedad ha aceptado convivir con ellas como si formaran parte del paisaje, por ser considerados tan grandes o complejos que resultaría inútil cualquier intento por solucionarlos.

En la mayoría de los casos su existencia se apoya en algunas decisiones que fueron tomadas en el pasado, cuya evolución no ha sido compatible con el desarrollo de la ciudad, pero que han definido criterios de intervención que han consolidado una cultura que se resiste a ser revisada desde una nueva perspectiva.

Podemos asimismo constatar que el sistema de presiones que ha ido conformando la agenda de prioridades esta organizada por sector en tanto los mecanismos institucionales que definen la representación política tienen una organización territorial. Queda en claro que los dispositivos institucionales que procesan este sistema de actores e intereses no tiene la complejidad suficiente para dar cuenta de la conformación de una problemática global. En este marco resultan evidentes los efectos del desmantelamiento de las estructuras de planeamiento, que llevaron al Estado a perder una visión de totalidad, e incluso a resignar la posibilidad de tener un pensamiento autónomo del de sus interlocutores sectoriales.

### **3- Método**

Con este trabajo se ha buscado identificar aquellas cuestiones que pueden ser asumidas como los problemas centrales del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) aquellos que pueden servir de base para la conformación de una agenda común entre las jurisdicciones que ejercen competencias sobre este territorio.<sup>4</sup>

Las primeras lecturas a partir de indicadores sectoriales (estructura física, social, económica, jurídico institucional, urbana) permitieron detectar disfunciones, desequilibrios, carencias, que en el momento de analizarlas remiten a estructuras mas complejas, a problemas superpuestos o articulados en los que se relacionan varias variables conformando matrices de problemas<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Etimológicamente es un argumento formado por dos proposiciones contrarias, que permite que la negación de una sirva como demostración de la otra.

<sup>4</sup> Se contaba con una serie de documentos de trabajo, como los desarrollados por la fundación Metropolitana (la agenda del espanto) la fundación ciudad, la universidades de General Sarmiento, Lujan, Lanús, San Martín, Buenos Aires y la Plata. Existen asimismo trabajos desarrollados por diferentes organismos sectoriales, algunos de gran calidad técnica, como los desarrollados por el CEAMSE, por la secretaria de transportes, sobre la problemática sanitaria desarrollada por la subsecretaria de Servicios Públicos del MIVSP de la Prov. de Bs. As), sobre el tema puertos (desarrollado por el Banco Mundial), entre otros, y los trabajos elaborados por el Gobierno de la Ciudad en el contexto de la elaboración del plan Urbano Ambiental

Sobre la base del relevamiento de campo y reuniones de trabajo con responsables sectoriales, de la Capital Federal y de los Municipios del Conurbano, fueron destacadas 12 cuestiones dentro de un universo de 15 o 18 que pueden ser consideradas como relevantes, acordándose en el marco de estos talleres que se podría avanzar en la construcción de escenarios ponderando cual puede ser la evolución previsible de estas 12 cuestiones consideradas relevantes..

#### 4- Cuadro síntesis

	<b>Eje de diagnóstico</b>	<b>Cuestión</b>	<b>Dilema</b>
1	Debilidad estructural de la matriz de soporte del sistema productivo frente a las nuevas condiciones de localización de las actividades económicas	1 Futuro del puerto	Modernizar y ampliar Puerto Nuevo (accesos y logística) Construir un nuevo puerto de cargas generales aguas abajo
		2 Restricción energética	Contar con una oferta de energía abundante y diversificada No desarrollar inversiones y mantenerse en el límite de la restricción
		3 Conformación de la estructura vial	Continuar extendiendo los ejes radiales Promover el desarrollo de ejes concéntricos
		4 Configuración del espacio industrial	Apoyarse en la infraestructura fabril instalada
			Promover la creación de nuevos parques industriales
2	La construcción de la ciudad no progresa al ritmo de las necesidades de la población, y evoluciona siguiendo patrones de exclusión	Estructuración del sistema de centros	Deterioro de los antiguos centros y desarrollo de nuevas centralidades Consolidación de una estructura de centros a partir de la integración de líneas de transporte público radiales y concéntricas.
		Organización del sistema de transportes	Se respeta la estructura privada y jurisdiccional
			Se crea una autoridad metropolitana que implementa el boleto intermodal
		Expansión de la red sanitaria	Se insiste en la idea de una red única
			Se avanza en la estructuración de redes autónomas y una empresa por cuenca
Afrontar cambios en los patrones de crecimiento de la aglomeración	Se fortalecen las pautas que rigieron el crecimiento durante la década del '90		
	Se controla el crecimiento en el marco nuevas pautas de urbanización.		
3	La problemática ambiental se agrava y congrega entorno a sus áreas críticas a los sectores más desfavorecidos de la población	Manejo de cuencas	El tema seguirá postergado en la agenda de prioridades
			El manejo de cuencas estructura la política ambiental
		Tratamiento de residuos	Continuar expandiendo frentes de relleno sanitario
			Organizar la disposición de residuos sobre la base de nuevos criterios
		Provisión de áreas verdes	Se deja bajo exclusiva responsabilidad de los municipios
			Se crea una entidad responsable de garantizar la provisión de áreas verdes de escala metropolitana
		Protección del borde peri urbano	Se lo trata como un territorio remanente en el que se localizan las actividades segregadas por la ciudad
Se lo asume como un sector que contribuye al balance ambiental de la ciudad			

Queda claro que el objetivo principal de este ejercicio es proponer un abordaje que pondere los efectos de algunas decisiones sectoriales sobre el comportamiento del conjunto, lo que también

implica ponderar cuales son las herramientas de que disponemos para promover estas intervenciones sectoriales.

## **5- Matrices**

Habiendo constatado que existen un número acotado de cuestiones que es necesario resolver, y que en torno a cada una se presenta un dilema, la propuesta es conformar una serie de escenarios que den cuenta de las diferentes maneras de combinar las posibles respuestas a la totalidad de las cuestiones.

La construcción de escenarios permite exponer un conjunto de alternativas respecto del futuro de la aglomeración, poniendo a discusión de la sociedad las consecuencias de tomar o no determinadas decisiones sobre estas 12 cuestiones.

Se trata de un ejercicio prospectivo que busca prefigurar una imagen de lo que puede suceder, partiendo del análisis de las condiciones que presenta la realidad actual y sus tendencias, y del reconocimiento de las posibilidades que tiene una política pública para incidir sobre el comportamiento de estas tendencias. Se parte asimismo de la constatación de los límites de las posibilidades de intervención, no sólo por las restricciones que impone nuestro contexto tecnológico o económico-financiero sino también por las dificultades para unificar el proceso de toma de decisión y para lograr que la realidad se encamine en la dirección que se considere deseable.

Al analizar la evolución del área metropolitana de Buenos Aires se reconoce la existencia de tres matrices:

- 1- La primera es la matriz de soporte ambiental, es resultado de la relación entre el medio natural y la actividad antrópica.
- 2- La segunda es la matriz que sirve de soporte al sistema productivo, es resultado de la construcción de grandes infraestructuras (puerto, ferrocarril, vialidad, energía, etc) y constituye un elemento determinante para la competitividad de un asentamiento.
- 3- Por ultimo existe una matriz de movilidad y crecimiento, que sirve de soporte a los procesos de expansión y densificación, conduciendo flujos de movilidad y estableciendo diferenciales de localización dentro del tejido urbanizado.

## **6- Construcción de escenarios**

Consientes de los límites de las posibilidades de intervención, no sólo por las restricciones que impone nuestro contexto tecnológico o económico-financiero sino también por las dificultades para unificar el proceso de toma de decisión y para lograr que la realidad se encamine en la dirección que se considere deseable.

Si bien hubiéramos deseado reducir las dimensiones que intervienen en la conformación de la problemática metropolitana, los estudios y talleres<sup>(6)</sup> de trabajo que sirvieron de base para la elaboración del diagnóstico señalaron 12 cuestiones.

La construcción de escenarios en torno a 12 cuestiones, dentro de las cuales se identifica a la vez un dilema, llevaría a combinar por lo menos  $(2 \times 12)^{12}$  posibilidades, lo que convierte a este ejercicio en un galimatías imposible de evaluar.

De modo que la construcción de escenarios requiere un paso intermedio que permita jerarquizar estas variables, introduciendo algunos criterios que permitan ponderarlas en términos operacionales.

---

<sup>6</sup> Los trabajos de relevamiento y análisis que sirvieron de base a la elaboración del diagnóstico y las actas de los talleres desarrollados por la Ciudad de Buenos Aires, los municipios y referentes de las diferentes problemáticas sectoriales.

El primer criterio<sup>(7)</sup> incorpora la noción de **incertidumbre**, y lleva a considerar cuáles de las opciones identificadas como dilemas tienen mayores posibilidades de pasar a ser decisiones en el corto plazo.

Si se analiza la evolución de la realidad durante el tiempo en que ha sido elaborado este plan, se puede afirmar que la cuestión energética, el manejo de cuencas, el tratamiento de residuos, y la transformación de la estructura vial han sido objeto de decisiones, que en alguna medida encaminan la realidad en el sentido de alguno de los dilemas propuestos. (No necesariamente las mejores alternativas)

La noción de incertidumbre permite asimismo identificar cuáles son las cuestiones más difíciles, que dan cuenta de sistemas de presión más poderosos, y presentan por lo tanto mayor dificultad para incorporar transformaciones. Constatamos que entre las 12 cuestiones identificadas, la estrategia de transformación portuaria, la unificación del sistema de transportes, y la transformación de los criterios de expansión de las redes, son los verdaderos nudos duros, problemas difíciles de resolver. Aquellas cuestiones que vale la pena discutir, porque (por lo menos en esta coyuntura) se juega en ellas el futuro del área metropolitana.

El segundo criterio que ha servido de base para la construcción de escenarios se apoya en la noción de **tracción**, ponderando la influencia que ejerce las decisiones que se toman sobre algunas variables sobre otras variables. En los anexos se da cuenta del sistema de ponderación construyendo una suerte de diagrama de influencia que nos permite identificar cuáles son las piezas fuertes del sistema. El mismo método nos permite identificar variables fuertemente influenciadas por estas decisiones y otras que guardan una relativa independencia.

Como conclusión se puede afirmar que el sistema portuario, la estructura vial, el sistema de transportes y la gestión de las redes son los elementos que más influencia ejercen sobre el desarrollo de los otros elementos de la matriz territorial.

Esta constatación nos ha permitido comprender que las cuestiones vinculadas con la política urbana (modalidades de crecimiento, sistema de centros, promoción de parques industriales, política de áreas verdes y de manejo del borde periurbano), que generalmente constituyen el capítulo urbano ambiental de un plan estratégico, tienen una enorme dependencia de decisiones que se toman en ámbitos que escapan a sus competencias. En este marco la construcción de escenarios define varios posibles contextos frente a los cuales ha de implementarse una política ambiental y urbana, que de acuerdo a estas condiciones ha de acompañar, fortalecer, controlar o por el contrario impedir, acotar, compensar o mitigar sus efectos.

Se puede concluir, que en el caso de esta coyuntura la apuesta se centra en cuestiones de carácter estructural, como la construcción de una nueva matriz de soporte de las actividades económico productivas y la reconstrucción de la matriz ambiental. Nos permite asimismo comprender que la problemática del crecimiento y estructuración del espacio metropolitano ha de ser un capítulo particular de esta estrategia, y que puede ser presentado como un conjunto de propuestas alternativas (o incluso como una secuencia evolutiva) que se adapte a las condiciones del contexto en que se puede prever que van a desarrollarse.

Con esta metodología nos ha interesado medir los efectos de los diferentes escenarios sobre la estructura urbana, asumiendo que en cada caso las posibilidades de actuación quedan acotadas de manera particular, lo que permite identificar con mayor claridad cuáles son las acciones que conviene emprender, las instituciones en las que nos podemos apoyar y de las herramientas que en esas condiciones resultan más adecuadas para actuar.

Sobre la base de los criterios que se analizan en el trabajo fueron construidos cinco escenarios.

---

<sup>7</sup> Propuesto por el Arq. Damián Quero como contribución al desarrollo de este trabajo.

El **primero** es el escenario *reciente* en el que se ha buscado proyectar las tendencias que fueron observadas en el diagnóstico sin introducir cambios substanciales.

El **segundo**, denominado escenario *previsible*, resulta de la aplicación de las cuatro decisiones que surgen de la aplicación de los criterios de menor incertidumbre. Introduce por lo tanto cuatro decisiones referidas a la cuestión energética, el manejo de cuencas, el tratamiento de residuos y la transformación de la estructura vial (cuatro cambios).

El **tercer** escenario de *consolidación de una nueva matriz productiva* introduce a las condiciones analizadas en el escenario anterior los efectos del desplazamiento de la estructura portuaria (cinco cambios).

El **cuarto** incorpora seis cambios, pero sobre la base del segundo escenario incorpora los efectos de dos temas de difícil resolución pero de gran efecto sobre el *desarrollo social* como son la expansión de las redes y la reestructuración del sistema de transporte.

Por último un **quinto** escenario, *desarrollo integrado*, propone evaluar los efectos de la incorporación de siete decisiones, es decir las cuatro del segundo escenario más la construcción de un nuevo puerto, la expansión de las redes y la reestructuración del sistema de transporte.

## 7- Estrategia territorial. Propuesta

La construcción de escenarios provee un marco que relaciona los dilemas que debe enfrentar la región para hacer frente a los desafíos que presenta su desarrollo. Asumiendo que algunos de estos dilemas tiene un carácter estructurante, en la medida que traccionan la realidad en determinada dirección y que hay otros que tienden a subordinarse a las determinaciones que le sirven de marco.

Por esta razón, la definición de lineamientos plantea en un primer momento los escenarios que acotan sus posibilidades de desarrollo, abriendo una discusión intersectorial respecto del futuro de la aglomeración, y en un segundo momento los lineamientos y políticas urbanas y ambientales que se aconseja desplegar en función de cada escenario.

Puede afirmarse que en cualquiera de estos escenarios se busca promover un mejoramiento general de las condiciones de vida de los habitantes de la aglomeración procurando que su vida cotidiana se desarrolle en un contexto ambiental más adecuado, equilibrado y sustentable. También buscan que estos los habitantes tengan la posibilidad de progresar, en el contexto de una sociedad que les ofrece oportunidades de trabajo; puedan desplazarse con libertad accediendo a la oferta de bienes y servicios (educativos, culturales, recreativos) de una ciudad compleja; puedan echar raíces en un barrio que concuerde con el tipo de vida cotidiana que han elegido, en lugares correctamente equipados, donde el vecindario pueda desarrollar una convivencia solidaria.

Un **primer** lineamiento propone identificar las tierras que hay que retirar, es decir aquellos que deben ser sustraídos del proceso de urbanización como elementos fundamentales para la reconstrucción de la matriz ambiental.

Esta operación afecta las tierras del borde costero, las riberas de las principales cuencas, los grandes vacíos urbanos y los espacios que se reconocen como conectores de biodiversidad.

Un **segundo** lineamiento apunta a identificar las tierras que hay que recuperar. Se trata de afectar tierras degradadas, espacios intersticiales y antiguas áreas logísticas e industriales, en algunos casos para reinsertarlas en el tejido con nuevos usos o intensidades, y en otros para sanearlas y volver a afectarlas a usos urbanos.

Un **tercer** lineamiento apunta a definir las zonas que es necesario rehabilitar. Se trata de subcentros urbanos o áreas de valor patrimonial que experimentan proceso de deterioro, de áreas que merecen ser puestas en valor por sus condiciones arquitectónicas paisajísticas o ambientales, y sectores de tejido mixto, donde la coexistencia de la residencia con la producción requiere de un tratamiento particular.

Teniendo en cuenta los niveles de crecimiento que experimenta el AMBA un **cuarto** lineamiento plantea la necesidad de incrementar la densidad media del tejido existente. Con este propósito se hace necesario desarrollar planes particulares en las áreas que tienden al desarrollo vertical, fomentar la construcción de tipologías de edificios cuya altura esté por debajo de la copa de los árboles, y fortalecer el desarrollo de corredores urbanos.

El **quinto** lineamiento plantea la necesidad de intervenir sobre zonas del tejido que requieren ser consolidadas. Es el caso de los centros de barrio que requieren mejoramiento del espacio público e incremento del nivel de dotación de equipamientos sanitario, educativo, recreativo o social. De las áreas de tejido precario, que requieren la provisión de infraestructura (agua, cloaca, gas, electricidad, telefonía, pavimentos) y servicios. DE las villas y asentamientos, sobre los que junto al tratamiento del problema dominial debe desplegarse un programa de mejoramiento de barrios. Por último la implementación de un programa de atención de áreas críticas, en el que se concentren acciones integrales de mejoramiento en zonas donde coincide el riesgo hídrico, contaminación ambiental y pobreza extrema.

Un **sexto** lineamiento apunta al desarrollo de acciones de contención de la expansión de la mancha urbana buscando que la ocupación de espacios de nueva urbanización se desarrolle buscando una mayor eficiencia. Es el caso del desarrollo de nuevas centralidades, de nuevos parques logísticas o industriales y de nuevas urbanizaciones, promoviendo el desarrollo de planes de sector que fomenten el formato de la urbanización parque.

Por último un **séptimo** lineamiento busca la realización de acciones de consolidación del borde periurbano. Supone la implementación de planes de manejo que fortalezcan la afectación de estos espacios con usos que consoliden su carácter de fuelle de transición entre el espacio rural y el urbano. En este caso adquiere una importancia particular el tratamiento del Delta.

En los textos que acompañamos, se desarrollan estas ideas, ajustando los énfasis en función de las posibilidades de desarrollo que ofrece cada escenario.

## **8- Modelo de gestión.**

Como primera instancia se propone que la discusión de estos materiales contribuya a la conformación de una agenda metropolitana, permitiendo que las diferentes jurisdicciones que atienden su problemática puedan concebir sus iniciativas en el marco de un programa convergente.

Sobre esta base, se propone que la formulación de una agenda se consolide con la firma de un pacto, que comprometa las acciones sectoriales y jurisdiccionales en el marco de una estrategia concertada.

La formalización de este pacto debe ser acompañada por la creación de una estructura de servicio, que desarrolle, actualice, y fomente los términos de este acuerdo, promoviendo, según el caso las acciones de implementación, coordinación o fomento, de las líneas de trabajo definidas por este pacto.

Esta construcción no implica la sustitución ni subordinación de los niveles ni instancias con competencias sobre cada uno de los temas, en rigor reafirma la responsabilidad primaria de los municipios en el manejo de la política urbana. Representa más bien un esfuerzo de organización, que sobre la base del diálogo busca establecer un dispositivo institucional de coordinación y fomento de políticas metropolitanas.

En su implementación se observó que para algunas cuestiones conviene resumir las competencias de los organismos particulares en una autoridad única de carácter regional. En otros casos parece más conveniente reforzar el papel de los organismos existentes pero fortalecer las instancias de coordinación. Por último, para algunas cuestiones interesa promover instancias de estímulo para la implementación de determinadas acciones de interés regional.

Se busca promover un proceso que consolide institucionalmente los resultados de este pacto, de modo que la construcción de una voluntad común, permita a lo largo del tiempo ir avanzando en la construcción de un proyecto coherente.

## **9- Conclusión**

Puede concluirse que el método propone elegir un conjunto de cuestiones metropolitanas entorno a los cuales centrar la discusión.

En segundo lugar propone identificar los términos en que esta discusión se produce en los ámbitos sectoriales donde la cuestión es procesada por diferentes actores sociales que tensan relaciones de poder entorno a estas cuestiones.

La construcción de escenarios busca reconstruir una visión de totalidad, de modo que los ámbitos sectoriales puedan tomar conciencia de las sinergias y/o contradicciones que surgen de sus decisiones, y en base a la proyección de sus posibles resultados puedan desarrollar una discusión más compleja respecto del futuro de la región.

La selección de un escenario deseable indica cual es el conjunto de decisiones que conviene impulsar y sostener en el tiempo, conformando una base consensual que puede ser explicitada a través de un pacto regional.

La existencia de un pacto puede dar lugar a un desarrollo institucional mínimo que pueda promoverlo y auditar sus avances. La constitución de una “Agencia Metropolitana” como dispositivo institucional responsable de dar seguimiento del pacto constituye el núcleo de una instancia de gobierno regional. Los instrumentos con que se dote a este dispositivo institucional, guardarán relación con su capacidad de incidir sobre el desarrollo de las cuestiones consideradas de interés estratégico.