

# CIUDAD POMELO

**MIRADAS DIVERSAS DE ESTUDIANTES SOBRE LO URBANO**



Cátedra **Planificación Urbana** | **Enrique García Espil** (*Profesor Titular*) / **Guillermo Tella** (*Profesor Adjunto*)  
Carrera de Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires

Este nuevo libro de la Cátedra ha sido redactado esencialmente por estudiantes y coordinado por el equipo docente. Consiste en una compilación de materiales generados durante la etapa de “Acompañamiento Académico” que, por motivo del COVID-19, se llevó adelante entre el 22 de abril y el 3 de junio del año 2020.

Durante ese mes y medio, se debatió en cada grupo docente un tema de manera semanal: *“La Evolución Histórica de la Ciudad”, “El Territorio y la Estructura Urbana”, “El Ambiente y la Sostenibilidad”, “Centralidad y Movilidad”* y *“El Papel del Espacio Público”*.

En esta publicación se podrá encontrar la visión de jóvenes estudiantes de arquitectura cursando el tramo final de la carrera, quienes reflexionan con profundidad sobre las tensiones entre las temáticas propuestas y la ciudad en la que habitan y sueñan.

Contribuir a la generación de un marco teórico para poder construir una sociedad más justa y sostenible, es el aporte que pretende esta publicación y quedará en cada lector la sensación de si este deseo se ha podido cumplir.

#### Cátedra Planificación Urbana

Carrera de Arquitectura; Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad de Buenos Aires

Enrique **GarcíaEspil** | Profesor Titular • Guillermo **Tella** | Profesor Adjunto

#### Equipo docente

Alejandro **Batain** | Santiago **Filgueira** | Paula **Videla** | Federico **Percossi**

Fabián **de la Fuente** | Julieta **Altschuler** | Sebastián **Malleville** | Rocío **Di Corrado** | Laura **Miranda** | Agustina **Iglesias** | Sofía **Puig Villagra**

Alejandro **González** | Celeste **Mc Garry**

Mariana **Larumbe Araujo** | Sebastián **Cerri** | Carolina **Huffmann** | Celeste **Citterio**

Patricia **Mayo** | Alicia **Gerscovich**

Martín **Menini**

Fernanda **Mierez** | Camila **Farina** | Rosario **Esteva** | Matías **Schmukler**



*Belén Arenas | Julieta Arroyo | Ulises Bayley Bustamante | María Agustina Bramuglia | Julián Cancinos*

*María Eugenia Caricatto | Jerónimo Cassaglia | Juana Colli | Athina Hetteima | Matías Infeld Caballier*

*Agustina Iñiguez | Sofia Komar | Martina López Angriman | Julieta Magariños | Natalia Marino*

*Santiago Mc Allister | Agustina Mendive Constante | Manuela Mujica | Alexandra de Paula Passos Carneiro*

*Iñiqui Oxacelay | Lucía Padilla | Daniel Parnofiello | María Clara Pellegrini | Ruth Petasny*

*Ezequiel Pometti | Martina Requejo | Tatiana Risso | Lucrecia Robles | Rocío Rojas Barreiro*

*Sofía Russiani | Florencia Sansberro | Luna Torres | Agustina Velazco | Alexia Zakrajsek | Micaela Zapata*

Tella, Guillermo

Ciudad pomelo : miradas diversas de estudiantes sobre lo urbano / Guillermo Tella ; Enrique Garcia Espil ; Alejandro Juan Batain ; compilación de Alejandro Juan Batain ; Guillermo Tella ; Enrique Garcia Espil. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Alejandro Juan Batain, 2022.

384 p. ; 21 x 14 cm.

ISBN 978-987-88-5989-7

I. Urbanismo. I. Garcia Espil, Enrique. II. Batain, Alejandro Juan. III. Título.  
CDD 711

---

Diseño gráfico: **Pablo Rossi + Karina Di Pace**

Imágenes: [www.flaticon.com](http://www.flaticon.com) / [www.freepick.com](http://www.freepick.com) / nube: vikayatskina

---

La reproducción total o parcial de esta publicación puede realizarse citando siempre la fuente.

Las opiniones expresadas en este libro son de exclusiva responsabilidad de cada autor/ autora/autores y no representan, necesariamente, el pensamiento de la Cátedra ni de la carrera de Arquitectura, como así tampoco de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo ni de la Universidad de Buenos Aires.

# Índice

Enrique <b>García Espil</b>	<b>Introducción, presentación</b>	<b>8</b>			
Guillermo <b>Tella</b>	<b>Retos para una ciudad post-pandemia</b>	<b>12</b>			
Alejandro <b>Batain</b> / Santiago <b>Filgueira</b>	<b>El urbanismo traidor</b>	<b>18</b>			
<b>DOCENTES:</b> Alejandro Batain/ Santiago Filgueira/ Paula Videla/ Federico Percossi	Jacobs, Lefebvre y Delgado en defensa de lo urbano <i>Sofía Russiani</i>	23			
	Hacia un urbanismo feminista y disidente <i>Florencia Sansberro</i>	31			
	Comunidades invisibilizadas <i>Luna Torres</i>	39			
	Urbanismo extractivista y la puja por las ciudades <i>Agustina Velazco</i>	47			
	Ciudad de todos, ciudad de pocos. Reflexiones sobre la ciudad capitalista <i>Alexia Zakrajsek</i>	55			
	La ciudad de la imagen <i>Micaela Zapata</i>	65			
Fabián <b>de la Fuente</b> / Julieta <b>Altschuler</b> / Sebastián <b>Malleville</b>	<b>Notas de época</b>	<b>74</b>			
<b>DOCENTES:</b> Fabián de la Fuente/ Julieta Altschuler/ Rocío Di Corrado/ Sebastián Malleville/ Laura Miranda/ Agustina Iglesias/ Sofía Puig Villagra	El uso del espacio público <i>Athina Hetteima</i>	81			
	Las ciudades, ¿lugar de encuentro o de diferencia? <i>Matías Infeld Caballier</i>	89			
	El espacio público como construcción de ciudadanía <i>Agustina Iñiguez</i>	95			
	Espacio como oportunidad de encuentro <i>Sofía Komar</i>	103			
					<b>Públicamente enviado</b> <i>Martina Lamanna</i>
					<b>111</b>
					<b>El taller de urbanismo</b>
					<b>120</b>
					<b>DOCENTES:</b> Alejandro González/ Celeste Mc Garry/
					Todo para Todos y en todos lados. Urbanismo de pandemia <i>Martina López Angriman</i>
					<b>125</b>
					La ciudad como espacio de derecho <i>Julieta Magariños</i>
					<b>133</b>
					Ciudad Pomelo <i>Natalia Marino</i>
					<b>141</b>
					El espacio público y social <i>Santiago Mc Allister</i>
					<b>149</b>
					La ciudad: proyectando una invitación a vivirla <i>Agustina Mendive Constante</i>
					<b>155</b>
					La ciudad como expresión de su momento <i>Manuela Mujica</i>
					<b>163</b>
					<b>Llenos y vacíos</b>
					<b>170</b>
					<b>DOCENTES:</b> Mariana Larumbe Araujo/ Sebastián Cerri/ Carolina Huffmann/ Celeste Citterio/
					Ciudades para la gente y gente para las ciudades <i>Julián Cancinos</i>
					<b>177</b>
					Derecho a soñar <i>Maria Eugenia Caricatto</i>
					<b>187</b>
					Del sueño verosímil <i>Jerónimo Cassaglia</i>
					<b>195</b>
					El retorno al campo <i>Juana Colli</i>
					<b>201</b>
					El espacio público como construcción de ciudadanía <i>Alexandra de Paula Passos Carneiro</i>
					<b>213</b>

Patricia Mayo	Contenidos del informe de estancia de investigación	222
—	—	—
<b>DOCENTES:</b>	La ciudad: problemáticas actuales	233
Patricia Mayo / Alicia Gerscovich	<i>Iñiqui Oxacelay</i>	—
—	El espacio público y la fragmentación urbana	243
—	<i>Lucía Padilla</i>	—
—	Derecho a la ciudad.	253
—	Crisis de paradigmas y valores	—
—	<i>Daniel Parnofiello</i>	—
—	Los espacios verdes y los derechos ciudadanos: hacia un nuevo paradigma	265
—	<i>María Clara Pellegrini</i>	—
—	Centralidades urbanas y movilidad	275
—	<i>Ruth Petasny</i>	—
—	Plan de remediación socio económico y ambiental en la zona sur de Buenos Aires	283
—	<i>Ezequiel Pometti</i>	—
—	Inundaciones urbanas, fenómeno multicausal: ambiente, política y fragmentación	291
—	<i>Martina Requejo</i>	—
—	La estructura urbana como causa y solución del impacto ambiental en las ciudades	303
—	<i>Tatiana Risso</i>	—
—	Centralidades urbanas: el caso de Buenos Aires	317
—	Reflexiones sobre la ciudad capitalista	—
—	<i>Lucrecia Robles</i>	—
—	Antagonismos ambientales	327
—	<i>Rocío Rojas Barreiro</i>	—
—	—	—
Martín Menini	El metabolismo de las ciudades	336
—	—	—

Fernanda Mierez	Estructuradores del crecimiento urbano: contexto histórico	342
—	—	—
<b>DOCENTES:</b>	—	—
Fernanda Mierez / Camila Farina / Rosario Esteva / Matías Schmukler	La mixtura urbana y social como respuesta y reflejo del ordenamiento	353
—	<i>Belen Arenas</i>	—
—	La imagen de una ciudad mejor y la mixtura en varias dimensiones	361
—	<i>Julieta Arroyo</i>	—
—	Deconstruyendo la ciudad para construir ciudadanía	369
—	<i>Ulises Bayley Bustamante</i>	—
—	Urbanismo funcional	377
—	<i>María Agustina Bramuglia</i>	—
—	—	—



Enrique **García Espil**

# introducción, presentación

**M**e resulta muy interesante escribir este artículo introductorio a lo que ustedes van a leer ahora ya que este es un texto muy especial escrito por estudiantes que están próximos a recibirse en las carreras de Arquitectura y Paisaje. Los docentes acompañamos con notas introductorias y con reflexiones sobre la ciudad futura pero el contenido central es el que expresan los alumnos de la cátedra.

Es importante destacar que quienes escriben estas notas son los estudiantes que han completado un año de cursado virtual. Un año en el cual sólo han visto a sus profesores a través de la pantalla de sus computadoras y, de ese modo, han corregido sus planos y sus propuestas, han intercambiando opiniones con sus docentes y sus compañeros de clase y han completado el cursado de la única materia destinada a la formación urbanística que hay en

nuestra facultad. Y los resultados no dejan de sorprendernos porque, a pesar de haber sido la primera vez que enfrentábamos la necesidad de formar a distancia a cientos de alumnos, los ensayos reflejan un alto grado de comprensión de los problemas y un buen desarrollo de las soluciones propuestas. Ustedes verán en estos textos como los alumnos han aprendido bien a fondo la temática urbana y desarrollan, en lo que ahora podrán leer, una profunda comprensión de los problemas y un claro compromiso con su actitud profesional sabiendo que de cada uno de ellos depende, con el desarrollo de su actividad, que mejoren o empeoren las condiciones de vida de nuestra población.

Y este es el primer tema a destacar, porque aparece ahora con mayor fuerza de lo que lo hacía antes, como la actitud personal con que cada profesional asume en el ejercicio de su trabajo se ve vinculada a los resultados que se podrán lograr en la realidad de la ciudad. Como actitud personal y compromiso profesional se ven fuertemente vinculados a los logros posibles de obtener, como una ciudad mejor es, inexorablemente, resultado de un compromiso mayor.

Un segundo tema que me llamó la atención fue la consideración del espacio público como el principal elemento en la conformación del armado de la ciudad. No es este un tema nuevo pero su centralidad resulta notoria. Lucía Padilla toma un antiguo concepto de Ortega y Gasset que explica que lo esencial del cañon no es el metal sino el hueco que el metal forma porque éste es el que da sentido a la función del cañon del mismo modo que la esencia de la ciudad nos son las casas y edificios que la conforman sino la plaza donde la vida pública tiene lugar. La urbe no está hecha para cobijarse sino para discutir la vida pública, dice Ortega, poniendo así de relieve la importancia de la vida en comunidad que da sentido a la ciudad.

El mismo concepto propone Ulises Bayley Bustamante cuando habla de la fragmentación de la ciudad y sus peligros y destaca el “derecho a la ciudad” que, tomando conceptos de Jordi Borja y de Herce Vallejos, lo define como una cuestión estrechamente vinculada a la accesibilidad y el espacio público

como nexo necesario entre la vivienda y los servicios básicos de salud, educación, transporte, comercio y deportes.

De modo similar Julieta Arroyo vincula la accesibilidad con la igualdad de derechos, como punto central del derecho a la ciudad.

Y uniendo el derecho a la Ciudad con la Responsabilidad Profesional vale la pena recordar lo que dice Julieta Magariños “*Nunca consideré que como ciudadana tenía derecho a vivir una ciudad que me garantizara calidad de vida. Tampoco me había hecho cargo de la idea que como profesional tenía una responsabilidad mayor sobre el cuidado de este derecho*”. Una vez más la importancia de resaltar la responsabilidad personal que como arquitectos tenemos sobre la situación de la ciudad.

Otro tema importante que aparece en varios trabajos es el reconocimiento de las ventajas de la mezcla de diversas funciones sobre el concepto de su división a ultranza. El viejo debate entre Zoning y Mix de actividades se enriquece aquí con el rechazo a la fragmentación urbana y la visión de cómo la integración de funciones incide, al mismo tiempo, sobre la inclusión social, como bien lo analiza Belén Arenas.

La visión de género que en pocas oportunidades tiene su lugar en los análisis de las ciudades tiene aquí una importancia destacada por igual, afortunadamente, tanto por varones como por mujeres. También el resultado, aún incipiente, de la crisis originada por la pandemia de COVID 19 que bien destaca en su introducción Martina López Angriman o los conflictos ambientales que señala Lucrecia Robles, van perfilando esta interesantísima colección de textos que señalan con mucha precisión las nuevas tendencias con que se va encarando la problemática urbana.

Estamos en una nueva era de la planificación urbana. Las áreas metropolitanas, que desde hace sesenta años vienen modificando nuestro modo de analizar la ciudad, van quedando atrás frente a una nueva realidad. Hoy vemos una urbanización que se extiende a lo largo y a lo ancho del territorio,

que deja atrás límites entre ciudades, que recorre países y continentes sin posibilidad de precisar dónde termina una ciudad o, mucho menos, donde se interrumpen las situaciones urbanas. Ciudades donde lo importante ya no es estar cerca o lejos de su centro sino estar bien comunicados a sus servicios y equipamientos sin importar la distancia que nos separe. Una nueva manera de pensar la ciudad. Una nueva manera de vivirla. Las ciudades que nosotros estudiábamos van dejando su lugar a un mundo de redes urbanas, con centros de mayor densidad y líneas que se extienden sin solución de continuidad. Un mundo distinto que merece ser pensado distinto. Una nueva realidad que merece ser pensada de nuevo. Hacia esto apuntan los escritos aquí reunidos, una nueva ciudad pensada por los estudiantes.

Para leer y aprender.



Guillermo Tella

# retos para una ciudad post-pandemia

*Con una ciudad en pandemia, en confinamiento obligatorio, emergió como principal proclama sanitaria: “la calle puede esperar”. En esa lógica, el espacio público se vació de gente y de significado, perdió ritmo y vitalidad, redobló conflictos y desigualdades. ¿Por qué? ¿Acaso la calle puede esperar? El complejo escenario por el que debemos transitar nos incita a reflexionar sobre la ciudad que hemos construido hasta hoy y sobre la que colectivamente deseamos tener.*

La Nueva Agenda Urbana, aquella consagrada en Hábitat III –Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, celebrada en 2016 en Quito (Ecuador)– ha quedado vetusta, con evidentes niveles de desigualdad tras la pandemia. Tan así que hoy la vivienda actúa como dormitorio, escuela, oficina, gimnasio, peluquería, recreación, consumo. Dado que la crisis ambiental es irreversible –con miles de enfermedades zoonóticas en espera– de cara a una nueva normalidad, lejos de una cohesión colectiva, deviene el criterio de porosidad social. Emerge también la figura de policías del espacio, destinados a custodiar: a) el *stay home* (quedarse en casa) como confinamiento colectivo obligatorio y b) la aplicación de protocolos para el desarrollo de cada actividad con distanciamiento social.

Una militarización del espacio público se apoya en la construcción de controlables: puertas, bordes y fronteras. Lo cierto es que los espacios urbanos serán cada vez más densos y tendrán que afrontar crecientes problemas de gestión de recursos, provisión de servicios, movilidad urbana, sostenibilidad ambiental. El transporte es la mayor fuente de contaminación. Los sectores sociales más vulnerables, sufren mayor impacto. Este modelo ha llevado a evitar desplazarnos porque el espacio público no nos ofrece dispositivos apropiados para ello. Es desafío será entonces atender las verdaderas prioridades de nuestras ciudades hacia nuevas formas de habitar y de concebir lo urbano-ambiental.

Para ello, la condición necesaria es un rol activo del Estado sobre aquellas causas que han facilitado, históricamente, los procesos de mercantilización de las ciudades, expropiando a los sectores vulnerados como si fueran sujetos de descarte. Nuevos retos asoman para una nueva normalidad. De modo que el camino hacia una mayor resiliencia urbana se deberá iniciar con crecimiento sostenible a partir de: una población que resida en viviendas y en barrios que cuenten con servicios de infraestructura básicos; una gestión que genere y comparta información de base sobre riesgos potenciales y grados de vulnerabilidad; una sociedad empoderada para participar, decidir y planificar su ciudad junto con las autoridades locales; y un gobierno que proponga e implemente estrategias de recuperación y de reparación ambiental efectiva.

## Contradicciones de nuestro proceso de urbanización

La pandemia ha puesto en evidencia las enormes contradicciones de nuestro proceso de urbanización: la contradicción de la densidad; la contradicción de la desigualdad; la contradicción de la sostenibilidad; la contradicción del crecimiento; la contradicción de la movilidad; la contradicción de la gobernabilidad. La densidad es un elemento clave de una ciudad. El proceso de urbanización y las epidemias han transcurrido a lo largo de la historia en paralelo. La ciudad es densidad y la densidad implica riesgo de contagio. La densidad promueve también la prestación de los servicios. Es entonces problema pero también solución. Debemos repensar esta contradicción en términos de compacidad sin saturación, de habitación sin hacinamiento.

Toda epidemia tiene en las ciudades una incidencia diversa: impacta más fuertemente en los **grupos vulnerables**, que residen en áreas sin servicios, con precariedad de viviendas, con alto hacinamiento, en condiciones de informalidad, sobre extrema periferia. La desigualdad entonces **denota injusticia**. Sin planificación se promueven la exclusión. El **urbanismo** es entonces la herramienta para **crear condiciones** para la integración ciudadana. Por otra parte, en las ciudades vemos cómo se transforman **fuentes de energía** produciendo desechos que se depositan en el suelo. Estas formas de habitar la ciudad **degradan el ambiente** sistemáticamente y, por ende, deterioran nuestra calidad de vida. Hemos construido **pesadillas urbanas** y la pandemia no ha hecho más que ponerlas en evidencia.

Las ciudades tienden a carecer de suficiente espacio público verde, infraestructura básica y condiciones de **habitabilidad**. Encontramos cuestiones recurrentes: crecimiento no planificado, contaminación del agua, **sobreexplotación** de recursos; polución ambiental, sobreconsumo de energías; generación de residuos, **degradación** creciente del suelo. Esta pandemia ha puesto sobre la mesa cuestiones a **nivel global** en lo político y en lo económico. Las ciudades deben prepararse para afrontar **situaciones de crisis**. Estas crisis siempre “tocan bocina”, dan preavisos: desde diferentes espacios se vienen anunciando importantes crisis vinculadas no solo a la pandemia sino también a cuestiones como **cambio climático**, exclusiones sociales, déficits estructurales, vulnerabilidades ambientales.

### **Nuevos retos que asoman ante la nueva normalidad**

Debemos recuperar las ideas del urbanista colombiano **Carlos Moreno**, asesor de la alcaldesa de París, **Anne Hidalgo**, cuando plantea mutar hacia “La ciudad de los 15 minutos”, creando una nueva dinámica en los barrios con el propósito de ofrecer diversas dimensiones: generar **modelos de servicios** en cada zona; crear más solidaridad e inclusión social; y concientizar sobre las emisiones de carbono. Esto requiere **reducir el uso del automóvil particular**, con ciertas restricciones de circulación en horas pico, y complementar la oferta con modos de transportes públicos de tipo sustentables -tal como bicicletas y scooters-, favoreciendo la **caminabilidad** y garantizando el distanciamiento social.

Tomando como distancia máxima de cuatrocientos metros aproximadamente, se plantea asegurar que la gente acceda a la mayoría de sus necesidades cotidianas en ese radio a pie, de modo de reducir la demanda de desplazamientos y aumentando la **movilidad activa**. Esto implica ampliar aceras y espacios de circulación peatonal, por ejemplo. Aunado al fortalecimiento de las **centralidades barriales**, debemos apostar a enriquecer el espacio público local a partir de un modelo de aprovisionamiento en centros comerciales de proximidad, de pequeña escala, que desaliente las grandes superficies, que se integre al entorno urbano, que conserve los elementos característicos de vecindad.

La ciudad del futuro será inteligente o no será nada. Las *SmartCities* son ciudades que integran de forma inteligente: la economía, la producción, la movilidad, el ambiente, la gestión, la ciudadanía, el territorio, los recursos. Están dirigidas a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y a **promover el desarrollo sostenible** a través del uso intensivo de tecnologías de información y de comunicación. Representa un sistema de sistemas, es decir, un conjunto de sistemas dirigido a compartir conocimientos e información. Es un motor del desarrollo sostenible en el marco de los nuevos roles de gobiernos locales y ciudadanos e implica afrontar **nuevos retos** en el marco de un cambio tecnológico e inclusión digital que produce el rápido descalce de los sistemas productivos tradicionales.

### **Hacia una necesaria deshamsterización de la vida**

La pandemia nos ha puesto delante de nosotros la necesaria **deshamsterización de la vida**, revisar el sentido de una vida urgente, acelerada, sin ocio, sin tiempos de pereza; de una vida hiperconectada, de disponibilidad full time, on line; sin tiempo libre. Toda crisis puede ser el inicio de un camino de crecimiento y de desarrollo. Para ello se requiere la construcción y la co-producción de capital social comunitario, entendido en términos de potencial de una sociedad para llevar adelante visión compartida, misiones comunes y metas colectivas. Las ciudades deben aspirar a controlar cómo se expanden, cómo crecen, si generan igualdad de oportunidades, de acceso al transporte y al espacio público.

El acceso a la vivienda digna y, más integralmente, a un hábitat adecuado es un derecho consagrado en la **Constitución Nacional** (Artículo 14bis) y en numerosos Tratados Internacionales. Sin embargo, el problema del déficit habitacional constituye, desde larga data, una problemática persistente y cada vez más aguda. El problema habitacional no se resuelve con meras **políticas viviendistas**, con la construcción masiva de viviendas nuevas. Debemos garantizar el acceso a la vivienda y al hábitat digno: La falta de intervención pública en el mercado del suelo tiene efectos directos sobre las condiciones de vida en una ciudad y, en particular, en el acceso de la población a la vivienda.

En esa línea, debemos pensar **paisajes para la vida** y no para la renta. Esto implica instalar al paisaje local como un **derecho colectivo**. Dadas las particulares cualidades de cada lugar, instalar al paisaje local como un valor ambiental a preservar colectivamente, restaurando los **corredores verdes** e integrando el entorno urbano y los accesos como microrregiones a la **cuenca visual** del paisaje. Esto implica considerar al paisaje en términos de: preservación, de acceso, de protección, con co-creación de observatorios, con corredores verdes intraurbanos, con cuidado de recursos naturales, con turismo sostenible. En ese marco se promueve el retorno a **neosuburbanidades**, al *country life*. Sin planificación no habrá eficiencia sino improvisación. La pandemia pasará y llegará el momento de replantearnos qué tipo de ciudad queremos: la ciudad no es el problema... la ciudad es la solución.





Alejandro **Batain**  
Santiago **Filgueira**

---

# el urbanismo traidor

**H**ace muchos años en una charla informal luego de la presentación de un libro y ante la objeción por la complicidad de la matrícula de arquitectos colaborando en concursos que constituían el despojo de tierras públicas en pos de negocios particulares; un Profesor Titular de nuestra Facultad contestó: —Al fin y al cabo, los arquitectos sólo somos un engranaje más del negocio inmobiliario...

Más allá de preguntarnos cómo podía una persona, con esa sumisión a los intereses dominantes, levantarse todos los lunes y jueves y dedicarse a la docencia en la universidad pública; mi desconcierto ante semejante afirmación nos llevó a reflexionar sobre el tema. Para nuestra sorpresa, este pensamiento era mucho más generalizado —consciente o inconscientemente— de lo que pensábamos.

Podemos encontrar esta subordinación al poder real en la historia misma de la arquitectura al estar ligada a la autoridad en forma permanente, faraones, emperadores, papas, reyes, mecenas, empresarios, brokers, etc., etc., etc... esta historia se profundiza más aún cuando quienes ostentamos la autoridad epistémica en la construcción del hábitat, en lugar de intentar reparar la injusticia que sufren las grandes masas populares iberoamericanas, preferimos subsumirnos en el servilismo ante el mercado, no haciendo más que aumentar las desigualdades.

Para ser sincero, lo que vamos a esbozar aquí es fruto de desconectadas observaciones, que fueron organizándose en base a textos de Manuel Delgado<sup>(1)</sup>, quien lo explica, desde otro *lopus* de enunciación con gran claridad e ilustración. Delgado a su vez, revela que sus posturas no son más que lo que décadas atrás plantearon Henry Lefebvre<sup>(2)</sup> y Jane Jacobs<sup>(3)</sup>; ésta última desde la introducción de su indispensable libro *The Death and Life of the Great American Cities* de 1961, sentenciaba: “*Este libro es un ataque contra el actual urbanismo y la reconstrucción urbana...*”

Supongo que quienes tengan el dudoso criterio de seguir leyendo este artículo —en vez de leer a los autores sugeridos—, conocerán casos que felizmente no encajan con la descripción que haremos a continuación; pero el planteo se referirá a la narrativa urbana dominante de lo que denominamos urbanismo neoliberal, que emerge de la estructura eurocéntrica de la educación superior, de los organismos profesionales y de las oficinas de planeamiento.

Taxativamente excluimos de nuestras próximas afirmaciones a los muchos que dedican su conocimiento y expertiz al servicio de las mayorías populares. Para ellos, el mayor de los reconocimientos.

Jordi Borja<sup>(4)</sup> dice que el urbanismo tal como lo conocemos nació con la primera revolución industrial para defender al proletariado del abuso que realizaba la joven burguesía que, además de explotarlos, obtenía rentas de las habitaciones que se caracterizaban por la insalubridad y el hacinamiento. Debemos examinar qué ha quedado de ese urbanismo originario al servicio de los más desposeídos. Si observamos la realidad en el marco de la discursiva actual, sin duda queda muy poco...

Uno de los problemas con los que nos enfrentamos al trabajar en la planificación urbana, es la falta de categorías para asumir la compleja realidad de Iberoamérica, donde los simples indicadores no alcanzan para entender nuestra realidad.

La extrapolación acrítica de las categorías utilizadas para entender las ciudades a partir de las experiencias de sociedades de países centroeuropeos; limita la complejidad de nuestras poblaciones cuya cultura se basa en el mestizaje teológico y étnico, en el marco de una profunda subjetividad de colonialidad, que las hace únicas.

Esto no implica ignorar las prácticas que desarrollan ciudades con distintas realidades a las nuestras, pero es preciso filtrarlas en tiempo y espacio dentro de un profundo conocimiento de la construcción de nuestras sociedades, que no son ni mejor ni peor, sólo son diferentes.

Este imperativo dominante de una ciudad pura, global, pacificada y culta; parece ser la obsesión de las políticas públicas territoriales de la actualidad, que ocultan desde sus enunciados, la compleja riqueza de nuestra estructura social.

Bajo la influencia de iniciativas extrapoladas de ciudades europeas, podemos ver la desesperación de los diseñadores urbanos de imponer los espacios representados en su imaginario disciplinar, que pretenden una ciudad idílica, donde los conflictos intrínsecos a cualquier relación social, pretenden ser neutralizados por supuestos “espacios públicos de calidad” que le “cambian la vida a la gente”, donde la flagrante realidad de aquellos que no se ajustan a los parámetros de ese imaginario concebido en despachos tecnocráticos, van a ser señalados, perseguidos y expulsados.

Hace un tiempo se pudo ver un video donde la policía reprime violentamente a un hombre que pedía pacíficamente dinero en Puerto Madero; a pesar de la enérgica protesta de quienes presenciaban la escena, que a los gritos le decían a los agentes que ese hombre no había hecho nada malo.

Este impune accionar de las fuerzas de “seguridad” sólo se puede naturalizar en un espacio “de calidad” donde una persona que –como un objeto extraño que no pertenece al imaginario de los estratos medios– invade un sector de la ciudad que le es vedada en términos simbólicos y materiales, ya que

con su desamparo pone en crisis la evidente falacia de la ciudad neoliberal pseudodemocrática.

Así el espacio de la representatividad de una ciudad que se desespera por verse libre de conflictos, va expandiéndose sin oposición alguna ya que el urbanismo oficial –utilizando la “renovación urbana” como ariete– genera el marco propicio para la mercantilización de la ciudad, incorporando a ella sólo a quienes cuenten con los recursos suficientes para asegurar su pertenencia a “la ciudad formal”.

Al pensamiento mágico sobre las cualidades intrínsecas del “espacio público pacificado”, se le suma una inentendible creencia en que los edificios “emblemáticos” administrativos –tanto el Ministerio de Educación en la villa 31 como de Ministerio de Desarrollo Humano en la villa 15– tienen la función de “eliminar las barreras que dividen a los barrios vulnerables del resto de la Ciudad” (sic).

Este pensamiento nos hace especular sobre una especie de profunda taumaturgia renderizada, donde a partir de un edificio de “calidad” cercano a las múltiples falencias y desdichas que se vive en las villas, estas tragedias tenderán a desvanecerse en el aire gracias a la presencia de estas construcciones. Es tal el disparate de las lógicas dominantes del urbanismo del *establishment*<sup>(5)</sup>, que muchos consideran como un logro el aumento del valor del suelo, sin detenerse a pensar ni siquiera por un minuto –o tal vez si y no les importa– en la gentrificación<sup>(6)</sup> que produce, ni se reflexiona sobre la pobreza social que significa la homogenización de estratos económicos.

No sólo podemos ver en esto la invisibilización o el desprecio a los sectores marginados; sino que ni siquiera se considera el efecto que causa ese aumento de precio de las viviendas que aleja aún más a la población –que incluye a sus amados estratos medios– del acceso a un techo.

El discurso, tanto académico como profesional, parece transcurrir por los andariveles que circunscribe una visión que cercena el territorio como enclave para los negocios inmobiliarios, condicionando cualquier intervención urbana en barriadas populares al servicio de una supuesta “puesta en valor” que beneficie la mercantilización de sus entornos.

En un país donde la pobreza no es solo un tema económico, sino que está cruzada por estructuras raciales y por jerarquías en la distribución social del trabajo; es urgente generar –en retroalimentación con los saberes populares– el marco teórico necesario para poner la potencia de la planificación urbana al servicio de la justicia espacial. Generar una masa crítica para luchar contra esta situación de profunda injusticia, debiera concentrar los esfuerzos de quienes entendemos el urbanismo como una herramienta de transformación social al servicio de las mayorías populares postergadas.

## Notas

(1) DELGADO RUIZ, MANUEL (1956). Antropólogo español.

(2) LEFEBVRE, HENRY (1901-1991). Filósofo Francés.

(3) JACOBS, JANE (1916-2006). Periodista y activista norteamericana.

(4) BORJA, JORDI (1941). Geógrafo y Urbanista español.

(5) Conjunto de personas, instituciones y entidades influyentes en la sociedad o en un campo determinado, que procuran mantener y controlar el orden establecido.

(6) Proceso de rehabilitación urbanística y social de una zona urbana deprimida o deteriorada, que provoca un desplazamiento paulatino de los vecinos empobrecidos del barrio por otros de un nivel social y económico más alto.



Sofía **Russiani**

### DOCENTES:

Alejandro Batain /

Santiago Filgueira /

Paula Videla /

Federico Percossi

# Jacobs, Lefebvre y Delgado en defensa de lo urbano

Las ciudades soñadas por los urbanistas del modernismo han tenido –y continúan teniendo– una inmensa influencia sobre nuestros entornos urbanos. Los principios y fines que han modelado el urbanismo moderno entendían a la ciudad como una totalidad y buscaban reconstruirla desde un orden espacial racionalista que intentaría regular el orden social urbano.

Sin embargo, estos artillugios mecánicos de extrema simplicidad quedaron lejos de lograr sus objetivos. La incapacidad de entender a las ciudades como sistemas extremadamente complejos y la creencia errónea de que el destino de la vida de las urbes podría quedar definido por las concepciones idílicas de los diseñadores, generaron un panorama poco alentador. En palabras de Jacobs (1961/2011):

*"(...) Barrios de viviendas baratas que se han vuelto peores centros de delincuencia, vandalismo y desesperanza social (...) Promociones de viviendas de renta media, auténticos milagros de monotonía y regimentación (...) Barrios residenciales de lujo que mitigan su inanidad, o eso intenta, mediante una insulsa vulgaridad. Centros culturales que no pueden albergar una buena librería (...) Centros comerciales que son una imitación sin lustre de los de las avenidas comerciales, plagadas de franquicias. paseos que van de ningún sitio a ninguna parte y que no tienen paseantes. Vías rápidas que destripan las grandes ciudades... Esto no es reordenar las ciudades. Esto es saquearlas". (p. 30)*

Es en la naturaleza misma de aquel objetivo planteado, donde reside una de las principales causas del conflicto. Una máxima que aquellos urbanistas omitieron y que significó uno de los errores principales de su concepción: no es posible adiestrar lo urbano.

Y es que si la ciudad es el lugar físico en que se despliegan los distintos factores concebidos como componentes tangibles (la parcela o el lote, las construcciones e infraestructuras e incluso la población), lo urbano resulta completamente distinto. Como indica Lefebvre (1968/2016), lo urbano suscita un tipo singular de espacio social: no es la ciudad, sino las prácticas que la recorren, es *"obra de los ciudadanos, en lugar de imponerse a ellos como un sistema, como un libro ya terminado"* (p. 88).

De esta forma, ignorando casi siempre este precepto, los urbanistas del Movimiento Moderno e incluso muchos de los actuales continúan trabajando a partir de la pretensión de que es posible determinar las cualidades de la ciudad, como si fuera posible que un número inmenso y diverso de seres transitorios respondieran de la misma manera al espacio diseñado y no lo modificaran con su presencia.

Es justamente, la distancia entre los espacios idílicos concebidos por los urbanistas o planificadores y las prácticas espaciales de cada lugar a intervenir una de las principales razones por la que esto sucede. En relación a esto, Lefebvre (1974/2013) plantea tres formas de conceptualizar el espacio: la práctica espacial (el espacio de la vida cotidiana, lo que ocurre en las calles y las diferentes formas de apropiación de sus habitantes), los espacios de representación (terreno fértil para el despliegue de imaginarios que sostengan las representaciones dominantes tanto como para aquellos que las desobedezcan) y los espacios concebidos (los espacios diseñados

desde las oficinas de los planificadores, proyectistas y administradores que buscan sobreponerse a los dos primeros). Cuando el espacio concebido se sobrepone a la búsqueda de generar una estructura flexible que sirva de marco, ocurre lo que plantea Delgado (2007): la arquitecturización reemplaza a la urbanización puesto que se diseñan y crean espacios públicos modélicos y abstractos que no dan lugar al conflicto. Así, los habitantes no pueden ser otros que usuarios-modelo-clase media alta que en libertad e igualdad de condiciones eligen compartir y convivir siguiendo las pautas de la buena conducta. El resultado no puede ser otro que el de espacios domesticados que no dan lugar a la multidimensionalidad y que consecuentemente, excluyen a una gran cantidad de "otros" que no cumplen con las condiciones; espacios que incluso llegan a adquirir carácter de no lugar: acceder a ellos implica hacerlo únicamente en determinados momentos del día y con un programa previo. En definitiva, espacios que se vuelven un *"instrumento doctrinal clave a la hora de que el capitalismo intervenga y administre lo que siendo presentado como espacio, no deja de ser sino simplemente suelo, puesto que ese espacio acaba tarde o temprano, convirtiéndose en espacio inmobiliario, es decir espacio para vender"* (Delgado, 2017, p. 66).

A pesar de que el urbanismo se ha autoconsiderado y presentado a sí mismo como una materia neutra, productora de espacios que no benefician ni afectan a ninguna persona en particular, el habitar diario arroja datos distintos. La realidad muestra que hoy en día, la mayoría de las ciudades continúan reproduciendo un urbanismo que ejecuta y promueve el sistema capitalista y patriarcal, favoreciendo y desarrollando espacios y artilugios que sólo piensan en un usuario masculino hegemónico, excluyendo –nuevamente– a la mayoría de población.

En este sentido, la primacía del vehículo privado constituye una de las cualidades heredadas más criticadas, de la cual se desprenden varias cuestiones. El imperio de los vehículos motorizados que dota a las calles de un carácter monofuncional no contribuye desde ningún punto de vista a hacer de la ciudad un espacio de encuentro apto para la diversidad de usuarios que en ella residen. Lo que sucede es que la movilidad de las ciudades se ha concebido desde una perspectiva que prioriza las necesidades productivas en términos patriarcales al

basarse en la división sexual del trabajo, desconociendo cualquier otro tipo de utilización y formas de desplazamiento en el espacio urbano.

El espacio público es el lugar del hombre productivo con trabajo remunerado mientras que el espacio privado, el del hogar, es el de la mujer con las tareas domésticas y de cuidado. Desde una mirada actual, con el peso que hoy en día demuestran las luchas y denuncias por parte de los colectivos feministas, pareciera irreal una concepción que se sostenga con las ideas mencionadas líneas atrás. Sin embargo, esta concepción está en las bases de la forma del diseño de la ciudad. En este sentido, la necesidad básica es la movilidad en detrimento de la accesibilidad. El diseño del transporte continúa siendo pensado para cuerpos estandarizados. De esta manera, respondiendo a lo planteado por las lógicas capitalistas, el énfasis está depositado en los recorridos lineales productivos por sobre los poligonales de tiempo no productivo, de cuidado o incluso estático. La razón es que se sigue percibiendo la ciudad a modo de zoning, localizando y ubicando los lugares de producción apartados del resto de áreas.

Las ciudades quedan fragmentadas espacial y temporalmente. Como establece Muxí (2005/2009), aparecen dos velocidades sociales: *“Una primera conectada por autopistas reales y virtuales, con un gran consumo y amplio acceso a las ventajas de la globalización, y una segunda dirigida a los no conectados, a aquellos que habitan en un medio degradado, con trabajo precario (si es que lo tienen) y con posibilidades mínimas (cuando no inexistentes) de acceso a la salud, la educación y la vivienda”* (p. 79). En definitiva, un sistema de subcentralidades en torno a la gran metrópolis que, por su relación de dependencia, no sólo carecen de autonomía del tipo productivo sino también del tipo periódico. No logran desarrollarse precisamente por ser dependientes de la centralidad.

Asimismo, las concepciones urbanísticas heredadas conciben la ciudad como mercancía: se piensa en ellas en términos de ganancias y beneficios y, como toda mercadería, queda sometida a la ley de oferta y demanda. La ciudad se vuelve un negocio más, omitiendo y descuidando nuevamente su carácter de complejo producto social, político-histórico, económico, etc.

Como consecuencia de su concepción objetual, la ciudad se ve obligada a ser un producto maleable que pueda modificarse según las necesidades del mercado.

Siguiendo a Muxí (2005/2009), los derechos civiles desaparecen para ser sustituidos por los derechos del consumidor, idea que Delgado (2007) completa al plantear que los espacios públicos quedan reducidos a una mera guarnición de acompañamiento para las grandes operaciones inmobiliarias. Así, se abre paso a las relaciones que están marcadas por contratos mercantiles y a la aparición de espacios de la vida urbana privatizados: espacios controlados que separan al extraño, al “otro”, que se convierte en elemento peligroso. Un otro que, por quedar fuera de las lógicas del mercado, se le asigna el rol de invasor, a la vez que se lo hace responsable del aumento de la inseguridad. Así, la única propuesta viable es vivir en una burbuja accediendo sólo a aquellos lugares simulados y extremadamente protegidos. Los espacios públicos se vuelven centros consagrados a la práctica desconfliktivada de consumo y el ocio de masas, hipervigilados –mediante sistemas privados de control–, controlados y privatizados –invadidos por las extensiones de las tiendas que en ellos se sitúan–. Nuevamente, en sintonía con las ideas de Muxí (2005/2009), Delgado (2011) sostiene que *“en ese territorio corresponde expulsar o negar el acceso a cualquier ser humano que no sea capaz de mostrar los modales de esa clase media a cuyo usufructo está destinado”* (p. 10).

El entramado es complejo. Hasta aquí se ha expuesto un recorte sintético basado en el interés y la percepción personal. Las razones e intereses que confluyen y modelan al espacio urbano son infinitamente múltiples.

Es posible reconocer en esta instancia que la confluencia del impacto del Movimiento Moderno con la invasión de las lógicas capitalistas y patriarcales en las nociones urbanistas, y la noción domesticadora por parte de los encargados de diseñar la ciudad (con el aporte de otros elementos que exceden al presente texto) constituyen los factores principales que moldean nuestra cotidianeidad en los espacios públicos. El resultado es el ya denunciado tantas veces: una estructura urbana que se expande sin límites sobre el territorio por medio de autopistas y medios individuales de movilidad, que responden a centralidades, que no generan centralidad ni ciudad y que exacerbaban la fragmentación al arremeter contra la mixtura urbana y social en diferentes escalas.

Si hasta ahora las ciudades han sido pensadas por y para un único tipo de usuario, se hace imperativa la defensa e incorporación de una nueva noción: el derecho a la

ciudad. En este sentido, resulta pertinente aclarar que no se refiere a un derecho a la ciudad que ya existe sino, como expresa Harvey (2013), alude a un derecho a “reconstruir y recrear la ciudad como un cuerpo político con una imagen totalmente diferente, que erradique la pobreza y la desigualdad social y que cure las heridas de la degradación medioambiental” (p. 202).

Desde esta perspectiva el derecho a la ciudad, que han negado los mecanismos descritos, constituye un concepto complejo. No es sólo el derecho a la infraestructura sino también al uso y apropiación libre de la misma, sin ningún tipo de restricciones. El derecho a las calles, los espacios públicos por excelencia que tanto defendió Jacobs, que sustenten una intensa vida colectiva. **El derecho a la ciudad de y para lo urbano.**

Frente a este panorama, se vuelven evidentes los desafíos que enfrenta hoy la cultura urbanística: hacer ciudad en las periferias en lugar de multiplicar segmentos aislados y especializados, priorizar la movilidad peatonal, concebir a las calles como el elemento vertebrador de los desplazamientos de la vida cotidiana, entendiendo la importancia de la relación de las personas con el espacio público y garantizando el dinamismo de las vías públicas.

En síntesis, y habiendo planteando el complejo escenario de las ciudades actuales, parece propicio dejar sentado que no existen soluciones totales o universales. Cada ensayo que se lleve adelante como un modo alternativo de pensar las ciudades de hoy debe realizarse respetando y comprendiendo las lógicas propias de la ciudad. Sin embargo, sí es posible reconocer algunos rumbos que pueden ser fértiles para la construcción de tales soluciones. Es el caso del urbanismo con perspectiva de género, que pone en escena algunas bases esenciales para pensar la problemática, y deja la puerta abierta a un urbanismo colaborativo, permeable a los procesos colectivos de construcción y al advenimiento de espacios comunitarios de calidad generados de abajo hacia arriba.

En la conferencia de Ciudades Comunes (2020), Saskia Sassen planteó que la ciudad es el único espacio donde los sin poder pueden hacer historia, puesto que es lo único que no se puede controlar. Pero lo cierto es que Saskia se refería a lo urbano. Como indica Lefebvre (1968/2016) “a pesar de los ataques que constantemente recibe lo urbano y que procuran desmoronarlo, o al menos

desactivarlo, este persiste e incluso se intensifica, puesto que las relaciones sociales continúan ganando en complejidad, multiplicándose e intensificándose, a través de las contradicciones más dolorosas. La forma de lo urbano, su razón suprema, a saber, la simultaneidad y la confluencia, no pueden desaparecer. La realidad urbana, en el seno mismo de su fragmentación, persiste” (p. 101-102).

Resulta alentador pensar en un futuro con una mayor conciencia sobre nuestro rol como profesionales en relación al espacio público. Es en este último donde los vínculos y las relaciones tienen lugar, funcionando como escenario de la vida colectiva. Por esta razón es imprescindible construir nuestro desarrollo y formación con miras a volvernos agentes de cambio. Defendiéndolo a partir de la acción de proyectar lograremos acercarnos a un objetivo no definitivo, pero si fundamental. A saber, que el paisaje urbano sume una infinidad de diversos protagonistas que lo habiten y transformen libremente. ♦

---

### Bibliografía consultada

Contenido multimedial propuesto por la cátedra en el período de acompañamiento académico.

COLECTIVO PUNT 6. (2020) ¿Se pueden pensar las ciudades en clave feminista? Conferencia ONU Bolivia. Recuperado de: [https://www.youtube.com/watch?v=2\\_wRaEle3K8&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=2_wRaEle3K8&feature=youtu.be)

DELGADO, M. (2007). Sociedades movilizadas. Pasos hacia una antropología de las calles. Barcelona, España. Anagrama.

DELGADO, M. (2011). El espacio público como ideología. Madrid, España. Catarata.

DELGADO, M. (2017). El urbanismo contra lo urbano. La ciudad y la vida urbana en Henri Lefebvre. Barcelona, España.

JACOBS, J. (1961/2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid, España. Capitán Swing.

MOLANO CAMARGO, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Bogotá, Colombia.

MUXI, Z. (2009). La arquitectura de la ciudad global. Buenos Aires, Argentina. Nobuko.

ORTIZ, S. (2019). Transformación feminista del espacio urbano. Artículo del Colectivo Punt 6. Recuperado de: <http://www.punt6.org/articulos-y-libros-escritos-por-col%2%b7lectiu-punt-6/>

VALDIVIA, B. (2017). Calles para todas. Artículo del Colectivo Punt 6. Recuperado de: <http://www.punt6.org/articulos-y-libros-escritos-por-col%2%b7lectiu-punt-6/>



Florencia Sansberro

# hacia un urbanismo feminista y disidente

**DOCENTES:**

Alejandro Batain/  
Santiago Filgueira/  
Paula Videla/  
Federico Percossi

*“La ciudad es el patriarcado en hormigón, promueve relaciones individualistas y mercantilizadas, diseñada por y para varones, repleta de muros y fronteras al ritmo de la segregación socio-urbana que empeora la experiencia desigual de transitar y acceder a la ciudad. Pero, hasta el hormigón se quiebra y de las fisuras crecen malezas.”*

*Colectiva Ciudad del Deseo*

**D**urante el Encuentro Plurinacional de Mujeres 2019, tuve la oportunidad de asistir a un taller llamado “Urbanismo Feminista” (a cargo de la Colectiva Ciudad del Deseo) y a partir de esta experiencia comencé a entender la importancia de reflexionar sobre el territorio desde una perspectiva de género.

El espíritu del taller (y de la colectiva) era analizar diversos interrogantes y proponer desde allí.

¿Quiénes toman las decisiones sobre las transformaciones del espacio y del territorio? ¿Dónde están las mujeres y las disidencias en la historia y en los procesos de hacer Ciudad? ¿Qué lugar ocupan? ¿De qué manera una perspectiva de género podría contribuir a comprender más cabalmente las cuestiones de la

ciudad? ¿Cómo vivimos el deseo en las ciudades? ¿Dónde nos sentimos libres y dónde valientes? Y, sobre todo ¿Cómo podemos hacer urbanismo feminista? ¿Qué ciudad deseamos?

Estudiar la ciudad desde una perspectiva feminista implica entender que las relaciones que en ella se establecen, y la mercantilización que conlleva su proceso de construcción, **tienen raíces en el patriarcado. Las ciudades históricamente dejaron afuera a las mujeres y a las disidencias: no están pensadas para nosotras y nosotrxs (nos han invisibilizado, nos han dejado afuera de la historia). Están pensadas para ellos. Pero eso está cambiando y somos nosotras las agentes de cambio.** Las ciudades no son territorio neutral, sirven para construir el relato del poder. A lo largo de la historia, la mayoría del poder estuvo en manos de varones que especulan y se enriquecen (material e ideológicamente) a costa de las llamadas “minorías”, **saboteando nuestro derecho a la ciudad.**

### Urbanismo Feminista desde un enfoque teórico:

El sistema capitalista (machista) genera desigualdad, y esta desigualdad trajo como consecuencia la mercantilización del suelo. Y un suelo que está mercantilizado es un suelo que no es accesible a todos. Y si no tenemos acceso al suelo difícilmente tengamos acceso al derecho a la ciudad. Cuestionar esto es cuestionar los bienes materiales en relación al territorio y para quiénes están, quiénes tienen acceso a ellos y para quiénes sí funcionan las ciudades y para quiénes no.

Ana Falú trata este tema en la charla “Urbanismo y Perspectiva de Género”, dada en la FADU, y dice: *“Hasta ahora se ha pensado este derecho a la ciudad en clave masculina, y en realidad la ciudad, la sociedad, el conjunto urbano, es de una riquísima diversidad”.* Esto implica que necesitamos nuevas formas de mirar el constructo urbano. Y además de nuevas formas hay que darle el lugar correspondiente a las mujeres que históricamente han venido teorizando sobre esto hace años, como Jane Jacobs en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*, y que han sido sistemáticamente invisibilizadas por quienes cuentan la historia. *“La ciudad es una memoria organizada”* escribió Hannah Arendt, y *“En la historia, las mujeres son las olvidadas”.*

Las mujeres (y también las disidencias que forman el colectivo LGTBIQ+) tenemos distintas necesidades y demandas con respecto a los hombres, y es por eso que vivimos las ciudades de forma diferente, y es por eso que podemos repensar las ciudades y encontrar nuevas soluciones. **Tenemos derecho a participar de la construcción de la ciudad y de la historia.**

*“El sesgo androcéntrico ha marcado la disciplina porque se planifica, se diseña y se piensa la arquitectura y las ciudades desde un sujeto neutro (de la familia, la población, los hogares) como si fuéramos todos iguales, y no lo somos.”* (Falú, 2018)

*“La convivencia en la ciudad de estos sujetos que se piensan en neutro (y que no somos neutros, respondemos a una gran diversidad), se va a vincular a las experiencias que tenemos cada sujeto, cada identidad social, en cómo vivimos los espacios en los que nos toca actuar y estar. Y esto también se vincula, y es una elaboración que parte de la concepción Doreen Massey (científica social británica contemporánea), que dice que los significados simbólicos del lugar y del espacio se van a relacionar a esta diversidad, a cómo somos hombres o mujeres en el espacio. Y la construcción del espacio, del territorio, de los servicios, de la planificación se va a reflejar y se va a revertir. Y este concepto va a tener fuertes implicancias en la vida cotidiana de las mujeres. Y la vida cotidiana de las mujeres en América Latina está atravesada por la pobreza.”* (Falú, 2018)

Esta concepción de **pensar en colectivo y en las necesidades cotidianas de esa gran diversidad que forma parte de las ciudades**, es pensar el urbanismo en clave feminista. **La vida cotidiana de las mujeres de América Latina, está atravesada por la desigualdad** (esto tiene todo que ver con la feminización de la pobreza, con la división sexual del trabajo, con el techo de cristal, con la inaccesibilidad al hacer productivo por estar en la casa siendo jefas de hogar y realizando trabajos de cuidado no remunerados). **Por eso no existe un urbanismo justo y con conciencia de clase posible sin feminismo.**

¿Dónde están las mujeres en la ciudad? ¿Qué roles nos han asignado cumplir para que la ciudad se sostenga? ¿Dónde se ven contempladas las necesidades que estos roles asignados generan? ¿Para quiénes direccionamos nuestro estudio y nuestra política?

Es en el **modelo de la primacía del mercado** (Ciudad como mercancía, predominio del libre mercado, segregación social y exclusión, especulación inmobiliaria, expansión de la mancha urbana, Grandes Proyectos urbanos con espacios privatizados, transporte privado y privatizado, exposición a riesgos naturales, no transparencia) donde se inserta la agenda de los derechos de las mujeres.

En contraposición, Falú nos habla de un **modelo de Primacía Ciudadana**: Ciudad como Derecho, regulación pública, cohesión social y convivencia ciudadana, vivienda como derecho, bien de uso, ciudades compactas a escala humana, espacios públicos de acceso libre y universal, transporte seguro y accesible, transparencia y participación.

Es en este modelo donde se ve contemplado el derecho de todas y todes a la ciudad, derecho que se haya atravesado por una dimensión política, por una dimensión material-territorial y por una dimensión simbólica.

*“¿Y cómo podemos cruzar estas dimensiones con la dimensión de género? En cuanto a la dimensión material, la forma del territorio, esta desigualdad de nuestras ciudades fragmentadas, segregadas, inasibles, complejas, desde el transporte, desde los servicios, desde el equipamiento, desde el espacio público, desde la vivienda, desde el suelo urbano. Finalmente, y lo más importante: la localización. Porque la localización urbana, la ubicación en la ciudad, la capacidad de esos bienes urbanos distribuidos en el territorio va a significar la calidad de vida, y en las mujeres en particular.”* (Falú, 2018)

34

Después, en cuanto a la dimensión política, Falú propone hablar de mecanismos nacionales y locales en cada ciudad que velen por las políticas de igualdad de las mujeres, y que sean capaces de tener iniciativas, pero también tener operaciones positivas en vivienda, en servicios, en subsidios, planes de igualdad. Experiencias como las de Bogotá con el Plan de Ordenamiento Territorial de Género, como las ciudades de Centroamérica que hicieron un manual territorial de género, de la ciudad de México, de Medellín.

**Y en la dimensión simbólica lo más importante es terminar, eliminar la violencia contra las mujeres.** Este es un cambio simbólico cultural sobre el que hay que trabajar de manera persistente, continua.

## Urbanismo Feminista desde un enfoque propositivo:

El derecho a la ciudad debe incluir la dimensión de género porque se necesita generar, pensar, construir instrumentos que sin esta no pueden ser proyectados. *“Disponer de información tiene una importancia fundamental para los actores sociales, políticos e institucionales. Para las organizaciones de mujeres, como para otros actores, la información es un recurso de poder. Pero para ellas lo es de modo superlativo por la invisibilidad en que se encuentran diferentes aspectos que hacen a desigualdades y situaciones de injusticia de género.”* (Ciudades para varones y para mujeres: Herramientas para la acción)

¿Acaso no es este contexto de pandemia el gran visualizador de un sistema que está en crisis?

Cabe preguntarse, como se preguntan las mujeres de la Colectiva Ciudad del Deseo: ¿Cómo suceden las transformaciones en las ciudades? ¿Quiénes las realizan? ¿Quiénes han tomado las decisiones sobre prioridades, modos y usos? ¿Cuáles son las profesiones que intervienen? ¿Cómo visibilizamos aquellas dimensiones esenciales de la ciudad? ¿Dónde están las mujeres y las personas LGBTI+ en esta historia? *“Yo creo que el derecho de las mujeres a la ciudad o el derecho de las mujeres a la vivienda, al servicio al buen diseño o a lo que fuera, es una categoría teórica y política sobre la cual trabajar.”* (Falú, 2018)

Y, como es una categoría teórica y política debe ser interdisciplinar y participativa, buscar una forma consultiva, con multiplicidad de iniciativas y con aplicación de recursos, de llegar a una solución de todas estas problemáticas que nos atraviesan como ciudadanas en general y como arquitectas y urbanistas en particular. Nos debemos a nosotras mismas y a las grandes maestras de la arquitectura y urbanismo visibilizarlas, informarnos, participar activamente en estos temas desde la teoría y desde lo propositivo y proyectual.

*“¿Como podemos compactar las ciudades? ¿Y generar centralidades, redes, que nos permitan generar empleo, llamar a facilitar con subsidios del estado a que pequeñas PYMES puedan instalarse en determinados sectores que permitan dar trabajo? Condicionar eso como se hace en tantos lugares...”* (Falú, 2018)

35

Pensar también en quien se enriquece con la desigualdad, como se enriquecen los desarrollistas, especuladores, esto de que se está vendiendo el suelo y la tierra urbana de la ciudad de Buenos Aires cuando hay tanta demanda y necesidad de suelo urbanizado.

Necesitamos pensar en una responsabilidad social del cuidado no una responsabilidad individual del cuidado. Pensar en múltiples centralidades con espacios colectivos de cuidado, para que las mujeres jefas de hogar puedan acceder a ellos y disponer de más tiempo para las demás áreas que conforman su vida. Facilitar también el espacio público para que les niñas puedan acceder a él de manera segura y por lo tanto no depender del cuidado constante de las madres.

Ana Falú menciona un estudio que realizó en Rosario donde demuestra la falta de puntos de cuidado infantil municipal en los sectores más pobres de la ciudad. Son escasos o nulos y es donde hay más población, donde más extenso es el territorio, donde más mujeres en situación de pobreza hay y más mujeres a cargo como únicas responsables de sus hogares, con más del doble de hijos que los sectores más ricos. Analizar este problema es política pública urbana: hay que correr los bordes de la democracia.

Repensar también las escalas y la accesibilidad de esos espacios públicos ¿Para que cuerpos diseñamos? No todas habitamos cómodamente en las mismas dimensiones ni con las mismas capacidades de movilidad. No todos nos subimos iguales al transporte público: las mujeres nos subimos con cargas. No todos nos movemos iguales por la ciudad, nosotras nos movemos con miedo.

Tener derecho a la ciudad es que esa ciudad (con todos los elementos que la conforman) sea accesible, confortable y segura para todas y todos. Pensar en el espacio público como construcción de la ciudadanía: habitar los espacios que nos han sido negados, espacios donde nuestras necesidades están omitidas e invisibilizadas, espacios que nos disciplinan para que nos de miedo ocupar. Espacios que en situaciones excepcionales (pero organizadas) como el Encuentro Plurinacional de Mujeres no nos da miedo conquistar. Durante los días que dura el Encuentro somos miles y miles de mujeres, juventudes, niñas, ancianas, haciendo una nueva ciudad que colapsa por la presencia de nuestros cuerpos ahora libres, seguras, y ocupando (y transformando) esos lugares que históricamente nos han negado. *“Ahora que sí nos ven”*.

*“Porque es el cuerpo este de las mujeres el primer territorio nuestro que tenemos que apropiarnos. Porque cuando nos apropiemos de este primer territorio, cuando podamos decidir sobre él y no esté violentado, vamos a poder apropiarnos del territorio, de la vivienda, del cuarto propio de Virginia Woolf. Vamos a poder apropiarnos del Barrio, de la Ciudad, de nuestros lugares de trabajo. Y esos cuerpos de mujeres que son base del sometimiento, el disciplinamiento, esos cuerpos se han transformado en cuerpos políticos, en cuerpos que denuncian, en cuerpos que son Ni una Menos.”* (Falú, 2018)

Quiero presentar al urbanismo feminista como contrapartida del individualismo neoliberal en el que nos obligan a vivir y que es tan injusto y que perpetúa un modelo que se basa en la desigualdad y en la injusticia.

*“Queremos que se consideren nuestras experiencias, nuestros problemas y nuestras propuestas. Queremos vivir en una ciudad que nos incluya, que sea más amigable con nosotras y poder habitarla libremente. Queremos impulsar discusiones sobre cómo y dónde queremos vivir. Queremos que politizar nuestras experiencias sea la manera de reivindicarnos, visibilizarnos, sanarnos. Para construir las ciudades que queremos. Para encontrarnos, querernos y liberarnos. Para mejorar nuestras posibilidades y condiciones de vida en nuestros barrios. Para que se reconozca nuestro aporte a la economía global, para cambiar esta cultura que nos asfixia. Para seguir construyendo desde nuestro compañerismo. Queremos tirar el patriarcado desde la base, construir y repensar nuestros territorios desde una mirada feminista y comunitaria. Queremos un país y un mundo mejor para todas y todos.”* (De la Manifiesta del CICSA) ♦

---

## Bibliografía / Fuentes

<https://www.ciudadeldeseo.com/que-quienes>

<https://www.cicsa.org.ar/>

<https://www.youtube.com/watch?v=-xZGBCBLpzA>

<https://www.youtube.com/watch?v=8XICAheuEE8>

<https://undiaunaarquitecta.wordpress.com/>

[https://64230343-c594-4150-8f49-0f6e55990e6d.filesusr.com/ugd/15ddb6\\_63df8f21fdb7405591c00431c5697e7f.pdf](https://64230343-c594-4150-8f49-0f6e55990e6d.filesusr.com/ugd/15ddb6_63df8f21fdb7405591c00431c5697e7f.pdf)



Luna **Torres**

# comunidades invisibilizadas

**DOCENTES:**

Alejandro Batain /

Santiago Filgueira /

Paula Videla /

Federico Percossi

**A** través del análisis de la situación habitacional y las políticas de Estado de Buenos Aires desde 1930 hasta el día de hoy, se profundizará en la temática de la producción social del hábitat.

Es necesario atravesar por los distintos intentos de soluciones habitacionales e intervenciones de las autoridades gubernamentales, para comprender cómo llegamos a la actual situación de déficit habitacional.

En un contexto en el que la gran centralidad que presentaba la Ciudad de Buenos Aires estaba creciendo vertiginosamente, el país comenzó a transitar una crisis económica que terminó de frustrar los sueños de migrantes en búsqueda de nuevas oportunidades. La industrialización y la caída del modelo agro-exportador

(en la década de 1930) no hicieron más que maximizar las expectativas puestas en la ciudad. Sin embargo, al llegar a la capital la realidad que les esperaba era completamente distinta: la demanda de trabajo sobrepasaba ampliamente la oferta. Fruto de la necesidad de rápidas soluciones habitacionales, a partir de 1946 y de la mano con el proceso de industrialización, se comienza con un modelo de política de la vivienda basado en la producción masiva de viviendas de gran escala (monobloques y modelo ciudad jardín con chalets californianos).

Lo que intentaron ser tipologías industrializadas, que podrían repetirse en serie y dar una solución posible a la problemática del déficit habitacional, en realidad fueron viviendas de bajo costo, con tecnologías condicionadas por los organismos de créditos internacionales, con demanda de mantenimiento continuo y poco criterio de las limitaciones económicas del grupo social al que estaban destinadas, en su mayoría sin capacidad de capital para invertir en conservaciones periódicas.

Otras de las causas de su obsolescencia tiene que ver con la manera en la que se articulan con el resto de la ciudad; los puentes elevados peatonales, el cambio de la dinámica de la calle, la interrupción de la referencia de las esquinas, los espacios residuales (muchas veces apropiados informalmente), llevan al aislamiento del barrio (tanto físicamente como socialmente) y a la desestructuración con respecto a la trama urbana. Una situación parecida en cuanto a la territorialidad presenta el caso de la ciudad jardín, barrios pensados desde la estética y la relación con la naturaleza, con poca integración con sus alrededores. Sin embargo, el modo de vida que se planteaba era completamente opuesto al de los complejos habitacionales.

La Ley de ordenamiento territorial de la Provincia de Buenos Aires N° 8912 (1977), puso fin a los loteos populares, y con ellos al acceso formal a la propiedad de las viviendas por parte de los sectores populares. Especialmente en el conurbano, los loteos fueron una oportunidad para la construcción de viviendas de baja escala, posibles de hacer realidad con los excedentes del salario de las clases trabajadoras.

Al aprobarse la Ley de Ordenamiento, y para llenar el hueco que dejaba un Estado que no actuaba sobre la falta de un lugar para vivir, las mismas personas se transformaron en urbanizadoras al tomar tierras y hacerlas propias. En el momento en el que se estancó el ascenso social, el “sueño” de la vivienda propia (se llama sueño a lo que legalmente es un derecho constitucional), se frustró para los habitantes de los asentamientos.

Ya hacia los 90s, resignadas al despojo, comenzaron a percibir el futuro próspero como una utopía y a la vida villera como su situación permanente. Este cambio de paradigma fue un gran impulso para que la cultura villera se consolidara, cultivando en sus habitantes un sentido de pertenencia, hasta entonces inexistente. La creación de una cultura propia por parte de los barrios de emergencia, se transformó en un contundente grito ante una sociedad que los veía como comunidades invisibles y una historia de sistemáticos intentos de silenciarlos.

La cumbia villera, el vino en la plaza los representaban, les devolvían el sentido de pertenencia que el exilio parecía haberles arrebatado.

El cambio que supusieron los asentamientos (y su contracara, las urbanizaciones cerradas), no solo modificaron la mancha urbana de la ciudad, sino también su composición colectiva. La brecha social y física que existía entre los barrios populares y el resto de la ciudad crearon segregación y desigualdad que permanecen hasta el día de hoy. La sociedad los discrimina, excluye y guetifica y el gobierno los invisibiliza y los abandona.

Las medidas tomadas por el Estado en la segunda etapa no terminan de solucionar la problemática habitacional, ya que no se ocupan de la cuestión de fondo y hay una gran desconexión entre la imagen que el Estado quiere dar y las condiciones en las que se vive en los barrios de emergencia. Eduardo Reese en el debate en la UNGS sobre los barrios populares dijo: *“Si no atacamos de lleno cómo se genera y se reproduce ese círculo de desigualdad, todo lo demás que hagamos es maquillaje”*.

No es casualidad que una gran cantidad de las modificaciones urbanas que se realizaron en los barrios carenciados por parte del gobierno de la ciudad se sitúan en los exteriores de las villas, en lugares visibles desde autopistas y avenidas o cercanos a emprendimientos inmobiliarios.

A los políticos que están a cargo, las mejoras a largo plazo, que comienzan desde el centro del barrio hacia afuera no los beneficia, ya que su objetivo es el ascenso o la reelección, y las acciones superficiales se pueden percibir más fácilmente.

Es usual encontrarse por las calles de la ciudad la banalidad del marketing urbano lanzado por el gobierno, donde los renders muestran espacios llenos de gente hegemónica y feliz y no hay lugar para los pobres, que arruinan su estética visual.

Para comprender más profundamente el estado actual de la vivienda social es necesario tener en cuenta algunas de las decisiones tomadas en estos últimos años:

La Ley de Acceso Justo al Hábitat (aplicada únicamente en la Provincia de Buenos Aires), toca el corazón de la problemática y comienza a entender que la vivienda social no debe separarse de su entorno, pero sin embargo es difícil llevarla a cabo, las herramientas que propone son limitadas y tiene una gran oposición. El Organismo Provincial de Integración Social y Urbana (O.P.I.S.U.), en cambio, tenía un modo de operabilidad más concreto pero partía de una base que veía a los barrios populares como culpables de la inseguridad, y tenía como prioridad la protección de la gente que se encuentra por fuera de ellos, lo que generaba estigmatización y guetificación. Mientras tanto, en la resolución 400/2019 del 7 de mayo se aprobaban en Buenos Aires 200 barrios privados por excepción sin tener en cuenta su impacto ambiental.

**Estas acciones son las que ponen a los ricos en situación de poder, con ubicaciones privilegiadas en la ciudad, por sobre los pobres que se deben conformar con los espacios residuales. Cuando las entidades que deberían garantizar un acceso equitativo a la vivienda priorizan al mercado, se permiten construcciones ilícitas aunque atenten contra el medio ambiente y se hace caso omiso a los sectores de la sociedad que más ayuda necesitan por no suponer una ganancia.**

Ahora, si desde el Estado se comprendiera que su estadía es pasajera y los habitantes son los que realmente transitan las distintas gestiones, el rol que asumiría sería el de generar instrumentos perdurables para la autogestión de la población, en vez de dar respuestas parciales e inconexas.

Como argumenta Enrique Ortiz Flores, la producción social del hábitat es esencial para la democratización de la construcción de la ciudad, así como también lo son la colaboración, la consulta con sectores populares, y la iniciativa de la sociedad civil.

Es de esta manera que se construyen espacios de participación y gestión de las políticas, donde existe una corresponsabilidad Estado-población.

*"La vida social se convierte entonces en vida civil, es decir, en vida de y entre habitantes que generan y controlan cooperativamente esa cierta verdad práctica que les permite estar juntos de manera ordenada." (Manuel Delgado, *El espacio público como ideología*)*

Existen mecanismos de financiamiento y mecanismos de subsidio para intentar garantizar el acceso democrático al suelo.

La histórica disputa de la vivienda entre bien de uso y mercancía no hizo más que descuidar los derechos de sus habitantes, convirtiéndolos en vulnerables a las oscilaciones del mercado. Esta percepción del habitar genera un ciclo sin fin, en el que las viviendas de la clase media trabajadora se valorizan crece la presión por desalojo y se trasladan a sitios más económicos. La disputa por la ubicación incrementa la guetificación y segregación, resignándolos a los suburbios alejados e incomunicados.

Percibir la vivienda más allá del inmueble que representa, lleva a la comprensión de su composición social, donde los rasgos culturales y simbólicos de la comunidad, el equipamiento urbano y la movilidad tienen roles protagónicos.

Cuando una persona se establece en un espacio, la relación con su entorno es casi tan importante como la vivienda en sí misma, una comunidad en la que hay apoyo vecinal, acceso al transporte público y a infraestructuras sanitarias es irremplazable. Al desalojar de un territorio, no sólo se quita un espacio físico, sino que se priva el derecho a la movilidad, el derecho a la vida comunitaria y el derecho a la infraestructura. Es por esto que al intentar mejorar las condiciones de los barrios carenciados, el traslado de sus habitantes a otro sector de la ciudad con el que no están familiarizados muchas veces empeora su situación, ya que corta sus lazos sociales, los aleja de sus trabajos y escuelas. El desalojo se presenta como desestabilizante, donde la violencia de un Estado ausente se expresa a través del desalojo de bienes propios. El despojo se puede aplicar de múltiples maneras, a través del desalojo, las condiciones insalubres, la segregación, la guetificación, aspectos que desgraciadamente son usuales en las comunidades invisibilizadas. Es por esto que la fractura histórica entre los emprendimientos privados y la militancia ecológica no hace más que aumentar la brecha que existe entre la ciudad y la naturaleza. Es necesario entender que ambas son parte de una misma problemática, con los mismos responsables y que así como se necesitan una a la otra, también precisan de un quehacer político consciente de esta realidad.

El llamado "*analfabetismo ambiental*", frase acuñada por Raúl Montenegro, puede verse como el comienzo de esta desconexión, y es el desconocimiento de la naturaleza el que muchas veces separa al urbanismo y a la arquitectura del

ecologismo y la sustentabilidad. Entender estos aspectos como mejoras del habitar de las personas y no únicamente como el título de la construcción “verde” hace que entendamos la importancia de aplicarlos siempre, y no únicamente cuando una certificación LEED está de por medio.

**Los barrios populares están lejos de ser sustentables, pero no por no tener cubierta verde (algunas cercanas a autopistas incluso las tienen) o recolección de agua de lluvia, sino por las condiciones ambientales en las que les toca vivir. El 70% de las villas del área metropolitana se encuentran en zonas con problemas en su medioambiente: terrenos inundables, o con contaminación industrial.**

A casi 150 años de la fiebre amarilla, llega una pandemia mundial para demostrarnos que la segregación y desigualdad que invisibilizamos por tanto tiempo, están más cerca de lo que creemos.

Durante la epidemia de 1871, la ausencia de infraestructura sanitaria y los hábitos insalubres convertían a los conventillos en grandes focos de infección, resultando los pobres y niños sus principales víctimas. Al mismo tiempo, la clase adinerada corría detrás de la moda de los palacios franceses, buscando un nuevo modelo de representación física que los aleje del pasado hispano y huyendo de la gente de escasos recursos y su enfermedad, y el Gobierno Nacional se escapaba de la fiebre que azotaba a la Capital Federal.

Hoy, citando a Nacho Levy, referente de *La Garganta Poderosa*, “la pandemia viene a desnudar la pobreza estructural de los barrios populares”, el hacinamiento y los servicios públicos inaccesibles vuelven a los sectores carenciados especialmente vulnerables.

El sistema de provisión de agua (recurso indispensable para la prevención del Covid-19), quedó obsoleto años atrás. Las cañerías que deberían abastecer el barrio completo son previas al asentamiento, y al aumentar el coeficiente de simultaneidad en el confinamiento, no dan abasto. Como supuesta solución, Aysa presta servicio únicamente hasta los perímetros de los barrios, dejando las distribuciones hacia el centro en manos de la comunidad, resultando muchas veces insuficiente o inaccesible. Nuevamente se aplica en las villas la política del ocultamiento, donde las fachadas se maquillan y se desentienden de la

problemática de fondo. “Que la visibilidad no llegue solo hasta la puerta, que es a donde llegan los servicios básicos, sino que verdaderamente se reconozca el trabajo de los que están en la terapia intensiva del hambre”, sentencia Nacho Levy. Al mismo tiempo, se encuentran desconectados del exterior de los barrios, ya que la mayoría de ellos no cuentan con red de Internet, lo que acentúa los efectos del confinamiento.

La vida comunitaria está tan arraigada en la cultura villera que al regresar al barrio la cantidad de gente que transita por las calles hace que el distanciamiento social resulte utópico, sin hablar del hacinamiento que presentan muchas de sus viviendas. En la ciudad la situación se agudiza, ya que el espacio limitado en superficie requiere soluciones en altura, muchas veces precarias, con cocinas y baños compartidos entre todos sus habitantes.

Es importante tener en cuenta la situación que se está viviendo en la pandemia porque en ella se agudizan las problemáticas del habitar que suceden en las comunidades invisibilizadas.

Ahora que nos dimos cuenta que seguimos repitiendo los mismos errores, debemos preguntarnos qué aprendimos para frenar la profundización de la brecha habitacional. ♦

---

## Bibliografía

### LIBROS

- DELGADO, M. (2011). El espacio público como ideología. Barcelona, España: Catarata.
- LEBLANC, F., DEGANO D., PELLEGRINO M., RAMOS M. (2018). Conjuntos habitacionales y la aplicación de sistemas industrializados. La Plata, Argentina: Creta.
- VARGAS, J. L., PAILLACAR, M., DURAN M., MANQUE, C., GUTIÉRREZ, F., MILLAMAN, S., MELILLANCA, P. I., HENRÍQUEZ, P., WENXU, U., HUENCHO, L. (2016). Resistencias Mapuche al extractivismo. Santiago de Chile, Chile: Mapuexpress.

## REVISTAS

SARDIN, H. (2005). Ciudad e ideología. La ciudad total. Revista de arquitectura [SCA], 2005(218), pp. 63-67.

SARDIN, H. (2009). Otros caminos de la arquitectura sustentable: Militancia ecológica + Lucha social. Revista de arquitectura [SCA], 2009(233), pp. 80-85.

## NOTAS

ATLAS DEL CONURBANO BONAERENSE (2016). Loteos populares. Buenos Aires, Argentina: Atlas del Conurbano Bonaerense. Recuperado de <http://www.atlasconurbano.info/pagina.php?id=351>

LAMPREABE, F., GIMÉNEZ, L. (26 de septiembre de 2019). Hacia un manifiesto ambiental militante. APU. Recuperado de <https://www.agenciapacourondo.com.ar/opinion/hacia-un-manifiesto-ambiental-militante>

## VIDEOS

ATENEO ALERTA MILITANTE (Productor). (2020). "Barrios populares en tiempos de Pandemia" [Youtube]. De <https://www.youtube.com/watch?v=lhVVfktllxc>

CANAL 5 URUGUAY (Productor). (2014). InfoTNU: "La vivienda entre el Derecho y la mercancía", de Raquel Rolnik [Youtube]. Recuperado de

<https://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko&list=PLssjyvZFZiTzWHhnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=4&t=0s>

DIARIO LQSUSTENTABLE. (Productor). (2017). Analfabetos Ambientales: Educados desde las ciudades, nada es natural... [Youtube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=kStNHKyU3oU>

FERNANDO CARRIÓN (Productor). (2013). Revolución urbana y derechos ciudadanos, por Jordi Borja [Youtube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw>

IBERO PUEBLA (Productor). (2013). Pensamiento Libre SSE7 - El derecho a la ciudad y la producción social del hábitat [Youtube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>

LA GARGANTA PODEROSA (Productor). (2020). #NoMiremosParaOtroLado [Instagram]. Recuperado de <https://www.instagram.com/tv/CAsvmvKgy6C/?igshid=zph26pq1018p>

LA GARGANTA PODEROSA (Productor). (2020). #RamonaNoSeCalla [Instagram]. Recuperado de <https://www.instagram.com/tv/CAdBJGqASfq/?igshid=t5yu09rgf7i6>

PATRICIA PINTOS (Productor). (2016). Luchas por lo común contra el despojo capitalista de bienes naturales. Parte I [Youtube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=VxtRctNq3ul>

TERRITORIOS LUCHAS (Productor). (2015). Construcción rebelde del territorio. Entrevista a David Harvey en El Tr3bol [Youtube]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Eltp4llcnc>

UNITV (Productor). (2019). Primer Debate: "Villas, asentamientos y situación del hábitat popular en el Conurbano" [Youtube]. Recuperado de

<https://www.youtube.com/watch?v=zWQ-19zjCHU&list=PLssjyvZFZiTzWHhnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=6>



Agustina **Velazco**

### DOCENTES:

Alejandro Batain /

Santiago Filgueira /

Paula Videla /

Federico Percossi

# urbanismo extractivista y la puja por las ciudades

**E**n la actualidad, las ciudades presentan problemáticas que, en muchos casos, damnifican a quienes las habitan, no solo repercutiendo en su vida cotidiana, sino también alterando su futuro. Algunas son percibidas debido a la visibilidad de los cambios; otras, por el contrario, pasan inadvertidas dada la envergadura que alcanzan. Entre las primeras están las relacionadas con la movilidad por congestión de tránsito, accesibilidad, inundaciones, seguridad, falta de espacios públicos para sociabilizar como plazas y parques; entre las segundas se encuentran aquellas movidas por modelos económicos y sus patrones de consumo que ubican a la vivienda y a su entorno como una mercancía promoviendo así la fragmentación social urbana, la gentrificación, la guetificación, entre otros problemas.

Luego de haber abordado en las clases de acompañamiento un enfoque general del contexto y de la historia de la Ciudad de Buenos Aires, enfoco mi artículo en aquellas problemáticas clave que sirvan de vehículo en la búsqueda de una solución a tales conflictos urbanos.

La vida en sociedad ha construido, tanto a nivel internacional como nacional, una base sólida en calidad de derechos que se defienden y protegen en pos de la convivencia pacífica. Si bien esta afirmación es correcta, también lo es el hecho de que estos están formulados en términos individualistas, basados en la propiedad. En nuestro caso, el derecho a la vivienda digna consagrado en el art. 14bis de la Constitución Nacional no ha alcanzado en la Argentina la misma profundidad de desarrollo, respeto y cumplimiento que otros derechos como el de la salud y la educación públicas.

Veamos puntualmente. La crisis habitacional está basada en tres situaciones particulares: 1) Las personas en situación de calle a quienes el gobierno les ofrece alojamiento en paradores reduciendo, en este caso, el concepto de vivienda digna a mero techo; 2) Los asentamientos informales que se incrementan como consecuencia de una desregulación del mercado inmobiliario y de planificaciones urbanas excluyentes, ambas contrapuestas a la necesidad de cercanía a la ciudad y a la capacidad de elección del lugar de residencia. Un ejemplo de esto lo proporciona el dato de que la provincia de Buenos Aires posee alrededor de mil asentamientos informales –habiendo crecido un 200% en diez años– los que representan, hoy, un 10% de la población porteña; 3) El alquiler como problema por su desregulación y desprotección de los inquilinos debido a las políticas del Estado al respecto. En particular, la nueva ley de alquileres no resulta suficiente para cubrir la cantidad de contratos informales. Conjuntamente, se suma la especulación del mercado financiero para el que la vivienda es una mera inversión inmobiliaria. *“El derecho humano a la vivienda no es el derecho a un bien, sino el de tener acceso a una vivienda digna con buena localización, y para que tener acceso a esta vivienda no tenga que comprometer su vida. Tiene que ser una tenencia segura, no correr el riesgo de que te echen.”* <sup>(1)</sup> (Rolnik, 2017)

De lo presentado aquí se extraen dos concepciones extremas de vivienda: como mero techo y como inversión especulativa.

Ahora bien, la causante de esta visión exclusiva de la ciudad es la ausencia de una planificación estatal en pos de todos los habitantes en su conjunto, y no solo de aquellos con poder adquisitivo. Esa ausencia es ocupada por la especulación financiera que conlleva procesos como la gentrificación de la mano del extractivismo urbano. Esto es: poblaciones de clase media y baja son forzadas a desplazarse hacia espacios más alejados –y, por ende, más económicos– como consecuencia de una política de encarecimiento de la vida (suba de impuestos, suba de precios en los comercios, entre otras medidas), de manera que los barrios pierden sus identidades dado que estos sectores ya no forman parte de la toma de decisiones sobre las políticas de gestión del territorio. Aquí, es donde entra en cuestión el segundo actor que impulsa la mercantilización de la vivienda convirtiendo los inmuebles en *commodities*, donde el inmueble deja de ser un bien de uso para convertirse en un bien de cambio.

Las ciudades tuvieron un desarrollo exponencial a raíz del proceso de financiarización de la economía desde 1970 hasta 1990 que dan origen a dos productos inmobiliarios: los barrios privados o *countries* y las torres. Estos métodos de densificación de la ciudad mantienen lógicas contrapuestas, es decir, mientras que las torres se extienden a lo alto sobre-densificando la ciudad, los *countries* se extienden en el territorio (densidad baja) generando, en ambos casos, efectos negativos en materia de sostenibilidad en la gestión de la urbe. El mercado gestiona y promueve el crecimiento de la ciudad bajo las situaciones expuestas ya que el precio del suelo aumenta en la medida en la que el territorio se extiende más allá de los límites de la ciudad, generando una brecha donde se deben acomodar los estratos medios y bajos de la sociedad. Como consecuencia del alza del precio del suelo, y sus fluctuaciones marcadas por el mercado inmobiliario, sectores de la sociedad se ven –como se explica anteriormente– desplazados, propiciando el panorama favorable para la compra y retención de tierras bacantes con fines especulativos por parte de los desarrolladores así como también del Estado, el cual es dueño de grandes extensiones de tierra. Es por ello que no solo manipulan el mercado, sino que también generan infraestructura

y servicios que disparan los precios del suelo generando un plus valor que absorben las viviendas que finalmente construirán. Esta situación significó una división entre el mercado del suelo y las lógicas de cualquier mercancía real, como es el caso de los salarios, lo que conlleva consecuencias negativas en el acceso a la vivienda. De esta manera, las ciudades quedan deshabitadas, con un alto porcentaje de vivienda ociosa, obtenida a través del proceso de “acumulación por desposesión”,<sup>(2)</sup> es decir, la apropiación e incremento de bienes de los sectores pobres, por parte de los sectores ricos.

El ejemplo paradigmático es Puerto Madero. Ese emprendimiento urbano exclusivo es la apropiación de tierra pública más brutal en la historia de la Ciudad: 130 hectáreas que eran de la Ciudad de Buenos Aires pasaron a manos privadas sin que nadie hiciera grandes reclamos. Este caso puede ser entendido como una gentrificación lateral, porque la existencia de Puerto Madero generó impacto rápido en San Telmo y La Boca. San Telmo, en su origen un barrio colonial de la clase adinerada que se trasladó hacia el norte de la ciudad, comenzó a degradarse como consecuencia de la falta de mantenimiento, por pocos recursos y falta de presencia del Estado. No transcurrió demasiado tiempo hasta que sus habitantes comenzaron a mudarse, hasta que el barrio prácticamente se vació. La situación de indigencia y ocupación de casas empezó a ser moneda corriente. Esta es la coyuntura que propone un escenario propicio para la erradicación justificada, contando con el consenso de la opinión pública. Consecuentemente se reciclaron edificios importantes y se realizaron operaciones urbanas que mejoraron la calidad del barrio, aumentando el precio del suelo y propiciando ser habitado por una clase capaz de acceder a las nuevas sumas del mercado. Este contexto pone en auge la implementación de la vivienda ociosa que contribuye a una ciudad menos densa, menos heterogénea y, por lo tanto, más guetificada, más costosa, más injusta. Como su contrapunto: “Las tenencias cooperativas y colectivas protegen a la gente de las oscilaciones del mercado. La vivienda colectiva desmercantiliza la vivienda”<sup>(3)</sup> (Rolnik, 2017).

El problema arriba expresado permite visualizar nuestro planteo. Este se afirma en la concepción de que la ciudad, la urbanización y la vivienda no son derechos individuales. Por el contrario, tales como los derechos laborales o los de la mujer, deben ser comprendidos como colectivos. Así lo afirma Harvey:

“un derecho más colectivo que individual ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización. La libertad para hacer y rehacernos a nosotros mismos y a nuestras ciudades es, como argumentaré, uno de los más preciosos, pero más descuidados de nuestros derechos humanos.”<sup>(4)</sup> (Harvey, 2012: 20)

Sus reflexiones plantean las falencias y carencias que existen en relación con la vivienda y su entorno, apuntando de manera crítica a los sistemas político, económico, social y sus actores, que enfatizan las vulnerabilidades en las ciudades y de manera simultánea generan injusticias, contrastes y desigualdades que flagean a nuestras comunidades. Frente a los efectos causados por el neoliberalismo: la privatización de los espacios urbanos, el uso mercantil de la ciudad, la predominancia de industrias, Harvey propone una nueva perspectiva política que se base en el derecho a la ciudad. Esta, dominada por el capital, dejó de pertenecerle a la sociedad, por lo tanto, se debe reivindicar su sentido devolviéndole el tinte colectivo y de encuentro social. También, afirma que las ciudades siempre han brotado de la concentración geográfica y de distintos grupos sociales, por lo tanto, la urbanización ha sido siempre un fenómeno relacionado con la división de clases. El excedente económico, que permite el desarrollo y crecimiento de las ciudades, y que proviene de las clases trabajadoras, solo es disfrutado por unos pocos. Este punto resulta fundamental, dado que es donde se genera un vínculo viciado donde el urbanismo y el capitalismo son los pedales de nuestra bicicleta. A lo largo de la historia, el urbanismo ha sido manipulado por el sistema capitalista y financiero como medio de reactivación de las crisis económicas en beneficio de los sectores más reducidos, lo que ocasionó problemáticas urbanas como las mencionadas anteriormente.

El núcleo del problema es que la calidad de la vida urbana se ha convertido en una mercancía solo asequible para quienes tienen dinero. El desarrollo de operaciones urbanas por parte de los Estados –en su mayoría en conjunción con actores privados– se propone como un escenario beneficioso para los inversionistas dado que estos especulan con el alza de los precios de sus terrenos cercanos a las obras en cuestión a la vez que el Estado facilita las políticas de recodificación del uso del suelo. La creación de nuevas geografías urbanas supone inevitablemente

desplazamiento y desposesión, consecuencia de un mercado hostil no solo hacia sectores sociales sino también hacia el medio ambiente. Esto solo puede ser concretado gracias a la conjunción de un Estado cómplice del sistema financiero y de inversores voraces.

Pero, ¿qué ocurre con el impacto tanto ambiental como social que conllevan estos procesos? ¿Dónde quedan los derechos a la ciudad? ¿Cómo construir ciudades más equitativas donde los derechos a la ciudad no estén relegados a manos de una pequeña elite político-económica con capacidad para configurar la ciudad según sus intereses y necesidades?

Una respuesta posible es que el suelo deber ser entendido como un bien común que hay que redistribuir con un criterio de equidad –en su acepción de no favorecer a uno perjudicando a otro–. Contrariamente, este se ha convertido en una mercancía a la que las clases baja y media se les dificulta acceder debido a los mecanismos de financiamiento que no son una herramienta posible en muchos casos. Enrique Ortiz<sup>(5)</sup> propone una serie de fundamentos para proyectar la ciudad en pos del acceso equitativo. En primer lugar, considera necesario imaginar una ciudad educadora, habitable, segura, diversa, saludable, comunicadora, donde se vea reflejado el ideal del futuro. En segundo lugar, propone que no exista la especulación que margine a la gente, y en cambio, se instaure un sistema de regulación que evite la segregación y especulación sobre los suelos. En tercer lugar, postula que debe existir una gestión democrática que audite lo que realiza el Estado en connivencia con los actores privados. Para ello, se deben propiciar espacios participativos que promuevan un nuevo estado de cosas en el que la propia sociedad sea responsable. En cuarto lugar, sostiene que la producción democrática de la ciudad inserte económicamente a quienes se encuentran actualmente desplazados y que esa inserción no sea solamente económica, sino también social y tanto para adultos como para jóvenes. En quinto lugar, sugiere regular el uso responsable y sustentable tanto de los bienes (agua, suelo), como de los recursos energéticos e infraestructurales. Asimismo, abordar de manera responsable el cuidado del patrimonio cultural que construye la identidad de una ciudad. En sexto lugar, postula promover el acceso a la ciudad en todos sus aspectos: social, cultural, de entretenimiento, entre otros. Por lo tanto, tener la posibilidad de vivir en una ciudad densa, con mixticidad de

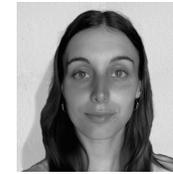
usos, donde exista la infraestructura que satisfaga las necesidades que demanda la población, donde la accesibilidad reduzca el costo en movilidad, donde los barrios posean mixtura social. Estas propuestas aumentan la calidad de vida de sus habitantes al mismo tiempo que componen una ciudad más saludable, más segura y más ciudadana en la que se vean reflejados los derechos individuales y colectivos.

A modo de conclusión resulta importante tener en cuenta que como intelectuales tenemos la responsabilidad de repensar lo que compete a nuestras disciplinas constantemente tal como expresa claramente Jordi Borja: “(...) el mundo cambia, nos guste o no, y de lo que se trata es de entender las dinámicas de este cambio, distinguir lo que es progreso de la humanidad o mayor desigualdad, insostenibilidad y miseria social y moral. (...) La responsabilidad de los intelectuales parte de una opción moral: combatir la injusticia, los privilegios, las exclusiones y la degradación del mundo. (...) La responsabilidad de los intelectuales no se reduce a una toma de posición moral, sino que exige al menos tres tipos de ejercicio de dicha responsabilidad: primero, no solo contribuir con estudios, publicaciones o proyectos a las dinámicas urbanas, sino también desarrollar una actividad crítica permanente; segundo: utilizar sus conocimientos para entender y explicar los mecanismos perversos que generan dichas dinámicas y participar en las reacciones sociales de los que se oponen a estas; y, en último lugar, contribuir a la elaboración de propuestas reformadoras de los mecanismos perversos y generar así culturas alternativas.”<sup>(6)</sup>

Repensar, proponer, trabajar por una ciudad inclusiva de alta calidad de vida para todos los habitantes es una tarea pendiente que debe ser finalmente abordada. Resulta de vital importancia hacer visible las problemáticas que acogen a las ciudades y sus sistemas de funcionamiento actuales para poder dar una respuesta inmediata conjuntamente con otras disciplinas que se ven igualmente implicadas. ♦

## Notas

- (1) ROLNIK, R. Extracción de la entrevista de Youtube “La vivienda entre el derecho y la mercancía”. <https://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko>
- (2) HARVEY, D. El nuevo imperialismo: Acumulación por desposesión. El nuevo desafío imperial, eds. Leo Panitch y Colin Layes.
- (3) ROLNIK, R. Extracción de la entrevista de Youtube “La vivienda entre el derecho y la mercancía”. <https://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko>
- (4) HARVEY, D. Ciudades Rebeldes: El derecho de la ciudad a la revolución urbana, Buenos Aires: Akal, 2013.
- (5) ORTIZ, E. Extracción de la entrevista de Youtube: “Pensamiento libre: Derecho a la Ciudad y la producción social del hábitat”. <https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>
- (6) BORJA, J. Arquitectura y Política. Prólogo. Barcelona, España. Editorial Gustavo Gili, p. 11.



Alexia Zakrajsek

# ciudad de todos, ciudad de pocos

reflexiones sobre la ciudad capitalista

## DOCENTES:

Alejandro Batain /  
Santiago Filgueira /  
Paula Videla /  
Federico Percossi



A quién pertenece la ciudad? Se pregunta Saskia Sassen (1991) y reflexiona: “(El espacio urbano) es un espacio que está físicamente centralizado y atrapado entre los lugares estratégicos concretos y a la vez es transterritorial, puesto que enlaza puntos geográficamente alejados, pero intensamente conectados unos con otros. Si las grandes ciudades engloban los sectores clave del capital global y al conjunto creciente de desfavorecidos –los inmigrantes, las mujeres explotadas, las minorías en general y, en las megalópolis de los países en vías de desarrollo, los enormes barrios de chabolas (villas), se concibe que se han convertido en el campo de todos los conflictos y contradicciones.” (p. 7)

Tomando este interrogante como disparador para reflexionar sobre urbanismo, creo que es primordial que al pensar en las ciudades pensemos en las personas que viven en ellas, en los lugares que habitan, los que frecuentan, en cómo se mueven, cómo se trasladan de un lugar a otro. Cómo las ciudades afectan a las personas y cómo las personas afectan a las ciudades, puesto que se trata de una relación simbiótica, es decir que se necesitan mutuamente. Pero esta relación no puede ser observada sin tener en cuenta el peso de un ente al que responden quienes nos gobiernan y quienes poseen el más alto capital de inversión, el capitalismo.

Mi primera reflexión se centra en el capitalismo porque al pensar en la ciudad y en los numerosos factores que la afectan, aparecen los **modelos económicos** y los **patrones de consumo**, que con el paso del tiempo son los que terminan conduciendo a las personas, y a las ciudades, de manera casi automática para responder a las necesidades del sistema. Y creo que es válido decir, como sostiene Flavia Broffoni en Extinción (2020), que muchas de estas personas no tienen consciencia real de cómo sus movimientos sirven a este sistema debido a que *“los centros de poder construyen su narrativa de dominación a fuerza de invisibilizar absolutamente todos los procesos detrás de las cosas con las que convivimos de forma cotidiana. Desde cómo se hace nuestra comida hasta quiénes ensamblan nuestros teléfonos y bajo qué condiciones se extrajeron los materiales para su confección”* (p. 108).

Una de las condiciones del capitalismo es dar carácter de mercancía a todo aquello que sea rentable, y es así, en palabras de Zaida Muxí (2009), que *“la ciudad se entiende, simplemente, como un negocio o una mercancía, y no como un complejo producto social, político y económico”* (p. 36). El valor del suelo (el Estado genera la infraestructura y la normativa, que categoriza el suelo, pero el valor se lo fija el mercado. Muchas veces las zonas grises entre el mercado y algunos funcionarios actúan sincronizadamente para dar valor mediante normativas e infraestructuras para que el privado se adueñe de ese plus valor generado) es regulado por el Estado, y esta regulación nace normalmente de los intereses del mercado inmobiliario capitalista que busca sectores de la ciudad que sean remuneradores (acá habría que cambiar por “que sean aptos para la rápida reproducción del capital”). Es decir que se ubican elementos urbanos donde el capital los necesita, sin ningún tipo de planificación (el problema no es que falta planificación, el problema

es a qué intereses responde esa planificación) ni interés social, y estos aumentan los valores de ciertas porciones de ciudad que como consecuencia atraen a un público que puede costear una vivienda de precios altos y excluyen a quien no puede hacerlo. Este último es habitualmente el residente local de estos lugares que repentinamente se ve obligado a trasladarse a barrios con suelos a precios menores o incluso a asentamientos irregulares. Raquel Rolnik, arquitecta y urbanista brasileña dedicada a la gestión de políticas urbanas y de vivienda, hace referencia a estas situaciones llamándolas *“renunciamiento impositivo”*.

Se trata de un proceso de **gentrificación**, definido por Muxí (2009) como la recuperación sectorial de la ciudad, la expulsión de antiguos y pobres habitantes, el medio para devolver la nobleza y calidad urbana a ciertas áreas emblemáticas. Un proceso urbano de recuperación sectorial, clasista y de expulsión del **otro**.

A su vez, este proceso genera lugares atractivos para aquel turista que visita una ciudad por la popularidad que le ha dado la globalización a través de la conectividad, que se pasea como recorriendo un museo, tomando fotos y admirando las construcciones, generando una ciudad vacía de vida, pues carece de las diferencias y mixturas de la sociedad que dan vida a lo urbano.

Como segunda reflexión, pero dejando de lado las generalidades, hago foco específicamente en los edificios de uso “público”, pero de dominio privado, que dicen ser construidos para los ciudadanos. Patricia Pintos (2017) explica que, a mediados de los años 70, el influjo de la globalización llevó a la desactivación de ciertas industrias de la Región Metropolitana de Buenos Aires para adaptarlas a los **patrones de consumo** a través de nuevos artefactos urbanos. En la ciudad de Buenos Aires estos artefactos se presentan como diversas construcciones con distintos fines que se proclaman espacios de entretenimiento, de descanso, de esparcimiento, etc., publicitados para ser visitados los fines de semana o en ratos libres por tiempos prolongados y muchos de ellos incentivan “la salida” al afuera, como si visitarlos fuese comparable con pasar tiempo al aire libre. Entre ellos se encuentran los *shoppings*, los hipódromos, los casinos, los cines, los parques de diversiones.

Se trata de lugares que promueven el esparcimiento cuando en realidad intentan motivar a las personas a visitarlos presentándoles un espacio desbordado por mercados y lugares de consumo, convirtiendo al ciudadano en consumidor.

Son edificios pensados para un público específico, tomando como eje su imagen y su poder adquisitivo.

Los *shoppings* de Buenos Aires son considerados por muchas personas como plan familiar de fin de semana. En lugar de salir a disfrutar del aire libre, la naturaleza, como despeje de la rutina diaria de trabajo y responsabilidades, muchos prefieren acudir a un programa desarrollado en interiores muy iluminados, con seguridad a tiempo completo, con numerosos locales de venta de ropa y demás productos de consumo, con patios de comida con las marcas más comerciales, con pisos con juegos y entretenimiento para niños y muchos de ellos con salas de cine, donde no se percibe el transcurso del día y el tiempo se vuelve infinito y sobre todo, protegiéndose de la otredad.

El fin no es juzgar las elecciones de los individuos a la hora de pasar tiempo con familia o amistades –por supuesto que en las publicidades este programa suena atractivo para pasar un rato en familia–, sino al sistema que crea estos espacios con fines específicos de consumo, que aprovecha el control sobre las personas para su beneficio económico, en lugar de promover otros que aporten a la salud física y mental de la sociedad.

Desde una perspectiva más urbana, el capitalismo también inventa **áreas de centralidad** a partir de programas comerciales, conectándolos con sistemas de autopistas que, como describe Pintos (2017), impulsan la periféricización de las dinámicas urbanas, incentivando el desplazamiento de los bordes urbanos y generando fragmentos articulados pensados principalmente para la movilidad de aquellos que tienen acceso al automóvil o transporte privado. Como dije previamente, son espacios que buscan seducir a las clases con mayores ingresos.

Esto se puede ver ejemplificado en grandes malls ubicados bajo el esquema de red vial automotor planteado por Pintos, sino también enclavados en áreas dotadas de centralidad como son los casos del Abasto, el Alcorta y el Dot Baires, entre otros. Centros comerciales que, en palabras de Zaida Muxí (2009): “son una burbuja más que completa el mapa de relaciones encapsuladas y seguras que se proponen desde la lógica reduccionista de una ciudad de ‘iguales’. Trasladarse en vehículo privado, entrar con él en los edificios burbuja y salir a caminar en esta atmósfera de pureza y seguridad” (p. 128).

Estos casos presentan accesos peatonales y vehiculares, pero puede verse en todos ellos que el ingreso destinado el automóvil está favorecido y potenciado a través de notorias señalizaciones y su relación con las autopistas o avenidas principales, mientras que el acceso a pie se relega a un segundo plano mediante distintos recursos arquitectónicos como dar la espalda a las edificaciones lindantes en más de una de sus fachadas o al plantear una imponente escalinata de gran escala que no invita a entrar al peatón, como es el caso del Abasto. Consecuentemente, el interior y el exterior no tienen ningún tipo de relación o interacción, y el programa se consagra ‘antiurbano y segregador’ (Muxí, 2009); todo esto sin contar las operaciones inmobiliarias y la consecuente gentrificación de los habitantes del sector.

Es decir que lo que el sistema llama centralidad es en realidad un pequeño sector de ciudad desarrollado para un pequeño segmento de ciudadanos que excluye constantemente a todo aquel que no pertenezca a la clase social a la que apunta este modelo económico. Vale aclarar que, en términos urbanísticos una centralidad consiste en la agrupación de diversas funciones en un sector de la ciudad que promueven la calidad de vida de aquellos que habitan sus cercanías.

Como mencioné anteriormente y dadas las características de los centros comerciales, el entorno se encarece por su presencia y los ciudadanos con menores recursos –generalmente inquilinos o habitantes de pensiones– se ven obligados a trasladarse a la periferia o a sectores marginados, en los que muchas veces no tienen acceso a servicios esenciales. Esta marginalidad es usualmente ignorada por la clase media-alta, que circula por autopistas sin percibir que debajo de ellas y a los lados hay cientos de familias excluidas por el sistema. Sistema que se mantiene en pie por estas mismas clases a través de la invisibilización planificada de todos los procesos que el capitalismo necesita esconder para aparentar que “*porque las cosas han funcionado bien durante nuestras vidas, asumimos que siempre lo harán*” (Broffoni, 2020, p. 154).

Diseñados de otra manera, estos programas podrían tener la capacidad de generar centralidades, de convertirse en nodos que creen sinergia, unión, entre ellos y la ciudad, que reactiven zonas urbanas y potencien su desarrollo mediante la interacción humana, el cruce de la diversidad social, de la información; pero, de

manera contraria, los proyectos son concebidos con miradas empresariales que crean espacios excluyentes y niegan la relación con su entorno.

En las Jornadas de Movilidad y Urbana y Espacio Público de 2014, Andrés Borthagaray y Manuel Herce Vallejo hablan sobre el marketing urbano, sosteniendo que no debería hablarse de planes urbanos, sino de proyectos que avanzan sobre un mismo eje a lo largo del tiempo sobre necesidades específicas. Y es con esta charla que surge, como tercera reflexión, la existencia de los barrios cerrados, los *countries*.

Creo que a través del marketing urbano los grandes inversores logran fragmentar la ciudad, seduciendo a grupos de altos recursos y aislándolo en la periferia en un fantasiosamente “verde y segura”. Anuncian una serie de programas, como escuelas, universidades, centros comerciales, mercados, locales de comida rápida y los publicitan como una mejora en la calidad de vida, generando auténticos clusters. Mientras que la vivencia de estos lugares finalmente se trata de la sumatoria de varias funciones y, citando a Muxí (2009): “niega la componente de polis de la ciudad, puesto que el encuentro entre ciudadanos sólo tiene como objetivo el consumo, la diversión y el deporte en una vida de placeres sin problemas ni compromisos” (p.98). A su vez, estos barrios presentan espacios verdes, naturaleza, que se pregonan como espacio público y que finalmente se rigen bajo horarios de uso específicos y diurnos, contribuyendo al control total de los movimientos de las personas y la invasión a la privacidad justificada por la seguridad. Seguridad que, como sostiene Jane Jacobs (1961/2011), en la urbe se da a través del control social de los mismos usuarios que habitan las calles gracias a su heterogeneidad, libre circulación y apropiación de las mismas.

Por otro lado, analizando el consumo de recursos para llevar a cabo el desarrollo de los *countries*, se observa que son proyectos con una alta dispersión de viviendas, lo que resulta en sectores de baja densidad, necesitando una gran inversión económica en servicios básicos como agua, gas y electricidad y en otros como cable para la televisión, telefonía y acceso a internet. Y, más importante aún, la mayoría de los territorios elegidos para estos barrios son zonas de humedales que no sólo albergan una gran biodiversidad, sino que también son un recurso ecológico crucial para mantener el equilibrio de los ecosistemas.

Flavia Broffoni, politóloga, ecologista y activista de Buenos Aires explica que “la estrategia sostenida de profundización extractivista demuestra cómo la ciudadanía está siendo atacada por sus propios representantes en virtud de generar beneficios para algunos sectores concentrados” (p. 93) y cita en *Extinción* (2020) la definición de capitalismo dada por Raj Patel para una nota publicada por el diario inglés *The Guardian* en 2018: “El capitalismo es lo que sucede cuando el poder y el dinero se combinan para convertir el mundo natural en una máquina con fines de lucro” (p.91). Un claro ejemplo en la Provincia de Buenos Aires es la cuenca baja del Río Luján, territorio que Patricia Pintos (2017) analiza y describe de la siguiente manera:

“Hacia finales de 2014 los desarrollos urbanos de tipo cerrado localizados en este sector de la cuenca eran 66 y ocupaban unas 9065 ha de superficie. Todos estos desarrollos tienen en común una propuesta urbanística consistente en un paisaje de lagunas artificiales –generalmente comunicadas a través de canales al cauce principal del Río Luján– y parcelamientos que en su gran mayoría se organizan tratando de optimizar el aprovechamiento de los frentes de agua, en procura del mayor rendimiento comercial del suelo. Para alcanzar estos propósitos se viene ejerciendo una drástica transformación del terreno natural a través de obras de terraplenamiento, relleno, excavaciones y refulados en zonas que en principio integraban el patrimonio ambiental de humedales pre-deltaicos.

Durante el desarrollo de emprendimientos como estos, los procedimientos para la urbanización de humedales a fin de tornarlos habitables y visualmente atractivos para los eventuales compradores ponen en juego la drástica transformación de ambientes y ecosistemas nativos; lo que a su vez colisiona con la promesa esgrimida en los productos publicitarios: el acercamiento a una naturaleza prístina, la que como podrá suponerse dejará de serlo de forma permanente a partir de todos los cambios producidos sobre la topografía y los ecosistemas nativos.” (p.29)

Retomando la **fragmentación** de la ciudad, se puede ejemplificar el concepto analizando cualquier barrio privado en el corredor norte del Gran Buenos Aires, notando cómo las autopistas establecen conexiones rápidas e ininterrumpidas entre la isla residencial y la isla laboral, la CABA y los sectores de interés económico para el capitalismo; creando barreras físicas, culturales y sociales entre

éstas y los sectores marginados, excluyéndolos aún más del sistema. Además, la sumatoria de las distancias por el aislamiento y la movilidad necesaria para trasladarse de un lugar a otro dan cuenta de la ausencia de consideración en cuanto al impacto ambiental que producen.

Para finalizar, creo que es importante que las certezas e incertidumbres originadas por las reflexiones sobre el urbanismo nos permitan ir más allá de lo que vemos y de lo que se nos enseña, y así no dar nada por sentado sin antes haberlo cuestionado. Personalmente, pongo en crisis al sistema que rige las reglas de las ciudades globales, pero comprendo al mismo tiempo las elecciones de muchos habitantes que buscan ciertas características en sus espacios habitables y las encuentran en parte en estas urbanizaciones; que ofrecen además predios que, a pesar de las descomunales ganancias que le generan a los desarrolladores, se presentan como una alternativa inicialmente competitiva frente al suelo urbano. Puedo decir, por experiencia personal, que numerosas personas eligen la calma y el silencio del barrio privado por encima de las libertades de la ciudad y a su vez expresan disgusto por la expuesta violación a la privacidad. Es por esto que entiendo que existen tantos pensamientos como personas en el mundo, entre los cuales hay ciudadanos que se someten a las condiciones de los barrios cerrados sin ser completamente conscientes de la realidad de los mismos, así como también hay otros que comprenden la situación, sus restricciones y desventajas urbanas y deciden de todos modos vivir en ellos.

Nuevamente me pregunto, ¿A quién pertenece la ciudad? ¿Cómo se logra un cambio favorable en la manera de proyectar la ciudad si los que tienen el poder para decidir los grandes planes, proyectos e infraestructuras responden a un sistema con intereses fundamentalmente económicos que postergan el bienestar social indefinidamente? Sin olvidar que las cuestiones ambientales se ven también relegadas, cuando el soporte en el que nos movemos es la mismísima naturaleza y la urbanización olvida tener en cuenta su permanencia en el transcurso del tiempo. Como sostiene Broffoni (2020), *"somos parte integrante de un sistema vivo único y finito del que la especie humana es solo un instrumento más. Alcanzar la armonía sinfónica del conjunto es el gran desafío de estos tiempos"* (p. 119).

Creo que es en gran parte tarea nuestra, arquitectos y urbanistas, buscar y proponer soluciones que respondan a la heterogeneidad de las ciudades. Tomo las ideas y posturas de Zaida Muxí, Jane Jacobs y Flavia Broffoni, tres mujeres con un alto interés social para concluir, puesto que las encuentro muy acertadas. Las tres autoras sostienen que es fundamental analizar las particularidades del lugar que se busca mejorar, considerando su geografía, su historia, su cultura y sobre todo, sus habitantes. No existe un modelo único de ciudad ya que no es posible responder a todas las necesidades de la sociedad con un mismo pensamiento, un mismo recurso, dado que esta es completamente heterogénea y diversa. Es en esta diversidad que se encuentra la riqueza de las ciudades, y es en esta diversidad en la que creo que deberían basarse las ideas de futuros proyectos, permitiendo la convivencia de la diferencia.

Finalmente, lo más complejo pero primordial, será luchar contra el sistema cultural que nos rige hace décadas y adaptarlo a nuevas propuestas para repensar la ciudad. La sociedad debería dejar de estar basada en vínculos de dominación para ser una de interdependencias, buscando modelos políticos de mutualismo y coevolución que involucren no solo a los habitantes sino también al hábitat. En definitiva, creo que ese es el desafío a enfrentar. ♦

—

### **Bibliografía consultada**

BROFFONI, F. (2020), Extinción, Argentina, Buenos Aires: Sudamericana

JACOBS, J. (2011), Muerte y vida de las grandes ciudades, España, Madrid: Capitán Swing

MUXÍ, Z. (2009), La arquitectura de la ciudad global, Argentina, Buenos Aires: Nobuko

PINTOS, P. (2017). Extractivismo inmobiliario de bienes comunes en la cuenca baja del río Luján. En Ana María V. D, Extractivismo urbano. Debates para una construcción colectiva de las ciudades (23-36). Buenos Aires, Argentina: El colectivo

SASSEN, S. (1995). La ciudad global: "Una introducción al concepto y su historia". Brown Journal of World Affairs, vol(11), 27-43.

COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE [COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE D1]. (2015, Septiembre 24). 2° día de las Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público: Manuel Herce Vallejo 1/10 [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=gIWXThGofZ0>

COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE [COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE D1]. (2015, Septiembre 24). 2° día de las Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público: Manuel Herce Vallejo 2/10 [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=gQ7ik2cTz8g>

COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE [COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE D1]. (2015, Septiembre 24). 2° día de las Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público: Manuel Herce Vallejo 3/10 [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Hatvs52ayuM>

TELEVISIÓN NACIONAL URUGUAY [TELEVISIÓN NACIONAL URUGUAY]. (2017, Septiembre 17). InfoTNU: La Vivienda entre el derecho y la mercancía, de Raquel Rolnik [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko&list=PLsJyVZFziTzWHnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=4&t=0s>



Micaela Zapata

# la ciudad de la imagen

## DOCENTES:

Alejandro Batain /  
Santiago Filgueira /  
Paula Videla /  
Federico Percossi

“¿Qué nos imaginamos cuando hablamos de ciudad?” (Burden, 2014). Una pregunta en apariencia sencilla pero que esconde un complejo abanico de múltiples posibilidades. Lynch (1981) refiere que la imagen urbana se conforma de una serie de elementos que hacen de un lugar o un espacio identificables con su población residente; es decir, que una ciudad legible será aquella en la cual sus habitantes se identifiquen, estructuren y den significado a los espacios que la conforman.

Partiendo de esta premisa y sin ninguna intención aparente, trasladé el interrogante inicial a varios conocidos, todos ellos ajenos al mundo de la arquitectura y el urbanismo. Contra toda previsibilidad, y sin ánimos de ocultarle al lector mi

consecuente frustración, sus respuestas vacilaron entre pobres figuraciones de edificios altos, tráfico, ruido y muchas luces.

La propuesta del corriente escrito me motivó a retomar el fallido experimento con renovadas ambiciones. Consciente del error cometido en el primer intento, la consigna contempló esta vez mayor especificidad, enfatizándose en la Ciudad de Buenos Aires. A diferencia de su predecesora, esta nueva inducción fue próspera, de largos relatos y exquisitas descripciones, de nitidez tal que me fue posible construir algunas observaciones y generalizaciones que serán objeto del presente texto. Resulta pertinente mencionar que fueron encuestadas personas de entre 18 a 70 años, de forma individual, para evitar condicionar sus respuestas. Las principales postales elegidas incluyeron Puerto Madero, San Telmo, el Teatro Colón, el Cid Campeador y el Obelisco. La observación más primitiva y evidente es que los sitios escogidos —a excepción quizás del monumento a Rodrigo Díaz de Vivar— responden a figuraciones comunes, “clichés”, puntos emblemáticos de esta ciudad capital. No resulta llamativo, su condición de hitos los hace por sí mismos puntos de adoración, representando la memoria urbana. Lo que resulta paradójico es que, a pesar de su condición neurálgica, a nadie le pareció pertinente mencionar la presencia humana en dichos sitios. Las descripciones se inclinaron unilateralmente a las construcciones, los vehículos, las calles y avenidas. Entonces ¿Para quiénes construimos ciudad? Se supone que si todo está dispuesto al servicio del hombre, consecuentemente debería ser el protagonista de cualquier narrativa. Sin embargo, este descuido —u omisión— no tiene efecto novedoso, es innegable el rol sustancial que ocupan hoy el transporte y los emprendimientos inmobiliarios. De cualquier manera, no deja de ser alarmante lo genuinamente interiorizado que está, lo “lógico” que suena hablar de la ciudad sin personas en ella. Lynch (1981) afirma: “*La gente y sus ciudades son fenómenos tan naturales como los árboles y los arroyos*”. Sin embargo, no está en el inconsciente colectivo, no nos sentimos genuinamente parte vital de la ciudad en la que nos forjamos, crecemos, experimentamos y trascendemos, se la hemos cedido a los bienes materiales y de consumo, la hemos entregado al capitalismo salvaje. Por supuesto, esta observación me obliga a indagar acerca de ello e, indefectiblemente, aquella sugestión los deriva en recuerdos y anécdotas, reminiscencias a alguna experiencia personal en relación directa al sitio elegido. A pesar

de la diversidad de relatos, cada uno de ellos retrataba situaciones en estrecho vínculo con otros y, en su gran mayoría, esto fluía en un contexto de vida nocturna, en medio de una deliciosa experiencia cultural que incluía música, baile, teatro, gastronomía, entre otras tantas. Existe una tendencia a asociar nuestra ciudad a un sitio físico popular —icónico— pero, en realidad, lo que verdaderamente nos conecta a ellos es la vida pública fluctuante a su alrededor. Avenida Corrientes, la costanera y los paseos alrededor de los diques, Parque Centenario, la feria y los taburetes en las veredas de San Telmo, son algunos ejemplos de estas asociaciones. Está claro: para que cobren vida una intersección, un edificio o un barrio, son necesarios aquellos espacios de encuentro, interacción e intercambio que inviten a su apropiación. Burden (2014) afirma que los lugares públicos tienen poder, no solo por la cantidad de personas que congregan sino por cómo cambian la percepción de como uno vive la ciudad. Por lo que la urbanidad es inequívocamente una construcción que implica un complejo sistema de interrelaciones entre quienes la habitan.

No obstante, la ciudad también es una realidad física y tangible y, en este aspecto, los ambientes urbanos se caracterizan por sus malas condiciones de habitabilidad, con hacinamiento poblacional, contaminación sonora, del aire y aguas, caos vehicular, entre otras problemáticas. Dentro este marco, los espacios de uso común vienen a ser una suerte de salvaguardas de la agitada e insalubre vida urbana, y es por ello que resulta necesario destacar el rol fundamental de los espacios verdes —y el sistema de arbolado— públicos, sobre todo por su carácter como principales atenuadores del impacto ambiental; por lo que la cantidad y calidad de dichos espacios resultan esenciales para mejorar la vida ciudadana. “*La ciudad debe ser, ante todo, espacio público*” (Borja, 2012).

Sin embargo, en la realidad, el crecimiento exponencial de la superficie ocupada por el negocio inmobiliario ha ido reduciendo, en concordancia, el espacio destinado a la vida pública. La relación de espacio verde público por habitante en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es deficitaria: la estadística oficial afirma la existencia de 6 m<sup>2</sup> promedio [según Dirección General de Estadísticas y Censos, GCBA] mientras que los estándares internacionales [OMS] sugieren mínimos de 10/15 m<sup>2</sup> para considerarse saludable al entorno. Este dato, por ejemplo, ha sido aventurado durante una de las primeras instancias de la cuarentena, a

consecuencia de la autorización del gobierno porteño para las salidas con finalidad de esparcimiento en marco de la pandemia vigente. Haciendo a un lado cualquier irresponsabilidad y/o falta de organización que creamos o no pertinentes, esta decisión dejó expuesta la escasa proporción territorial destinada a espacios públicos de calidad. Plazas, parques y veredas se encontraron totalmente desbordadas y fueron necesarias medidas complementarias, incluyendo la peatonalización de avenidas y calles subyacentes, en un intento por congregar a las masas; y aun así, en muchos barrios, no fue suficiente.

Actualmente, de los 203 km<sup>2</sup> sobre los que se extiende la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, solo el 30,4% (unos 61 km<sup>2</sup>) presenta cobertura vegetal. Estudios indican que el color verde está asociado a cuestiones ambientalmente saludables, vinculado a la ecología y a la sostenibilidad; remitiéndonos a la naturaleza, a su riqueza y diversidad, brindándonos color, energía y equilibrio. A pesar de ello, en el ámbito del urbanismo, ser verde no hace a una extensión necesariamente un espacio público; y muchos menos uno de calidad. Es el caso de numerosos lotes y pequeñas manzanas irregulares no compatibles con la trama tradicional, que –en palabras sencillas– sobran y son disfrazados a modo de plazas y plazoletas; resultando en “*simples vacíos entre construcciones que hay que llenar*” (Delgado, 2011, p.9). Sin alejarnos en el tiempo, son ejemplo de esto muchas de las nuevas manzanas surgidas producto del nuevo viaducto Mitre, que fueron cubiertas de verde y recibieron pobre –y decorativo– equipamiento (bancos, bolardos y, alguna que otra, sector de juegos y área deportiva) pero sin reflexión real en torno a su espacialidad, escala, usos y necesidades.

Incluso menos aportan las modernas plazas secas –que tanto se lucen en los proyectos– de aspecto austero, sobrio y elegante, que no reconocen la vitalidad amable del verde. Es el caso de la Plaza Miserere, por ejemplo, donde la presencia de árboles es lo único que otorga impronta de plaza, debido a que es mayormente embaldosada y la superficie de canteros es mínima. Por lo que, el promedio de 4m<sup>2</sup> por habitante de la Comuna 3 sería aún menor si aplicáramos parámetros más estrictos, considerando que la Plaza Miserere es el “pulmón verde” público de mayores dimensiones dentro de dicha jurisdicción. Es que, a decir verdad, estos espacios responden más bien a dispositivos del poder que a restituir el uso común, extendiéndose de forma tal que se vea garantizada la seguridad y la

previsibilidad, funcionando principalmente como medio de incidencia –y control– ideológico, materializando valores abstractos tales como la ciudadanía, la democracia y el civismo (Navarro, 2016).

El asunto radica en que los espacios públicos urbanos no sólo cumplen funciones ambientales sino también sociales. Y es por esto justamente, por su complejidad y alto grado de particularidad, que no existe un manual paso a paso para la generación de espacios públicos de calidad. Es parte del compromiso y la responsabilidad profesional mantener abierta la reflexión en torno a las cualidades que cada uno de estos sitios requieren. La única certeza real es que el foco siempre debe estar puesto en los ciudadanos, en propiciarle un entorno rico que lo invite al encuentro con otros y con la naturaleza. Hoy más que nunca, frente a la experiencia del aislamiento y distanciamiento social, es indiscutible esta cuestión.

Retomando la trama original, otra ausencia –algo menos– resonante en los relatos es la figura de la vivienda. Los edificios que se roban las postales de la ciudad son aquellos de gran envergadura, de estereotipo comercial y de oficinas, y aquellos de carácter institucional y público; como si la ciudad solo contemplara esparcimiento, trabajo y burocracia. Pero, a decir verdad, la vivienda se hace tácitamente presente en estas ilustraciones, conformando el tejido básico de la ciudad y siendo parte inevitable de estas construcciones, solo que, sin cobrar jerarquía, formando “parte del montón”. Alrededor de la feria de San Telmo, en los edificios por sobre los locales de Av. Corrientes, en el *skyline* de Puerto Madero, circundantes al Parque Centenario, hay residencias implícitas en el paisaje. Ciertamente, como “*existen valores importantes en lo grande y también en lo pequeño*” (Lynch, 1981), resulta fundamental hacer foco y reconocer el rol habitacional de la ciudad.

Es tan compleja la definición del término vivienda –por todo lo que engloba– como la polémica en torno a ella. Explica Raquel Rolnik (2018): “*La vivienda pasó de ser una política social, un derecho humano, a ser una mercancía, un activo financiero*”; acerca de cómo la mercantilización del suelo erradicó el ideal de la ciudad homogénea. Es que el mercado, verdadero dueño del territorio, ha dado lugar al proceso de darwinismo socio-inmobiliario vigente, socavando aún más la brecha

de desigualdad existente y potenciando “*nortes*” con altos estándares de vida y “*sures*” de grandes deficiencias (Boaventura de Sousa Santos, 2009). Paradójicamente, sus dos referentes –el barrio cerrado y la villa– no forman parte de la imagen de la ciudad, uno por querer diferenciarse y el otro por ser segregada de ella. Por un lado, se puede decir que existe una tendencia actual de querer “escapar” de la estresante y caótica vida urbana, de aquellos que prefieren la residencia por fuera de los límites de la capital en los nuevos conglomerados privados. Alentados por las malas condiciones de habitabilidad y el alto valor del suelo, son seducidos por mega emprendimientos de gran superficialidad y artificialidad. Se presentan como urbes –aparentemente– despojadas de todo lo “malo y feo” de la ciudad, prometiendo una experiencia “natural”, ordenada, pintoresca, “segura” y “de calidad”. Resultan un blanco fácil a la crítica tanto por su alto grado de exclusividad como en relación a las externalidades que su propia existencia ha provocado, por lo que no es intención adentrarme en este aspecto. Sin embargo, considero que su concepción, su génesis, debería ser objeto de análisis, entendiendo que expone falencias de la ciudad. ¿Quién no ha fantaseado alguna vez en dejar todo e irse a vivir a un sitio más tranquilo? Por lo menos, en lo que a mí respecta, ha sucedido más de una vez. De repente nuestros vínculos o ciertos aspectos de la rutina nos “atan” a esta ciudad y no es opción irse, pero ¿Y si existiera otra alternativa, un punto intermedio que nos permitiera estar a una distancia prudencial y mínima de aquello nos aferra a la *city* y que, a su vez, nos brinde una calidad de vida mejor? Está claro que el *gueto al rico* lejos se encuentra de ser la respuesta, no hay dudas, pero inicialmente se propone como una alternativa. Una poco feliz y vacía de contenido, una que no elegiría, pero cuya mera existencia desenmascara miserias de la dura cotidianidad metropolitana, dejando al descubierto numerosos aspectos que nuestra ciudad tiene en deuda resolver.

Por el lado contrario, se encuentran los asentamientos informales. Ciudades en sí mismas, de identidad y cultura propias, marginales, víctimas del abandono y la estigmatización. Así como sucede con su contraparte, mucho se puede discutir acerca de ellos, sobre todo por la profunda brecha social en la que se hunden y la falta de políticas públicas reales que acompañen su desarrollo, promuevan su integración y respeten su diversidad. Recientemente, la falta de intervenciones en estos barrios se han visto reflejadas frente a la propagación del virus, dejando expuestas

problemáticas tales como la carencia de espacio público, el hiper-hacinamiento, la deficitaria infraestructura, entre otras cuestiones. Incluso se podría hablar de la irresponsabilidad profesional en torno a ellas también, con proyectos que romantizan, por ejemplo, el pasillo –de dimensiones muy por debajo de las mínimas, que no permiten ventilar, ni mucho menos la circulación del transporte de servicios–; de su falta de articulación y vínculo con la trama urbana; o de su exponencial crecimiento en las últimas décadas, pero tampoco es objeto de este abordaje. No obstante, resulta pertinente comprender su rol. Si bien, en yuxtaposición, ambas realidades encuentran su esencia en el capitalismo, su génesis es sustancialmente diferente: mientras que la primera es una secuela urbanística, la segunda es más bien una consecuencia política. Afirma Renato De Fusco (1977): “*Debemos considerar el problema habitacional como una de las tantas contradicciones del sistema capitalista, irresoluble de manera satisfactoria mientras exista tal régimen*” (p.30). El asunto radica en que al ser realidades funcionalmente antónimas –para el sistema– son necesarias entre ellas y por tal, no ha sido de real interés solucionarlas. Afortunadamente, la contemporaneidad también ha dado lugar a la crítica y a la reflexión en torno a la cuestión habitacional, promoviendo la expansión y la interrelación de la disciplina con otras menos duras y de características más bien antropológicas, en búsqueda de nuevas y creativas respuestas que permitan soñar con alcanzar una vida urbana más democrática.

Hasta aquí nos hemos referido principalmente a ciertos aspectos que tienen que ver, sobre todo, con la forma de la ciudad. Aunque si bien incluso entraron en coyuntura algunos otros sentidos, aun así sólo hemos contado con una imagen parcial y fragmentada de ella. Es que la ciudad es dinámica, compleja y sirve de hogar a personas tan disímiles como sus historias, retroalimentándose de cada una de sus experiencias. Como afirmaba Henri Lefebvre (1968), no es que la ciudad hace a la sociedad, sino justamente todo lo contrario. Por lo que, mientras su materialización se expresa en la conformación de su estructura urbana, la memoria de la ciudad es la de su espacio público. Es por esto que, al referirnos a la imagen de la ciudad, no solo tenemos en cuenta el presente sino también el pasado y su futuro. Por ejemplo, si se observa las proyecciones progresistas de hace más de un centenio (Gutman, 2011), veremos cómo éstas han contribuido

a ciertos rasgos vigentes en la postal. Los rascacielos y las redes de autopistas, así como el escaso protagonismo del espacio urbano y, en consecuencia, de sus ocupantes. Por su parte, la contemporaneidad también ha realizado sus propios “aportes” a la imagen: la *ciudad global*, de centros financieros y barrios satélite cerrados; y la *ciudad dual*, desigual y de esencia bipolar (García Vázquez, 2004). Por lo que esta es la ciudad de la primera parte del siglo XXI, la que convive entre el optimismo abrumador del pasado y el poco alentador presente. ¿Cómo será la ciudad del futuro, la de la siguiente década o la del próximo siglo? ¿Qué estilo de vida urbana deseamos? Y, sobre todo, ¿qué vamos a hacer para alcanzarla? ♦

---

## Referencias

- DE SOUSA SANTOS, B. (2009). Una epistemología del Sur: La reinención del conocimiento y la emancipación social. México: Siglo XXI.
- BORJA, J. (2012). Espacio público y derecho a la ciudad. Barcelona, España: Viento Sur.
- DE FUSCO, R. (1977). Historia de la Arquitectura Contemporánea. Roma, Italia: Gius, Laterza & Figli.
- GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2004). Ciudad de hojaldré: visiones urbanas del siglo XXI. Barcelona, España: G. Gili.
- GUTMAN, M. (2011). Buenos Aires, el poder de la anticipación. Imágenes itinerantes del futuro metropolitano en el primer centenario. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- LEFEBVRE, H. (1968). Derecho a la ciudad. París, Francia: Anthropos.

---

## Bibliografía

- BURDEN, A. (2014). Cómo los espacios públicos hacen funcionar a las ciudades. Recuperado de <http://www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgk&t=29s>

DELGADO, M. (2011). El espacio público como ideología. Madrid, España: Los libros de la catarata.

LYNCH, K. (1981). La buena forma de la ciudad. Barcelona, España: G. Gili.

NAVARRO, A. (2016). El espacio público como tablero de juego. Recuperado de <http://www.youtube.com/watch?v=bPwWDCbMRTE&t=43s>

ROLNIK, R. (2014). La vivienda entre el derecho y la mercancía. Recuperado de <http://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko&list=PLsJyvZFziTzWHhnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=4&t=0s>



Fabián **de la Fuente**  
Julieta **Altschuler**  
Sebastián **Malleville**

# notas de época

— pandemia, adversidad,  
oportunidad y reposicionamiento

**E**l escenario actual de pandemia y recesión global expuso las distintas realidades urbanas: ciudades más o menos ricas, conglomerados urbanos completamente desbordados, gente aislada o fuera del sistema productivo, urbes que disminuyeron su producción, otras tuvieron que paralizarse, sistemas de transporte preparados o no, la conectividad como problemática social, ciudades que pudieron superar más rápido la crisis, y otras que aún están buscando una salida.

¿Vale la pena detenernos en el hoy, en identificar lo que las ciudades no supieron prever, en evaluar la mejor o peor adaptabilidad a la situación de cada una de ellas? ¿Son esas las preguntas que tenemos que hacernos y las respuestas que buscamos? Quizá sea más importante entender que estamos atravesando una cuestión cíclica de la historia, que sabemos que ésta no es

la primera vez que una crisis sanitaria impacta a la humanidad y modifica sus hábitos, y que estamos seguros de que no será la última.

Más tarde o más temprano tendremos con seguridad otra pandemia, y es importante ya empezar a prepararnos para lo que viene, para la próxima. ¿Estamos trabajando para que las ciudades estén listas para eso? Nos enfrentamos a la idea de planificar si sabremos ser resilientes ante lo desconocido y esta crisis puede ser la oportunidad para las ciudades de transformarse en sentido positivo.

En las ciudades pre-pandemia, los protagonistas principales de los procesos de conformación de territorio eran los gobiernos, el mercado y la sociedad: definían obras de infraestructura que se hacían, cuándo, dónde y cómo crecían las urbes. Ahora seguramente los aspectos que determinan la elección de las personas de vivir o no en una ciudad se ven modificados fuertemente por esta nueva normalidad que nos asiste.

Comprender esta nueva realidad, estas ciudades y el modo de operarlas, es sin duda nuestro gran desafío. Habrá que buscar la manera de construir ciudades resilientes, productivas y autosuficientes, que estén a la altura de lo que permite y posibilita la cuarta revolución productiva hoy presente.

## **Descifrar; las categorías de observación como oportunidades**

El contexto actual nos somete a reencuadrar el presente, planteándonos miradas que incorporen las tradiciones impuestas, pero renovándolas, adicionando otras así actualizar la hipótesis inicial con la finalidad de darle la mayor precisión al observar, interrogar y accionar en la ciudad y sus entornos metropolitanos.

Describiremos (seguramente de forma parcial e incompleta) algunas temáticas que entendemos reaccionan activamente a nuestro presente y necesitan ser atendidas. Diferenciaremos dos categorizaciones que incluyen aspectos a comprender, primeramente, las que son *textuales*, apreciables y que en sí mismo entidades tangibles, razonablemente y objetivas; y en segundo término las *contextuales*, que devienen de mediaciones que establecemos en las acciones de habitar y producir los territorios, de naturaleza consecuente de otros factores, relevantes por sus efectos para permanencia y reproducción de nuestras sociedades en la ciudad.

## Textuales

**Territorio**, el espacio habitable de nuestras ciudades se complejiza en un proceso continuo de reproducción, incorporando personas, culturas y sus necesidades en interacción con el espacio como aspectos primordiales a interpolar, ello hace necesario abrir a un espectro amplio de mirada, determinar cuáles son los componentes, sus efectos e impactos socioespaciales.

**Aguas urbanas**, se reformulan las categorías de los sitios a este respecto, las tierras y sus dinámicas hidrológicas en tensión producto de las actividades. Reviste una redefinición como espacio anfibio, un cambio, otras interacciones a fin de establecer un diálogo acompasado y respetuoso de lógicas culturales y ambientales en la apropiación del espacio urbano.

**Ambiente y cambio climático**, esta condición prevalente, deja de ser un aspecto periférico (casi una consecuencia) para tener una marcada centralidad de agenda, afortunadamente renovando su significancia e incidencia y anteponiéndose (aspirando a que así sea) a cualquier acción de control, dominio, daño. Lo que dio sentido como soporte físico/espacial, retoma como un aspecto preponderante, como necesaria garantía de subsistencia.

**Migraciones**, desplazamientos y ocupaciones del espacio, desigualdades, producto de inequidades locales, regionales y continentales, desastres ambientales y el contexto de pandemia, producen una huella textual en la ciudad y los territorios contiguos. Analizar los desplazamientos y los asentamientos comienza a ser un aspecto central para comprender en la ciudad. La capacidad para alojar espacios adaptados a la subsistencia, permanencia y la movilidad cambian los patrones convencionales, para redibujar otra red a ser comprendida.

**Las formas de Producción y Trabajo**, observan cambios importantes en sus configuraciones, donde la ciudad como soporte posibilitador debe o puede proceder con razonable adaptabilidad. La actual situación pandémica acelera estos procesos e identifica nuevas formas de la deslocalización, la fragmentación de los procesos, las especializaciones y nuevas formas de comercialización. A la vez de procesos logísticos flexibles que requieren capacidad de adaptación y mutabilidad permanente.

**Espacio público**, cobra ser una vital condición frente a las restricciones impuestas por los dispositivos de manejo frente al Covid. Naturalmente las

estrategias sanitarias de aislamiento, y control ante encuentros sociales (en relación a minimizar la proyección de contagios), hizo que los espacios públicos (aparte de los virtuales: zoom, meet, entre otros) sean ámbitos e instancias irremplazables y posibilitadoras de interacción social, garantizando allí ciertas seguridades que en otros ámbitos no se cumplen. Emanan de ello una nueva re significación urbana de este aspecto, otro registro de espacios, que, por fuera de los privados, son vitales de disponer en las urbes.

## Contextuales

**Paisaje y Patrimonio**, como resultado de interacciones, de limitaciones, de percepciones, interpretaciones, evocaciones, de preexistencias e imaginarios donde como sujetos y objetos (alternando de posición) somos constructores de episodios eventuales, donde las libertades y sus posibilidades se ponen en el centro. La mirada desde aquí, brinda oportunidad de renacer o recrear nuevos espacios interpretativos, brotando allí una dimensión incógnita a indagar de nuevos otros paisajes.

**Prácticas sociales y culturales**, alteran las condiciones del entorno. Se ven acelerado sus procesos dinámicos. Su constante reconfiguración reconoce límites impensados, donde como sujetos sociales vemos una necesaria condición de adaptabilidad construyendo reglas de mediación con otros. Los lugares, sus límites y atributos cambian el sentido, se reforman con una variabilidad nueva; disminuimos la movilidad, reutilizamos el tiempo, y nos apropiamos de los espacios bajo nuevos condicionantes, todo ello en un mismo soporte: nuestros hábitats, nuestros lugares de cercanía y nuestras ciudades como ámbitos inclusivos, ya no como era antes, sino como resultado cambiante de la producción entre actores y escenarios, en una otra ficción.

**Género y Equidad**, la ciudad debe dejar de ser ámbito fragmentario de exclusividades para tornarse en un espacio social y culturalmente inclusivo. En su ámbito segregaciones y disparidades de acceso a la equidad paulatinamente deben atenuarse. Estamos frente a una oportunidad de disipar fronteras hacia una integración territorial integral, donde unos y todos los otros no ven cercenadas sus libertades, reposicionándonos como agentes de una comunidad con mayores valores sociales.

**Interescalaridad**, constituye un acto de parcialidad, observar la ciudad, sus componentes, agentes, causalidades y evidencias en determinados cortes escalares aisladamente. El escenario presente nos somete a nuevas velocidades multidireccionales como condiciones dinámicas para comprender problemáticas. Inscripto en ese proceso; la interescalaridad es como una condición que brinda garantías determinar organizaciones complejas como lo es la urbanidad, diagnosticar y actuar de modo prospectivo en ese sentido.

**Las unidades morfológicas:** Son épocas donde los límites y las des-limitaciones están en constante re configuración, donde los procesos formales y los reales se ponen tensión y contradicción muchas veces. Las áreas necesitan ser redefinidas bajo un nuevo paradigma, incluyendo lógicas como ser las unidades ambientales, criterios de homogeneidad y las dinámicas urbanas que así la definen. Dentro de este proceso, guarda relevancia las representaciones sociales y la gobernanza, redefiniendo al espacio urbano en su condición metropolitana, como un continuo.

Las dinámicas en el transcurso de la Pandemia en nuestra porteña conurbación metropolitana han dado sorpresas al intentar delimitar espacios y restringir la movilidad de sus habitantes. Han aparecido nuevos conflictos y controversias al implementar y hacer cumplir normas, que desde distintos niveles de gobierno (CABA, AMBA, municipios) inciden en un único lugar. Se ha visibilizando y anulando territorios al mismo tiempo, creando al menos situaciones dispares y controversiales.

**La interjurisdiccionalidad**, los cierres, la imposibilidad de limitar los movimientos, la necesidad de controlar los flujos de personas y cargas, la aparición como si antes no existieran de espacios de altísima precariedad de condición urbana, donde reside una parte importante de la población de nuestra ciudad, han visibilizado una enorme, laberíntica y fragmentada especialidad territorialidad metropolitana. Internamente conformada a su vez de otras sub-territorialidades como situación fractal. Realidades, recursos y problemas dejan de tener una condición estática y oculta, para desbordar sus límites y cobrar presencia en una realidad colectiva donde cabe revisar la gobernanza pugnando por nuevas y más eficaces organizaciones.

## **La configuración problemática y su construcción como mecanismo proyectual y prospectivo**

Si bien no desatendemos a las temáticas tradicionales y expuestas en los estudios urbanos, entendemos que, dada la situación pandémica que nos toca atravesar, éstas cobran mayor relevancia dentro del campo específicos donde es necesario volver a traerlas a la luz, incorporando al territorio como noción compleja e integradora para dar cuenta del actual escenario (siempre complejo) que habitamos.

Entendemos, en segundo lugar, que es de suma importancia para cualquier instancia de aprendizaje en general y en particular dentro del planeamiento, apelar a un trabajo interdisciplinario de convergencia, que dé cuenta de las diversas miradas que conforman aquello que denominamos “lo urbano”. En ese sentido, geografía, paisaje, antropología, arquitectura, historia, economía, sociología son solo algunas disciplinas que nos brindan saberes específicos propios del campo de trabajo y formas de producción de saberes que podrían nutrir análisis y las propuestas urbanas desarrolladas en el curso de la materia, dando cuenta de la complejidad que caracteriza al territorio y –al mismo tiempo– habilitando nuevas miradas posibles, para así lograr un abordaje poliédrico sobre la(s) ciudad(es).

Otro enclave que nos resulta interesante subrayar es la necesidad de elaborar estrategias de trabajo que partan de premisas horizontales, donde la construcción de saberes y prácticas se den de manera colectiva. En ese sentido, una herramienta de trabajo que quisiéramos destacar es la cartografía colectiva, que nos permite dar cuenta de los diferentes actores sociales con sus respectivos intereses puestos en juego en la elaboración de reflexiones sobre la planificación urbana y el ordenamiento territorial. Asimismo, el mapeo realizado en forma grupal habilita la construcción colectiva de la problemática para lograr diversidad de miradas y abordajes integrales de las cuestiones urbanas.

Quedan expuestas así las temáticas urbanas sobre las que nos interesa reflexionar, el abordaje interdisciplinario como prisma a través del cual miramos al territorio y finalmente el trabajo colectivo como metodología elegida.

Es desde aquí entonces que nos interesa plantear los interrogantes prospectivos que nos orienten en los estudios sobre la planificación urbana.

Nos parece interesante vislumbrar algunas cuestiones a modo de claves para (re) pensar la ciudad de Buenos Aires en conjunto con su Área Metropolitana y los posibles escenarios de desarrollo para los próximos cien años.

Lejos de querer dar respuestas, nos interesa más bien abrir nuevas preguntas y reflexiones sobre cuales entendemos podrían ser los ejes prospectivos del nuevo mapa regional que queda planteado luego del escenario pandémico.

En este pensamiento urbano prospectivo resulta indispensable enunciar la producción, el hábitat, el ambiente, la sociedad y su la cultura como factores críticos nodales. Todo ello sin mejora en sus valores, pondrá en contradicción a los procesos urbanos de reproducción y sus formas como consecuencia, convencidos que estamos frente a una oportunidad de *aprovechar las Adversidades, entendiéndolas como Oportunidades para un nuevo reposicionamiento en los estudios y las prácticas urbanas.*



Athina **Hettema**

# el uso del espacio público

## DOCENTES:

Fabián de la Fuente/

Julieta Altschuler/

Rocío Di Corrado/

Sebastián Malleville/

Laura Miranda/

Agustina Iglesias/

Sofía Puig Villagra

**E**n el presente trabajo se analiza el espacio público como construcción de ciudadanía poniendo así en crisis el fenómeno como elemento de exclusión, privatización, distinción entre una ciudad accesible y su movilidad, derecho a la ciudad y como es importante proporcionar espacios con calidad hablando desde sus diseños y conformidades, en otras palabras diseñar pensando en las personas para que puedan hacer uso de la ciudad satisfactoriamente.

Para comenzar a abordar el tema en cuestión me pareció pertinente buscar en la Real Academia española el significado tanto de espacio como de público. Es así como me encontré con la definición de espacio como una superficie o lugar con

unos límites determinados y unas características o fines comunes. En cuanto al término público tiene por lo menos once significados diferentes, de los cuales tomé los cuatro que consideraba más relevantes que apuntaban en tres sentidos diferenciados con claridad.

El primer sentido tiene que ver con la divulgación o difusión de un hecho o noticia. Algo que ya es conocido por todas las personas:

**1:** Notorio, patente, manifiesto, visto o sabido por todos.

El segundo sentido tiene que ver precisamente con lo que es propio de una comunidad, tanto en el aspecto jurídico como en su dimensión sociopolítica:

**4:** Perteneciente a todo el pueblo.

**9:** Común del pueblo o ciudad.

El tercer sentido hace referencia a un grupo de personas como “receptores”, consumidores o espectadores en determinados eventos, donde los actores se diferencian claramente del público espectador.

**10:** Conjunto de personas que participan de unas mismas aficiones o con preferencia concurren a un mismo lugar.

Como puede observarse, los tres sentidos de la palabra “público” antes expuestos hacen referencia a prácticas sociales de muy distinta naturaleza. Y para el asunto que nos ocupa, el espacio público como práctica política de la democracia, podemos darnos cuenta que está vinculado al segundo sentido por su interpretación jurídica y política: Perteneciente a todo el pueblo.

Entonces, al hablar de espacio público hacemos referencia principalmente a algo colectivo, ya no es más de un individuo y también nos referimos a un uso especializado, ya sea verde o gris, residual o vacío, pero en donde se circula, interactúa, donde se realizan determinadas prácticas sociales ya sea políticas, económicas, entre otras; genera elementos icónicos que den sentido, expresa memoria o aspiraciones.

Por ejemplo, en nuestra ciudad un elemento icónico podría ser el Obelisco ubicado en la Avenida 9 de Julio que también es un espacio que expresa memoria,

le damos un valor, como la plaza de mayo, la cual está cargada de expresión de voluntades colectivas. Como dijo Jordi “*mientras haya espacio público, hay esperanza de revolución*”.

Entonces, decir que es el espacio público es espacio político es correcto ya que nos forma como ciudadanos y nos deja expresarnos no solamente de forma individual sino también de forma colectiva. Nos representa como sociedad, nos hacemos visibles ante el gobierno. Cuanto más versátil es ese espacio público más intercambio de opiniones va haber.

Pero hay una realidad que ocurre en el espacio público, así como es tan incluyente al mismo tiempo excluye, entonces puedo sostener que si existe la desigualdad dentro del espacio público, no es igual de accesible para todos. Aquí es donde aparece la palabra privatización del espacio público. Y ocurre con mayor frecuencia en los sectores más vulnerables, donde se hace presente la pobreza y falta de oportunidades para sus habitantes. Un ejemplo claro es, el famoso *shopping*, en donde incluye a determinada franja social pero al mismo tiempo excluye ya que hacen un control selectivo de acceso o mejor dicho se guardan el derecho de admisión. Quizás el *shopping* es justamente un ejemplo híbrido entre público y privado porque podríamos comenzar a cuestionarnos hasta qué punto es público y no privado, pero un ejemplo aún más claro podría ser la biblioteca Nacional, tiene carácter de público, pero te exigen presentar un DNI al ingresar y adentro hay determinadas reglas, o mismo la faculta de odontología perteneciente a la Universidad de Buenos Aires, espacio público pero cuenta con un sistema de molinetes que te restringe la entrada en el caso de que no seas alumno, o inclusive los teatros estatales que no puedes entrar si no contás con el boleto, o el ejemplo de la reformación de la Plaza Houssay, ubicada entre el límite del barrio de recoleta con el de Balvanera, es pública porque es una plaza pero por debajo de la plaza tiene comercios que se reservan el derecho de admisión o los *parkings* en lugares públicos.

Saliendo un poco de los ejemplos de nuestro país y trasladarnos al viejo continente, Barcelona, el caso con el *boulevard*, “La Rambla”, espacio público, que expulsó a los ciudadanos y ahora es de los turistas.

Desafortunadamente desde los poderes públicos cada vez restringen más como debemos usar este espacio y que debemos hacer y no hacer en el mismo.

Estos momentos de crisis además están generando una situación general de reflexión acerca del consumo y acerca de los espacios diseñados para consumir. Desde este punto de vista, se puede afirmar que el espacio público está siendo reclamado por gran parte de la población como un lugar donde poder desarrollar parte de su vida social cotidiana sin necesidad de ser un lugar puramente comercial.

Los espacios públicos deben estar conformados, diseñados y tener una carga de simbolismo que haga que las personas quieran estar, pasar y realizar cosas en estos lugares, este espacio público principalmente debe permitir el desarrollo cotidiano de la vida, garantizando la mayor calidad de vida posible. Entonces podría sostener que un espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y calidad de la ciudadanía de sus habitantes.

Un factor fundamental de calidad, es la accesibilidad universal, ya que si hablamos de concepto, la accesibilidad universal lo que pretende es garantizar el 'acceso' y disfrute en igualdad de condiciones a todos los posibles usuarios de un lugar, de ahí su universalidad, de ahí que queramos desvincularla de la relación directa que en muchas ocasiones se ha establecido como mejoras encaminadas únicamente a las personas con discapacidad. Ejemplo, rampa en las veredas, ascensores, etc. Considero la palabra ciudad es inherente a la de espacio público y estoy de acuerdo con Jordi cuando en su libro *Espacio público, ciudad y ciudadanía* dice que "el espacio público es la ciudad" o que el espacio público es la conquista de la ciudadanía y da como ejemplo la dictadura franquista en España, en el siglo pasado, en donde se prohibía la concentración de gente en la calle, en espacios públicos y las restricciones y normas a diferente manera, obviamente, siguen estando pese a que vivamos en democracia.

La periodista Jane Jacobs, consideraba que la ciudad no se trataba de edificios sino de que personas eran las protagonistas en las ciudades. En su libro, el cual tuvo muchas repercusiones y después del cual se empezaron a ver y pensar diferentes variables urbanas, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, sostenía que el aumento masivo del automóvil, la separación de usos dentro de la ciudad y la enfatización de construir edificios exentos destruye por completo el espacio y vida urbana y trae como consecuencia ciudad sin gente.

Lamentablemente hay un tema en cuestión que dificulta la calidad de vida de las personas en una ciudad y es el exceso constante de vehículos. Se podría decir que hoy en día, a diferencia de los años 60, hay una mayor conciencia acerca de las consecuencias que traen los vehículos, como el tráfico, contaminación, reducción de esperanza de vida entre otros; Es así como muchos países lograron tomar conciencia de esto e intentaron solucionarlo mientras que en otras partes del mundo se sigue ignorando.

Al residir la mayoría de la población mundial en ciudades, el arquitecto Jan Gehl, argumenta que urgentemente en este siglo hay que realizar proyectos que contemplen una ciudad vital, sostenible, sana y segura. Estos cuatro componentes parecen quizás invasivos y complicados de llevar a cabo pero no es más que conciencia y voluntad por parte de las entidades gubernamentales para que pueda cumplirse. En la actualidad, el tema del medio ambiente es algo que nos preocupa a todos y es visible todos los daños que generamos estas últimas décadas por eso reducir el uso del automóvil ayudaría a reducir el porcentaje de contaminación y beneficiaría también la salud del ser humano entre otras cosas. Volviendo a lo argumentado por Gehl, para lograr una ciudad vital hay que vencer a una mayor cantidad de gente que camine, que use bicicletas y resida dentro de una porción urbana de la ciudad. Sumado a la ciudad vital aparece la ciudad segura que consiste en aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano. La ciudad debe favorecer la movilidad peatonal, facilitar, crear entornos. No es lo mismo caminar medio kilómetro mirando verde, vidrieras y con gente a que hacerlo sin nadie. Sumando también la ciudad sostenible que consiste como mencioné anteriormente, en la reducción de automóviles y más peatón, uso de bicicleta lo cual beneficiaría al medio ambiente porque se reducen el consumo de recursos, menos ruido, menos contaminación, etc. Una de las misiones de la ciudad es proporcionar accesibilidad, poner en contacto a la gente con lo que necesiten, pensar en el usuario. Por ejemplo, no es lo mismo caminar 2 cuadras para conseguir pan, una ferretería, un supermercado que caminar un 1 km. Y la movilidad es el tiempo y esfuerzo en llegar hasta ese comercio, no es lo mismo caminar 2 cuadras que 1 km. Así es como muchas ciudades llegaron a asociar la movilidad con el tráfico y para disminuirlo se optó por crear más estacionamientos o rutas, justamente generando aún más

movilidad y dejando de lado la accesibilidad. En realidad mediante esta medida alientan al usuario a que compren más autos. Un claro ejemplo es en Dinamarca, precisamente en la ciudad de Copenhague, ya hace varios años se incentiva el uso de bicicletas gracias a una extensa red de ciclo vías que atraviesa toda la ciudad, retirando carriles y espacios para adelante. Todo esto me recordó un viaje que realicé a la ciudad de Ámsterdam, en donde también se promueve la utilización de la bicicleta, que tener auto es igual a un problema ya sea por la falta de estacionamiento, por las complicaciones de las dimensiones de las calles para utilizarlo, etc. No quedan dudas de que la prioridad es el peatón.

Gehl argumenta que *“caminar quiere decir mucho más que circular”* y es justamente el contacto que hay entre las personas y experiencias sensoriales, las cuales no experimentas cuando utilizas el vehículo. Hay que trabajar mucho en la calidad física del espacio urbano para alentar a los usuarios a que utilicen ese espacio público. Es así como se le debe proporcionar protección, seguridad, espacio y equipamiento entre otras cosas. Por ejemplo, en Nueva York las personas caminan, no hay lugar para más nada que para eso mientras que en Copenhague las personas entran en contacto con la vida urbana donde las condiciones son óptimas tanto para caminar como para detenerse y quedarse, es decir te invitan a que puedas realizar las acciones mencionadas.

Recuerdo la primera vez que tuve la posibilidad de sentarme en una mesa afuera de un bar en la calle, lo atractivo que era ver cómo me encontraba detenida y al mismo tiempo tras mis ojos ocurría la vida urbana, viendo el movimiento constante de personas. Desde esa vez, siempre que tengo la posibilidad de pedirme una mesa afuera lo hago porque me da sensación de conformidad y de interacción con distintas personas por más que quizás no dialogue con ellas.

Antes de terminar, no quiero dejar de mencionar un tema muy interesante como el Derecho a la ciudad, es el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven en ciudades pero no es tan sólo el derecho de usarla, sino también el derecho de poder interpretarla, a identificarnos con ella, a apropiarnos (aunque sea simbólico) de sus espacios.

## Conclusión

A modo de conclusión, al pensar en hacer ciudad hay que considerar como motor el espacio público considerando que este puede variar en el tiempo, en donde tiene consecuencias concretas en la ciudad y cambios en la manera misma de concebir urbanismo y arquitectura. Ver al espacio público como el intercambio por excelencia donde más se manifiesta la crisis de la ciudad, como una forma de representación de la sociedad, ordenador y al mismo tiempo está cargado de valor. Y con esto último me refero a como uno va apreciando el espacio a medida que va transcurriéndolo con el tiempo y así como va mutando la forma de ver la ciudad y probablemente un espacio público para un persona significa una cosa mientras que para otra persona puede no significar nada, es así como cargamos el espacio de valor.

Por otra parte, espacio público es núcleo del urbanismo y hay que proporcionar lugares alegres y cálidos que inviten a las personas a quedarse, experimentarlo y no solamente a caminarla. En general, el espacio público en la población está condicionado a la posibilidad de uso restringido.

Si queremos lograr mayor esperanza de vida en las personas, menos problemas de salud, menos contaminación al medio ambiente debemos empezar a pensar en una ciudad que incentive el caminarla o recorrerla arriba de una bicicleta. Evitar movilidad porque lo único que genera son espacios densos y más caros. Proporcionar accesibilidad.

Por último, me parece pertinente hacer mención de dos citas, una del arquitecto tokiota, Fumihi Maki, que me gusta mucho que dice así: *“Cuando una experiencia espacial significativa es compartida por un número de personas, ésta es la génesis de un espacio público”*. Y la otra del sociólogo Lewis Mumford, que dice: *“Aumentar el número de vías de una autopista para reducir la congestión vial, es como aflojar el cinturón para resolver la obesidad”*. ♦

## Bibliografía

### LIBROS

- BORJA, J. (2003). Espacio público, ciudad y ciudadanía. Editorial Electa
- BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial
- GEHL, J. (2014). Ciudades para la gente. Ediciones Infinito
- JACOBS, J. (1961). Muerte y vida a las grandes ciudades. Editorial Capitán swing

### ARTÍCULOS

- HARVEY, D. El derecho a la ciudad
- PÉREZ H, E. (2003) Percepción del espacio público. Bitácora 7(1), 13-8

### VIDEOS

- <https://www.youtube.com/watch?v=qswNwgdWpKo&t=3s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=7wge1zldhM&t=8s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=TQ0w68IFPXY>
- <https://www.youtube.com/watch?v=bPwWDCbMRTE&t=43s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=5ve341aU8UQ&t=116s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=QCHCqkm8oxY&t=249s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=wXAPGjgmKXs>
- <https://www.youtube.com/watch?v=slpHGVH6su8>
- <https://www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgtk&t=29s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=qy-bzinj0Tg&t=93s>
- <https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>
- <https://www.youtube.com/watch?v=ncvkvdBnns>
- <https://www.youtube.com/watch?v=wwjovyWKj3k>



Matias  
Infeld Caballier

### DOCENTES:

- Fabián de la Fuente /  
Julieta Altschuler /  
Rocío Di Corrado /  
Sebastián Malleville /  
Laura Miranda /  
Agustina Iglesias /  
Sofía Puig Villagra

# las ciudades, ¿lugar de encuentro o de diferencia?

*“Nuestro gran problema no es el déficit de vivienda,  
sino el déficit de ciudad”*

Raquel Rolnik

**E**n el transcurso del acompañamiento académico se debatieron diversos temas pertinentes a la ciudad y a la vida urbana con sus transformaciones a lo largo del tiempo. En particular me interesó mucho la evolución de las ciudades, su zonificación, y en consiguiente, el conflicto propio de los urbanistas de saber hasta dónde una ciudad puede ser planificada. El objetivo de este breve ensayo es evidenciar estos conflictos y sus consecuencias en las ciudades, así como también reflejar mis inquietudes respecto a los temas presentados. Predominantemente temas como: estructura urbana, centralidades urbanas, vivienda como derecho o como mercancía, gentrificación, expansión de la mancha urbana, impacto del Movimiento Moderno en la ciudad.

La frase inicial de Raquel Rolnik en una entrevista con Sul21 (diario brasileño) continúa así: “Si usted visita China o México, hoy, encontrará millones de casas y departamentos vacíos, y mucha gente sin un lugar para vivir o viviendo en asentamientos informales.”<sup>(1)</sup> Me parece muy oportuna para comenzar a indagar en las problemáticas que las ciudades enfrentan hoy en día.

Como punto de partida, el acompañamiento nos brindó fuentes variadas para entender como las ciudades surgen y en base a que se desarrollan. Con respecto al video ‘Teorías de la estructura urbana’<sup>(2)</sup> se puede tener un planteo inicial de como algunos teóricos entienden a las ciudades. Desde el modelo concéntrico de Burgess que agrupa el foco económico e industrial en el centro, con la sucesión de la clase baja, media y alta. Pasando por el planteo de Hoyt que admite variaciones de forma en cuanto a la zonificación de clases, hasta llegar al modelo de Harris y Ullman de multicentros y áreas complementarias. Es, probablemente, el que más se asemeja a las ciudades que conocemos ya que resulta imposible controlar todas las variables de desarrollo y los centros inevitablemente se van multiplicando.

Es aquí donde se puede apreciar una de las mayores dificultades a afrontar intentando entender la estructura urbana. El control sobre esta zonificación no siempre se da de la manera que el urbanista lo plantea, y el posterior desarrollo de la ciudad –en conjunto con el modelo económico en el que esté inmersa– puede ser de características negativas. En los debates surgió el análisis sobre la ciudad de Brasilia, un claro ejemplo de sobreplanificación bajo la influencia del Movimiento Moderno. Que sin lugar a dudas era de vanguardia en el momento, pero nada en una ciudad es tan estático como para permitir controlar todas sus variables. El abuso de control sobre la zonificación derivó en una brecha social aún más pronunciada y una ciudad incapaz de adaptarse al correr del tiempo.

La elección de la arquitecta y urbanista Rolnik para dar sustento a este ensayo no fue casual, durante el acompañamiento nos compartieron un video sobre ella y previamente había leído su libro *Territorios en conflicto*<sup>(3)</sup> sobre la ciudad de São Paulo. El cual resulta pertinente al tema y me gustaría compartir dos extractos del mismo:

“(…) se construye uno de los primeros fundamentos de la orden urbanística que gobierna a la ciudad, presente en alguna medida hasta nuestros días: una región

central embestida por el urbanismo, destinada a las élites, contrapuesta a un espacio puramente funcional, ‘sin reglas’, lejano a ese centro, donde se mezclan el mundo del trabajo y la vivienda de las clases bajas.”<sup>(3)</sup>

“Los servicios públicos de transporte urbano eran controlados por una única empresa (...) otorgando a la compañía un gran poder sobre el frente de expansión inmobiliaria.”<sup>(3)</sup>

Más allá de tratarse del caso particular de la ciudad de São Paulo, puede aplicarse este ejemplo a más de una ciudad inmersa en el modelo económico vigente. Considerando el primer extracto, puede verse esa analogía de opuestos rotundos en la ciudad de Buenos Aires. La relación de la capital con el conurbano no escapa esas características. En el libro *Arquitectura y libertad*<sup>(4)</sup> de Horacio Sardin podemos ver un ejemplo local de esta situación, como dice el autor: “El habitante de la suburbia, condenado a un paisaje homogéneo, a una vida monótona, de largos viajes cotidianos a las fuentes de empleo, es esclavo (...) El suburbio disipa la conciencia urbana, genera marginación y segregación.” Estas palabras condicen con los dichos de Rolnik y si ahora consideramos el segundo extracto de su libro, se demuestra una vez más como la práctica urbanística infiere sobre campos muy diversos y complejos de coordinar. El contexto económico de la ciudad es determinante. El desarrollo de la ciudad de São Paulo evidencia las consecuencias de la avaricia y el mercado inmobiliario monopolizado. Pasada la revolución industrial, nace la sociedad del consumo, del ocio, y de los bienes de producción aislados en magnitudes nunca antes vistas. Esta situación deriva en el crecimiento desmesurado de las ciudades, generando un contorno de suburbios con un carácter urbano deteriorado. Este deterioro se hace visible por la falta de elementos urbanos que lo componen, no hay bordes, trayectos, ni edificios de significación. Evidenciando la clara dependencia a la ciudad metrópoli.

Al hablar de bordes, límites y elementos urbanos entran en juego aún más factores que hacen a la calidad de la ciudad. Cuando se habla de límites es importante distinguir los que funcionan como fracturas de los que funcionan como membranas. Es en estos últimos que la ciudad se enriquece, potenciando resonancias múltiples en cada sector urbano. Hablar de elementos dentro de ese sector es sinónimo a hablar de identidad. Lo que hacen a ese lugar único

con respecto al resto. Como mencioné anteriormente, el cordón que rodea la metrópolis tiene un carácter urbano deteriorado, y una de las principales evidencias es la falta de esta identidad en los elementos que lo componen. Ahora bien, para hablar de carácter urbano es imprescindible identificar que lo determina. En los encuentros semanales incorporamos una de las herramientas para entenderlo, la estructura urbana. Es importante destacar que se trata de sólo una de las varias herramientas para analizar la ciudad. En ella se distinguen los usos, la densidad, y la vialidad. Mediante estas tres variables podría realizarse un claro esquema de zonas en la ciudad, permitiendo un mapeo que facilite el planeamiento y la proyección/remodelación de áreas urbanas. Parece casi imposible resumir la infinita cantidad de agentes que conforman el espacio urbano en esas tres, pero es una aproximación necesaria para clarificar los espacios y permitir una intervención consciente sobre el mismo de parte de los profesionales.

92 Cuando se atraviesa la fase industrial, se llega al punto en el que el crecimiento produce crecimiento y se genera un espacio ‘homogeneizado’. *“Una urbanización desurbanizada y desurbanizante”*<sup>(5)</sup>. Ésta última, a su vez, convive con la constante tendencia a la centralidad en las ciudades. Provocando el llamado “fenómeno explosión/implosión” que crea un continuo eje de tejido urbano alternando islotes de centralidad con islotes de ruralidad. Si recordamos el modelo de estructura urbana de Harris y Ullman en el que los centros se multiplicaban, pareciera que las dos ciudades latinoamericanas mencionadas (y probablemente muchas más) se resisten a esa multiplicidad, ampliando su huella urbana al infinito con kilómetros y kilómetros de suburbios. Situación que parece empeorar año tras año sin solución aparente. Existe un concepto creado por el antropólogo Marc Augé<sup>(6)</sup> que denomina como ‘no lugares’ a aquellos sitios no habitables y de paso. En los que la sensación de soledad y el exceso o falta de individualidad los tornan invivibles. Me parece una situación análoga a la de la ciudad hoy en día, haciendo que la resignificación y/o revalorización de esos sectores sea de carácter urgente, ya que nadie puede habitar en una ciudad que no alberga vida.

Es en este momento cuando la crisis de vivienda entra en juego, el hacinamiento en el centro, la lejanía de las afueras. El problema no es la falta de espacio,

sino el ‘déficit de ciudad’ como dice Rolnik. La vivienda como derecho pasa a ser la vivienda como mercancía. El mercado se apodera de la distribución de inmuebles con el fin de promover un intercambio sin incumbencia del Estado, cosa que en última instancia tampoco ocurre porque termina siendo el Estado el que financia la compra de esos bienes. Toda esta situación se ve agravada por procesos como los de gentrificación, en los cuales los espacios urbanos deteriorados por el paso del tiempo y/o la mala preservación son refaccionados con el fin de tornarlos más atractivos para nuevos inquilinos. Esto produce un inmediato aumento en el valor del inmueble y, por consiguiente, en su alquiler, desplazando los antiguos residentes para dar lugar a nuevas generaciones con mayor poder adquisitivo. Se dan por lo general en las zonas históricas de la ciudad, aunque barrios más contemporáneos como Palermo, en Buenos Aires, también atestiguan este proceso. Personalmente, creo que el factor político infiere mucho sobre las decisiones tomadas en el espacio tanto público como privado. Lo cual por un lado es positivo ya que la política la conforman los ciudadanos, pero lamentablemente existen intereses particulares que muchas veces predominan. La segregación en este contexto se torna inevitable, y resulta complejo imaginar una salida que conforme al mercado inmobiliario y que a la vez garantice una vivienda para los ciudadanos.

*“La ciudad, real e imaginaria, la ciudad compacta y heterogénea, se caracteriza por la mezcla de la población y la velocidad de las conexiones que hace posible, es decir que multiplica las interacciones entre actores muy diversos.”*<sup>(7)</sup>

93 Jordi Borja nos muestra que el rol del urbanista no puede ser unilateral, debe nutrirse de los distintos agentes que forman parte de la vida urbana. Desde el siglo XIX en el que se instauran las ciencias parcelarias, y una constante demanda de autonomías en cada área, el parcelamiento se ha trasladado a la cultura, y es llevado a cada aspecto de nuestra vida cotidiana. El urbanismo se presenta como una mezcla heterogénea de ciencia, técnica, economía y arte. La comunicación entre las áreas es lo que enriquece la profesión.

Desde esta reflexión final es que me cuestiono la evolución de las ciudades actuales y hacia dónde se dirigen. A prueba y error sabremos reinventar la ciudad moderna. Borja deja en su mismo texto una oración sencilla y contundente. *“El*

*pensamiento único no es pensamiento, es propaganda ultraconservadora. Si fuera pensamiento no sería único.*"<sup>(7)</sup> Son incontables las veces que el pensamiento intenta ser impuesto, pero tarde o temprano, la conciliación es necesaria y los medios para conseguirla es la acción. Convertirse en partícipes activos de la ciudad, adueñarnos de nuestra ciudadanía y ejercerla en cada postura que tomamos parece una buena manera de iniciar un cambio hacia ciudades más habitables para todos, que fortalezcan resonancias, membranas e interacciones en lugar de fracturas y zonificaciones rígidas insostenibles.

Parece que luego de tantos años la guerra entre Moses y Jacobs continúa, incluso más ferozmente que en la época en que sucedió. La economía domina cada vez más variables de acción y el urbanismo tiene que sortear brechas aún más profundas. ♦

## Bibliografía

(1) DIARIO SUL21. Entrevista a Raquel Rolnik:

<https://www.sul21.com.br/entrevistas-2/2016/06/nosso-grande-problema-nao-e-o-deficit-de-moradia-mas-sim-o-deficit-de-cidade/>

(2) Teorías de estructura urbana: <https://www.youtube.com/watch?v=kRfE8wAM0rs&t=74s>

(3) ROLNIK, R. Territórios em conflito. São Paulo: espaço, história e política.

(4) SARDIN, H. Arquitectura y libertad.

(5) ROCA, M.A. Habitar - construir - pensar. Tipología, tecnología, ideología.

(6) AUGÉ, M.. Los no lugares - espacios del anonimato.

(7) BORJA, J. Ciudad, urbanismo y clases sociales.



Agustina Iñiguez

### DOCENTES:

Fabián de la Fuente/

Julieta Altschuler/

Rocío Di Corrado/

Sebastián Malleville/

Laura Miranda/

Agustina Iglesias/

Sofía Puig Villagra

# el espacio público como construcción de ciudadanía

**E**l espacio público se entiende como aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente contemplando desde espacios abiertos hasta espacios cerrados, pero, en verdad, ¿Qué reconocemos como espacio público? ¿Qué papel ocupamos los ciudadanos en el espacio público? Probablemente, existan múltiples y diversas respuestas a esta clase de interrogantes, de la misma manera que cada cual puede construir reflexiones u opiniones diferentes en base a sus creencias, costumbres, vivencias e ideologías. A pesar de ello, todos somos ciudadanos, es cierto, muy distintos entre sí y habitamos un mismo espacio público, una misma ciudad. Indefectiblemente, sea en contra o no de nuestra voluntad, aquella ciudad es el resultado

de todo lo que somos, lo que pensamos, lo que hacemos y aquello que no también, pero dicha ciudad ¿garantiza igualdad de condiciones, de recursos y de oportunidades para todos y cada uno de nosotros? ¿Podremos lograr ciudades que incentiven esta diversidad urbana y permitan la convivencia de las diversas realidades de sus habitantes en pos de un uso más equitativo de sus espacios e infraestructuras? Como escribió el gran maestro Jorge Luis Borges, “*Nadie es la patria, pero todos lo somos*”.

Oriol Bohigas Guardiola, arquitecto y urbanista, sostiene que “*el espacio público es la ciudad*” advirtiendo que su complejidad está a la vista ya sea desde el ámbito urbanístico, económico, social, político y cultural. El concepto de espacio público aparece en el siglo XIX en Alemania y nace o, mejor dicho, empieza como espacio de poder donde sus protagonistas eran la Iglesia, las fuerzas militares, el propio gobierno o el mercado. Se pensaban en contra de los ciudadanos siendo sus principales enemigos ya sea desde el poder político, que quería controlar socialmente aquellos espacios desde todos sus ángulos, hasta el poder económico, que constituyó y constituye, hoy día, una posición clave para el desarrollo de las actividades urbanas en las ciudades, pero a su vez, genera brutales procesos de exclusión. Jordi Borja, geógrafo urbanista y político español, rectifica que “*el espacio público ha sido una conquista de la ciudadanía*” al intentar, a sol y sombra, que el espacio público se refleje como espacio colectivo, de encuentro y reconocimiento, accesible, polivalente y evolutivo. Aquel espacio, donde la sociedad se hizo visible y comenzó a plasmar la historia de su ciudad, dio lugar a que los ciudadanos comenzaran a expresarse a favor o en contra del poder, alzando su voz y formando opiniones colectivas a partir de las cuales lograr una mejor calidad de vida en las ciudades.

Lo cierto es que el espacio público, aquel lugar del pacto ciudadano por excelencia, tiene o debería traer consigo la condición de ordenar la ciudad, lo ya construido. El urbanismo, fundado con la sociedad industrial desde donde se encaran diversas maneras de enfocar el desarrollo de las ciudades, debe incidir en las transformaciones sociales y en los mecanismos que generan las desigualdades sociales. Desigualdades que no debieran de existir o, por lo menos, debieran de ser reducidas si los ciudadanos, sí, aquellos que lograron conquistar

el espacio público, gozaran de los mismos derechos, oportunidades, libertades y demás necesidades. “*Los colectivos ciudadanos tienen que poder expresar sus demandas, reivindicaciones y negociar a partir de esto*” decía Jordi Borja al establecer la necesaria relación que la ciudad debe contraer con la ciudadanía. El punto radica en que la ciudad es el lugar de la ciudadanía y su historia es la de su espacio público. Los ciudadanos vienen demostrando desde tiempos inmemorables que tienen razones por las que manifestarse, por las que hablar y que necesitan espacios de contacto, de diálogo y de confrontación también.

De esta manera, se abre el debate sobre el derecho a la ciudad, aquel lugar de la ciudadanía, que cada miembro de la sociedad quiere y está dispuesto a repensar para el bien de la comunidad. El arquitecto Enrique Ortiz Flores, enuncia seis fundamentos estratégicos para la ciudad democrática, habitable, inclusiva y convivencial que reconozca la diversidad. Entre ellos, están, por ejemplo, el disfrute pleno de los derechos humanos en la ciudad, la función social de la ciudad y la propiedad evitando la especulación para con la población y la segregación urbana, o el punto en el cual mayor énfasis nos interesa poner, que es el disfrute pleno de la ciudad en pos de rescatar aquel espacio público ya sea desde los aspectos funcionales, culturales-simbólicos, sociales y psicológicos, entre otros. Estarán pensando, pero ¿por qué rescatarlo si lo habíamos conquistado?

El Movimiento Moderno impactó fuertemente en las ciudades y trajo consigo grandes ventajas como plantear la vivienda obrera, la salubridad, garantizar la movilidad, la calidad del medioambiente, etc. Pero, sin embargo, destruyó el espacio público y la vida ciudadana. La época en torno a 1960, con el boom económico y el despegue del período industrial en los países occidentales, llevó a que gran cantidad de personas se mudaran del campo a la ciudad y hubiera así, una gran escasez de viviendas. Los modernistas concibieron a las viviendas como máquinas para vivir y a las ciudades también, aunque en realidad, como decía Jan Gehl, la ciudad estaba fuera. Este arquitecto, que ha estudiado y escrito sobre las ciudades diseñadas para las personas y en cuyas ideas varios expertos se han inspirado, exclamó que no hubo ni habrá nadie mejor que los modernistas para destruir la vida en la ciudad. La realidad es que, ante la acelerada urbanización en las ciudades, estas empezaron a crecer cada vez más modificando los

estilos de vida de la población y priorizando en la planificación a las “máquinas” por sobre los seres humanos. La planificación de las ciudades se pensaba en torno a los automóviles, dejando un espacio cada vez menor reservado para los peatones y la vida pública. Se perdía, así, la noción de que el ser urbano implica, de alguna forma, conocer extraños ya que nos humanizamos a medida que socializamos e imitamos y aprendemos de las generaciones anteriores. Como sostiene la arquitecta Silvia de los Ríos, *“La ciudad sin gente no es ciudad”*.

Como si fuera poco, se sumaron, y continúan sumándose hoy en día, las pujantes tendencias privatizadoras que no resultaron ser más que otra manera de descuidar aquel espacio público en donde las plazas, las calles y hasta los barrios empezaron a cerrarse y el miedo devenido de la producción mediática de la inseguridad comenzó a invadir dichos espacios. El resultado fue una gran disparidad en donde, por un lado, parte de la población decidió encerrarse en la búsqueda de “protegerse” detrás de las rejas, cámaras o en los barrios cerrados que, como menciona Fernando Carrión, construyen la no ciudad. Por el otro lado, quedó la otra porción de población que ni siquiera cuenta con derechos ni servicios básicos ni acceso a una vivienda digna o empleo y demás necesidades vitales para el desarrollo de una vida saludable. Dos fenómenos urbanos, característicos de las metrópolis de gran parte de los países de Latinoamérica, África y Asia, como lo son los asentamientos informales y los barrios cerrados, dejaron en evidencia que aquellas desigualdades en las posibilidades de acceso a la tierra, a la vivienda, a los servicios básicos, a la educación, al empleo y al crédito se trasladarían a las posibilidades de acceso al espacio público quedando a la vista el derecho real a la ciudad del que goza cada sector en particular. *“Poner la experiencia cotidiana de la ciudad y sus habitantes en el centro de la discusión, nos ayudará a producir trabajo que incentive la integración urbana”* mencionan María Jesús Huarte y Max Rohm, abriendo los ojos hacia la ciudad que debemos construir, una ciudad orientada hacia principios de equidad, de igualdad de oportunidades, de justicia social, de sostenibilidad y de corresponsabilidad en las decisiones de interés público.

El sentido clave de la ciudad es la convivencia, que basada en la mezcla de usos y grupos sociales, tal como propone Raquel Rolnik, posibilita una ciudad

heterogénea trayendo consigo entre una de sus grandes ventajas, la garantía de una mayor seguridad ciudadana. Como sostiene David Harvey, geógrafo y teórico social, el caos total es malo pero un poco de caos y construir a partir de él, puede abrir las puertas hacia nuevas oportunidades diferentes e innovadoras. *“¡Derribar los muros!”* exclama, haciendo énfasis en liberar a los barrios cerrados de su aburrimiento y posibilitar la interacción con otros, diríamos que sería algo parecido a “salir de una burbuja”. Lo cierto es que el derecho a la ciudad, para algunos sectores de la población, significó salirse de la misma y construir la no ciudad para aislarse y no estar con todos sino con uno mismo y los parecidos a uno. Fantasía que, en tiempos de pandemia como los que estamos viviendo, demostró que muchos sectores sociales consideran esta, una opción factible en dicha búsqueda hacia un escape de la densidad y pues claro, del virus que revolucionó al mundo.

Pero, las ciudades no solo concentran la mayor cantidad de población sino también la mayor productividad y, sin dudas, la mayor identidad. La convivencia en las ciudades posibilita que las personas se conozcan, se choquen y se crucen unas con otras sin siquiera haberlo deseado y es aquello lo que constituye la mayor riqueza de la vida urbana. Como toda convivencia, existirán momentos de confrontación y discusión en donde no todas las opiniones sean iguales ya que como decía Jordi Borja, no existe el ciudadano modelo y es la heterogeneidad lo que nos caracteriza. Ana María Falú, arquitecta, académica y activista social, también aportaba que, por supuesto, las mujeres no son iguales a los hombres, ni tampoco se prende que así sea. Pero lo que sí se pretende es enriquecer la vida urbana, hacer efectiva la visión funcionalista de que la ciudad debe ser la proveedora de bienes y servicios para todos los ciudadanos, ciudadanos que debieran de ser libres y debieran gozar de los mismos derechos. Todo esto con un único objetivo común, que es el de poder vivir en armonía, interactuando y habitando el espacio público que conquistaron. Como decía Charles Chaplin, *“no debemos tener miedo de confrontarnos, hasta los planetas chocan y del caos nacen las estrellas”*.

En fin, en esta búsqueda y proceso de construir una ciudad integrada y compartida que como creía Jane Jacobs, no se trata de los edificios sino de las personas, debemos encontrar el camino hacia la conquista, o, mejor dicho,

reconquista del espacio público. “Los derechos se conquistan y se conquistan usando la calle como espacio público” explicaba Jordi Borja. Los seres humanos somos seres sociales y no nos conformamos con poco, vamos en búsqueda de un futuro mejor, de un ascenso social, de cada vez más y más, y en ese afán, nos mudamos a las ciudades. Ciudades que son espacios públicos, que fueron conquistadas por nosotros mismos, que exigen normas de comportamiento y reglas a cumplir para, de alguna forma u otra, regular y armonizar la vida en sociedad. Factores como el Movimiento Moderno o las tendencias privatizadoras, entre otros, atentaron contra nuestros espacios públicos, más bien, contra nuestras vidas en las ciudades y si hablamos de actualidad, la amenaza del Covid-19 es la nueva protagonista en los tiempos que corren, que llegó para regular el uso de estos espacios. Jan Gehl decía en su documental, “*primero dimos forma a nuestras ciudades, ahora nuestras ciudades nos dan forma a nosotros*”, ¿dejaremos que esto suceda? Es hora de preguntarse si Aldo van Eyck estaba en lo cierto al sostener que “*Hemos abandonado nuestra condición de ciudadanos*”. ¿Por qué nos hemos convertido en auto espectadores, nos encerramos, negamos la ciudad o incluso huimos de ella? ¿Habrá llegado la hora de reconstruir la ciudadanía a partir de las tensiones propias del espacio público? Hoy nos enfrentamos a un nuevo desafío, una nueva oportunidad para mirar a la ciudad desde la gente y atrevernos a conformar una “nueva normalidad” más justa e inclusiva en donde las distancias entre clases sociales se acorten y se replantee y reinvente desde las viviendas hasta las infraestructuras, pensando en un todo en conjunto. Pues, debo comunicarles, que como decía Kavafis, “*La ciudad, donde tú vayas irá*”. ♦

---

### Bibliografía consultada

BORJA, J.; MUXÍ, Z. (2001). El espacio público, ciudad y ciudadanía

BORJA, J. El espacio público en este nuevo siglo [Conferencia a cargo de]

BORJA, J. Revolución urbana y derechos ciudadanos [Conferencia a cargo de]

CARRIÓN, F. Urbicidio, centros históricos y la ciudad latinoamericana [Entrevista]

GEHL, J. La escala humana [Documental]

HARVEY, D. Construcción rebelde del territorio [Entrevista]

JAIMES, C.; JANCHES, F.; AMETTE, R.; CORTI, M. (comp.) (2016). Del conocimiento al desarrollo. Nuevos desafíos de la universidad en la gestión del desarrollo urbano contemporáneo. Eudeba.

MUY EN UNA. La fantasía de huir de la ciudad, en Revista Anfibia [Podcast]

ORTIZ FLORES, E. El derecho a la ciudad y la producción social del Hábitat [Entrevista]



Sofía **Komar**

# espacio como oportunidad de encuentro

**DOCENTES:**

Fabián de la Fuente/  
Julieta Altschuler/  
Rocío Di Corrado/  
Sebastián Malleville/  
Laura Miranda/  
Agustina Iglesias/  
Sofía Puig Villagra

**E**l espacio público es en cuanto haya alguien que le de utilidad. Como dice Justin McGuirk, *“es la presencia de extraños la que define el espacio público, y es su extrañeza lo que lo hace cómodo. Llévate a los extraños y, de repente, el espacio público se vuelve opresivo.”* Esto se puede comprobar al analizar cualquier imagen arquitectónica, ya sea render, fotomontaje o fotografía, en todos los casos cuando un espacio pretende ser exitoso es exhibido repleto de personas. Sin embargo, muchas veces, las ciudades se vuelven enemigas de los individuos, volviéndose lugares de paso, a los que nadie quiere pertenecer. Se convierten en ciudades fragmentadas que favorecen a la segregación y separación

de sus ocupantes. Pero entonces, cómo podemos lograr que un espacio se vuelva atractivo, que sea efectivamente un lugar para el acontecimiento.

E. T. Hall en su libro *La dimensión oculta*, destaca que hay dos tipos de espacios, los de características fijas y semi-fijas. Los primeros constituyen la organización de actividades de individuos y grupos, como la disposición de ciudades, la construcción de un edificio, la distribución de habitantes de una casa, etc. En cambio, los espacios semi-fijos, son aquellos que permiten cambios en su configuración, como por ejemplo la disposición del mobiliario. Hall menciona la investigación del médico Osmond, el cual a partir de una serie de experimentos descubrió que dentro de esta categoría hay espacios sociófugos, que son aquellos que tienden a mantener a la gente separada, como las salas de espera o estaciones de tren. Y otros, como las mesas de la terraza de un café, que tienden a unir a las personas. A estos los llamo espacio sociópetas. La ciudad está compuesta por ambos tipos de espacios, pero a partir de estas definiciones, hay que considerar que las ciudades deben de tender hacia la configuración de espacios sociópetas, que permitan el encuentro e intercambio de sus habitantes.

Uno de los principales enemigos para la generación de estas situaciones es la presencia del automóvil. Hall lo define como "el más grande y tremendo consumidor de espacio, público y personal, que jamás haya creado el hombre. (...) Este engulle materialmente los espacios que antes utilizaba el hombre para reunirse. Parques, aceras, bulevares, todo se lo tragan los autos."<sup>(1)</sup> Argumenta que como consecuencia no solo las personas ya no quieren caminar, sino que además, aquellas que si quieren hacerlo no encuentran lugar para poder pasar, tanto por los autos que circulan, como también, los que se encuentran estacionados, además producen espacios desagradables debido al ruido y gases que expulsan. Esto no solo genera consecuencias desde lo físico, al desmotivar la caminata frente a la utilización del automóvil, pero también, psicológicas. Ya que genera la separación de los individuos, que se encuentran en burbujas aisladas evitando el contacto. Así, los habitantes prefieren distanciarse de los automóviles ya que los consideran peligrosos, produciendo como consecuencia espacios inhóspitos e inseguros. Frente a esta situación la ciudadanía ha comenzado a manifestarse en contra, un ejemplo de esto es el *PARK(ing) Day* que es un día en el año en el que se transforman, temporalmente, espacios de estacionado por parquímetro

en áreas verdes públicas. Esta iniciativa comenzó en San Francisco pero ahora se expandió a todo el mundo, y su objetivo es poner en evidencia la prevalencia de espacios destinados al auto frente a los destinados a los ciudadanos.<sup>(2)</sup>

Otra cuestión que influye en la producción de espacios atrayentes, es la seguridad. Jane Jacobs en su libro *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* proclamaba que "Una calle muy frecuentada tiene posibilidades de ser una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura."<sup>(3)</sup> Para lograr esto, enumeraba tres aspectos, en primer lugar, debe de haber una clara diferenciación ente lo que es público y lo privado. En segundo lugar, siempre debe de haber gente mirando hacia la calle, es por eso que los edificios deben de estar orientados hacia la acera, evitando muros ciegos. Y en tercero, especificaba que la calle constantemente ha de tener usuarios, generando así, por un lado, más personas atentas a lo que sucede a su alrededor, y por otro, para que aquellos que se encuentren dentro de los edificios se vean atraídos a mirar hacia la calle debido a su movimiento, y así aumentar el grado de seguridad.

Además, como enfatiza Jan Gehl en *Ciudades para la gente*, las ciudades tienen dos grupos de actividades principales: las de movimiento y las de permanencia. Dentro de estas se encuentran el caminar, permanecer y sentarse, es por esto que se deben generar situaciones espaciales que favorezcan el desarrollo de estas, lo cual potencie la vida urbana, y así generar lugares para el encuentro de individuos, justamente espacios sociópetas.

Él explica que, al haber una mayor cantidad de calles se alienta a que haya más tránsito. De la misma manera, si se mejoran las condiciones para circular a pie, aumenta no solo la cantidad peatones sino que también, conlleva la producción de un incremento de las actividades que pueden realizarse caminando, reforzando la vitalidad urbana. Para lograr esto, debe de haber espacio para caminar, no tiene que haber interrupciones ni desvíos, y se deben de priorizar los trayectos directos. Además, los recorridos deben de ofrecer vistas interesantes, estas pueden ser fachadas de edificios, áreas verdes, etc., las cuales generan paseos más entretenidos. También, sostiene que se debe de evitar a toda costa la "perspectiva de las piernas cansadas". Esto se refiere a la "... situación en la cual un peatón puede divisar la trayectoria por la que va a caminar antes de empezar

a moverse. El camino es recto y aparentemente eterno, sin ninguna posibilidad de ofrecer experiencias interesantes a medida que avanza. La empresa es cansadora aun antes de comenzar.”<sup>(4)</sup> Y argumenta que para evitar esto, el recorrido puede ser subdividido en segmentos, generando tramos más cortos, y haciendo la tarea más llevadera. Otra solución es la de crear una calle curva que a medida que se desenvuelve brinda distintas perspectivas.

Es evidente pensar que, como dice Gehl, los caminos y calles están relacionados con el movimiento ya que sus trazados están íntimamente ligados con la forma en que nos trasladamos, estos nos incitan a avanzar. Mientras las plazas, en cambio, se asocian a la permanencia del individuo, son una invitación a observar lo que sucede a nuestro alrededor, a quedarnos en un lugar. Estas actividades de permanencia pueden ser tanto la espera a la llegada de un colectivo como, también, la estadía en un banco de una plaza mientras almorzamos, en ambos casos mirando nuestro entorno.

Pararse, por lo general, es un estado de corto plazo, ya que hay un tiempo limitado en el que el ser humano se siente cómodo en esta posición. Por lo tanto, el grado siguiente de permanencia involucra el poder sentarse. Para hacer esto se requiere tanto de mobiliario como también, de elementos arquitectónicos que tengan la flexibilidad para poder funcionar como asientos. El autor afirma que “... los requerimientos generales que hacen a la calidad de un buen sitio para sentarse son: un microclima agradable, una correcta ubicación, preferentemente cerca de un borde, con la espalda contra la pared, vistas interesantes, un bajo nivel de ruido que permita la conversación y la ausencia de polución. Las vistas son muy importantes. Si hay atracciones especiales, como ser espejos de agua, árboles, plantas, espacios que no se extienden al infinito, buena arquitectura y obras de arte, el individuo querrá verlas. Al mismo tiempo, pretenderá observar la gente y las interacciones que se dan en el espacio que lo rodea.”<sup>(5)</sup>

Amanda Burden en la *TED Talk “How public spaces make cities work”*, coincide en que las ciudades son fundamentalmente sobre las personas, y donde estas van y se encuentran conforman la esencia para el funcionamiento de una ciudad. Ella menciona como ejemplo al *Paley Park*, el cual es un pequeño parque ubicado en el centro de Manhattan, que se volvió muy atrayente. Y justamente, lo que lo

hace tan atractivo es, en primer lugar, sus cómodas sillas móviles, estas permiten que los individuos elijan su propio asiento, lo muevan hacia donde lo consideren más conveniente y se queden allí un rato. Curiosamente, estas mismas personas son las que luego, atraen a otras. E irónicamente, generan un espacio donde uno se siente más tranquilo y seguro. Es un parque que provee lo que los neoyorquinos anhelan más: comodidad y espacios verdes.

Todo esto reafirma la importancia del equipamiento urbano, que favorece el intercambio de los habitantes. Demuestra que algo tan simple como la elección del objeto que va a cumplir la función de asiento puede lograr un espacio exitoso en el que la gente se encuentre a gusto, o un espacio que prefiera evitar volviéndose solitario y peligroso. Es el caso, por ejemplo de la Plaza del Estado Vaticano en Buenos Aires, la cual está emplazada en el lateral del Teatro Colon. Esta plaza seca, que cuenta con una ubicación privilegiada, con buenas visuales hacia el Teatro Colon, la Av. 9 de Julio y la Plaza Lavalle, sufrió varias transformaciones a través de los años. Primeramente, fue diseñada como un parterre por el paisajista Carlos Thays, que permitía la combinación de espacio verde y la circulación de carruajes para el acceso al teatro. Luego fue demolida dando lugar a la construcción de talleres de escenografía subterráneos. Posteriormente, se convirtió en un estacionamiento. Para finalmente, ser puesta en valor y recuperar su función como espacio público. Sin embargo, a pesar de cumplir con varios de los aspectos anteriormente descriptos como, visuales interesantes y seductoras, la circulación de peatones a su alrededor que genera un mayor grado de sensación de seguridad, y tener las dimensiones necesarias para permitir actividades de permanencia. La manera en la cual se proyectó, no logra generar atracción. La gente la evita y prefiera utilizar las plazas circundantes. El objetivo de la plaza era que durante la semana funcionara como un espacio de encuentro donde los oficinistas pudieran almorzar y descansar en sus tiempos libres, y durante el fin de semana, tuviera una función más cultural, en la cual se pudiera ver y escuchar a la Orquesta Sinfónica al aire libre. A su vez, esta podría ser aprovechada por turistas y visitantes para contemplar al Teatro. Pero lamentablemente esto no se cumplió. Durante la semana, la plaza permanece vacía. Y, a partir de lo investigado, creo que uno de los mayores problemas presentes es la ausencia de mobiliario adecuado. Hay muy

pocos bancos que permitan el desarrollo de las actividades propuestas y además, no se encuentra guarecido del clima, tanto del sol como del viento ya que, la plaza funciona como un corredor de aire. Por lo tanto, en vez de ser un lugar de permanencia se convirtió en un espacio de movimiento, por el cual los individuos cruzan para llegar a sus destinos. Esto la convierte en un desperdicio total de espacio dentro de la ciudad, que particularmente llama la atención debido a su potencial. Este podría ser explotado a partir de la introducción de sillas móviles como las del *Paley Park*, que permitan cambiar el patrón de uso, convirtiéndose en un espacio de permanencia, un lugar de encuentro e intercambio de la ciudadanía. Tanto por el valor histórico de su ubicación como su centralidad.

En conclusión, el espacio público no surge como accidente, sino que requiere de mucha dedicación y atención al detalle. No debe de perderse nunca de vista que, el punto central es la persona, como esta se siente y se desenvuelve dará como resultado el éxito o fracaso de nuestras ciudades. Por eso antes de proyectar edificios debemos planificar estos espacios, que finalmente son los que le dan vida. Debemos evitar a toda costa el desperdicio del lugar, nunca darlo por sentado y defenderlo. Debemos de ofrecer oportunidades para mirar, escuchar y hablar. En definitiva, oportunidades de encuentro. Todo esto generará que el tejido urbano se vuelva sólido y convincente, que la gente disfrute de sus ciudades y decida quedarse.

Porque como dice Jordi Borja:

<sup>108</sup> “¿Qué es una ciudad? Un lugar con mucha gente que interactúa cara a cara. Un espacio público, abierto y protegido. Un lugar como hecho material y social, productor de sentido. Una concentración de puntos de encuentros. En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, y sólo después vendrán los edificios y las vías, que son los espacios circulatorios.” (...)

“El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.”<sup>(6)</sup> ♦

—

## Citas

- (1) HALL, E. T. La dimensión oculta, p. 267
- (2) BARRIENTO BARRIA, N. ¿Qué es el PARK(ing) day?, p. 1
- (3) JACOBS, J. Muerte y Vida de las Grandes Ciudades, p. 61
- (4) GEHL, J. Ciudades para la gente, p. 127
- (5) *Ibidem*, p. 140
- (6) BORJA, J. La ciudad conquistada, p. 135

—

## Bibliografía

BARRIENTO BARRIA, N. ¿Qué es el PARK(ing) day? (en línea). Disponible en:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/11/01/%C2%BFque-es-el-parkingday/>

BORJA, J. (2003) La ciudad conquistada. Madrid, Editorial Alianza, 382 págs.

BURDEN, A. Ted Talk: How public spaces make cities work (en línea). Disponible en:

[https://www.ted.com/talks/amanda\\_burden\\_how\\_public\\_spaces\\_make\\_cities\\_work?language=es](https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work?language=es)

GEHL, J. (2014) Ciudades para la gente. Buenos Aires, Ediciones Infinito, 260 págs.

HALL, E. (1973) La dimensión oculta. Madrid, Instituto de estudios de administración local, 312 págs.

JACOBS, J. (2011) Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. Madrid, Editorial Capitán Swing, 487 págs.

NIELSEN, G. La plaza de la discordia (en línea). Disponible en:

<https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/radar/9-2781-2006-01-29.html>



Martina **Lamanna**

# públicamente enviado

*“No somos solo espectadores sino actores que compartimos el escenario con todos los demás participantes...”*

*Kevin Lynch*

**DOCENTES:**

Fabián de la Fuente/  
Julieta Altschuler/  
Rocío Di Corrado/  
Sebastián Malleville/  
Laura Miranda/  
Agustina Iglesias/  
Sofía Puig Villagra

**L**a sociedad esta inmovilizada. Aislada físicamente. La sociedad no se siente igual de libre como lo era antes. Se desespera por salir, por volver a verse con sus pares, por disfrutar del aire libre, ir a sus trabajos e instituciones, compartir, encontrarse. Aquello que antes nos parecía parte de la rutina, algo común en nuestras vidas, que incluso lo encontrábamos hasta tedioso por momentos como hacer uso del transporte ya sea público o privado en las horas pico o las largas filas para hacer algún trámite. Hoy en día, frente a este nuevo hecho histórico a nivel mundial nos damos cuenta cuanto necesitamos y lo poco que valoramos esa rutina o mejor dicho esa libertad que consideramos como un derecho básico y primordial en la vida de cada uno de nosotros. Ver

a las personas en constante movimiento, yendo de un lado al otro, subiendo, bajando, corriendo, caminando, esperando. La vida urbana como antes la conocíamos se paró indefinidamente y las calles se encontraron más vacías que nunca. Ahora la ciudad debe re-definirse, reinventarse para que no se pierdan nuestras costumbres, actividades y relaciones, en pocas palabras, nuestra cultura. Y no solo eso, si no nosotros mismos como actores principales de la misma, volver a aprender en el caso de muchos, a relacionarnos con las herramientas disponibles que tenemos logrando así respetar el distanciamiento. Pensando como sería esto posible necesite re-ordenar en mi cabeza todos los conceptos en base a la situación actual, sumando los nuevos conocimientos adquiridos y como estos a su vez se ven afectados por mi propia experiencia, la experiencia de aquellos que me rodean y también los que se construyeron en base a un pasado.

La ciudad, como objeto de estudio, es el resultado de muchas miradas y paradigmas a lo largo del tiempo construida entre todos. Aquí se ponen en juego como hacía referencia anteriormente nuestras vivencias, necesidades particulares, costumbres y las nuevas tecnologías vigentes haciendo que la ciudad este en constante modificación tanto de formas como de usos para lograr dar una respuesta a esos cambios exigidos por la sociedad. Se caracteriza por su mixtura y variedad, y por supuesto, se destaca por la cantidad de personas que atrae. Una de las razones por la cual esto sucede es porque brinda proximidad, nos proporciona de manera más ágil aquello que necesitamos, nos da accesibilidad, posibilidad de intercambio, exportación de bienes, variedad de usos y espacios, se encarga de proveernos servicios/infraestructura, espacios públicos de calidad, transportes. Por supuesto esto se da en el marco de lo que considero una ciudad “ideal” ya que lamentablemente no todos pueden tener acceso de igual manera a todos estos beneficios, ubicándonos en lugares de privilegio o desventaja, generando así una gran fragmentación urbana o inequidad social si se quiere decir de otra manera. ¿Pero esta desigualdad que se genera frente a los derechos que debería proporcionar la ciudad como habitantes de la misma es un problema actual? Por supuesto que no, esto proviene de un pasado. Un pasado naturalizado, ya pre-establecido e impuesto por la misma sociedad en la que vivimos y convivimos, y que pocas veces es cuestionado repercutiendo así en muchos otros aspectos de la vida cotidiana incluyendo

la manera en la que se piensa y se construye la ciudad y por lo tanto los espacios de uso colectivo. El pasado es un elemento fundamental a la hora de entender por qué la ciudad es como la vemos hoy en día. La ciudad siempre está en constante cambio, sin nuestro pasado no se vería como la conocemos, no seríamos quienes somos hoy y por lo tanto, no podríamos aprender de nuestros errores o los errores de los demás (y con errores de los demás me refiero a tener la capacidad de observar al otro y poder usarlos de referentes para imitar o descartar modelos de ciudad).

Considero que si bien hubo una gran evolución desde su fundación, todavía nos queda un largo camino por recorrer, por mejorar la manera de proyectar y de valorar el suelo en el que vivimos. Los ciudadanos al igual que la ciudad, se caracterizan por su dinamismo: cambio de perspectivas, de necesidades; y en varias ocasiones no estamos aprendiendo de aquel pasado, el individuo muchas veces se debe adaptar a la ciudad cuando en realidad debe ser al revés. La misma, como mencionamos anteriormente, debe responder a las necesidades de cada uno de nosotros, con nuestras semejanzas y diferencias. No se puede seguir tomando decisiones en base a un estereotipo ideal de ciudadano o bajo la regulación de un sistema completamente capitalista sin buscar un equilibrio dentro del sistema porque así es como se dan las exclusiones sociales y se siguen generando grandes brechas dejando de lado como fin el bien común para que así cada uno se sienta cómodo e integrado en el marco de una sociedad.

De hecho, en contraposición a la opinión de muchos críticos que consideran que los jóvenes de hoy en día son “una causa perdida”, creo que justamente las nuevas generaciones y las que están por venir, se responsabilizan, se preocupan y tienen más consideración que las anteriores a la hora de hablar de inclusión y sustentabilidad. Se trata de entender el suelo, cómo lo uso, cómo me transporto en él y cómo puedo hacer para cuidarlo de la mejor manera posible. Nos toca arreglar aquello que no se pensó o que se le restó importancia en su momento y que hoy en día vemos y sufrimos las consecuencias. Tal es el caso del gran impacto ambiental generado a causa del abuso de la actividad urbana y del cual no queremos seguir siendo partícipes o cómplices de la misma. La historia justamente nos sirve para eso, para ver con otros ojos, replantearnos aquellas cosas que no se planearon, poder ser críticos y llegar a valorar el ambiente en el que vivimos y las personas que habitan en él.

Por eso, es tan importante seguir repensando las formas de vivir en ciudades de manera que sean más amigables con el medioambiente y en la cual todos podamos aprovechar sus beneficios en igualdad de condiciones. Que la pandemia nos ayude también a ver lo que nos hace falta para seguir mejorando, como por ejemplo la dificultad que se genera para algunos llegar a conseguir los servicios básicos en una situación donde está prohibido hacer grandes recorridos. En la actualidad ya no contamos con la opción de movilizarnos por el suelo como lo hacíamos antes y aquí es cuando entra en juego otro rol fundamental en toda ciudad, y está relacionado a lo que mencione anteriormente con respecto a cómo nos desplazamos por el suelo: la movilidad. La misma es en definitiva consecuencia de la mala accesibilidad que existe en muchos sectores del país y que como no puede ser de otra manera, los más afectados frente a esta problemática siempre terminan siendo aquellos que provienen de una clase social baja. ¿Por qué surge esta problemática? porque aquellos que no tienen la posibilidad de comprarse su propio auto (como si suele pasar en la mayoría de las familias de clase media, clase media-alta) o que tampoco pueden pagar el transporte público porque a veces no tienen que usar uno si no varios medios motorizados para finalmente acceder a determinados servicios, se ven excluidos. Se los aísla, se los margina por ser la parte de la sociedad que no se quiere ver y esto no es noticia nueva. Justamente proviene de este pasado impuesto como decíamos antes, donde las personas de pocos recursos o mismo inmigrantes, se instalaban en el país y se asentaban en zonas de barrios humildes como lo es la villa 31, actualmente barrio Padre Mugica, aéreas totalmente omitidas y que están en zonas céntricas como lo es el barrio de Retiro, donde conviven dos tipos de clases sociales totalmente opuestas y así se los hacen notar. Lo mismo se aplica por supuesto a los barrios privados que muchas veces sucede que a pocos metros de distancia se encuentran distritos más carenciados y tenemos que ver situaciones donde se les corta la electricidad a las 20 horas para proveerles todo a los que más tienen. Injusticias así vemos constantemente en todos los aspectos de la vida urbana, donde incluso muchos no tienen ni siquiera el derecho a una vivienda digna, a los servicios, infraestructuras de la ciudad, es decir, al acceso del suelo. Esto nos hace retroceder e involucionar completamente como sociedad creyendo que por pertenecer a determinada clase social, “nos merece-

mos más o menos” o en base al poder que ejercemos sobre la misma sentimos la necesidad de apropiarnos de espacios que son de todos. La movilidad, tiene un gran costo y a veces por querer solucionar un problema se termina generando otro que es incluso peor como la dispersión urbana, los largos desplazamientos que provocan menores densidades y más dependencia de la motorización, ni hablar del consumo energético que se requiere, la explotación de recursos, la exclusión que la misma genera como nombramos anteriormente, el tiempo y esfuerzo perdido, la contaminación, cambios climáticos, consumo excesivo del suelo, accidentes, congestiones, ruidos, etc. Las demandas aumentan porque así la sociedad lo exige y por ende la ciudad crece de manera desmedida, teniendo como consecuencia a su vez agotamiento más rápido de los recursos. Por eso se está intentando promover otros medios alternativos de movilidad más amigables con el ambiente (bicicletas, caminatas) generando más espacios públicos y logrando así un tejido más sólido, compacto en donde sea más fácil acceder a los servicios y no se tenga que recurrir a las largas distancias en busca de servicios con el fin de satisfacer nuestras necesidades. Considero que la movilidad y la escasa accesibilidad es un síntoma muy grande pero la verdadera causa se da porque muchas de las ciudades sufren poca planificación por falta de miradas más humanizadas. Como decía Patxi López Roldán, en su charla TED de “Ciudad fraccionada vs ciudad integrada”, *“en mayor o menor medida la densidad depende la movilidad y como lo hagamos dependerá del tratamiento y cuidado de los espacios”*. Es como un círculo vicioso, a menor densidad, mayor dispersión, menos accesibilidad y más movilidad.

Entonces repasando un poco todas estas cuestiones, retomando lo que comentaba al principio de como la ciudad con la llegada del Covid debe re-pensarse en base a las nuevas demandas y como el mismo cambiará por completo la ciudad en todos sus aspectos también se verá afectado otro pilar importante que es la forma de comunicarnos y en dónde lo hacemos. El espacio público. Aquel patrimonio común donde se construye el vínculo social y da lugar a las prácticas sociales bajo ciertas normas o reglas de convivencia que todos aceptamos como comunidad. Donde se establece una forma de relación ciudadana, un “espacio democrático” del cual todos formamos parte y en el cual podemos manifestarnos libremente

sin distinción de clase social, raza, género u orientación sexual. Como habitantes nos apropiamos de ese espacio público para generar memoria colectiva y para sentir que formamos parte de algo o de un todo. Es por esta razón que si queremos exponer nuestra opinión, pensamiento o idea frente a los demás todos elegiríamos la vía pública para hacerlo. ¿Por qué? porque es el lugar más accesible y masivo, si se podría decir, de hacer levantar nuestras voces. Incluso en estos momentos donde el espacio público paso a estar prohibido, los vecinos siguen manifestándose lo más cerca de la vía pública posible, desde los balcones en este caso, como es el caso de los aplausos o cacerolazos. De todas formas, la sociedad se ve obligada a adaptarse a este nuevo conflicto totalmente inesperado para perder lo menos posible el contacto humano. ¿Es acaso el espacio virtual otra forma de hacer o conservar espacio público? Como escuché decir a la urbanista Amanda Burden en su charla TED “Cómo los espacios públicos hacen funcionar las ciudades”: *“la esencia para que la ciudad funcione es la gente, los cambios más transformadores se dan en los espacios públicos”*. Al igual que Jordi Borja dice *“el espacio público se puede valorar por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de mezclar grupos y comportamientos, de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural”*. Cuesta pensar que una red social, o plataformas como Zoom, Google Meet, Skype, Facetime, entre otras pueden llegar a reemplazar la experiencia personal del espacio físico público, pero aun así nos da la oportunidad de continuar conectados y mantener el intercambio, generar cambios, seguir manteniendo viva nuestra cultura. Por supuesto esto también tiene sus desventajas y entre ellas se encuentra el conflicto de ¿quiénes pueden acceder a este espacio colectivo? ¿Antes también era igual para todos? Y creo que al igual que los temas que hablamos anteriormente donde denota exclusión social, esta temática tampoco se queda atrás. La virtualidad es para unos pocos, para aquellos que gozan los privilegios de tener acceso a ciertas tecnologías, los que no cuentan con estos beneficios quedaran excluidos. Así como pasaba anteriormente, de una manera menos perceptible pero existente al fin, en la teoría es un lugar que integra y da lugar a la diversidad, pero en la realidad no es lo mismo. No dejaba de ser un límite construido a partir de ideologías, políticas y poder. Los espacios no fueron pensados completamente para que circulen con libertad y confianza las mujeres (por cuestiones de inseguridad), ni para niños, mismo mujeres embarazadas o personas

que padecen alguna discapacidad tampoco. Así es como todo se relaciona, la inseguridad, la exclusión y las grandes movilidades ponen en crisis el espacio público.

En conclusión, comparto una frase célebre de Margaret Crawford *“los espacios siempre se han estructurado a partir de significativas exclusiones”* y esto es lo que quise expresar en este escrito. Que si bien la teoría parecería mostrarnos una ciudad funcional para todos, en la práctica nos encontramos con una realidad completamente distinta y llena de dificultades. Si buscamos la palabra crisis en el diccionario aparece relacionada a una situación grave o peligrosa pero en estos casos la crisis nos ayuda a producir cambios que nos impulsan y nos motivan a generar cosas nuevas para vivir en un mundo de todos y para todos.

*“Las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para cada uno de sus habitantes, sólo porque y sólo cuándo, son creadas para todos”* (Jane Jacobs). ♦

---

## Bibliografía

### PODCAST

El malestar en las ciudades. Privilegios ambientales, una nueva forma de desigualdad. Ir más despacio para llegar antes. El espacio público, la piel de la democracia. En <https://www.ciudadhub.com/>  
MUY EN UNA La fantasía de huir de la ciudad.

### PÁGINAS

<http://urbanohumano.org/blog/2011/03/30/espacio-publico-como-lugar-de-construccion-de-ciudadania/>  
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/06/20/3-ideas-del-urbanista-kaid-benfield-para-construir-ciudades-mas-verdes-y-saludables/>  
<https://journals.openedition.org/polis/3612>  
<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/803054/cuerpo-y-cuidad-la-gestion-de-espacios-desde-los-ilegitimados>  
<https://urbanismoemergentepuc.wordpress.com/2013/09/17/una-ciudad-con-identidad/>  
<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/916236/los-espacios-publicos-todavia-no-son-para-todos>  
<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/tag/espacio-publico>

## LIBROS

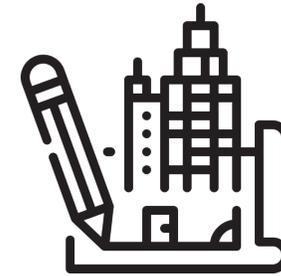
CÁTEDRA ARQ. ENRIQUE GARCÍA ESPIL. Hacer ciudad. La construcción de la Metropolis

## VIDEOS

<https://garciaespilturnotarde.weebly.com/acompantildeamiento-acadeacutemico-2020.html>

<https://www.youtube.com/watch?v=sadF9RJAP0o>

Mobilidad urbana | Alfonso Velez Iglesias | TEDxBUAP: <https://www.youtube.com/watch?v=FeFKERQAJA0>





Alejandro González

# el taller de urbanismo

**D**esde las clases del taller estudiantes y docentes experimentamos como concebir nuevas formas de pensar el urbanismo, indagamos entre la coexistencia de verdades que laten en el seno de la sociedad pero que se mantienen esquivas entre los temas que hoy en día hegemonizan la disciplina. La inclusión social y la perspectiva de género son las preocupaciones del momento, pero el sentimiento no está presente en los parámetros de estudios urbanos y sociales; en los albores de esta era urbana, en pleno siglo XIX, Wilde advertía con ironía que el individualismo es lo que se debe realizar bajo el socialismo.

Hoy la identidad de la civilización entra en crisis, al tener garantizada la perpetuidad de la especie, al tener la alimentación y el cobijo resueltos, ya no es necesario encolumnarse detrás de los grandes paradigmas del pasado,

macho o hembra, romano o bárbaro, laico o religioso, comunista o capitalista, el llamado a poblar el planeta se dio de baja. Hoy cada quien puede ser como siente, no necesita adormecer sus pulsiones internas en pos de un bien común y superior. Esta expresión que se fortalece es la expresión inequívoca de la liberación que Wilde le exigía al socialismo en sus inicios, la realización individual como resultado de la lucha colectiva. Ya no da vergüenza sentir distinto, vivir libre, expresar la diferencia.

Actualmente juegan fuerte los mandatos de consumo, pero la sociedad no demanda innovación, es el mercado el que la impone. La sociedad demanda tradición, se añora vivir como antes, la inmensa mayoría de las películas de ciencia ficción muestran futuros compuestos principalmente de pasado icónico con algún rasgo tecnológico.

Sabemos que no hay un arte mejor que otro, no hay evolución en el arte, cada obra, cada artista es expresión de su época y la cosmovisión que lo abarca; con la ciudad pasa lo mismo, la ciudad como obra colectiva máxima es la expresión de las ansias y el sentir de su época, de su momento; en este contexto el urbanismo teórico-propositivo fracasa antes de empezar a actuar, producto de una sinrazón intelectual, determina cómo las personas teóricas vivirán una felicidad teórica. El único urbanismo posible es el urbanismo reactivo, primero existe el fenómeno y luego se lo capitaliza.

¿Entonces qué? Proponemos ubicar a las personas y sus sensaciones primarias a la cabeza de todo análisis. La poesía como única salida a la alienación de lo masivo, el recuerdo ancestral y el inconsciente colectivo priman, lo tecnológico es una sombra informe en los muros de la caverna platónica.

¿Entonces cómo? La Acción por la Metáfora.

Sábato dice que *“las metáforas son eficientes en la medida en que se alejan del objeto a que aluden. La metáfora es útil precisamente porque representa algo distinto. Pero no totalmente distinto; lo que quiere decir que hay un núcleo común, hundido y oculto por los atributos exteriores; y cuanto más lejana es la metáfora, menor es el número de atributos comunes y más profundo es, por lo tanto, el núcleo idéntico. Desde ahí ese poder de alcanzar esencias profundas que tiene la poesía”*.

Gracias a las metáforas sabemos quienes somos y podemos diferenciarnos, nos permiten hablar de quienes somos, cuáles son nuestras metas. Todos sabemos quienes somos, pero a menudo estamos tan ocupados haciendo lo que hacemos, presos de la sociedad que dicta consumir y fotografiar, que es imperioso que aparezca el urbanista, como un cordial observador que toma apuntes y hace cuentas, para resolver sus encrucijadas y hallar sus metáforas. Por consiguiente el urbanista vendría a ser el maestro de lo obvio, una vez que menciona su metáfora todos al unísono dicen —¡Por supuesto! ¡Eso queremos! No hay lugar para la “invención”; en lo obvio, en lo aparentemente banal, está la respuesta.

Es imperioso concebir a la ciudad como metáfora del juego inicial, en donde los sueños se expresan, y donde toda ocupación y necesidad nacen. La ciudad se configura a partir de la conjugación de los sueños colectivos. ¿Metáfora de qué cosa es una plaza? ¿Una calle? ¿Un aeropuerto? ¿Un *shopping*? ¿Un barrio residencial? Cada vez que abrigamos un nuevo sueño, que ideamos un nuevo proyecto, que producimos en forma tridimensional alguna nueva tecnología electrónica o mecánica, damos a luz en el mismo instante al Bien y al Mal. Ambos coexisten en nuestra idea de cómo mejorar el mundo. La inmensa mayoría de las propuestas del planeamiento urbano y regional provienen del escritorio de teóricos que analizan datos y determinan científicamente los pasos necesarios para que las ciudades evolucionen y se preparen para un porvenir garantizadamente incierto, cuando desde la quietud de un escritorio nada bueno puede obtenerse.

Si nos detenemos a observar en una esquina cualquiera de cualquier metrópolis planetaria concluiremos que vivir es lo más raro del mundo, la mayor parte de la gente apenas si existe. Bradbury escribe hace 70 años: *No sé si la calle del mañana estará atestada de seres humanos con diminutas radios-caracol susurrándoles en los oídos, mientras el mundo y sus problemas queden olvidados, a un costado. O si, por el contrario, y por obra de un milagro, llevaremos estetoscopios supersónicos durante nuestras caminatas, de modo que cada uno pueda escuchar el sonido del corazón del prójimo. Solo sé que sería interesante*

*caminar por esa calle y pensar y escribir sobre todo eso, antes que se ponga el sol de ese atardecer.*

Las metáforas, al igual que la poesía nos hablan de la esencia de las cosas, de símbolos compactos de vidas posibles o imposibles; el don de condensar la experiencia, la vida en la ciudad, en paquetes de tamaño conveniente es vital. Generar ciudades donde prospere la diversidad en comunidad, enriquecer y mejorar la vida urbana, esa debería ser la ambición del urbanista.



Martina  
**López Angriman**

# todo para Todos y en todos lados

urbanismo de pandemia

**DOCENTES:**

Alejandro Gonzalez/

Celeste Mc Garry

*“Extraño el sentirme libre, fuera de la jaula. Pasear y salir fuera de las cuatro paredes de mi hogar. Caminar y correr por lugares que no sean pasillos y habitaciones. Observar y escuchar gente que no sea yo ni con quien convivo. Extraño caminar acompañada, conversar con un desconocido, la espera interminable de un colectivo que nunca pasó, tener a donde ir y una hora a la que llegar. Un saludo, un abrazo y un beso. Extraño ser gente y estar con gente.”*

**L**a pandemia nos hizo reflexionar. Pensar en lo que teníamos y ya no más. Proyectar en lo que vendrá y hacia donde nos encaminamos. Éramos ricos y no lo sabíamos hasta que lo perdimos. Perdimos la ciudad, nuestra manera de movernos y conectarnos, la manera de conocernos y relacionarnos. Todo pasó a un estado virtual y frío, ajeno, alejado. Pero esto que nos toca vivir es pasajero, algún día terminará, pero lo que quede no será como lo que era antes. La sociedad cambia, y la ciudad con ella.

A mí la pandemia me hizo pensar en el tipo de ciudad que tenemos, y cual quiero tener. Pero para eso, debo conocer mi ciudad hoy en día, como funciona, como crece y se desarrolla. Para eso, creo que el video “La Ciudad de

Papel” de UnHabitat es una clara síntesis de los principales problemas de las ciudades, y trata los siguientes temas:

1. Las ciudades son generadoras de riqueza, lo que atrae a mucha gente, generando migración rural hacia los polos urbanos.
  - a. Más habitantes lleva a la necesidad de más viviendas, y la falta de éstas a un precio accesible implica el crecimiento de asentamientos informales
  - b Mayor demanda de servicios básicos los cuales son caros o no funcionan bien, resultando en hacinamiento y enfermedades.
  - c. La gente necesita una forma de ganarse la vida para mejorar su calidad de vida, y si no la encuentra recurren a economías irregulares y actividades ilegales.
2. Las ciudades siguen un modelo de crecimiento *zonificado* o *zoning*, donde las funcionalidades de la ciudad se organizan en distintas áreas: residencial, comercial, industrial, administrativo. Esto resulta en un crecimiento descontrolado de la ciudad, densificando los servicios en su centro, y disponiendo barrios residenciales en la periferia.
  - a. A medida que la ciudad crece, las distancias se hacen más largas para llegar de un punto a otro.
  - b. A mayor distancia, mayor demanda para trasladarse, lo que resulta en mucha gente utilizando automóviles privados para circular.
  - c. Cuantos más vehículos, más tránsito en las vías de circulación, y más contaminación resultando en cambios climáticos.
3. Necesidad de repensar las ciudades con enfoque integral e inclusivo, dando lugar a más personas y en un contexto de igualdad de oportunidades

En este ensayo me atrevo a exponer mi pensamiento a través de la posibilidad de replantear la ciudad de Buenos Aires, en relación a cuatro temas vistos en clase: estructura urbana y centralidades, accesibilidad y movilidad urbana, derecho a la ciudad, y espacio público; e integrándolo con mi visión de lo que podría ser la ciudad luego de la pandemia.

## Estructura urbana y centralidades

Por un lado, la estructura urbana es una herramienta, que nos permite analizar y conocer una ciudad. Por medio de ésta se visualizan de manera gráfica los distintos usos de suelo, las densidades, y las redes de movilidad. Por otro lado, una centralidad es un lugar (no por el espacio que lo contiene, sino por su contenido) que cuenta con una variada concentración de actividades, posee gran accesibilidad interna y es un punto de expresión simbólica y cultural. En el análisis de la ciudad de Buenos Aires, se pueden observar diversas centralidades dispersas por el territorio, normalmente siguiendo los trazados ferroviarios, y más densificados en las áreas históricas. Pero en este mapa de puntos es inevitable notar zonas “muertas” que no poseen una centralidad característica, o también como estos puntos a medida que nos alejamos del casco histórico, se hacen más lejanos entre sí. Esto se traduce en la vida diaria, a que las personas viviendo fuera o lejos de una centralidad, debe trasladarse mayor distancia para llevar a cabo distintas actividades.

De esto habla el equipo de Centralidades Urbanas en su exposición durante las jornadas del Laboratorio de Centralidades, donde manifiestan la necesidad de densificar estos puntos en el mapa, modificar el código edilicio en estos lugares particulares para permitirle a más personas tener ese derecho a la centralidad, a tener todo al alcance de unas cuadras. A su vez integrar estos puntos entre sí, a través de corredores que también sean comerciales, de mayor densidad y significancia en el tejido. Y en la “zonas muertas”, promover el desarrollo de estas centralidades, que a largo plazo resultaría en la homogenización del flujo de personas, ya que no será necesario trasladarse, sino que las personas lo harán sólo por deseo a movilizarse.

En un contexto hipotético a lo que podría llegar a ser la ciudad luego de la pandemia, o incluso en futuras circunstancias similares a las actuales, vivir en una centralidad proporciona todas las herramientas necesarias para la vida cotidiana: comercios, empleo, educación, salud, etc. En caso de una cuarentena, la gran mayoría de las cosas se podrían solucionar al cabo de unos pasos, unas cuadras. Una ciudad donde las actividades no se distribuyen de manera zonificada, sino que se dispersan por todo el tejido, hacen que la ciudad funcione mejor, evita que la gente se traslade y colapse las redes viales, efectiviza el uso del tiempo de

las personas y favorece de manera más equitativa a las economías locales de cada centralidad.

### Accesibilidad y movilidad urbana

En estrecha relación con el tema anterior, Manuel Herce Vallejo, expone las diferencias entre los términos accesibilidad y movilidad. La ciudad en sí, promueve la accesibilidad, la proximidad de usos variados y complementarios. Mientras que la movilidad es el esfuerzo y tiempo necesario para trasladarse de un lugar a otro. Una ciudad de baja densidad o de usos de suelo muy zonificados, resulta en una mala accesibilidad y con ello una alta movilidad. Esto forma parte de un círculo vicioso dentro de las ciudades en crecimiento, donde las personas se asientan sin control en terrenos de bajo costo en la periferia, que luego demanda al Estado mayor movilidad, generando extensos circuitos de red vial que más tarde colapsan en el tráfico. Para solucionar o apaciguar los inconvenientes que trae recorrer largas distancias, el uso excesivo de vehículos privados que resultan en congestión de avenidas y contaminación del ambiente, Manuel Herce Vallejo propone tres políticas de movilidad.

La primera, mejorar el transporte colectivo. Para ello simplemente hay que pensar las cosas que nos molestan día a día. El incumplimiento de horario o colectivos repletos, se solucionaría con regularidad en trayectos y mayor frecuencia de vehículos en horarios necesarios. Establecer tarifas accesibles a toda situación económica, y precios por traslado y no por trasbordo. Generar circuitos más eficientes para evitar recorridos serpenteantes y zonas incomunicadas.

Segundo, limitar el uso del automóvil. La comodidad que ofrece el automóvil privado es innegable, pero es ineficiente para la ciudad ya que ocupa mucho espacio para los pocos pasajeros que transporta, es generador de muchos accidentes y de gran parte de la contaminación metropolitana. Para limitar su uso primero debemos entender porque las personas optan por este recurso frente al transporte público. Para llegar más rápido, para viajar más cómodo, porque implica un gasto económico similar. Y todas estas cuestiones se resolverían con lo mencionado en la primera política de movilidad.

Tercero y último mejorar el espacio peatonal. El espacio público, es en gran parte asechado por la presencia del automóvil. Las veredas y los cruces se vuelven

peligrosos, por lo que la gente no las usa y pasan a estar desoladas, volviéndolas inseguras. El espacio público, y en particular la calle como se refiere Jane Jacobs en su libro *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*, es donde transcurre la vida, por lo que debe tomar mayor importancia, ensanchando las veredas, parquizándolas, urbanizándolas con comercios e iluminación, volviéndolos atractivos y seguros para la vida peatonal.

En un contexto de pandemia, la movilidad es imposible, la norma consta en no trasladarse por lo que es de vital importancia densificar la ciudad, concentrar usos, volverla amigable al peatón, donde el espacio público no sea solo una plaza remota, sino las calles, siendo estas un lugar de escape de una abrumadora realidad.

### Derecho a la ciudad

El derecho a la ciudad, en mis palabras, es aquel que te hace ciudadano, responsable y con autoridad para ser parte de la ciudad que habitamos. Es el derecho a opinar y ser escuchado por las autoridades políticas sobre las decisiones en la ciudad, ya que toda modificación en ella afecta a mi persona directamente. El arquitecto Enrique Ortiz Flores expone que la ciudad que buscamos tener debe ser democrática, incluyente, sostenible, educadora, habitable, segura, saludable y convivencial. Para todos estos aspectos, es imprescindible que el ciudadano tome un rol participativo en la ciudad, siendo co-responsable de las decisiones que se toman sobre esta. Basta con proporcionar lugares, asambleas libres para la opinión ciudadana, previa al accionar urbano, como fue el caso de la plaza de la estación en Balvanera por el arquitecto Álvaro García Resta, quien se encargó de incluir los deseos de los ciudadanos locales en su proyecto, resultando en un espacio público de gran concurrencia y uso, que cumplía con lo que la gente quería. Por otro lado, el derecho a la ciudad es que todos tengan su lugar, tanto en el espacio público como en el privado, siendo este último la vivienda. Trata de que todos tengan su lugar en la ciudad con igualdad de oportunidades, equiparando las diferencias sociales, brindando ayuda a los que más lo necesitan, y así impulsar la integración y el crecimiento de todos y no solo de unos pocos. Por ejemplo, la vivienda, actualmente es tratada como una mercancía, un negocio de venta de suelo altamente afectada por las oscilaciones en el mercado, y a la que sólo pueden acceder unos pocos. Cuando en realidad, la vivienda debería considerarse

como un derecho de todos, a vivir en condiciones dignas, salubres e integrados a la ciudad. Por ejemplo, si en vez de invertir dinero en nueva vivienda, se mejorara la ya existente en barrios de pocos recursos, brindando servicios básicos, integrándolos al tejido urbano, junto con oferta de trabajo para toda clase de habilidades, esto resultaría en grandes mejoras en el sector más vulnerable de la sociedad, disminuyendo el nivel de delincuencia, impulsando el desarrollo de la clase baja, y que beneficia a toda la ciudad.

Dentro de la realidad que vivimos hoy en día, la pandemia fue crítica para los sectores de la ciudad que no contaban con sistemas básicos de agua, higiene y salud. Y siendo del sector económicamente más vulnerable, la necesidad de un salario toma prioridad sobre las normas de cuarentena, generando un círculo vicioso en el que la clase baja se ve cada vez más afectada, empobrecida y dañada. Resulta imprescindible nivelar las desigualdades, equiparando oportunidades para todas las personas con deseo de crecer y avanzar, ya que la ciudad funciona en su conjunto, y la mejora de un sector resulta en la mejora de todos.

### Espacio público

El espacio público es esencial para el funcionamiento de la ciudad. Es donde la gente vive, se conecta y relaciona, se conoce e intercambia cultura y fomenta la inclusión de personas de distintas realidades. El arquitecto Jordi Borja define el espacio público con tres posibles usos: el político, donde toma lugar los espacios de poder; el económico, donde el espacio público pasa a ser una mercancía; y el uso colectivo. Me resulta más importante centrarme en este último aspecto, ya que el uso colectivo del espacio público es constructor de ciudadanía, donde se establecen pactos de convivencia, ocurre la democracia con la opinión pública, y ordena el espacio de la ciudad, creando lugares de esparcimiento y mayor libertad. Son los buenos espacios públicos, los que aumentan la calidad de vida de una ciudad. Pero un buen espacio no ocurre por accidente, sino que requieren de exhaustivo pensamiento y desarrollo de todos los detalles del mismo. Un buen espacio público surge de pensarlo humanamente, “lo que yo querría que pase en ese lugar”, dejando de lado el aspecto lucrativo.

En el contexto de pandemia, y lo que podría venir después, a las personas les urge salir y encontrarse, conocerse, volver a ser gente con gente, y son estos

espacios los que invitan a que estas cosas sucedan. Y es necesario que estos espacios se distribuyan por todo el tejido urbano, no necesariamente siendo de gran extensión, sino de gran calidad. Para que un espacio tome vida, debe convocar gente, a todas horas, siendo funcional y cómodo, de fácil de acceso, con espacios verdes, que se distinga del resto de la ciudad y que transmita el sentimiento de ser ciudadano.

En conclusión debo notar que en muchos de los videos proporcionados por la cátedra, autores de distintas índoles, hacen referencia a la búsqueda de una buena ciudad, un buen habitar, y buenas soluciones. Cabe destacar que la palabra “buen” es de lo más subjetiva, y puede llevar a miles de interpretaciones. Según mí pensamiento, la búsqueda de lo bueno y lo que está bien surge del estudio de todo lo que salió mal, lo que se planeó y no resultó. En sí la idea de una ciudad de buen habitar, es la búsqueda de la felicidad, el contentamiento de la mayor cantidad de sus habitantes, es limpiar los inconvenientes del vivir de cada día, aquellas pequeñas molestias con las que lidiamos:

- “Tardo más en ir que el tiempo que me lleva hacer lo que tengo que hacer”.
- “Llegué tarde porque el colectivo no pasó cuando debía”.
- “No puedo volver de noche porque es inseguro estar en la calle”.
- “Camino con miedo a que me roben”.

Son frases recurrentes en cualquier conversación, de cualquier círculo social y de cualquier rango de edad.

Es por ello que en mi opinión, una ciudad de buen habitar debe contar con una estructura urbana compacta, donde las centralidades dentro de una misma ciudad sean fácilmente contactadas mediante corredores urbanos, que unifica el funcionamiento de la ciudad de manera homogénea, eliminando zonas muertas. A su vez debe ser accesible, tener todos los rubros indispensables para la vida en cercanía, pudiendo llegar caminando, y que solo pocas actividades requieran de movilidad extensa, mediante el uso efectivo de sistemas de transportes públicos. También, la ciudad debe proporcionar lugar para todos, ser inclusiva otorgando igualdad de oportunidades, ya que todos tenemos derecho sobre la ciudad que habitamos. En este proceso de igualdad y equidad, proporcionar

mayores recursos a los asentamientos precarios, mejorando la calidad de vida y promoviendo su integración al tejido urbano, difuminando las desigualdades que conllevan a la inseguridad. Por otro lado, revitalizar y dar importancia a los espacios públicos, aquellos que convocan gente, que incitan a la relación social, donde se intercambia cultura y donde nace la convivencia ciudadana. Son espacios tan importantes que también derivan en el buen funcionamiento de la estructura urbana y la movilidad.

Las ciudades funcionan como un conjunto, en donde cada parte de ella tiene su función, igual de importante que cualquier otra, ya que sin una de sus partes la ciudad no funcionaría correctamente. En este conjunto, lo que es bueno para un sector, indirectamente para beneficio de todas sus partes. Por ello pienso que una buena ciudad es aquella que proporciona TODO para TODOS y en TODOS lados. ♦



Julieta Magariños

# la ciudad como espacio de derecho

DOCENTES:

Alejandro Gonzalez /

Celeste Mc Garry

**A** partir de la pandemia que estamos atravesando, me detuve a pensar por primera vez en todo lo que implica tener “derecho a la ciudad”. Nunca consideré que como ciudadanos tenemos derecho a vivir en ciudades que nos garanticen cierta calidad de vida. Tampoco me había hecho cargo de la idea de que como profesionales tenemos una responsabilidad mayor sobre el cuidado de este derecho.

A lo largo del ensayo voy a poner en relación el derecho a la ciudad y las temáticas de espacio público como construcción de ciudadanía, urbanismo y género, y huella ecológica. Decidí tomar una historietta de Quino para introducir cada tema, ya que creo pone en evidencia mucho de lo que vivimos como ciudadanos.



Desde mi punto de vista, podría pensarse que los movimientos migratorios de zonas rurales a zonas urbanas fueron un primer reclamo de derecho a la ciudad, de derecho a la ciudadanía. Las búsquedas de una mejor calidad de vida, de mayores oportunidades laborales, educativas y culturales, de acceso a servicios y centralidades, movilizaron de forma global a la población hacia las ciudades. Creo que la mayoría de los habitantes de Buenos Aires podrían identificar en su historia familiar este proceso. En mi caso, mis abuelos emigraron desde Galicia y desde Pampa del Infierno, Chaco, a Buenos Aires. Pensar en cómo fueron sus vidas me hace ver que gran parte de ellas implicó un continuo ganar mayor derecho a la ciudad.

Al buscar definir qué implica como derecho, según palabras de Jordi Borja el derecho a la ciudad "Indica primero que los bienes y servicios de carácter colectivo son derechos de todos los habitantes de la ciudad. Segundo, estos derechos son interdependientes. (...) En tercer lugar el derecho a la ciudad implica que todos los derechos específicos que forman parte de este 'macroderecho' son indispensables a la vez. Si se tienen unos, pero no otros (...) incluso aquellos que se poseen dejan de ser derechos ciudadanos efectivos." (2014)

Bajo esta interpretación se me hace difícil pensar en alguien que efectivamente viva este derecho en su totalidad. Entonces podemos preguntarnos ¿Para quiénes están realmente pensadas nuestras ciudades? ¿Cómo intervenir en ellas para que más ciudadanos ejerzan este derecho? ¿Puede ser medida la relación entre derecho a la ciudad y calidad de vida que tenemos?

Desde mi lugar de ciudadana considero que tengo mucho de lo que implica tener derecho a la ciudad por el simple hecho de haber nacido donde me tocó: tengo una vivienda digna, puedo estudiar, puedo acceder a los servicios que necesito,

etc. Pero observando con mayor atención mi propia experiencia en la ciudad, cómo la vivo y cómo me muevo en Buenos Aires, me encontré con lo siguiente:

La dificultad para llevar a mi abuelo a la plaza con su silla de ruedas, pasando por zanjas, cordones altos y veredas rotas.

Si sé que voy viajar en el furgón del tren para ir a FADU pienso primero en que ropa ponerme.

Si me tengo que tomar un colectivo por primera vez y de noche, entro a Street View para ver cómo es la parada y elegir la que se vea menos solitaria.

Moviéndome en bicicleta, fui registrando las calles empedradas por las que es horrible andar, las calles muy angostas por las que pasan colectivos o estacionan autos a ambos lados y me veo obligada a andar por la vereda, los sectores de la ciudad a los que prácticamente me es imposible llegar en bici por la cantidad de obstáculos y los recorridos donde resulta más cómodo desviarse unas cuadras para ir por bicisenda.

También con la bici, me acordé de que antes de ir con ella a algún lugar pienso dónde la voy a poder dejar y por cuánto tiempo, no vaya a ser que me la roben.

Lo difícil de cruzar la calle cerca de plaza Francia. Los semáforos tienen un botón para el que se avive de apretarlo, que no siempre funciona.

Lo difícil que es parar colectivos en Lope de Vega y General Paz, sobre colectora. Me acordé de la vez que el colectivero se pasó la parada y me abrió la puerta para que me baje sobre la autopista.

La ansiedad que me genera el tráfico, la sensación de tiempo perdido, la falta de aire en el transporte público. Me acordé de cuando tuve que bajar la maqueta por la ventana, porque a la puerta no llegaba.

Podría seguir enumerando cosas, podría sumar vivencias en otras ciudades, podría ponerme en los zapatos de algún otro para seguir ampliando la lista ¿Realmente para quienes están hechas las ciudades? ¿Hasta qué punto las ciudades nos brindan la posibilidad de tener una buena calidad de vida?

Solo a partir de mis propias experiencias puedo afirmar que tanto las personas con discapacidad, los ancianos, las mujeres, los ciclistas y los peatones tienen acotado su derecho a la ciudad. Podemos entonces suponer que los grupos



más vulnerables de la sociedad se encuentran mucho peor posicionados en las ciudades que habitan.

Tanto David Harvey (2008) como Ana Falú (2009) sostienen que “no todos tienen los mismos recursos materiales y simbólicos para apropiarse de igual manera de las ciudades ni para transformarlas de acuerdo con sus deseos e intereses; y en particular, sufren y viven restricciones los grupos en condiciones de mayor vulnerabilidad social o en situaciones de ‘marginalidad’, tanto en las periferias urbanas como en los centros degradados.”

Frente a esta problemática deberíamos pensar cuáles son estos recursos materiales y simbólicos que permiten a quien lo necesite mejorar su posición. Aunque no todos tengamos las mismas posibilidades de acceder a ellos, hay un recurso que como ciudadanos nos es innegable: el espacio público.

En la conferencia “El espacio público en este nuevo siglo”, Borja dice que la ciudad es el espacio público, siendo el espacio público el espacio de poder de uso colectivo. Esta concepción de espacio público permite pensar que, a partir de su uso, de la manera en que los ciudadanos se apropien de él, pueden ser adquiridos muchos de los “micro derechos” que integran el derecho a la ciudad. Jane Jacobs también reconoce su importancia al decir que hay que proteger la naturaleza de la calle como espacio de encuentro e intercambio.

Desde mi punto de vista, es en el espacio público donde reconocemos en qué estado se encuentra nuestro propio derecho a la ciudad, donde se desarrolla el listado de experiencias descritas más arriba.

A partir de las conferencias de Ciudades Comunes, encontraba que desde la organización Ciudades 8 80 se plantea que tenemos que empezar a crear barrios que prioricen la interacción humana y la socialización, donde las personas se

sientan seguras tengan tanto entre ocho u ochenta años. Desde este proyecto se realizaron intervenciones urbanas en relación a mejorar la calidad del espacio público para los peatones. Por ejemplo, a la hora de pensar una bicisenda plantean que un ciclista no se siente seguro con el simple hecho de añadir un carril exclusivo para ellos, sino que debe ser tenida en cuenta la velocidad de los autos que utilizan esa calle, su distancia física con respecto a las bicicletas y la distancia entre la vivienda del ciclista y los servicios a los que busca tener acceso. Al relevar estos elementos, llegaron a la conclusión de que en aquellos carriles que solamente cuentan con una línea divisoria entre las bicicletas y los automóviles solamente circulan ciudadanos varones jóvenes.

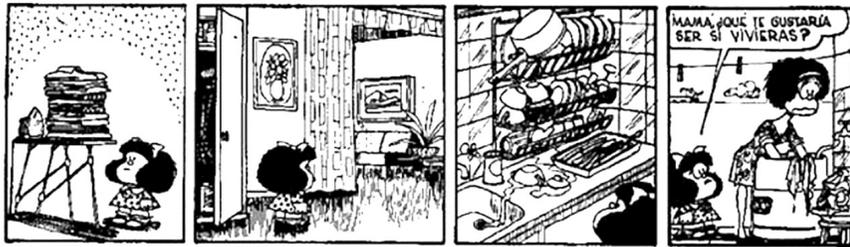
El día en que como ciudadanos seamos capaces de movernos en el espacio público como si fuera nuestra “sala de estar” (Jan Gehl) y reconozcamos la potencialidad que tiene como espacio de conflicto generador de pautas de convivencia, habremos recuperado gran parte de este derecho a la ciudad.

En el camino hacia un espacio público-sala de estar, deberíamos modificar nuestra relación personal con la ciudad para posicionarnos desde un lugar activo que lleve a producir cambios desde nuestra expresión colectiva como también así la forma en que intervenimos como profesionales.

Parados desde nuestra responsabilidad profesional, podemos replantearnos para quienes están pensadas las ciudades y para quienes resultan las ciudades como hecho emergente (ya que el desarrollo de una ciudad involucra factores que no han sido diseñados o pensados).

Ana Falú plantea que “no podemos planificar la ciudad en clave de sujetos neutros. Primero es incluir a los sujetos omitidos. Lo segundo es colocar la desigualdad en el centro de las políticas urbanas y trabajar con una política que redistribuya en el territorio los servicios, las infraestructuras, el transporte y la accesibilidad. Tenemos que incorporar la dimensión de lo cotidiano.” Y añade que “el ordenamiento territorial se hace en clave masculina, en función de un varón joven, blanco o de una familia de hogares. Esta omisión de género refiere a la subvaloración de las mujeres y evidencia el sesgo androcéntrico de las políticas de la ciudad.”

Cabe preguntarnos hasta qué punto hoy las mujeres tienen derecho a la ciudad. Luego ver la conferencia de Falú propuesta durante el acompañamiento virtual,



pude notar que efectivamente mi mamá es la única persona en mi casa que no tiene su espacio propio. Durante este tiempo de cuarentena toda su vida se desarrolla entre el comedor y la cocina, y es ella quien sale a realizar la mayoría de las compras. Históricamente la mujer en la casa no tiene espacio propio, situación que también ha sido trasladada a las ciudades en gran medida.

Desde la Fundación Bernard van Leer, se plantea que el derecho al espacio público no está bien distribuido, sino que los hombres ocupan, las mujeres y niños transitan. Si para planificar una ciudad hay que tener en cuenta la experiencia de la gente, como planteaba Jane Jacobs al hablar de un “urbanismo de abajo hacia arriba”, creo que esta situación no debería pasar desapercibida.

Al analizar la situación de las mujeres, Falú destaca que la mayoría está en la pobreza e indigencia. Hay un crecimiento en toda América latina de mujeres como únicas responsables de los hogares, principalmente en las grandes ciudades. Así es que las mujeres ocupan el doble de tiempo que los demás al cuidado del resto cuando el cuidado de la infancia debería ser una responsabilidad social, no individual, tanto como el cuidado de los hogares debería ser responsabilidad asumida equitativamente por todo el grupo familiar.

No puedo evitar sentir algo de tristeza al ver que estas situaciones se transforman muy lentamente a lo largo del tiempo, habiendo sido identificadas como una problemática hace ya mucho. Si vuelvo a mirar mi historia familiar, me encuentro con que mi abuela no pudo terminar el secundario ya que fue obligada a quedarse trabajando en tareas del hogar, lo que no sucedió con sus hermanos varones, y que esta realidad le significó no poder estudiar instrumentación quirúrgica. Si pienso en las posibilidades que yo tengo, si puedo ver grandes avances ya que nada me impidió estar en la universidad, pero creo estos cambios que van apareciendo en lo cultural, todavía no se reflejan efectivamente en la ciudad.

Ana Bofill señala que “hay que romper las fronteras entre espacio público y espacio privado, conceptos del siglo XIX surgidos de la moral masculina, asociados respectivamente a lo social y lo doméstico y a los roles de hombre y mujer. El espacio, tanto el de detrás como el de delante de las fachadas, es vivido por todas las personas y tiene que ser habitable para todas ellas.” En relación a Bofill, Olga Segovia Marín dice que “la satisfacción relativa a los espacios públicos se constituye a partir de nudos, de encuentros y desencuentros de estos dos ámbitos, el privado y el público, más las habilidades y experiencias que se adquieren o practican en cada uno de ellos. Diseñar desde la perspectiva de género significa, entonces, diseñar para la diversidad de personas y de situaciones colectivas, para la soledad y para el encuentro, para la intimidad y para la comunidad.”

Considero muy interesante pensar que desde un urbanismo con perspectiva de género pueda transformarse la situación con respecto al derecho a la ciudad de muchos de los sectores que se encuentran actualmente con desventajas, que desde acciones concretas pensadas para favorecer a un grupo pueda mejorarse la calidad de ciudad de todos.

Y en cuanto pensar una ciudad en la que todos vivamos y convivamos mejor, creo que ocupa un lugar central abordar el impacto ambiental que todos producimos como ciudadanos y que a todos nos afecta (en mayor o menor medida) sin importar nuestras diferencias y diversidades.

En una ciudad donde se piense el derecho a la ciudad de forma integral, al contestar la pregunta de “para quiénes pensamos las ciudades” deberíamos poder incluir en la respuesta a todos los ciudadanos presentes y a las generaciones futuras

que la ocupen. La forma en que una ciudad se relaciona con el medio ambiente, además de poder ser perjudicial para la naturaleza y sus recursos, afecta de forma directa la calidad de vida de sus ciudadanos. En Buenos Aires, es el caso de quienes viven cerca de basurales, rellenos sanitarios, aguas contaminadas y vías rápidas que producen smog y contaminación sonora.

Deberíamos replantearnos como ciudad tanto el tratamiento de los residuos, como el consumo de materiales de un solo uso, ya que el mejor residuo es el que no se genera, y cuestionarnos los procesos que atraviesa cada producto hasta llegar a nuestras manos. Si realmente somos conscientes de que cada bolsa de basura que desechamos en nuestras vidas sigue existiendo y ocupando lugar en alguna otra parte fuera de nuestra vista, no podemos permanecer sin actuar al respecto. A su vez desde la arquitectura, debemos cuestionar los sistemas constructivos que utilizamos, el uso y aprovechamiento de la energía, y su impacto a largo plazo en el planeta que habitamos.

Si como dice Gehl *“nuestro estado natural es estar junto a otros”*, pongamos nuestros esfuerzos en darle forma a las ciudades para que sean realmente el lugar en que esto suceda, para que en muchos casos pasemos de sobrevivir a convivir como ciudadanos. ♦

## Bibliografía

<https://jordiborja.cat/wp-content/uploads/2013/10/Reseña-Revolución-urbana-en-Ciudad-y-territorio.pdf>

<http://www.zaragoza.es/contenidos/sectores/mujer/ciudades-para-convivir.pdf>

<https://hoydia.com.ar/cultura/63448-ana-falu-claves-para-combatir-el-sesgo-androcentrico-de-la-ciudad/>

[https://americalatinagenera.org/wp-content/uploads/2014/07/libro\\_mujeres\\_en\\_la\\_ciudad.pdf](https://americalatinagenera.org/wp-content/uploads/2014/07/libro_mujeres_en_la_ciudad.pdf)

<https://www.youtube.com/watch?v=GOJHd0Cl1p4> [Conferencia Ciudades comunes día 2]



Natalia Marino

# ciudad pomelo

*“Vivo en la Tierra en el presente y no sé lo que soy. Sé que no soy una categoría. No soy una cosa –un sustantivo. Parece que soy un verbo, un proceso evolutivo– una función integral del Universo.”*

*Richard Buckminster Fuller*

## DOCENTES:

Alejandro Gonzalez/

Celeste Mc Garry

**M**i aproximación intuitiva y personal al urbanismo (y a la vida) es a través de la percepción de mi cuerpo como medio para vivir, experimentar y como forma que me habilita y genera movimiento. En *Carne y piedra*, de Richard Sennett encontré esta posibilidad de relacionar la concepción que tienen las sociedades del cuerpo con la construcción de sus ciudades.

*“La geografía de la ciudad moderna, al igual que la tecnología moderna, trae al primer plano problemas profundamente enraizados en la civilización occidental al concebir espacios para el cuerpo humano en los que los cuerpos son conscientes unos de otros. La pantalla del ordenador y las islas de la periferia son consecuencias espaciales de problemas no resueltos con anterioridad en las calles y en las*

plazas de las ciudades, en las iglesias y en los ayuntamientos, en las casas y en los patios que albergan a la gente reunida –viejas construcciones en piedra que obligan a la gente a tocarse, pero a la vez diseños que fracasaron a la hora de despertar la conciencia de la carne.” Muchas veces pensé en nuestros cuerpos infinitos en posibilidades, condenados a mirar hacia adelante desde que te sientan de frente al pizarrón, suprimiendo la espalda y todas sus posibilidades como parte creadora del pensamiento. La generosidad que propone la conciencia en el movimiento para con el propio cuerpo y para con los otros, sería algo para incorporar en las sociedades; en las ciudades. Sennett propone “recobrar la capacidad de compasión y aceptar las diferencias junto con la certeza de que no es posible eliminar el dolor (tal y como el poder siempre lo promete), ni tampoco obtener la plenitud. Quizá ante el delirio de la palabra sólo tenemos el sentido común de la palabra.” En el contexto que estamos hoy, me parece relevante pensar al menos un poco en esta reflexión. Por un lado, porque nuestro cuerpo es hacedor de espacios y de contextos urbanos, y hoy estamos todxs, no importa la clase social, el género, o sexualidad que tengamos, privados de la ciudad. Nuestros cuerpos están enmarcados en los límites que definen nuestra casa y el recorrido para abastecernos; esa es nuestra ciudad. ¿Es eso ciudad? Por el otro lado, el cuerpo político hoy se está manifestando y empezando a escuchar. No importa el color, no importa el género, no importa la sexualidad, no importa las diferentes capacidades, las edades, el poder adquisitivo; importan los cuerpos libres en movimiento.

En movimiento encontré una corriente de la danza contemporánea que trabaja y mueve el cuerpo consciente de su totalidad. El texto de Roxana Galand, *Naturaleza de la fuerza en el cuerpo y en la danza*, explica la conexión del individuo con el universo y como llevar eso a la práctica. Cada individuo, compuesto por órganos, estructuras, músculos, con funciones específicas, pero todo sostenido por el tejido conectivo o fascias; es un tejido blando multidireccional que nos sostiene y nos permite movernos. Si cortamos a la mitad un pomelo, podemos ver claramente la fruta y ese tejido que la sostiene y le da forma. Ana Falú dijo “mi cuerpo es mi primer territorio”, en referencia al cuerpo de la mujer que por años fue hasta desconocido por las mismas mujeres, pero que además el día de hoy sigue siendo violentado y violado en las casas y en los espacios urbanos. Este primer territorio es el primero a conocer, y cuidar. Y entender que puede ser parte de una red urba-

na de la cual sostenerse. En *La ciudad que resiste. Hacia un urbanismo feminista* de la Universidad de la Plata, definen el urbanismo feminista, y por ende la ciudad feminista, como:

“Una ciudad donde ser mujer no nos cueste la vida”

“Una ciudad con espacios verdes, sin arroyo, con seguridad y contención social”

“Una ciudad inclusiva y de igualdades. Un lugar de derechos”.

### **Seguridad, igualdad, inclusividad, contención social, espacios verdes, derechos**

Me pregunto si hay que ser feminista para pensar que estas son necesidades que atender. Me pregunto si estos planteos de urbanismo que traen y generan las mujeres feministas y que hoy están dentro del título “urbanismo con perspectiva de género” no son en realidad estudios de todos los temas que hacen al urbanismo y herramientas con las cuales trabajar, sean o no mujeres, sean o no feministas.

Entiendo que hay dos trabajos paralelos en arquitectura y urbanismo en relación al género y en particular al lugar de la mujer. Por un lado, hay muchas mujeres trabajando en re-conocer a aquellas que contribuyeron y contribuyen a la construcción del pensamiento y de la arquitectura y urbanismo que aquellos que cuentan la historia se encargaron de invisibilizar y silenciar. Por ejemplo, con medios como “Un día una mujer”, o el libro *Mujeres, Casas y Ciudades* de Zaida Muxí. Por otro lado, existen colectivos, y organizaciones que se focalizan en incluir al género como parte del proceso proyectual: Punt.6 (del cual Zaida Muxí es miembro), Ciudad del Deseo, Ana Falú, Colectiva de arquitectas, entre otrxs.

El libro *Muerte y Vida de las grandes Ciudades* de Jane Jacobs es una base del urbanismo de género. “Este libro es un intento de presentación de nuevos principios de planificación y reconstrucción urbana, diferentes, incluso opuestos, a los que se enseñan. Para exponer unos principios diferentes, voy a escribir sobre cosas corrientes y vulgares”. Ocuparse de los espacios corrientes y vulgares que son en efecto a donde ocurre la vida. Se plantean tres máximas con las que construir ciudad que el urbanismo feminista toma:

- La experiencia vivida
- La ciudad es un sistema complejo (no se puede usar solo dos variables)
- Las personas son el centro

Zaida Muxí dice que el urbanismo feminista se trata de poner en el centro de las decisiones urbanas la vida de las personas contemplando las diversidades para generar “una ciudad que te cuida, que te permite cuidar a otras personas, y que permite que te cuides”. Esto genera el trabajo de combinar escalas, enfatizando la vida en la ciudad, los recorridos y la movilidad, los espacios que se usan para llevar eso a cabo, y la seguridad que estos generan; tanto en la diagnosis como en las propuestas. Ya que todavía hoy se piensan políticas para un sujeto blanco hombre heterosexual. No hablan de el gran cambio si no, de las pequeñas realidades. Reconoce cuatro esferas en la vida; la productiva, la reproductiva, la comunitaria, y la propia. “La ciudad, como el lugar donde vivimos, es una red compleja de categorías donde el espacio urbano se entrelaza con la vida cotidiana.”

Y los principios con los que trabajan son:

- Participación individual y colectiva.
- Espacio Público y de relación.
- Equipamientos y servicios.
- Movilidad temporal y espacial.
- Seguridad y autonomía.
- Vivienda y entorno.

En relación a estos temas plantean que los espacios urbanos tienen que tener cinco cualidades: **Autonomía/Proximidad/Diversidad/Vitalidad/Representatividad**

<sup>144</sup> **Espacio Público.** Es el lugar de encuentro, que favorece la autonomía y la socialización de las personas. El urbanismo de género plantea que la proyección de estos espacios tiene que contemplar las tareas reproductivas, tiene que generar lugares de encuentros, promover autonomía de las personas dependientes, tener elementos urbanos que apoyen las actividades cotidianas (como puede ser un banco para que una persona mayor descansa en el medio de su recorrido). También tienen que ser diversos; la canchita de fútbol aparece en todos lados, pero no es el único deporte para practicar al exterior. Por último, estos espacios tienen que estar entretnejidos en la ciudad, al igual que el equipamiento como las escuelas, los museos, las bibliotecas y las guarderías.

El espacio público además de ser un lugar de encuentro, es un lugar político, y es

un lugar de transformación social. Hay un ida y vuelta constante entre; el espacio público generando cultura y la cultura haciendo al espacio público. De qué manera la gente se apropia de los lugares es lo que les da sentido. Por ejemplo, la plaza del congreso tiene un carácter simbólico que es parte de la cultura argentina, como lugar a donde el pueblo se manifiesta y se hace escuchar. Otro ejemplo, la CABA en los últimos años trabajó en aumentar la cantidad de plazas y espacios verde pero solo para algunos en algunos horarios; las rejas limitan su uso y crean una falsa idea de seguridad. A pesar de esto, los vecinos se reunieron para evitar las rejas en la Plaza Mafalda y hoy la plaza sigue estando abierta. Todo esto es la política puesta en el espacio.

**Movilidad.** La movilidad “clásica” habla de movilidad obligada, considerando: trabajar e ir a la universidad. A partir de ahí todo el resto de movilidades son: secundarias/opcionales. Entre estas pueden estar: ir al hospital, llevar a los niños a la escuela, ir a trabajar después de llevar los niños a la escuela. Movilidades que se ven “penalizadas”, ya que a partir de x horario disminuye la frecuencia del transporte público, generando por ejemplo que esa mujer que llevó los niños a la escuela llegue tarde al trabajo y por ende sea un empleadx con menor valor. El UG comprueba con estadísticas que el género masculino recorre la ciudad de punto a punto, en cambio, el género femenino recorre la ciudad de forma multidireccional aprovechando un recorrido para cumplir diferentes necesidades. Por ende, el género femenino es el que más camina, y más usa el transporte público. De lado de las estadísticas que dicen que el 55% de las mujeres no tienen auto particular, contra el 80% de los hombres que si tienen. Con este valor agregado trabajan la movilidad en la ciudad. Nosotros vimos la complejidad de como es entrar a la ciudad de Buenos Aires todos los días, estudiamos las centralidades y los corredores principales. Agregar estas otras posibilidades complejiza el problema, y genera tener que pensar en ese “plan general” pero entrar en escalas más pequeñas e ir estudiando casos “más particulares”.

**Seguridad.** ¿Cómo podemos construir una ciudad segura? Se pueden diferenciar (aunque en el fondo es todo parte del mismo sistema) dos problemáticas. Por un lado, en relación a la violencia de género, la violencia que viven las mujeres en la calle y espacio urbano. Safetipin llevó a cabo una serie de seminarios web para reflexionar en torno a la seguridad de las mujeres y la inclusión de género

en las ciudades. “Mirando hacia atrás, mirando hacia adelante”: En el primer encuentro participaron referentes como Ana Falú, Carolyn Whitzman, Kalpana Viswanath. Y de lo que se habló fue de la relación que tienen estos grupos con los gobiernos y las formas que tuvieron de implementar políticas de seguridad. “Necesitamos apoyo y financiamiento para abordar los problemas de seguridad y la mayoría de las veces no lo tenemos. Hemos aprendido la importancia de las asociaciones. La violencia no es un problema individual, es un problema social, patriarcal y colonial”, dijo Ana Falú. En 1970 hubo un movimiento feminista reclamando el poder moverse libremente sin violencia tanto públicamente como en el sector privado. En 1980, diez años después, algunos gobiernos empezaron a tomar medidas. En Toronto y Delhi trabajó Carolyn Whitzman. Con esa base escribió *“Four legs for a good table”* (cuatro patas para una buena mesa) una metáfora en relación a cuatro categorías importantes que se necesitan para efectivamente llevar a cabo planes de seguridad: funcionarios electos que funcionen como “campeones”, servidores públicos que sean “habilitadores” (generalmente mujeres trabajando en política), grupos comunitarios que sean los “defensores”, y por último investigadores como “proveedores de información”. La seguridad de las mujeres y el derecho a la ciudad se torna responsabilidad directa de las autoridades para que trabajen con organizaciones a fin de prevenir la violencia. Un grupo de mujeres en Montreal establecieron algunos parámetros para generar espacios seguros: **Estar Señalizado / Ser visible / Estar equipado / Vigilado / Generar Comunidad / Vitalidad**

El urbanismo con perspectiva de género se centra en generar la posibilidad de tener autonomía y libertad para usar esos espacios públicos. Iluminación que ilumine las veredas, evitar los grandes paredones, evitar los pasos bajo nivel; todas acciones que buscan evitar la inquietud y la inseguridad. Evitar oscuridad y rincones, que generen la sensación de inseguridad, o la inseguridad misma para no impedir el uso.

Al igual que con la movilidad, esta es una variable más para tener en cuenta, pero no la única. Raquel Rolnik explica como el derecho a la vivienda para muchas personas en el mundo hace más o menos veinte años, está totalmente librada al mercado por lo que es totalmente inestable y causa de segregación de las personas

y expulsión hacia las periferias. Brevemente: el valor de la tierra es bajo, se hace una inversión, el valor de la tierra sube, la gente con menos recursos se ve obligada a irse porque no puede sostener los gastos fijos. Esto da como resultado las ciudades de este siglo, donde la gente con menos recursos termina en barrios alejados, privados de la ciudad, y la gente con mayores recursos concentrada en los barrios mejor dotados de infraestructura de la ciudad. Esta segregación atenta directamente con el derecho a la ciudad, y con la seguridad de la misma. Se quiebra cualquier pensamiento de unión y de inclusividad. Estas ciudades que describen bajo el título urbanismo de género, están condicionadas a revertir esta situación, porque la heterogeneidad en las calles, y la integración social es algo que va a tender a una ciudad más justa, más segura, más humana.

El urbanismo con perspectiva de género es el disparador que me habilitó a pensar en el derecho a la ciudad, la movilidad, el espacio público, la seguridad, y el lugar político y simbólico del cuerpo. “La política del cuerpo ejerce el poder y crea la forma urbana al hablar ese lenguaje genérico del cuerpo, un lenguaje que reprime por exclusión” (Sennett). Dejar de pensar en el cuerpo como lenguaje genérico es justamente lo que está reclamando la mujer. La ciudad feminista está directamente relacionada con pensar en estos cuerpos diferentes. Y si estos cuerpos dejan de ser genéricos se puede pensar en la totalidad, y a la vez, en las partes entre las partes. El urbanismo de género logra incluir, y si bien piensa desde la mujer, es para todos los que habitan esta Ciudad Pomelo.

“¿Cuál es el centro de una red infinita de centros? En un universo infinito, el centro está en cada parte, es el movimiento quien los conecta y pone en la tensión justa para vibrar.” (Galand). El urbanismo es en sí mismo un universo infinito. Infinito en su ocupación, infinito en sus interrelaciones, en sus pensamientos, su historia, su desarrollo, su ambición, sus errores, sus lecturas. ♦



Santiago **Mc Allister**

# el espacio público y social

**DOCENTES:**

Alejandro Gonzalez/

Celeste Mc Garry

**C**ada ciudad es un “mundo”, pero hay patrones que se repiten en diferentes ciudades por más mínima sea la relación que tengan entre sí. Es como si algo las regulara desde su vientre. Algo que seduce a la sociedad para que las ciudades estén destinadas a la producción y el consumo; El capitalismo.

Está definido según la RAE como “*un sistema económico basado en la propiedad privada de los medios de producción y en la libertad de mercado.*” Como todo modelo económico va a tener sus pros y sus contras obviamente, pero vamos a ver qué efectos tiene sobre la ciudad y el derecho de habitarla.

Hay un punto a tener en cuenta en este modelo que es incuestionable, el valor social, el valor que se le pone a cada individuo según cuánta riqueza tenga, cuánto

dinero posee, qué tipo de casa, qué ubicación tiene esa casa, qué auto maneja, qué celular tiene, etc., etc. Este es el valor dentro del capitalismo y es algo que se ve plasmado tanto en la vida cotidiana como en el urbanismo de las ciudades capitalistas. Se le da valor a un papel que se llama dinero y se lo suele apreciar mucho más que algo que no tiene forma de medirse ni con plata; el tiempo, pero esto lo vamos a ver más adelante.

Uno de los patrones que comparten estas ciudades es la densidad. Generalmente siempre hay un centro donde propician las centralidades urbanas destinadas a lo comercial. Esto quiere decir que la sociedad va a clasificar a esas zonas como apreciadas y como a las sociedades capitalistas las regula un libre mercado, el mismo mercado va a determinar que esos distritos son los más caros. En resumen, mientras más cerca esté una zona del centro de una ciudad o de una centralidad urbana, el mercado va a dictaminar que el acceso a obtener una propiedad en ese lugar sea más caro. Según Raquel Rolnik, la propiedad privada “se regulariza según oscilaciones especulativas”. Pero acá hay un problema, ¿Qué pasa con la sociedad de menos recursos económicos? Está más que clara la respuesta. Entonces, ¿Tenemos TODOS los mismos derechos de vivir y acceder a la vivienda y a la ciudad según el capitalismo? Deberíamos tenerlo por el simple hecho de que todos somos personas, pero lamentablemente no es así. Este modelo, según el video recomendado por la cátedra de “Capitalismo y extractivismo”, es voraz. Todo lo arrasa a su paso sin importar lo humano, está más allá. Ciega y genera una sociedad alienante dependiente de la acumulación de recursos. Ojo, no quiero decir que esté en contra de este modelo y sea un comunista ni mucho menos, solamente estoy siendo realista. Es por esto que las ciudades capitalistas son un reflejo de esa voracidad con la cual avanza. Al diseñar ciudad, la mayoría de las veces se deja de lado el concepto más fenomenológico del habitar porque se le da más importancia a la rentabilidad en cuestión de dinero. Vamos a explicarlo con un ejemplo:

Si yo tengo un terreno de 10000 m<sup>2</sup> cerca de una centralidad urbana, con la posibilidad de realizar una obra y tengo dos opciones para materializar, pero solo puedo elegir una:

- 1) Un *shopping*
- 2) Espacio público para que las personas intercambien momentos entre sí

Es lógico pensar que según este modelo la opción 1 sería la más propicia. ¿Será por esto que en muchas ciudades hay un faltante de estos espacios que le pertenecen de igual manera a cada habitante? Yo creo que sí y que esto despertó a muchos urbanistas a repensar el diseño de las trazas urbanas.

Como dije anteriormente, hay algo más valioso que el dinero y que es inmedible (aunque en el capitalismo se lo mide y se lo paga por horas de trabajo) y es el tiempo. Este es un factor clave que no siempre se lo tuvo en cuenta. Desde el Movimiento Moderno se pensó y diseñó ciudades teniendo en cuenta una máquina tecnológica e innovadora, el auto. Estaba la ciudad como centralidad, las zonas residenciales como el lugar donde estaban los hogares y su conector, las famosas avenidas las cuales se recorrían con el automóvil. Este concepto crea una separación funcional donde es indispensable el movimiento. Era un diseño para un futuro ideal que ahora nosotros, siendo los seres de su futuro, vemos que no es tan ideal. La movilidad trae consigo el uso de un transporte si o si (particular o público) que genera un mayor uso de combustible, es decir, más contaminación. También trae el tráfico y las distancias, dos factores que están íntimamente arraigados al tiempo. Si una persona vive en una zona residencial, por ejemplo, Olivos, pero su trabajo está en el centro de la ciudad, por ejemplo, Microcentro, va a dedicar entre tres y cuatro horas de viaje por día (ida y vuelta). Esto da un total de 15 hs semanales, 60 hs mensuales, 720 hs anuales (sin tomar vacaciones y feriados). Es decir que ese individuo va a dedicar un mes de su vida en todo un año solo destinado al desplazamiento desde su casa hacia el trabajo y viceversa. Es mucho tiempo y es por esto que muchos urbanistas empezaron a darse cuenta que la marginalidad de las centralidades urbanas trae movilidad y no proximidad. La sociedad no debe acercarse a la ciudad, sino que las ciudades deben acercarse a la sociedad, deben estar al acceso de todos. Cada individuo debe tener el mismo derecho a la cercanía y no quedar excluido.

Estas centralidades, como ya he nombrado anteriormente, están densamente urbanizadas. Esto es porque son parte de un proceso histórico donde la expansión territorial empezó en un punto y desde éste un crecimiento sobre el territorio. Estos puntos suelen ser las centralidades urbanas de cada ciudad y es donde cada ciudadano desea vivir por el simple hecho de la proximidad. ¿Qué mejor que vivir cerca de todo? Cerca del trabajo, de la casa de tus amigos, del supermercado,

de los bares entre otras miles de actividades que se puede tener cerca. Pero no todas las personas eligen vivir en la proximidad. Como situación casi contradictoria existen los barrios cerrados. Es verdad, una gran parte de las sociedades no vive en la proximidad por cuestiones claramente económicas, pero este no es el caso de los *countries*. Estos barrios optan por alejarse de la proximidad y hasta aislarse dentro de cuatro muros perimetrales que separan sus hogares con el resto del mundo. David Harvey diría que son prisiones y que estos “ricos” viven una vida monótona y aburrida porque las personas que están allí van a hacer contacto y relaciones siempre con las mismas personas, no hay una búsqueda por compartir con desconocidos. Son elecciones de vida, una persona que vive en un *country* va a necesitar casi obligatoriamente la disponibilidad de al menos un transporte privado para poder desplazarse y dedicar horas enteras de su día para el movimiento y así volvemos al círculo vicioso que nos dejó el Movimiento Moderno, trabajo-autopista-hogar. En el video recomendado por la cátedra “La escala humana” hablan en un momento de la ciudad de Melbourne y que la gente por instinto natural desea vivir en una casa con jardín. Es lógico, estar con la naturaleza es estar con nuestros orígenes, de dónde venimos. Pero en esta ciudad la mayoría de la población opta por esa opción, es decir que se generaron suburbios residenciales que devuelta nos hacen pensar el círculo vicioso del Movimiento Moderno. Pero los urbanistas no se quedaron con los brazos cruzados y se pusieron a idear un plan para densificar la ciudad sin tener que recurrir a los suburbios. Su respuesta fue aprovechar los espacios muertos des poblados, en este caso, los callejones. Las calles pasaron a ser salas de estar donde se generaron estos pasadizos que trajeron vida a la ciudad. La estructura urbana se puso a disposición de los habitantes, lo cual me hace pensar lo siguiente, ¿Es posible vivir con un modelo económico como el capitalismo y que no siempre triunfen los intereses de unos pocos? Yo creo que sí, y que gran parte de esto tiene que ver con la presencia del espacio público.

El espacio público es de todos y viene a representar el vacío en una ciudad edificada que está representada por el lleno. Es el lugar donde cada individuo tiene el mismo derecho a expresarse y vivir en armonía, compartiendo momentos de intercambio entre cada uno. A veces el lleno predomina sobre el vacío, pero

cuando el vacío predomina sobre el lleno se hace notar. El vacío promueve y pide ser conquistado. Esto se ve desde tiempos inmemorables con las expansiones de los imperios y cómo sentían una necesidad por colonizar lo desconocido, lo desértico, lo deshabitado. Lo mismo pasa con el espacio público, si no hay nadie no tiene sentido, no da seguridad y es un espacio muerto, por eso empieza a tomar valor cuando la gente empieza a poblarlo. No le pertenece a una persona o a una entidad privada, sino que todos tienen la misma pertenencia sobre éste. Es un espacio si o si necesario en las ciudades. ¿Qué queda de un lleno sin vacío? Solidez y estanqueidad. Es necesario que las ciudades empiecen a incorporar en mayor medida y con una mayor responsabilidad de estos espacios. Por un momento hay que dejar de pensar en los objetos, en lo construido y pensar en las relaciones, en lo inmaterial.

El espacio público es democracia. Hoy en día, creo yo, que existen dos formas de que el pueblo se haga escuchar. Primero, las redes sociales. Cumplen un factor fundamental en la sociedad porque rápidamente se puede dejar en visto situaciones que están al alcance de casi todos. Segundo, el espacio público. Es indispensable para que la gente vaya a manifestarse y se haga ver. Es un lugar de unión. Está íntimamente relacionado con la movilidad, pero no hablo de la movilidad de moverte de tu casa al trabajo pensando como individuo dentro de un sistema capitalista donde mi objetivo es generar más y más dinero, hablo de una movilidad donde se priorice la utilización de métodos más sustentables y saludables para desplazarse, como caminar o andar en bicicleta. Pero mientras más presente esté el modelo económico capitalista, menos posibilidad va a haber de construir espacios para a todos. En la mayoría de los casos va a triunfar la propiedad privada y el interés de producir más y más. Es más rentable, en definitiva. El problema de este modelo está en la valorización. Como ya dije antes, en el capitalismo, el valor está puesto en el dinero y mientras más dinero tengas, más importante vas a ser en la sociedad, vas a consumir más. El capitalismo se alimenta del consumo, y el capitalismo está muy vivo porque somos una sociedad que consume constantemente. Esto genera una demanda de productos de todo tipo en el mercado. Como hoy en día somos una civilización avanzada, los productos que consumamos están mucho más elaborados tecnológicamente desde

su idealización y producción que hace 100 años. Un mayor uso de la tecnología requiere de un conocimiento y experimentación en los materiales. Sumémosle a esto un incremento poblacional constante. El resultado es una sociedad voraz de un constante consumo que le requiere al mercado más y más sin parar, lo que hace que actividades como el extractivismo se sigan manteniendo o que las fábricas industriales sigan contaminando ríos. Es cierto que la decisión pasa por la o las personas que tengan la plata para invertir, pero nosotros como sociedad, somos responsables en cierta forma del destino que va a tener el territorio con un uso de suelo en específico. El tema está en poder regular entre lo privado y lo público para que pueda haber un equilibrio y que no se vuelque todo el espacio hacia una entidad.

Aunque parece un camino irreversible donde estamos destinados a consumir hasta el último gramo del espacio para la producción, no hay que ser negativo, yo creo que las nuevas generaciones se están empezando a dar cuenta que debemos cambiar algunos aspectos de nuestros comportamientos como sociedad para que comencemos a ser una sociedad más sostenible en muchos aspectos y en cuanto a lo urbanístico, no dejarse llevar por la ceguedad del mercado y empezar a actuar con medidas para todos los habitantes, para que cada uno pueda vivir la ciudad sin tener barreras, sin salir de tu casa pensando en el tráfico que vas a tener que pasar en la autopista para ir al trabajo, sin sentirse rechazado o excluido al pisar la vía pública, sino al contrario, pisarla y sentirse bienvenido. ♦



Agustina  
Mendive Constante

DOCENTES:

Alejandro Gonzalez/  
Celeste Mc Garry

# la ciudad: proyectando una invitación a vivirla

**E**n el siguiente ensayo se tratarán los temas de espacio público, polos y centralidades, movilidad y transporte sumando un pequeño enfoque desde una mirada del urbanismo de género. A simple vista parecerá que se trata de temas aislados, pero he logrado encontrar un hilo conductor que los relaciona de manera muy estrecha.

Desarrollaré una crítica sobre ciertos polos/centralidades específicas de la Ciudad de Buenos Aires que se encuentran fuertemente ligados a la movilidad masiva y congestionada y que carecen a su vez de espacio público para las relaciones entre ciudadanos. Asimismo, se hará hincapié en la segregación que producen estos focos laborales-comerciales una vez terminada la jornada diaria o semanal

y cómo, desde una mirada personal como mujer, una vez culminado ese horario, se generan espacios o situaciones de inseguridad e incomodidad para los ciudadanos y particularmente para el colectivo de mujeres, acompañado de ciertas soluciones o iniciativas para generar un mejor ámbito barrial.

Me he centrado en tres polos o centralidades, según corresponda, de la Ciudad de Buenos Aires: Microcentro, Once y Flores. Se reconoce una centralidad como aquel lugar donde se dan múltiples actividades: bancarias, comerciales, educativas, de esparcimiento, entre otras. Se congregan diferentes actividades sumado a la confluencia y accesibilidad al transporte. Las centralidades son propias de actividad continua las 24 horas, pero también existen casos donde la centralidad puede ser considerada a partir de otros aspectos, como la historia e identidad de un sitio, es así el caso del microcentro porteño.

Al mismo tiempo, los barrios de Once y Flores se reconocen como focos o polos comerciales fuertemente marcados dentro del tejido de la ciudad. La diferencia se hace evidente en la monoactividad. Prospera una única actividad con múltiples sub actividades relacionadas con la misma. Estos polos presentan intensa actividad durante determinada franja horaria y una gran inactividad en cuestión de minutos una vez que los comercios bajan sus persianas.

En todos los casos el parámetro se asemeja: alto nivel de vida urbana durante el principio del día e inactividad repentina una vez finalizado el horario laboral-comercial. ¿Por qué ocurre esto? Considero que se debe a la carencia de mixtura de usos que provoca, pasado cierta franja horaria, que las calles queden inhóspitas y vacías de química urbana. Encuentro aquí entonces cuatro problemáticas anteriormente mencionadas que serán desarrolladas a continuación: movilidad en masa, carencia de espacio público, segregación e inseguridad.

Según Jane Jacobs, actualmente, la movilización peatonal o de vehículos no motorizados queda supeditada a la circulación de automóviles. Frente a la supremacía del coche, la urbanista, hace hincapié en la importancia de las calles a nivel barrial como lugares de relación. Un elemento indispensable para que las calles cumplan esta función es contar con un tejido comercial compacto que garantiza el dinamismo en las vías públicas. El comercio es una pieza indispensable para

que la gente se sienta segura en las calles, para que un espacio sea seguro es necesario que el individuo pueda ser visto y oído en él. Es aquí entonces donde destaco dos iniciativas: mayor peatonalización de las calles en los barrios de Microcentro, Once y Flores sumado a incentivar la mixtura de usos con una variada franja horaria para evitar los espacios inactivos.

Las arterias o corredores principales que atraviesan la Ciudad de Buenos Aires se encuentran conectados directamente a los barrios de Microcentro, Once y Flores. Dentro de este denso tejido consolidado aparece entonces la figura del automóvil. Hacia el área central confluye todo el sistema de movilidad: tres importantes terminales ferroviarias (Retiro, Once y Constitución), un sistema de autopistas urbanas y regionales (Acceso Norte-Arturo Illia, 25 de Mayo, Dellepiane-Ricchieri, Perito Moreno-Acceso Oeste, Buenos Aires-La Plata), y una extensa trama de calles residenciales y avenidas comerciales. Con lo cual, los desplazamientos constituyen una problemática cotidiana: la magnitud y densidad del centro ejercen una fuerza de atracción y generación de movimientos enorme, que no son articulados ni promueven la intermodalidad. El transporte individual en la actualidad está generando graves problemas de congestión (horas pico), contaminación ambiental, ocupación de espacio y desarraigo social. Ante la creciente congestión del tránsito, las condiciones en que los pasajeros viajan en ferrocarril y colectivo, la insuficiencia de infraestructura y la polución y contaminación visual y sonora, es necesario encarar una serie de acciones que tiendan a desalentar la hegemonía del automóvil e impulsar la integración entre los distintos modos públicos de desplazamiento.

El parque automotor sigue creciendo, y lo hace al mismo ritmo con el que crece la precarización del transporte público. El confort y acceso al uso de autos particulares generará a futuro que un menor porcentaje de usuarios sea aquel que haga uso del transporte público mientras que un mayor porcentaje hará uso del transporte individual. Me pregunto entonces, ¿cómo desalentar el uso del automóvil? Como referente, desde 2003, la ciudad de Londres, aplica el "Peaje Urbano", se trata del cobro de una tasa €28 para aquellos vehículos que ingresen al área central o "The City". Esta iniciativa redujo al 75% el ingreso de automóviles y tuvo que ser acompañada de un incremento en el caudal de transporte público. El atractivo de esta solución genera dos recursos simultáneos: recaudación para

invertir en transporte público y al mismo tiempo la desestimulación del uso del automóvil, promoviendo el uso de transporte urbano para llegar al centro o la caminata a pie para recorrer y vivir la ciudad.

Otra propuesta sería generar cambios en la franja horaria laboral-comercial, extendiendo o acortando, según corresponda, las actividades (intercalando los horarios de inicio y cese de las mismas) para evitar el congestionamiento y la obstrucción en el tránsito sobre determinada hora pico. De esta manera también la masividad de peatones se vería controlada y reducida permitiendo que la vida urbana se desarrolle en un marco más armonioso.

El incentivo por el uso del transporte público depende de políticas públicas como así también de los ciudadanos, tomar conciencia de los cambios positivos que nos benefician tanto a nosotros como usuarios que viven la ciudad, como así también al medioambiente y su futuro para las próximas generaciones. Potenciar el transporte público a largo plazo generará: mayor aprovechamiento del espacio urbano disponible, mejor tiempo de llegada a destino, mejoras en materia ambiental y el siguiente tema a tratar: situaciones de encuentro para vivenciar la calle. ¿Será posible imaginar una ciudad con menos autos, donde barrios como Microcentro, Once y Flores dejen de brindar todo su espacio de ciudad al automóvil? Como arquitectos deberíamos proyectar, diseñar e idear una ciudad que sea para la gente, preparar la ciudad para las personas. Lograr una ciudad más humana con espacio público de calidad, recorrible y peatonal.

158

La razón y el espacio en donde la gente se reúne es donde se encuentra la clave para que una ciudad funcione. Más allá de la importancia o uso que tengan los edificios en una ciudad, el espacio público generado entre ellos es el factor fundamental para el rol de ciudad. Por eso creo que los espacios públicos alegres y agradables, que inviten a permanecer o sólo a transitar, son esenciales para planificar una gran ciudad. Son aquellos que le dan vida y permiten la interacción colectiva y la participación comunitaria.

Pero ¿qué hace que un espacio público funcione? En algunos casos pueden atraer y en otros alejar a los ciudadanos. Como proyectistas deberíamos proponernos proyectar y diseñar espacios con conciencia social, lograr que la gente se sienta cómoda y con ganas de permanecer en ese sitio, que invite a otras personas a

quedarse, pensar en los detalles para una permanencia amena, y así generar un espacio seguro y resguardado.

Las estrechas calles del microcentro, coincidentes con el trazado fundacional, encauzan miles de transeúntes durante toda la jornada laboral, como así también en el caso de Once y Flores durante su jornada netamente comercial. Se reproducen constantemente desplazamientos y actividades de peatones que se disputan entre sí el reducido espacio. Probablemente, hoy por hoy, estos barrios cuentan con espacio reducido para el desarrollo de grandes proyectos urbanos. Pero considero que allí radica la respuesta. No es necesario proyectar únicamente sobre grandes magnitudes de superficie para lograr cambios radicales en materia pública. Pueden tomarse pequeñas iniciativas para reactivar estos estrechos sectores instaurados sobre tejidos y tramas fuertemente rígidas.

El espacio público no se trata sólo de extensas hectáreas de parques y grandes plazas secas, la gente suele evitar esos espacios, porque no se siente segura en áreas desoladas. Citando a Jane Jacobs nuevamente: *“Un espacio verde en la ciudad tiene sentido si la gente le da vida, sino se convierte en un espacio vacío que termina por degradarse.”* El espacio urbano es entonces el área de interacción, de transición, el lugar donde se da el intercambio. Y creo que estos barrios cuentan con el potencial para llevarlo a cabo a partir de políticas públicas de calidad que reactiven estos centros urbanos carentes de vida pasado el horario laboral-comercial anteriormente mencionado. Transformar estos focos, mediante estrategias urbanas, en zonas más activas y atractivas encontrando una conexión equitativa entre la calidad de un espacio urbano, el uso que el ciudadano le dé y el grado de interés y seguridad que despierte.

Los espacios abiertos en las ciudades son oportunidades para el bien común de la ciudad. El espacio público debe ser diseñado a conciencia y debe mantenerse para garantizar que sea de todos, evitar que sean dañados, abandonados o ignorados y así lograr que tengan poder e impronta propia. *“Los espacios públicos pueden cambiar el hecho de cómo vives la ciudad, lo que sientes por esa ciudad. Son una de las principales razones por la que permaneces en una ciudad.”* (Amanda Burden).

159

Otra de las conclusiones que quiero resaltar es la que hace Jan Gehl en “La escala humana”: *“Hay una tradición muy complicada provocada por la forma en la que enseñamos arquitectura y urbanismo. La idea de que una persona puede solucionarlo todo. Tenemos incluso el término de Master Plan. ‘Voy a hacer un master plan que logre responder a todas las preguntas’. ¿Es posible? Las ciudades son increíblemente complejas. Todo lo que podemos hacer es crear un marco que permita que haya vida. No creo que podamos planear las cosas para que estas sucedan, no se puede forzar a nadie a hacer nada o a ser nadie, pero podemos invitarlos a hacerlo. Podemos invitar a la gente a andar, invitarlos a sentarse y quedarse. Invitaciones para un mejor día a día. Una mejor forma de cruzar la calle, o de esperar el autobús. Una forma mejor de vivir la vida. Es todo lo que podemos hacer.”*

Asimismo, posicionando la mirada desde otro enfoque, el cual nos toca de cerca todos los días y es propio de la realidad en la ciudad que vivimos ¿que sentimos las mujeres una vez que estos focos barriales pierden toda su esencia característica diurna? Se convierten en espacios desolados e inhóspitos. Provocan una sensación de total peligro e inseguridad.

Anna Falú habla acerca de una ciudad amigable para las mujeres, que seamos consideradas y vistas, que nos saquen de la neutralidad. Las políticas en general y la acción sobre el territorio se hace de manera neutra y sobre todo es pensada en clave masculina y no en clave de la diversidad de sujetos que componen una sociedad, especialmente las mujeres que forman parte de la misma en un porcentaje mayor al 50%. Las mujeres generalmente son omitidas o tienen menor participación en la planificación para la ciudad en la que viven.

Una pregunta clave para entender el rol de la mujer en la ciudad es: ¿quién cuida en las ciudades? Al analizar la relación entre la escala barrial y el rol de las mujeres se observa escasez en espacios de cuidado infantil público con amplitud horaria, espacios y transporte público cuidado, seguro y vital. La violencia hacia la mujer, por el simple hecho de ser mujer, se ha agudizado en los espacios públicos. Es una violencia que ha crecido y se ha complejizado. ¿Qué impacto genera esta omisión de las mujeres en la planificación ciudadana? ¿Cómo desalentar la persistencia aún presente en la diferenciación laboral según género y cómo

esto impacta en la forma urbana, la accesibilidad, las facilidades, los espacios públicos y la violencia urbana? La ciudad no es experimentada o vivida de la misma manera para el caso de los hombres como para el caso de las mujeres. Los asentamientos urbanos no son igualitarios en materia de accesibilidad y calidad para todos los ciudadanos.

Jane Jacobs es defensora de un tipo de vida urbana que garantice a las personas ciertas capacidades y elecciones. Seguridad e intimidad son dos de los elementos que Jacobs considera esenciales. El civismo o respeto mutuo y el sentimiento de comunidad no se genera entre la población a golpe de normativa, sino a través de la creación de espacios de socialización donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos respetando la intimidad de las personas.

La construcción territorial de las últimas décadas no se ha basado en la construcción de ciudades complejas sino bien en fragmentos de territorio monofuncionales. Hace crítica a la monofuncionalidad de la calle como vía o cintas limpias sin obstáculos ni vida para la circulación del automóvil. La mixtura de usos garantiza la mixtura social y ayuda a evitar problemas urbanos como la segregación y la inseguridad.

Jacobs se presenta a favor de “otra planificación”, aquella que tiene en cuenta la experiencia cotidiana y las necesidades de las personas que las capacita para decidir qué tipo de espacio urbano requieren. Critica el modelo de planificación tradicional, diseñado desde arriba y sin tener en cuenta las diferentes realidades que vive la población.

A modo de conclusión aspiro a futuro lograr ser capaz de proyectar y vivir en una ciudad con conciencia diversa, desde una mirada más integradora que minimice la brecha de desigualdad. Empezando por diseñar espacio de ciudad para la gente, desde un enfoque integral, con conciencia ambiental, que apele a la mixtura de usos y este abierta al respeto e interrelación entre los que hacemos uso diario de la misma. ♦



Manuela **Mujica**

# la ciudad como expresión de su momento

**DOCENTES:**

Alejandro Gonzalez/

Celeste Mc Garry

**E**ntre las tantas cosas que diría Aristóteles se encontraba la idea de que las ciudades deberían servir tanto para ser seguras para sus habitantes como también para hacerlos felices. A lo largo de la historia del urbanismo y enfocándonos más específicamente en el desarrollo de las ciudades modernas como las conocemos hoy, numerosas arquitectos, desarrolladores, pensadores y urbanistas, entre otros, buscaron abordar las problemáticas de este objeto de estudio tan complejo y apasionante que es la ciudad, intentando entender la esencia de lo que hace que una ciudad funcione por sobre otras. En lo que respecta a la premisa ya mencionada, la idea de que las ciudades deberían hasta un punto garantizar ciertos niveles de seguridad y felicidad en sus habitantes,

se trae a colación una pregunta clave: cómo puede el urbanismo, a partir de la planificación urbana, garantizar esta calidad de vida.

En el libro *La construcción de las ciudades* según principios artísticos del arquitecto Camillo Sitte hace énfasis en la importancia de la segunda parte de la frase, o el equilibrio entre lo técnico y lo artístico. La hipótesis de Sitte plantea que la construcción de todas las ciudades desde la Antigüedad ha seguido una serie de patrones clásicos, que el urbanismo moderno pone en jaque. El libro provee un análisis extensivo de varias ciudades europeas, pero haciendo énfasis en las plazas, a las que considera el centro de la vida pública. Sitte considera a las plazas públicas como la clave para garantizar el éxito de la planificación urbana, planteando que los espacios públicos son el elemento vital de la vida urbana.

Lo que, a mi parecer, resulta particularmente interesante de este libro en relación a este trabajo de investigación es la premisa de que, a lo largo de la historia del urbanismo hasta la aparición del Movimiento Moderno, el diseño del vacío siempre cobró un papel protagónico para el desarrollo de la ciudad. Con el Movimiento Moderno se prioriza la arquitectura por sobre la ciudad y, por lo tanto, el foco queda en lo sólido por sobre el vacío. El racionalismo y el funcionalismo conducen la lógica del urbanismo moderno de zonificar la ciudad en sectores funcionales: el sector de la industria, el sector de la vivienda, el sector del comercio y etc. El resultado de esto es el de ciudades estratificadas, ya no pensadas para el peatón sino para el automóvil. El problema, es que la planificación urbanística solo se complejiza desde el punto de vista de la funcionalidad y la eficiencia, ignorando aspectos esenciales del ser humano y del vivir en sociedad como lo son las expresiones culturales, la vida sentimental y espiritual. Desde estas áreas, estas ciudades y estos planteos no cobran sentido. La brusca estratificación de la ciudad genera una resistencia por parte del usuario a adaptarse a este planteo que, como consecuencia de la simplificación, ignora muchísimos de los aspectos de la vida cotidiana. El Movimiento Moderno, aunque bien intencionado, falló en ver esto porque falló en entender que la sociedad necesita de los estímulos del pasado para poder vivir el presente y relacionarse con la ciudad en la que vive. La problemática de la ciudad estratificada es muy bien explicada por Christopher Alexander en su libro *La ciudad no es un árbol*, en donde genera una distinción entre las ciudades naturales, “aquellas que se han levantado más o

menos espontáneamente a lo largo de muchos años”, y las ciudades artificiales “que han sido deliberadamente creadas por diseñadores y planificadores”. El argumento de Alexander se basa en que “cada vez está más ampliamente reconocido que falta algún ingrediente esencial en las ciudades artificiales. Cuando se las compara con ciudades antiguas que han adquirido la pátina de la vida, nuestros intentos modernos de crear ciudades artificialmente resultan, desde el punto de vista humano, un completo fracaso.”

Otro de los experimentos urbanos del Movimiento Moderno es el de las ciudades jardín: el urbanismo anglosajón predominante en Estados Unidos que consiste en ciudades residenciales que se conforman de casitas unifamiliares a lo largo de grandes extensiones de tierra. Este estilo urbanístico se demostró insostenible a nivel ambiental: la absoluta dependencia del automóvil como transporte y su aporte al aumento del calentamiento global lo descalifican como un planteo urbanístico viable en torno a los esquemas de sustentabilidad. “Sería mucho mejor para el planeta que su población urbana viviese en ciudades densas levantadas alrededor del ascensor, en lugar de hacerlo en áreas diseminadas construidas en torno al automóvil” afirma el profesor de Harvard Edward Glaeser en su reciente libro *El Triunfo de las Ciudades*. Chocan las necesidades de la sociedad con el ego del arquitecto y el esparcimiento de la población en nuevos planteos de vivienda. Los barrios cerrados o “countries” por ejemplo, representan esta idea planteando modos de habitar que complejizan la vida moderna a favor de una porcentualmente insignificante minoría.

Juan Herreros e Iñaki Ábalos en su libro *Técnica y arquitectura en la ciudad contemporánea 1950-2000* lo describen como generador de “... un modelo de actuación inmobiliaria perfectamente instrumental a la globalización de la economía y el territorio urbano, ahora prácticamente indiferentes a la especialidad e identidad de la ciudad heredada, tradicional y moderna”, “... las redes de autopistas y las grandes infraestructuras marcan los lugares de intervención, definiendo una topología desjerarquizada, no cohesiva: multicéntrica y sin estructura formal aparente” desaparece la idea de lo que los autores llaman “continuum edificado”, representando a su vez una mayor extensión sobre el territorio. La consecuencia de este experimento, totalmente encauzado por la propaganda mediática como parte del desarrollo de las implicancias detrás del “American Dream” en una

dimensión simbólica, y las implicancias que esto tiene para el espacio público que es el principal tema en cuestión *“esta atomización implica una progresiva destrucción del concepto tradicional de espacio público. El vacío que tensaba plásticamente el rascacielos moderno o el continuum de calles y plazas en el que se resolvía el espacio público tradicional formaban un escenario civil que dotaba de jerarquía formal a la ciudad. Tal idea desaparece en estas experiencias. El espacio público deja de cumplir sus funciones urbanas tradicionales, transformándose en un lugar sin cualidad destinado exclusivamente a la movilidad o a los marginados.”* El vacío clave como generador de las relaciones humanas que rigen el funcionamiento de la ciudad, dejado en un segundo plano.

Asimismo, en los 60, pleno auge del Movimiento Moderno en Estados Unidos, surge la figura de la periodista Jane Jacobs con un activismo que se oponía a la dirección que estaba tomando la planificación urbana del momento, resultando en un libro llamado *Muerte y vida de las grandes ciudades*. El libro fue entendido entre muchos como la primera articulación accesible de todo un conjunto de ideas que cuestionan a la principal corriente del pensamiento acerca de nuestras ciudades. En este libro, Jacobs plantea la importancia de la ciudad heterogénea *“las ciudades tienen la capacidad de proveer algo para todos, siempre y cuando sean creadas para todos”*, anticipándose a la idea del derecho a la ciudad, que será desarrollada más adelante. Para Jacobs, la ciudad no se trata de edificios. La ciudad se trata de las personas, el espacio público, y la calle. *“La obra es ante todo un encendido elogio a las aceras como escenario para una compleja y apasionante vida social, en la que las ciudades encontraban el elemento fundamental que hacía de ellas marco para las formas más fértiles y creativas de convivencia humana”* dice el prólogo. En mi opinión, no existe un mejor entendimiento de la idea planteada por Aristóteles con la que comenzó este ensayo que el análisis que hace esta periodista que no era *“ni arquitecta, ni propiamente urbanista, ni socióloga urbana”* sobre la eficiencia de la vereda transitada para garantizar seguridad y encuentro. Si bien Jane Jacobs se inspira en su propio barrio de Greenwich en Nueva York, la París que surge con la intervención urbanística dirigida por Haussmann es otro perfecto ejemplo de esta clase de ciudad: el diseño de la modernización está basado en el escenario de la vida urbana, con avenidas anchas, tales como Champs Élysées, como espacios para el encuentro y la convivencia, y

las plantas bajas como una invitación al paseo. La revolución urbana a la cual se somete París entiende la vida urbana y la importancia del encuentro: las plantas bajas, los bares de esquina, etc. En Buenos Aires, la edificación de la Avenida de Mayo entiende la misma lógica: la necesidad de una avenida principal como consecuencia de la aspiración a lo que queremos ser. Al igual que en París, hay un importante e interesante diálogo entre el sólido y el vacío detrás del cual se diseñó el espacio urbano: el Congreso con su cúpula en proporción con la mirada desde el vacío centralizado en donde transcurre la vida urbana. Los sólidos son disciplinados para construir espacio público.

La planificación de la ciudad en la época de la posguerra, de la mano con la arquitectura del Movimiento Moderno internacional, creó esta visión abstracta de lo que una ciudad *“debería ser”* concentrándose en lo utópico y lo ideal. Jacobs, por otro lado, considera que el objeto ciudad no puede ser entendido ni resuelto de forma abstracta. La ciudad es en cambio un problema de complejidad organizada, *“Las ciudades, como las ciencias de la vida, no plantean un problema de complejidad organizada que, si es comprendido, lo explica todo. Pueden descomponerse y analizarse en muchos problemas así o segmentos de problemas que, como en el caso de las ciencias de la vida, también están relacionados unos con otros. Las variables son muchas, pero no son un batiburrillo; más bien están interrelacionadas en un todo orgánico”*. La frase que, en mi opinión, resume este concepto a la perfección de una manera muy ilustrativa y que terminó convirtiéndose en una especie de slogan de las ideas que sostenía Jacobs es la siguiente: *“si podés entender una ciudad, entonces esa ciudad está muerta”*. Más claro echale agua.

Otro importante referente del urbanismo moderno es el urbanista catalán Jordi Borja, doctor en geografía urbana. A partir de las jornadas sobre movilidad urbana y espacio público, realizadas durante el mes de noviembre del año 2014 en el Colegio de arquitectos de Santa Fe, da una conferencia magistral sobre el espacio público en este nuevo siglo, donde se propone profundizar respecto de las problemáticas sobre espacio público y movilidad presentes en la ciudad contemporánea. Borja postula que la tarea del urbanismo es una tarea técnica pero esencialmente política y que el espacio público nace como el espacio del poder, dotado por lo tanto de una importancia primordial como representante y

seno de la democracia. Este concepto engloba la idea del espacio público como construcción de ciudadanía, ya no simplemente desde una concepción de esparcimiento o la idea del “ser urbano” pero desde un espacio representativo de la libertad de expresión. El espacio público es donde se forjan las opiniones, denuncias, reivindicaciones: es donde la gente se expresa a favor o en contra del poder. Borja plantea que se puede establecer una relación entre qué tan democrático es un espacio público como reflejo del poder político. El autor afirma que “el ciudadano sólo existe en relación con los otros”. Y que el espacio público es el espacio de uso colectivo que a su vez tiene aspectos funcionales: generar elementos icónicos referenciales que dan sentido y expresan memoria, contribuyendo así al desarrollo de la historia común de una ciudad, y por lo tanto, siendo lo que le da sentido al ciudadano.

Borja, a su vez, también denuncia la crisis de hoy en pos del espacio público: la movilidad alrededor del automóvil, y el miedo inculcado desde el poder mediante una producción mediática de inseguridad, están poniendo en crisis el fenómeno. Resulta contradictorio ya que, como Borja asume, si hay gente hay seguridad, y a medida que el espacio de la movilidad va colonizando el suelo urbano del espacio público, hay una clara causalidad que resulta en esta misma inseguridad que deslegítima este suelo que va siendo colonizado. Borja promueve, por lo tanto, una cultura de reconquista del espacio público, contemplando el hecho de que el urbanismo hoy está de moda y convirtiendo eso en una herramienta de visibilidad.

168

Por último, la última idea que me gustaría desarrollar es la del derecho a la ciudad. Para ello voy a citar a dos referentes de esta militancia, que son la brasileña Raquel Rolnik y el marplatense Raúl Fernández Wagner. Wagner lo explica en los siguientes términos: el producto más complejo que produce el hombre es la ciudad, ya que es un producto social de construcción colectiva. La propiedad urbana de la tierra por lo tanto se transforma en un elemento clave: el suelo urbano como producto cultural. Ahora bien, el cómo se dan los procesos sociales en esta construcción de ciudad y como se dan las apropiaciones diferenciales, cada vez más definen una profundización de las relaciones capitalistas hasta el último espacio posible, generando una forma de acceso al suelo urbano cada vez más desigual. En este contexto, emerge la lucha por el derecho a la ciudad que

busca una reforma urbana para una mejor distribución de acceso al suelo rompiendo con el esquema del mercado informal que aparece como la única opción para muchos.

Raquel Rolnik, en su libro *La vivienda entre el derecho y la mercancía* estudia las formas de propiedad en América Latina, concluyendo con que hemos visto en los últimos 20 a 30 años un proceso de transformación de las políticas de vivienda alrededor del mundo. La transformación giró de la vivienda como una política social, un bien común, un derecho, hacía la vivienda como una mercancía, como un vehículo de inversión financiera. Este giro desmantelo muchos de los sistemas de protección a la vivienda social. Rolnik, por lo tanto, proclama el derecho humano a la vivienda, pero no siendo el derecho de la gente a tener un bien, sino que el derecho de tener acceso a una vivienda digna, con una buena localización y estructura, y que para poder tener esta vivienda no tenga que comprometer toda su economía. La jerarquía urbana que estipula que los más pobres siempre están en los peores lugares no tiene ningún sentido desde un punto de vista urbanístico, sino que es un proceso que incide en empeorar las condiciones de seguridad ciudadana: la ciudad heterogénea, donde hay mixtura de usos y clases sociales, es la ciudad segura. La experiencia uruguaya de la producción de vivienda cooperativa es una excepción positiva al cuadro general de desmantelamiento de todo tipo de tenencia. Tener una vivienda colectiva y cooperativa desmercantiliza la vivienda y al desmercantilizarla, se extrae de la ecuación.

169

En conclusión, no existe una fórmula abstracta que pueda definir cómo tienen que ser las ciudades de forma general ya que cada ciudad es particular debido a que la esencia de la misma está compuesta de la gente que lo habita. Sin embargo, sí podemos concluir con que el éxito de una ciudad reside en generar espacios de intercambio entre esta gente que, a su vez, sea heterogénea y brinde diferentes realidades a la misma beneficiándose mutuamente y generando así una ciudad colectiva que incorpore y avale el concepto de derecho a la ciudad. ♦



Mariana  
Larumbe Araujo

# Llenos y vacíos

Jordi Borja decía “... *La ciudad y el urbanismo no son propiedad de nadie...*” (J. Borja - septiembre 1º de 2016) Tecnicismos, materialidades, diseños, legislaciones, las sucesivas capas fragmentadas son las que, a lo largo del tiempo se fueron adueñando de las ciudades.

Si bien, desde la época de la colonia del Nuevo Mundo, las teorías grecorromanas traducían sus raíces clásicas en la organización espacial, el urbanismo en América, no nació con la conquista.

“*Los españoles emplazaron muchas de sus primeras fundaciones sobre ciudades indígenas armadas y los territorios más densamente poblados que acababan de conquistar*” (Jorge Enrique Hardoy, 2009, p. 14)

No obstante, la influencia vitruviana llegó intercontinentalmente.

Las Leyes de Indias, intentando convencer y deslumbrar a los indígenas, con sus reveladores trazados urbanos, regulares y geométricos, fueron reestructurando jurídica y espacialmente el territorio indiano. El nuevo modelo de ordenamiento urbano, de formas simples y racionales, con manzanas que se trazaban a hilo y cordel formando una retícula que luego se expandiría conformando la trama, con usos permitidos y limitaciones dimensionales, sientan las bases de la normativa de orden físico y funcional del nuevo espacio urbano y rural. Y así, un nuevo sistema de ordenamiento urbano, comienza a prosperar.

A medida que se fueron gestando los primeros proyectos de infraestructura junto a un ideario higienista, ya para mediados de 1810, la morfología de la ciudad de Buenos Aires, empezó a concebir sus “Llenos y vacíos”.

Entre derechos y obligaciones, controles edilicios, localizaciones y funciones, se empezó a erigir la trama del tejido urbano de la ciudad.

Si recurrimos a la definición etimológica de “código”, del latín *codex*, *codicis*, libro, refiere al conjunto de normas y reglas que, aplicado al urbanismo, define o establece disposiciones reglamentarias para la organización y/o transformación de una ciudad.

Los usos del suelo, las localizaciones, la división de tierras, las áreas edificables, alturas límite, valores patrimoniales, todo se van definiendo en estos Códigos y ellos, en Ciudad.

Ciudad construida, ciudad propuesta, ciudad deseada, ciudad permitida.

## Hitos y antecedentes

Desde tiempos remotos el continente precolombino ya estaba poblado, pero si nos acercamos a la Era Cristiana, en el siglo x, el territorio rioplatense tenía similares condiciones climáticas que en la actualidad y desde entonces, fueron claves para las urbanizaciones. De Norte a Sur, el territorio empezó a trazar su plano.

**Leyes de Indias.** “Recopilación de Leyes de los Reynos de Indias” que contiene un conjunto de ordenanzas de la Corona Española en relación al planeamiento y colonización de América, se considera el primer modelo

planificado. Para 1536, Don Pedro de Mendoza, configuraba el primer asentamiento.

El 11 de junio de 1580 Juan de Garay fundó la ciudad de la Trinidad y el Puerto de Santa María de los Buenos Ayres, en lo que luego sería la Plaza de Mayo. Desde 1717 hasta 1816 se la denominó “*La muy noble y muy leal ciudad de la Trinidad, puerto de Santa María de Buenos Ayres*”. Garay realizó la toma de posesión formal y definió el diseño del escudo de la ciudad, motivo que aún se puede ver en la bandera oficial de Buenos Aires.

Se distribuyeron los solares los que, probablemente ya estaban habitados con anterioridad, armaron actas de posesión que describían qué cantidad de tierra recibió cada poblador junto a una copia de un plano de 1583 hallada en el Archivo de Indias, que permite ver cómo se configuró este reparto según Ordenanza de Población de las Leyes de Indias del Rey Felipe II de 1573.

Con el paso de los años, Buenos Aires se convirtió en un puerto de aguas seguras. Fue así que, millones de habitantes principalmente de Europa, en busca de una vida mejor, de mayores posibilidades de desarrollo personal, familiar, económico y social, emigran a la tierra prometida. Solo entre 1881 y 1914 llegaron a Argentina cerca de 4,2 millones de personas procedentes del viejo continente con la esperanza de prosperar.

Ya para mediados de 1810, y en perspectiva a los años venideros, los departamentos técnicos, empezaron a trazar o formular los primeros proyectos de infraestructura y puertos; aquí pues se empieza a organizar la ciudad con criterio sanitario, se reubican hospitales, mataderos, actividades contaminantes entre otras.

En 1853 se dicta la Ley Orgánica Fundamental para la ciudad de Buenos Aires, la ley establecía una diferencia entre la Municipalidad y el territorio de la Capital:

*“Fue necesario hacer cesar la indivisión que en la vieja ‘provincia-metrópoli’ se daba entre la ciudad de Buenos Aires y el Buenos Aires rural, para crear con la primera la capital exclusiva de toda la república, y dejar al segundo como territorio de una provincia más.”* (Vázquez, M. P., octubre de 2011).

## **Definición de los límites territoriales del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires**

Por su parte, el 30 de octubre de 1867 la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires estableció los límites territoriales del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires:

*Territorio del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires según la ley provincial de 1867 y partidos adyacentes. Artículo 1º — El municipio de la Ciudad de Buenos Aires, tendrá desde la promulgación de la presente ley los siguientes límites: Por el Norte, el Arroyo de Maldonado, desde su desembocadura en el Río de la Plata hasta tocar el límite Este del terreno conocido en el plano de Sourdeaux con el nombre de Calderón. Al Oeste, una línea que, limitando los terrenos conocidos en el mismo plano con los nombres de Marcos y Lumb, termine en el ángulo sudoeste de este último terreno, y desde aquí por una línea que termine en el ángulo sudoeste del terreno designado con el nombre de Arroyo, y desde este punto hacia el este hasta tocar el ángulo noroeste del terreno Albin; desde aquí, en dirección al sud por la calle que limita las propiedades Paso Bejerano, Roy y Pereyra, hasta la intersección con la calle de la Arena; y de este punto, una recta hasta el puente Alsina. Al Sud, el Riachuelo de Barracas hasta su confluencia con el Plata. Al Este, el litoral del Plata hasta la boca del Maldonado. Ley 522 de la Provincia de Buenos Aires. —*

Luego de la federalización de Buenos Aires en 1880, se tomó conciencia de que el territorio de la Municipalidad era pequeño o escaso en relación al fuerte crecimiento demográfico que vivía para entonces.

1891 - Se creó la Oficina de Obras Públicas que dio comienzo a la centralización de la normativa urbana, la cual incluyó entre otras tareas, el relevamiento catastral (1894) y el Reglamento de Construcciones (1887). Ese año se trazó el nuevo límite y se consensuó que la superficie incorporada a la ciudad, absorbiera los municipios de San José de Flores y Belgrano, pero aun así solo el 10% del total estaba urbanizado (Caride, 1999)

Hasta 1914 puede considerarse como una de las etapas de mayor crecimiento del país. La población total se cuadruplicó, ascendiendo de dos millones de habitantes a comienzos de la década de 1870 a más de ocho millones en 1914.

1923 - El Intendente Carlos Noel conformó la Comisión Estética Edilicia, con el fin de elaborar el Proyecto Orgánico de la Urbanización del Municipio.

El Proyecto Orgánico y el Plan regulador y Reforma de la Ciudad (1925), se convirtió en el primer documento en dar respuesta al fenómeno expansivo de la ciudad, regulando y normalizando su crecimiento con parámetros urbanísticos modernos. (Sistemas de avenidas y parques).

1928 - Surgen nuevas normas de ocupación del espacio urbano, tipologías edilicias, zonificaciones por distritos, regulaciones (materiales, alturas, dimensiones, etc.).

1929 - Plan Director para Buenos Aires. - Bajo las teorías imperantes del racionalismo funcionalista, Le Corbusier elaboró un plan con conceptos modernistas.

1932/36 - La 9 de Julio, la avenida Costanera Norte y varias avenidas que ingresan desde el aglomerado bonaerense, comienzan a configurar la Región Metropolitana.

1940 - Crecimiento de la periferia.

1941 - Se inaugura la Av. General Paz, con su verde bulevar, circunvalación de 100 m de ancho, que prometía ser un lugar de interacción e intercambio sociocultural, finalmente devino en borde, límite, en definida jurisdicción.

1944 - Se aprobó el CÓDIGO DE EDIFICACIÓN, con el fin de regular, mediante normativas, el derecho de construcción proporcional para cada lote o parcela la ciudad de Buenos Aires. Esta nueva normativa apelaba a la densificación y crecimiento en altura en las zonas centrales. El Código de Edificación estuvo en vigencia durante 74 años, por lo cual gran parte de la morfología edilicia que hoy tiene la ciudad de Buenos Aires estuvo reglamentada en base a sus normas. Este código, era exclusivamente para tratar los temas atinentes a los sistemas constructivo y las normas de habilitación para los locales y actividades.

1948 - Ley de Propiedad Horizontal. Promovió de la densificación y el crecimiento en altura de las parcelas. Introdujo el criterio de subdivisión de la propiedad y subdivisión de unidades en los edificios ya construidos, para inquilinos y propietarios.

1952 - Se crea la Dirección de Urbanismo de la MCBA.

1957/1962 - Plan Director de Buenos Aires (Descentralización)

1965/1971 - Creación de la Dirección General del Plan Regulador.

1971 - Consejo de Planificación Urbana.

1977 - Se promulgó y puso en vigencia EL CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO (CPU) Reconoce como antecedentes los estudios realizados por los equipos técnicos de la Municipalidad en el ámbito del Plan Director. (Los objetivos manifiestos eran: definir usos del suelo, incentivar el perímetro libre, promover un sistema de Autopistas, permisos a la construcción en altura, ensanche del área central, red vial primaria y secundaria y estacionamientos, reactivar áreas degradadas y aplicar pautas ambientales, crear un sistema regional de parques recreativos, etc.).

1989 - Se modifica el CPU y se incrementa el FOT, flexibilizando la capacidad constructiva de los terrenos.

1999/2007 - Plan Urbano Ambiental. Aprobado en diciembre de 2007 con las Leyes N° 71 y N° 2930 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Según la legislación, esta ley marco debe actualizarse cada cinco años o cuando fuera conveniente. Actualmente está en proceso de actualización. Diagnóstico, Lineamientos, Modelo Territorial, Códigos vinculados con los aspectos urbanísticos, constructivos, ambientales y obras públicas, tratan sus contenidos básicos.

2003 - Ley 962 de accesibilidad.

2019 - CÓDIGO URBANÍSTICO.

El Código, como instrumento de planificación urbana, regula y ordena el tejido y los usos del suelo de la ciudad. Establece qué, cómo y dónde se puede construir incluyendo los espacios públicos y privados, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la ciudad en su totalidad. La expansión se irá subordinando al crecimiento urbano y a la densificación de la ciudad. herramientas de gestión y variables intangibles, seguirán trazando las huellas urbanas.

Los sucesivos hitos históricos que se mencionaron entre otros, con sus diferentes variables de legislaciones, épocas y contextos, fueron transformando la fisonomía urbana de Buenos Aires, quizás de manera orgánica, o geométrica, a veces de manera involuntaria.

Ordenamiento territorial, actores sociales, normativas, códigos... entre llenos y vacíos, ¿cómo debería crecer una ciudad?

## Referencias bibliográficas

- SUÁREZ, O. E. (1994). Planes y Códigos para Buenos Aires. 1925-1985. Buenos Aires: FADU-UBA
- SABBADINI, M. V., LABRA, C. S., ROUCO OLIVA, F., FREIJO, J. F. Y DELGADO, M. A. (2018, octubre). Del modelo a la norma. Procesos de transición entre Plan Director, Código de Planeamiento Urbano y ciudad construida. AREA, (24), pp. 249-263
- (2019). "Código Urbanístico" D.Y.L.O. TORRES. – Apuntes de la cátedra "Dirección y Legislación de Obra" del Arq. Torres – FADU
- (2010). "Historia del desarrollo normativo de la ciudad de Bs. As." – Apuntes de la cátedra "Dirección y Legislación de Obra" del Arq. Petrillo – FADU



Julián **Cancinos**

### DOCENTES:

Mariana  
Larumbe Araujo/  
Sebastián Cerri/  
Carolina Huffmann/  
Celeste Citterio

# ciudades para la gente y gente para las ciudades

**E**n una primera aproximación al tema de las ciudades podemos encontrar, dentro de los videos propuestos por la cátedra, el titulado "La ciudad de papel". En el video podemos encontrar, de una manera didáctica y muy dinámica, el funcionamiento de una ciudad con muchos datos sorprendentes y otros no tanto.

Las ciudades generan más del 75% de la riqueza mundial y eso atrae a muchas personas que buscan un futuro mejor. Al haber más personas se necesitan más viviendas, pero a veces a falta de una vivienda de bajo costo, la única alternativa es vivir en barrios precarios. Los servicios básicos son cada vez más necesarios, caros, y no necesariamente funcionan correctamente. Las consecuencias

están a la vista, aparecen enfermedades, epidemias, etc. Las personas, inevitablemente, tienen que ganarse la vida y si no encuentran un trabajo en su ciudad buscan la manera de conseguir dinero en otra. De este modo se producen los auges de las economías informales y las actividades ilegales.

Muchas ciudades siguen un modelo de planificación urbana tradicional con zonificación estricta. Eso quiere decir zonas determinadas para industrias, para comercios, para viviendas y suburbios residenciales por el resto. El resultado es un crecimiento urbano descontrolado. Al crecer la ciudad, la gente tiene que trasladarse y recorrer mayores distancias para llegar a su trabajo. Por distintas razones, la mayoría lo hace en automóvil produciendo embotellamientos en horas pico que generan lentitud en el tránsito y en la economía urbana.

Podemos encontrar en la ciudad de San Pablo, Brasil, una ciudad donde viven más de veinte millones de habitantes, uno de los ejemplos donde el tránsito es un caos que se instala en la ciudad a diario. Los congestionamientos pueden llegar a traspasar los 100 kilómetros, y se han registrado más de 250 kilómetros de embotellamientos como cifra récord. Circulan más de un millón de vehículos por día donde el 80% de los vehículos transportan a un solo pasajero. Esto nos lleva directamente a preguntarnos: ¿por qué los paulistas no usan más el transporte público? Y la respuesta es sencilla: es más confortable y más barato trasladarse en su vehículo propio que usar el transporte público. El caso nos lleva a determinar que el problema es causado por la mala ejecución de políticas públicas de transporte urbano.

Desde el 2003 en la ciudad de Londres, Inglaterra, la municipalidad cobra una tarifa de ocho libras esterlinas a los vehículos que ingresan a la región central de la ciudad. De esta manera, desalienta a los usuarios a usar sus automóviles a diario. Los habitantes de esta metrópolis tienen la ventaja de tener una de las líneas de subterráneo más sofisticadas de Europa y del mundo entero. Con más de 400 kilómetros de extensión comunica los suburbios con el centro de la ciudad. Además de los vehículos terrestres que a partir de esta medida sumaron extra para transportar a los habitantes de la ciudad que dejarían de usar sus automóviles particulares para hacer sus tareas diarias.

Por lo tanto, con más transportes terrestres, una línea de subterráneos decente, una política pública que fomenta el uso de las bicicletas y el transporte a pie,

la medida del peaje urbano fue todo un éxito a pesar de la gran resistencia que tuvo por parte de los residentes ni bien fue anunciada.

Hoy en día, con el gran uso de la tecnología que está al alcance de nuestra mano, podemos aprovechar para sortear los embotellamientos de la mejor manera posible, calcular las distancias de una forma más eficaz, y hacer uso del transporte público urbano de una manera más precisa. Sabemos horarios de llegada, de salida, tiempo de viaje calculado en vivo según las contingencias que ocurren a diario en ciudades tan concurridas. Sin embargo, esto nos debe servir de ayuda a un problema pero que no se resuelve, sino que se sortea en una escala personal. Este problema sólo puede ser solucionado con políticas de planificación de urbanismo y fomentando la movilidad en transportes públicos.

Dentro de la planificación urbana debemos evitar los modelos de ciudad como los mencionados anteriormente, donde las centralidades urbanas quedan aisladas de las zonas residenciales. Ciudades donde sus habitantes están obligados a trasladarse casi todos los días de su vida para hacer sus tareas cotidianas.

Desde Francia, más precisamente la municipalidad de París, se presentó la propuesta llamada *"la ville due quart d'heure"* ("la ciudad de 15 minutos"). La actual propuesta de la alcaldesa quiere ofrecer a los Parisinos un mejor entorno para satisfacer las funciones sociales fundamentales: vivir, trabajar, comprar esenciales, aprender y disfrutar. La idea fundamental es dejar de pensar la planificación urbana sin pensar en la planificación de la vida urbana. En este modelo de ciudad propuesto, un ciudadano habitante de París debería poder conseguir lo que necesite en un radio máximo de 15 minutos sin usar auto. Puede hacerlo caminando o en bicicleta. Trabajar, llevar a sus hijos al colegio, hacer las compras de los víveres necesarios y tener un espacio verde público de esparcimiento todo a un máximo de 15 minutos, eliminarían las tres horas que pierden en promedio por día los habitantes. Así lo expone Anne Hidalgo, la alcaldesa al mando del proyecto: *"Una ciudad para la gente. París orientada a las personas y no a los automóviles. Donde tenemos todo cerca y así evitamos movernos lo menos posible."* Como dice el arquitecto español Francisco López-Roldán en su charla TED: *"Le regalamos un 20% o 30% del espacio público a los automóviles, lo cual es una tontería ya que peatones somos todos y no todos manejamos, algunos no pueden tener auto y tampoco pueden acceder a pagar un taxi."*

Esta operación parisina que propone una transformación ambiciosa de los metros cuadrados hoy utilizados en hacer que un lugar tenga diferentes usos, eso nos dejaría ver en los resultados una mejor calidad de vida de las personas. Rompiendo el esquema actual de una ciudad monofuncional y dándole lugar a una ciudad de centralidades urbanas múltiples.

Una estructura urbana pensada en priorizar el interés general de los habitantes y no en el interés particular de los mismos. Encontraríamos el éxito en modelos de estructuras urbanas que tengan como premisa volver a lo local. A estructuras con múltiples centralidades, donde podamos encontrar pequeños comercios barriales en vez de un sólo *shopping mall* en una punta de la ciudad. Donde este mismo también arruina la economía de escala barrial. Modelos de ciudad donde se puede ir caminando a los supermercados, farmacias, y escuelas. Debemos repensar las ciudades como un modelo donde los espacios verdes deben ser grandes y públicos que son los que jugarán un rol esencial y no una ciudad donde necesariamente cada lote tenga su propio espacio verde pequeño y disfuncional.

Seguramente todos escuchamos alguna vez exclamar a alguien a viva voz en alguna charla familiar que se quiere ir a vivir al campo, que no aguanta más la ciudad, o algún otro argumento que demonice la densidad poblacional. Yo pienso que esa persona es víctima de la vida contemporánea que llevamos y de la mala planificación de las ciudades que se fueron mencionando a lo largo de este texto. La densidad de población, o la densidad residencial de las grandes ciudades no es mala. De hecho, puede ser muy buena si se llevan a cabo las políticas necesarias para vivirla acorde a cómo vivimos hoy en día.

Donde debe haber más metros cuadrados de calidad y espacios repensados para nuestras actividades. Más allá de que tampoco hay lugar para todo en el campo, irse a vivir al ahí no es la solución.

Muchas personas de este tipo optan por vivir en un barrio cerrado. Eso me recuerda a lo que dijo Jordi Borja, geógrafo urbanista catalán por la Université de Paris-Sorbonne. Profesor Emérito y Doctor en Geografía e Historia por la Universidad de Barcelona entre otros. “Los barrios cerrados son el crimen de los urbanicidas”. En una entrevista que le hicieron para el diario *Tiempo Argentino*

aseguró: “¿Qué pienso de los barrios cerrados? Son un crimen. Quiere decir que hay criminales: los que los hacen, los que los permiten, los que los diseñan y los que viven allí. Son una pandilla de criminales, son urbanicidas.” Las tendencias especulativas de las desarrolladoras urbanas se aprovechan de los tipos de personas abrumadas por los medios de comunicación donde proliferan, entre otras cosas, noticias apocalípticas sobre casos de inseguridad, para comercializar parcelas en estos grandes complejos residenciales que prometen ser el lugar perfecto de refugio donde alguien tan agobiado de los problemas de la ciudad puede residir. En estos lugares, uno camina sintiéndose el protagonista caracterizado por Jim Carrey en *The Truman Show* (1998). Película donde vemos un mundo completamente ficticio generado en un entorno urbano, también ficticio, donde todo estaba perfectamente pensado para funcionar en un loop eterno donde el protagonista estaba envuelto mientras, sin saberlo, era transmitido en directo las 24 horas del día a todo el mundo entero.

Con la aparición de los barrios cerrados en la periferia de las ciudades centrales las diferencias sociales se tornaron más marcadas y la ciudad se fue transformando. Se fueron formando barrios de viviendas conviviendo homogéneamente entre muros, pero son cadavez más heterogéneos entre los demás barrios.

¿Barrios Cerrados el *ghetto* del siglo XXI? El *ghetto*, o gueto según la Real Academia Española: judería marginada dentro de una ciudad. Y según Wikipedia: Es un área separada para la vivienda de un determinado origen étnico, cultural o religioso, en mayor o menor reclusión. En la época nazi se utilizaban para reclutar a quienes ellos consideraban los de ‘raza inferior’.

Hoy por hoy socialmente podemos analizar el fenómeno que se genera en los habitantes de este tipo de urbanismo privatizado como lo hace Maristella Svampa, socióloga, escritora e investigadora del CONICET, que escribió sobre esto en su libro *La brecha urbana*:

“Lo verdaderamente significativo para el caso argentino es que, para muchos individuos de reciente ascenso social, separados hace relativamente poco del fragmentado colectivo de las clases medias, la ventaja de la sociabilidad en un contexto de homogeneidad tiene todavía el sabor de la novedad, esto es, emerge como un descubrimiento, una suerte de primera experiencia. Después de todo

se saben pioneros de un nuevo estilo de vida, pero también por ello mismo muchos son todavía conscientes de la historia que dejaron atrás. (...) En cambio para sus hijos la cuestión es diferente, pues no existe un pasado diferente ni novedad que saborear. Así los beneficios que proporcionan el country y el barrio privado tienden a ser naturalizados y las experiencias resultantes termina por configurar vastas partes del universo cotidiano que se continua y se refuerza a través de la escuela (privada), a través de los deportes, y a través de los circuitos diferenciados incluidos en la red o cercanos a su entorno como los shoppings, y los lugares bailables. (...) Como hemos dicho, el nuevo estilo de vida implica la puesta en acto de fronteras físicas y rígidas que establecen una clara separación entre el 'Adentro' y el 'Afuera'." (...)

Esta división trae aparejada la interiorización de un código binario que, alentado por el contraste social, reorganiza la vida cotidiana en relación con los otros en un registro inequívoco que diferencia el 'Nosotros' de los 'Otros'; los 'Iguales' y los 'Diferentes'.

Podemos entender que en este caso la principal diferencia es que los habitantes de esta tipología de urbanizaciones hacen uso de la misma de manera voluntaria y en los ghettos reales sus habitantes estaban ahí por la fuerza y no podían salir. Zygmunt Bauman, sociólogo y filósofo polaco, se expresó en una entrevista para revista Ñ acerca del tema diciendo que: "En las grandes ciudades, el espacio se divide en 'comunidades cerradas' (guetos voluntarios) y 'barrios miserables' (guetos involuntarios). El resto de la población lleva una incómoda existencia entre esos dos extremos, soñando con acceder a los guetos voluntarios y temiendo caer en los involuntarios."

Svampa dice también:

"El hecho que los seres 'Diferentes' no sean percibidos como personas, sino, sobre todo como categorías sociales. En efecto la ventaja frente al mundo 'de afuera' es su radical transparencia, pues 'Adentro' lo diferente no se mezcla; cada persona tiene un lugar preestablecido según su función social, ilustrado de manera paradigmática por el proletariado de servicio que diariamente entra y sale, rigurosamente uniformado, se trate de la mucama, la niñera, el jardinero, o el guardia de seguridad.

(...) Es normal encontrarse con niños y adolescentes ya crecidos que, una vez que trasponen las fronteras del country o del barrio cerrado, no saben desenvolverse de manera autónoma; niños que de visita en una ciudad 'Abierta' se arrojan a las calles con una ingenuidad y una confianza casi provincianas; niños que evitan el contacto con el mundo exterior, al que vislumbran superpoblado, estridente y agresivo. La pérdida del sentido urbano en sus niveles más elementales.

Son numerosos los interrogantes y problemáticas abiertas en torno a las consecuencias del nuevo modelo de sociabilización. Algunos de ellos consisten en preguntarse qué sucederá cuando tenga lugar la explosión adolescente, esto es, cuando la primera generación nacida y crecida en los countries llegue a la edad adolescente y pase a ser el sector mayoritario en los predios fortificados. Consecuencias de una experiencia que muy probablemente ya formen parte del presente de muchas urbanizaciones."

Más allá de que claramente Svampa escribió este libro previo a fines del 2015 donde comenzamos a ver, entre otras cosas, qué sucede cuando un país entero es gobernado por habitantes de ciudades escenográficas y sociedades de utilidad, su opinión era y es por demás acertada.

En el ámbito literario podemos encontrar el libro *Las Viudas de los Jueves*, de Claudia Pinyero donde ocurren cuatro muertes simultáneas de cuatro miembros de cuatro familias distintas que habitan en el mismo territorio privatizado que emula una ciudad perfecta. Spoiler: No lo será tanto. Habrá corrupción, falsedad y una moral dudosa por parte de los protagonistas que son los comúnmente llamados 'nuevos ricos'. Los que tienen la necesidad autoimpuesta de emular a las clases altas, aunque muchas veces sin tener la menor idea de que se tratan o como se manejan en ese tipo de familias. Conforme avanza la historia con la caída del neoliberalismo argentino en los 2000 se empiezan a asomar las grietas en los muros perimetrales de sus ciudades de escenografía y de sus vidas enteras que colapsan al igual que la economía nacional. Una inminente crisis para una estructura que se define a través de lo que tienen y lo que no.

J. Borja se pronuncia al respecto en varias entrevistas diciendo textualmente "Me parece que los barrios cerrados son la negación de la ciudad" y también

cuando escribe el editorial que se titula ‘Muros contra la ciudad’ para la revista digital *Café de las ciudades* donde dice: “Los muros en las ciudades, en sus periferias difusas o, incluso, en la ciudad compacta y en sus zonas centrales, responden a la misma lógica. No se trata de proteger a los ciudadanos libres sino de excluir a los sectores sociales sobreexplotados o marginados. Los supuestamente protegidos se encierran en sus barrios, ‘barrios cerrados’ se denominan genéricamente y alguno hemos visto cuyo nombre específico era El Encierro. Esta población encerrada renuncia a la ciudad para defender su posición de privilegio respecto a los sectores excluidos.”

Además de los aspectos sociales mencionados anteriormente tenemos que tener en cuenta que este tipo de estructuras urbanas también generan un impacto ambiental negativo muy grande. Puedo dar dos ejemplos concretos acerca del tema y el primero surge del análisis de una familia tipo que habita un barrio cerrado.

Madre, padre, y dos niños en edad escolar. En un acto rutinario como es ir al trabajo y llevar a sus hijos al colegio, los padres deben usar por lo menos un automóvil cada uno para movilizarse hasta las instrucciones educativas, si no están dentro del barrio, y posteriormente hasta sus trabajos. Lugares de trabajo que en el mejor de los casos se encuentran a 10 kilómetros de sus casas, obligando a manejar a estas dos personas un vehículo cada uno 20 kilómetros por día sin acompañantes. Porque tengamos en cuenta que estas urbanizaciones están generalmente en la periferia de las ciudades. Esto es un gasto de recursos innecesarios que esta familia está obligada a hacer a diario, sumadas al resto de las actividades igual de rutinarias como puede ser ir al supermercado. En su mayoría estos barrios carecen de uno dentro por lo tanto si la planificación familiar falla, tienen que optar por prescindir de lo que hayan olvidado de comprar o tomar nuevamente el auto para llegar al supermercado o centro comercial más cercano. Otro abuso de recursos.

También hemos conocidos casos donde el impacto negativo que generó la especulación inmobiliaria fue padecido por los barrios que generalmente están del otro lado de los muros ya que fueron construidos viviendas de desarrollos inmobiliarios suntuosos sobre las planicies que naturalmente escurren las lluvias como

los humedales. De esta manera se inundan las viviendas de los barrios más pobres que están del otro lado de los muros de los *countries*. En estos casos, el gobierno es responsable por permitir y habilitar estos distintos tipos de emprendimientos sin requerir informes de los impactos ambientales pertinentes. Los municipios deberían ponerse en contra a la privatización del espacio sin embargo incentivan la instalación de estos emprendimientos en su territorio con todos los problemas que trae a los barrios linderos inundándolos y perjudicándolos socialmente.

En conclusión, yo creo que debemos repensar las ciudades en donde el espacio público juegue un rol esencial. Tener un equilibrio entre lo construido y lo natural. Pasar de pensar en un urbanismo enfocado en capitalizar metros cuadrados a un urbanismo pensado para la habitabilidad de los espacios en todos los estratos sociales. ♦



# derecho a soñar

María Eugenia  
**Caricatto**

---

**DOCENTES:**

Mariana  
Larumbe Araujo/  
Sebastián Cerri/  
Carolina Huffmann/  
Celeste Citterio

**C**omienzo este ensayo con la adquisición de un derecho, aunque éste ya tiene 52 años desde su primera aparición, yo no conocía la existencia del término antes, por lo que considero que a diferencia de otros no es tan popular. ¿A qué se deberá esto? fue utilizado por primera vez por Henri Lefebvre en 1968, cuando propone una política para que la gente vuelva a ser dueña de la ciudad, instaurando así un nuevo proceso de conquista, la lucha por el derecho a la ciudad.

Según la RAE la palabra *derecho*, entre varias definiciones, se refiere a la facultad de hacer o exigir todo aquello que la ley o la autoridad establece en nuestro favor, o que el dueño de una cosa nos permite en ella; y en cuanto al término

ciudad lo determina como el título de algunas poblaciones de mayores preeminencias que las villas. Estableciendo así una clara diferenciación entre lo que es ciudad y lo que es Villa, según el diccionario, es ciudad lo que cuenta con privilegios, ventajas o preferencias con respecto a otro, en este caso las villas, por razón o mérito especial, ya que eso es contar con preeminencia.

Entonces, ¿Será que alguien quiere adueñarse de la ciudad y nosotros tenemos que hacer valer nuestro derecho a ella?, ¿y los que viven en asentamientos informales no forman parte de esto?, ¿contra quién es esta lucha?

Lefebvre acude al derecho a la ciudad al notar el impacto negativo del neoliberalismo en las ciudades y sosteniendo que se debía “rescatar el hombre como elemento principal, protagonista de la ciudad que él mismo ha construido”, estableciendo así a todos como precursores del entorno en el que vivimos y a la ciudad como “el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva”, necesaria para el “buen vivir”, instaurando así un pensamiento integral y no solo para unos pocos.

Otros autores como Jordi Borja aportaron su visión de la ciudad como, espacio político, donde es posible la expresión de voluntades colectivas, espacio para la solidaridad, pero también para el conflicto, donde intervengan los diferentes actores sociales, y todos tengan acceso a construir una ciudad en la que se pueda vivir dignamente, reconocerse como parte de ella, y que está cuenta con una distribución equitativa de diferentes tipos de recursos: trabajo, salud, educación, vivienda; y también recursos simbólicos: como la participación y el acceso a la información necesarios para lograr una democratización social y que las “presiones nuevas” lleguen a las instituciones. Y señalando así, la necesidad de intervenir en la producción de la ciudad ya que esta es una de las principales acumulaciones de capital, lo que a mí criterio, la posiciona en un campo de ventajas y desventajas según qué intereses prevalezcan.

David Harvey sostiene que “No es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto”. Y va más allá, manifestando su pensamiento anticapitalista el cual considera generador de una alienación social que hace perder la identidad cultural, por lo que promulga el desarrollo de un pensamiento alternativo de orden social que modifique las prácticas habituales y así construir diferentes tipos de ciudades mediante mecanismos colectivos de reorganización.

Y aunque todo esto suene utópico, a sí mismo Harvey lo reconoce, apela a las hetero utopías: “espacios donde algo radicalmente diferente puede suceder y puede continuar sucediendo hasta que sean reabsorbidos dentro de la práctica general”. A mí criterio, considero que estas ideas distintas sirven como herramienta para la creación de debate y discusión de lo establecido y así avanzar como sociedad.

“La utopía está en el horizonte. Camino dos pasos, ella se aleja dos pasos y el horizonte se corre diez pasos más allá. ¿Entonces para qué sirve la utopía? Para eso, sirve para caminar.” (Eduardo Galeano)

Este derecho fue tratado a lo largo de los años por diversos países, como en la cumbre de la tierra en Brasil en 1992, y se han redactado cartas como la Carta Europea de Salvaguarda de los Derechos Humanos en las Ciudades o la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad de América Latina en las cuales se trabaja con elementos fundamentales para la ciudad, como hacer que esta sea más democrática, inclusiva, sostenible, habitable y vivencial. Todo esto como herramienta para hacer frente a efectos causados por el neoliberalismo, como la privatización de los espacios urbanos, la predominancia de industrias y espacios mercantiles y el uso mercantil de la ciudad, provocando que en la ciudad solo tengan privilegios los que cuentan con recursos para acceder a ella.

¿Pero cómo se puede mercantilizar algo que debería ser una construcción de todos? ¿Y cómo se podría des-mercantilizar? Autores como Raquel Rolnik sostienen que, en los últimos treinta años, variando según el país, se produjo un proceso de transformación de la vivienda como derecho humano hacía la concepción de la vivienda como un activo financiero cada vez más globalizado, que con el paso del tiempo y el avance de este proceso se transformó en un modelo único, generando que estas queden en dependencia de lo que pasa en el mercado. ¿Y nuestras vidas también?

Rolnik sostiene que el derecho a la vivienda, no es tener derecho a la propiedad sino al acceso a la misma, defendiendo la propiedad cooperativista por sobre la individual para poder retirarla de la mercantilización y generar una tenencia segura, y así hacer frente al modelo capitalista imperante. ¿Cómo se llegó hasta este punto?

Históricamente, a partir del desarrollo de la agricultura, los seres humanos comenzaron a cambiar su estilo de vida nómada transformándose en comunidades sedentarias ya que, al permanecer en un espacio, mediante el cultivo podían sustentar su alimentación, el grado de supervivencia era mayor porque ya no estaban expuestos a los peligros de vivir a la intemperie y se lograba generar estructuras políticas y sociales sólidas. Generando así un modelo de refugios-vivienda permanentes, que más tarde conformaría la aparición de las primeras ciudades e instaurando un modelo de vida en torno a estas.

Desde ese punto hasta la actualidad, las ciudades han pasado por diferentes procesos de expansión, teniendo un periodo de crecimiento desmesurado, a partir de mediados del siglo XVIII y principios del siglo XIX, debido a la gran cantidad de personas que emigraban del campo a la ciudad en busca de trabajo entusiasmados por el auge del desarrollo industrial. Trayendo aparejado consigo conflictos derivados de la escasez de viviendas, la ciudad no podía absorber tanta población, según Jean Gehl, esto produjo un fenómeno nuevo, de vivir en clanes en casas amplias se pasó a vivir en residencias pequeñas de dos o tres personas y sostiene además, que dos paradigmas fueron los precursores del declive de las ciudades, y a mi criterio del retroceso de conquista de los ciudadanos del espacio. Uno de estos paradigmas, fueron las ideas del modernismo que se empezaron a formular en 1930, las cuales sostiene que concebían las ciudades como grandes bloques con distintos espacios según el uso, ya sea residencia, trabajar o recrearse; pero que no tenían en cuenta a las personas que los habitarían y esto se profundizó aun más con la incorporación del segundo paradigma; el producido por la invasión del automóvil que comenzó en 1960, por lo que la planificación se abocó a pensar el desarrollo entorno a este. ¿Y las personas?

Todos estos factores derivaron en la imagen de la ciudad que conocemos hoy en día, y en la búsqueda constante de una mejor, ya que a lo largo de todo este proceso el crecimiento de las mismas se dio en muchos casos de forma espontánea, y en ocasiones la ejecución de los planeamientos fue dispar a las necesidades de las personas, por lo que ante la falta de recursos se comenzaron a generar asentamientos informales en zonas desocupadas como respuesta a esta problemática, este fenómeno data desde finales del siglo XIX y hasta la década de 1960,

en América Latina, se mantenía una política de omisión al respecto ya que se consideraba una cuestión transitoria a la cual el proceso económico iría incorporando estos sectores a la ciudad, pero se produjo un cambio de paradigma a nivel teórico y político al notar la irreversibilidad de la cuestión, sin asistencia estatal las condiciones de vivienda no iban a mejorar —y aun no lo han hecho en muchos casos— y por el contrario, el proceso económico los excluiría aún más.

En los años sesenta y setenta, en América Latina, se sucedieron diversas políticas para tratar la cuestión, y una de las principales era buscar la erradicación de estos asentamientos, proceso que en muchos casos coincidió con la presencia de gobiernos autoritarios en el poder, que lejos estaban de asistir a la población con sus medidas. Aunque a nivel internacional el paradigma era otro, ya se hablaba de la necesidad de preservar el patrimonio construido allí, de garantizar la tenencia de sus pobladores y de la provisión de infraestructura básica, modificando la idea de desalojo como medio para tratar la cuestión por políticas de regulación. Estas ideas arribaron a nuestro país junto con el proceso de re-democratización, impulsando la ejecución de planes de cierta envergadura mediante la financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, como los Programas de Mejoramiento de Barrios (PROMEBA) que se proponían contribuir a la inclusión urbana y social de los hogares más pobres de la población residente en villas, aunque no abarcaban las necesidades existentes, estos siguen vigentes en la actualidad.

En los años noventa, en la Ciudad de Buenos Aires, se tomaron medidas a nivel federal como la apertura del mercado inmobiliario a capitales extranjeros y la privatización de los servicios públicos, lo que provocó un aumento de los mismos, la liberación de los precios de los alquileres, y las tendencias de renovación de lo que se consideraba áreas degradadas ¿Renovación de qué?, profundizando aún más la dependencia de la situación entorno a las regulaciones del mercado. Una de las zonas que vivió este proceso fue el barrio de Abasto, aquel que a mediados del siglo XIX había sido una zona de pastizales y pantanos y logró constituirse mediante la creación de un nuevo mercado central, con la idea de centralizar el abastecimiento de la ciudad se instaló allí y se logró generar un polo de atracción de gran cantidad de actividades, sembrando así una gran diversidad cultural, la convivencia de varias colectividades, la creación de teatros

y cantinas donde realizaría sus presentaciones Carlos Gardel, formando así su identidad tanguera. En 1984 se cierra el mercado y se lo traslada a La Matanza. ¿Y la red de relaciones que se había formado entorno a él?, se produjo una marginalidad tanto económica como cultural a lo que la empresa constructora IRSA decide dar respuesta con una inversión para “recuperar el barrio” construyendo uno de los *shoppings* más grande de la ciudad, tres torres de viviendas, un edificio, un supermercado y la adquisición de varias propiedades de la zona. ¿A quién responden?

Estos procesos llamados “renovación”, constituyen lo que conocemos propiamente como gentrificación, aunque se intente maquillar la realidad, y entre sus efectos está el aumento del valor de las propiedades por la influencia de las inversiones realizadas lo que provoca que los sectores sociales que no puedan costear los alquileres o mantenerse en sus locaciones se vean empujados a abandonar el lugar, y esté siendo habitado por sectores de mayores ingresos capaces de costearlo. ¿Qué queda del antiguo barrio?

El barrio de Abasto se formó como un lugar de referencia en torno al cual se configuraba una identidad cultural cuyos máximos referentes eran Carlos Gardel y el tango, y esto si fue conservado por el capital privado siendo impreso estas imágenes tangueras y de arrabales entre las torres y comercios exclusivos. Se apropiaron de una cultura que originalmente emergió de sectores populares para convertirla en un polo de atracción para el consumo de capas medias, altas y turistas, marginando a los productores de la misma de esta nueva oferta de bienes y servicios.

La investigadora social Laura Duran, realiza una mirada antropológica de las ciudades para detectar estos procesos a lo largo de la historia y releva los reclamos de los vecinos de barrios emblemáticos para que se considere su vida barrial como patrimonio cultural, y sostiene que todo proceso de reorganización urbana debe ser pensada con sus habitantes y respaldada mediante mecanismos de legislaciones anti gentrificación, regulaciones de los arrendamientos y planes de turismo social. La adquisición de derechos, como lo hemos visto a lo largo de la historia, siempre viene de la mano de un proceso de lucha, de pujas de intereses, de voces que por su persistencia con el correr del tiempo son escuchadas, y el proceso de la actualidad no difiere, es este ensayo un breve recorrido de distintas opiniones

que se manifiestan, frente al avance de los sectores capitalistas y, muchas veces, la ausencia de políticas estatales que nos respalden, planteando la unión colectiva como medio para afrontar el rol en el cual nos quieren posicionar y, como sostiene Galeano en su texto “Derecho al Delirio”:

*“Aunque no podemos adivinar el tiempo que será, sí que tenemos al menos el derecho de imaginar el que queremos que sea.*

*Las Naciones Unidas ha proclamado extensas listas de derechos humanos, pero la inmensa mayoría de la humanidad no tiene más que el derecho de ver, oír y callar.*

*¿Qué tal si empezamos a ejercer el jamás proclamado derecho de soñar?*

*¿Qué tal si deliramos por un ratito?, al fin del milenio, vamos a clavar los ojos más allá de la infamia para adivinar otro mundo posible:*

*El aire estará limpio de todo veneno que no venga de los miedos humanos y de las humanas pasiones. La gente no será manejada por el automóvil, ni será programada por la computadora, ni será comprada por el supermercado, ni será mirada por el televisor.*

*El televisor dejará de dejará de ser el miembro más importante de la familia.*

*La gente trabajará para vivir, en lugar de vivir para trabajar.*

*Se incorporará a los códigos penales el delito de estupidez, que cometen quienes viven por tener o por ganar, en vez de vivir por vivir no más.*

*Como canta el pájaro, sin saber que canta, y como juega el niño, sin saber que juega. En ningún país irán presos los muchachos que se nieguen a cumplir el servicio militar, sino los que quieran cumplirlo.*

*Los economistas no llaman nivel de vida al nivel de consumo; ni llamarán calidad de vida a la cantidad de cosas.*

*Los cocineros no creerán que a las langostas les encanta que las hiervan vivas.*

*Los historiadores no creerán que a los países les encanta ser invadidos.*

*El mundo ya no estará en guerra contra los pobres, sino contra la pobreza.*

*Y la industria militar no tendrá más remedio que declararse en quiebra.*

*La comida no será una mercancía, ni la comunicación un negocio. Porque la comida y la comunicación son derechos humanos.*

*Nadie morirá de hambre, porque nadie morirá de indigestión. Los niños de la calle no serán tratados como si fueran basura, porque no habrá niños de la calle. Los niños ricos no serán tratados como si fueran dinero, porque no habrá niños ricos.*

La educación no será el privilegio de quienes puedan pagarla, y la policía no será la maldición de quienes no puedan comprarla. La justicia y la libertad, hermanas siamesas, condenadas a vivir separadas, volverán a juntarse, volverán a juntarse bien pegaditas, espalda contra espalda.

En Argentina, las locas de plaza de mayo serán un ejemplo de salud mental, porque ellas se negaron a olvidar en los tiempos de la amnesia obligatoria. La perfección, la perfección seguirá siendo el aburrido privilegio de los dioses. Pero en este mundo, en este mundo chambón y jodido, cada noche será vivida como si fuera la última, y cada día como si fuera el primero.”<sup>(1)</sup> ♦

---

## Referencias

(1) GALEANO, E. (1940-2015). El derecho al delirio. Periodista y escritor uruguayo.



Jerónimo **Cassaglia**

---

# del sueño verosímil

## DOCENTES:

Mariana  
Larumbe Araujo/  
Sebastián Cerri/  
Carolina Huffmann/  
Celeste Citterio

Los barrios cerrados son desarrollos parquizados con viviendas individuales, amplias y de diseño, separados físicamente del tejido urbano de sectores de la periferia: muros con vigilancia privada que ejercen un control permanente de los visitantes algo así como una “suburbanización de las elites”. Este tipo de vecindad dramatizó los contrastes socio espaciales e impuso la lógica de la fragmentación urbana: enclaves de riqueza, cuyo nexo de unión con la ciudad son autopistas y automóviles privados. Poseen sus propios centros de esparcimiento, recreación, etc. Se implementan en zonas próximas a loteos económicos y/o villas de emergencia o miseria, produciéndose una separación neta entre clase supuestamente media alta y el resto, lo

cual genera una fuerte crítica social, entre otras cosas. Este grupo constituye el protagonista principal de los nuevos procesos de su urbanización hacia la periferia externa de la aglomeración que por una parte enfatizan un imaginario que valoriza valores paisajísticos-ecológicos y de seguridad. Por otra alimentan un submercado impulsado por el agresivo sector inmobiliario.

### El origen

La mayor concentración de los barrios cerrados se inicia en los años noventa emplazados en la zona norte de Buenos Aires, sobre la cuenca baja del Río Luján (humedales), modificando la topografía y el ecosistema autóctono y afectando los patrones de escurrimiento que serían los causantes de inundaciones. Para entender de una manera precisa el concepto de humedal, en la web del Conicet se explica de la siguiente manera: *“El humedal es un ecosistema que da grandes beneficios ambientales porque acumula agua en periodos de lluvia evitando que se inunden otras zonas más altas, recargan los acuíferos permitiendo que haya agua para las generaciones venideras. Generan el sesenta por ciento de la biodiversidad del planeta, purifican aire y agua, evitan la erosión y refrescan el ambiente”* (de gran importancia por el cambio climático).

Estos mega emprendimientos privados actúan como diques. Como escribí anteriormente estos diques están construidos alrededor de barrios humildes que han quedado como en un pozo. Puedo citar como ejemplo lo sucedido en el barrio humilde “Las Tunas”; en la localidad de Benavidez en el año dos mil trece: *“Ladrillos y bolsas de arena están apiladas contra la puerta principal de cada casa una excavadora crea una zanja de drenaje cerca de un camino de tierra. Pero en realidad el barrio es viejo y esta lidiando con el agua que inunda sus calles y que viene del reciente barrio cerrado construido sobre humedales. Ahora todo, el agua se queda en las tunas, este no fue construido sobre humedales y ahora su drenaje natural se encuentra bloqueado: Quedamos como en un pozo”*, comenta una vecina que vive en la zona hace cuarenta años. Durante la inundación de dos mil trece comenzaron a golpear el muro con alambres de púas que separa a su barrio de las inundaciones cerradas. Cuando una parte de esa pared cedió, el agua comenzó a drenarse de inmediato.

### Algunos datos objetivos

En el año dos mil trece, nueve mil doscientas hectáreas de humedales en la cuenca del río Luján habían sido rellenados o modificados drásticamente. Esta puja entre los intereses políticos e interés sociales provocan una falla en la decisión políticas de gestión territorial.

Estos emprendimientos traen aparejado el concepto de gentrificación, término que tiene sus orígenes en Inglaterra en el año 1964 (*“gentry”*) y que corresponde al momento en que la clase social acomodada se alejó de las zonas céntricas para recluirse en la periferia o barrios cerrados. Esta definición actualmente se encuentra desactualizada ya que cuando hoy nos referimos a gentrificación hablamos de la reactivación o de la rehabilitación de una zona deteriorada o en desuso. Este proceso de transformación tiene un fin económico y por lo tanto está acompañado por inversiones y especulación inmobiliaria. Al mismo tiempo tiene una voluntad de regenerar una zona y mejorar la calidad de vida. El trabajo práctico tiene la intención de conocer ambos perfiles y el precio de la gentrificación.

No es casual que se empiece a utilizar el término en la década del setenta porque si bien no era un fenómeno nuevo sus rasgos y consecuencias fueron más evidentes a partir de los cambios en la economía capitalista en rumbo hacia la globalización. A partir de ese momento se define como gentrificación el proceso a través del cual una zona habitada por población de bajos ingresos es modificada y ocupada por sectores de clase media y alta. De esta manera son dos las condiciones que deben darse para considerar un proceso como gentrificación: desplazamiento de población, reinversión y revalorización de la zona. Una interpretación más incorpora a esta caracterización, un alza del valor del suelo de espacio o de áreas colindantes, la llegada de agentes con mayor capacidad de pago que los vecinos preexistentes. La plusvalía es un concepto que se aplica a estos escenarios extrínsecos al mero habitante quien, sin buscarlo, encuentra un aumento del valor inmobiliario. Las fuertes inversiones en infraestructura vial en la década del 90 constituyeron un elemento clave para la ubicación de conjuntos habitacionales en un radio de 60 km de la ciudad de Buenos Aires. En el caso de los barrios cerrados de nuestro país, este proceso favoreció a la creación de nuevas oportunidades inmobiliarias, el desplazamiento comercial e industrial bajo el costo de la alteración a destajo de las lógicas de los sistemas originarios.

Socialmente conlleva a la conformación de un “gueto” imaginario donde los habitantes buscan vivir en un vecindario con otros que piensan de forma parecida. A la vez que es generador de fuentes de trabajo de empresas o individuos que viven en zonas aledañas a estos emprendimientos. Estos trabajos son jardinería, empleadas domésticas, reparaciones y mantenimiento, albañilería, etc. La generación de nuevas geografías o islas, a mi entender autistas a un entrono consolidado, son producto de la gentrificación y se relaciona íntimamente con los procesos de fragmentación urbana la cual genera un fuerte impacto ambiental ya que agudiza la problemática de la movilidad a la vez que genera un fuerte contraste social.

*“La noción de fragmentación es utilizada para describir y explicar las transformaciones de espacio surgida por las diferencias establecidas y sean sociales, económicas o culturales, pero su uso comienza a extenderse al interpretar el comportamiento social de las ciudades y su percepción de los espacios, ya que: al fragmentarse los espacios, son fragmentadas también las nociones del espacio social y todas aquellas variables que estructuran la experiencia del individuo”. La fragmentación urbana y el uso heterogéneo del suelo data desde las conformaciones de las ciudades, es decir que no es una característica única de la ciudad contemporánea. “La fragmentación es inherente al proceso histórico de conformación de la ciudad. La ciudad antigua, medieval, moderna, e incluso, la colonial, muestran fragmentos claramente delimitados; es decir, que la fragmentación es un atributo de la ciudad y desde su origen la ha caracterizado el heterogéneo uso del suelo conforme a la división social”.*

Los asentamientos informales son, además de los barrios privados, otro indicio de ciudad fragmentada y donde el uso del suelo es dispar. Es interesante detectar la cuestión social de este concepto ya que los actores son de clases sociales diferentes. Las “elites” que se trasladan a los barrios cerrados y las clases menos pudientes que habitan villas y asentamientos informales. Cabe reflexionar en este momento acerca de las responsabilidades y de los actores que fomentan o provocan la ciudad fragmentada. En ese sentido el rol del estado es fundamental ya que es el responsable, o debería, lograr un equilibrio urbano y defender un modelo de ciudad. Aquí aparecen factores sociales y económicos, entre otros.

Una mezcla de intereses entre el estado, la sociedad y el sector inmobiliario lo cual trae como consecuencia un modelo de ciudad fraccionada y desigual. Antiguamente, el crecimiento y el desarrollo de la población se daba en círculos concéntricos, con la mayor calidad en el centro y las peores condiciones en las áreas periféricas. últimamente es una periferia en la que se van mezclando barrios muy diferentes unos de otros y que se van mezclando en nivel socioeconómico y en calidad de desarrollo urbano.

### Conclusión

Entran a la capital tres millones de personas, que sumado a los otros tres millones que la habitan, se duplica la población en los días laborales. La entrada y salida de la capital es un claro signo de la ciudad fragmentada. Una capital que expulsa a sus ciudadanos y aquellos que tienen capacidad de ahorro se ven atraídos por discursos ambientales que bien podrían considerarse como opio para las masas. Un sueño verosímil lleno de verde a cuarenta kilómetros de la capital y montado sobre humedales. La ciudad pierde atractivo en materia de calidad de vida y esto hace que el esfuerzo por la movilidad y las largas distancias no se considere como inconveniente. A la vez que las ciudades se convierten en espacios de mercantilización y no en oportunidades de disfrute. La ciudad no expulsa a sus ciudadanos, mejor dicho, son los arquitectos los que lo hacen, a la vez que son los constructores de las “casas de los sueños”. Se puede ver una fuerte crítica hacia los emprendimientos privados de la periferia por parte de los arquitectos. pero al mismo tiempo no deja de ser una oportunidad de trabajo. Muchas veces se encuentran prácticas automáticas en la ciudad, autistas en un punto, que desvían al hombre de la discusión y reflejan otros intereses. Al igual que en la planificación de las ciudades hay una lucha de intereses que afecta a todos. Un modelo de ciudad programáticamente compacta es una ciudad más sostenible, con mayor mixtura e intensidades de uso, una ciudad más activa a la que deberíamos apuntar o al menos desde la práctica profesional ofrecer cierta resistencia a las respuestas automáticas.

Creo que el precio de la isla urbana lo pagamos entre todos, aunque no todos podamos acceder. ♦

## Bibliografía

La importancia de los humedales en los ecosistemas de la llanura pampeana:

<https://www.conicet.gov.ar/la-importancia-de-los-humedales-en-los-ecosistemas-de-la-llanura-pampeana/>

<https://globalpressjournal.com>

BORJA Y CASTELLS (1997). "Local y global": [www.mundourbano.unq.edu.ar](http://www.mundourbano.unq.edu.ar)

GUZMÁN RAMÍREZ, A. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social

LÓPEZ-ROLDÁN, P. Ciudad Fraccionada vs. Ciudad Integrada | TEDxCPH:

<https://www.youtube.com/watch?v=mpVghYcgQBI&t=824s>

HARVEY, D. El mercado, la ciudad y los actores del procomún urbano:

[www.youtube.com/watch?v=qy-bzinJOTg&t=93s](http://www.youtube.com/watch?v=qy-bzinJOTg&t=93s)

DURÁN, L. Gentrificación: Comunidades invisibles: [www.youtube.com/watch?v=1\\_th2jg5SY4](http://www.youtube.com/watch?v=1_th2jg5SY4)

Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana:

[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(122).htm)

Cambio de vida. Irse de CABA o buscar más verde, otros efectos de la cuarentena:

<https://www.lanacion.com.ar/propiedades/cambio-vida-irse-caba-buscar-mas-verde-nid2381905>

El surgimiento de la megaurbanización Nordelta en la Región Metropolitana de Buenos Aires: consideraciones en torno a las nociones de ciudad-fragmento y comunidad purificada:

<https://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v22n2/2448-6515-educm-22-02-363.pdf>

Efectos adversos del crecimiento inmobiliario en barrios cerrados:

<https://www.conicet.gov.ar/efectos-adversos-del-crecimiento-inmobiliario-en-barrios-cerrados/>

JANOSCHKA, M. El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización:

[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612002008500002](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008500002)



Juana Colli

### DOCENTES:

Mariana

Larumbe Araujo /

Sebastián Cerri /

Carolina Huffmann /

Celeste Citterio

# el retorno al campo

**P**artiendo de la idea de que se está viviendo un momento histórico, es posible visualizar un efecto colateral: las exposiciones de las fallas de nuestra sociedad inevitablemente nos han hecho reflexionar. ¿Qué fue lo que se hizo tan mal para que la ciudad sea zona de peligro?, ¿para qué se convirtió en símbolo de insalubridad y desigualdad social?

Este ensayo se centra en Buenos Aires, cuyo objetivo es contribuir al conocimiento de las causas que hicieron posible la tendencia a recorrer el camino inverso tradicional, migrando de la ciudad al campo. Si se toma como referencia la definición de ciudad: "Es un organismo cuya salud determina la de la sociedad que la habita" <sup>(1)</sup>. ¿Habrá una solución para "curar" las ciudades?

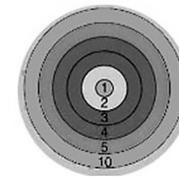
Sistema ferroviario de Argentina, 1910.



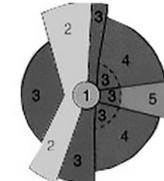
### Un problema de raíz...

Desde la configuración del Estado-Nación en el siglo XIX, Buenos Aires adquiere la característica de ciudad centralizada dominante, desarrollándose como foco de concentración indiscutido de las principales actividades. Tal como se define en el libro *Mi Buenos Aires Herido*: "Una ciudad siempre es un foco, un hito un punto fijo de algún sistema de caminos, cuyos flujos la acompañan en las metamorfosis"<sup>(2)</sup>. La instalación del modelo ferro-portuario con su debida infraestructura, también implicó la planificación del país, para ocupar su rol en el mundo.

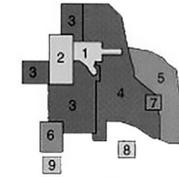
Se genera un crecimiento producido por las migraciones internas (del campo a la ciudad) y las grandes oleadas inmigratorias extranjeras que triplicaron la población en un corto lapso. La incapacidad urbana de poder absorber dicha densificación acelerada, sumado a la precarización laboral, derivó en la formación de asentamientos marginados; dando como resultado una ciudad basada en centro y periferia, con una marcada desigualdad social.



TUNEN Y BURGESS



HOYT



HARRIS Y HULLMANN

1. CBD o Centro de actividad
2. Industria ligera
3. Barrios clases populares
4. Barrios clases medias
5. Barrios clases burguesas
6. Industria pesada
7. Centro de negocios secundario
8. Zona residencial suburbana
9. Polígono industrial
10. Zona de migraciones

Burgess había realizado en 1925 el primer modelo gráfico de la dinámica socio-territorial para representar la complejidad del orden ecológico metropolitano (el famoso modelo radio-concéntrico, de enorme suceso en la sociología y la economía).

### Planes

Se puede reconocer fácilmente a partir de la lectura de los planes urbanos pensados para la Ciudad el desapego al territorio y la construcción de una identidad superficial. Bajo la lógica del movimiento "City Beautiful" surgen las ideas de embellecimiento de Alvear en 1884, iniciando un proceso de copia estética. Comienza una seguidilla de planes que apuntan a otros modelos de ciudad, bajo la influencia europea hegemónica del momento. Las transformaciones tendían a "hacer desaparecer lo colonial", como lo es la demolición de la Recova Vieja o la Plaza de Toros. ¿Por qué queremos parecernos a algo que no somos? ¿Por qué negamos nuestra identidad? Carecen las ideas pensadas por y para lo local, que derivan inevitablemente en una relación ciudad-rio nula, negando el entorno. ¿Cómo se posa la ciudad? ¿Territorialidad y ciudadanía no deberían relacionarse para formar nuestra identidad?

Se ha tratado desde 1925 con el Plan Noel de lograr una "recuperación" en la relación de las partes cuando los hechos claves de la estructura urbana ya han sido concretados; aunque de trasfondo prevalece el pensamiento post-revolución industrial de superioridad del Hombre por sobre las demás especies, la soberbia de poder transformar el entorno a su antojo sin un mínimo de conciencia; ejerciendo un uso irracional de la naturaleza, sin tener noción que es



1. Huella urbana Buenos Aires, fines s. XIX 2. Huella urbana Buenos Aires, s. XXI 3. Superposición. Transformaciones costeras

un recurso finito. Esta combinación culmina en acciones como la rectificación del río, los sucesivos entubamientos de arroyos y múltiples rellenos de la costanera, etc. Como lo es también la decisión de ubicar el sector industrial en las inmediaciones a la costa, creando bordes, los que Kevin Lynch define como: "Los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad".<sup>(3)</sup>

Buenos Aires es una de las ciudades propulsoras del "Urbanismo Moderno" propuesto en los CIAM, donde surge "una acción lenta sobre la transformación gradual del tejido urbano por medio de 'Planes Reguladores' y 'Códigos' de edificación y de urbanismo"<sup>(4)</sup>. Identidades y memorias sociales, costumbres, sabores locales, nuevamente están en juego. En línea con lo propuesto por Gorelik: "la ciudad latinoamericana, como caso especial del mundo subdesarrollado, era un campo privilegiado de ensayo, el lugar donde podía llevarse adelante una modernización que evitara los costos que en los países desarrollados se venían descubriendo desde la guerra".<sup>(5)</sup>

El "Zooning", idea que se expresa en la Carta de Atenas publicada en la década del '30, sostiene que el caos urbano es producto de la mezcla de funciones, para lo cual se propone una estricta zonificación de acuerdo a las cuatro actividades que resumían la vida individual y social en la metrópoli: habitar, trabajar, cultivar el cuerpo y el espíritu, y circular. La separación de usos tuvo como consecuencia dificultades de accesibilidad, generando así mayor movilidad. Por lo tanto, ir en búsqueda de la satisfacción de necesidades, ha logrado un



1. Interpretación Plan Regulador-Zooning 2. Autopistas y vías principales-AMBA 3. Barrios cerrados/Asentamientos. Relación Autopista

aumento de desplazamientos. Los cuales no pueden realizarse peatonalmente, por las grandes distancias, lo que implica el uso de transportes mecanizados, en el mejor de los casos, públicos. La expansión del área metropolitana está dada entonces por el avance tecnológico de los medios de transporte, generando "dispersión periférica por piezas segregadas, crea espacios banales, fragmentos fracturados por ejes viales y suelos expectantes"<sup>(6)</sup>. ¿Cómo nos movemos por la ciudad? ¿Quiénes y cómo usan las vías de circulación? ¿En función de que usuario se toman las decisiones? Sin dudas responde a ideas patriarcales, el pensar la ciudad en una función de un sujeto productivo, el "Hombre Tipo", un engranaje más del sistema.

El impacto ambiental producido por las emisiones es exuberante, fenómenos como el *Smooking*, se vuelven parte de la cotidianeidad. Movilidad entonces, es el precio que se paga por la mala accesibilidad. Es difícil lograr cierta comodidad en una ciudad pensada para el automóvil, el peatón se ve cada vez más acorralado. Simultáneamente surge la implementación de las autopistas fomentando el traslado individualista, que ha potenciado el crecimiento de la mancha urbana con límites difusos, "la ancha huella multiplicadora, hecha sistema, entreteje los nuevos barrios cerrados, exclusivos, rodeados de amenazantes zonas de miseria y desamparo. Entre ambos polos se instala la violencia y la descomposición social"<sup>(7)</sup>. En torno a la idea de la "casa quinta" para descansar del caos, la ciudad ya no está conformada por un centro-periferia, sino que ahora

tiene un Conurbano, una extensión de 3833 km<sup>2</sup>, donde reside el 35% de la población total del país (alrededor de 15 millones de personas). Grupos sociales de mayor poder adquisitivo migran esporádicamente a los *countries*, la gran mayoría ubicados en zona norte próximos al río. *“En lugar de enfrentarse con sus efectos desequilibradores, se adapta a sus dinámicas, vende la ciudad al mejor postor y deja que se extienda una urbanización difusa que multiplica las desigualdades sociales”*<sup>(8)</sup>. Precisamente son construidos en base a la modificación de los humedales, pero eso no es de importancia para el mercado, que se genere un aumento de las inundaciones, como en la región de Luján. *“Se trata de unos modelos de crecimiento difícilmente sostenibles que combinan la malversación de suelo, de energía y de agua”*<sup>(9)</sup>. Las décadas del 80 y 90 pertenecen a una época de *“debilitamiento progresivo de la idea de planificar..., muestran un mundo donde se hace ilusorio cualquier intento de manejo ordenado del desarrollo de las conurbaciones”*<sup>(10)</sup>.

### “Urbanismo de mercado”

Podría decirse entonces que las transformaciones se dan a partir de dos aspectos principales, de las decisiones políticas/económicas y de los avances tecnológicos. Actualmente responden a un “urbanismo neoliberal”, basado en el mercado, donde el ciudadano se lee como consumidor. Estos ritmos de vida impuestos no podrían ser sostenidos si no hubiera de trasfondo un uso destructivo y desmedido del suelo. América Latina desde su colonización es utilizada para extraer materia prima, y se ha ido intensificando en base a las “necesidades” creadas por el capitalismo moderno y a la renovación de la capacidad de extracción.<sup>(11)</sup> La huella ecológica que genera la civilización es aún más grande que la urbana.

¿Pero qué pasa? No se ve, entonces nos convertimos en analfabetos ambientales<sup>(12)</sup>. Se educa desde la ciudad creando una “cultura desinformada” anulando la lectura del ambiente. *“Lo que no se ve, no pasa”*. Tal como lo dice en la película *Medianeras*: *“¿Quiénes fueron los genios que taparon el cielo con cables y le dieron la espalda al río?”*. Quizás la imagen que se proyectaba en las películas para este siglo no difiere tanto de la realidad. En *Metrópolis* por ejemplo se muestra una ciudad gris, caótica y oscura, con una separación de clases explícita...

### Espacio público como reflejo

La lectura de la ciudad se puede dar entonces a partir del espacio público, siguiendo con la línea de pensamiento de Habermas, *“La ciudad es especialmente el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa”*. Se vive en una ciudad/sociedad regida por los intereses económicos, que afecta negativamente espacio público *“El lugar y su referencia a la comunidad son sustituidos por el espacio de consumo”*. Proyectos que bajo la bandera de “rehabilitación urbana” dan como consecuencia procesos de gentrificación. Sucede cuando se busca la renovación de cascos históricos, despojándolos de su uso y usuarios originales, sustituidos por locales comerciales que crean una idealización de “cultural local” un tanto superficial. Fenómeno que se da repetidamente en ciudades latinoamericanas, que, a diferencia de Europa, en dichos centros viven los sectores populares, *“¿La ciudad ha muerto? Ahora es la globalización la que la mata, antes fue la metropolitanización que se desarrollo con la Revolución Industrial”*<sup>(13)</sup>. Dichas inversiones aumentan el valor del suelo, haciendo que sea inaccesible para los habitantes, generando un desplazamiento de lo local, una expulsión hacia los márgenes. La elitización del fomenta la segregación, cuando el rol del espacio público debería ser todo lo contrario, tratar de lograr la unificación y articulación social (obviamente acompañado de políticas públicas). Un urbanismo donde, según Henri Lefebvre, *“Lo esencial es el movimiento complejo mediante el que la ciudad política utiliza el carácter sacro-maldito del suelo, a fin de que la ciudad económica (comercial) lo profane”*<sup>(14)</sup>.

Procesos urbanos como la banalización del espacio público niegan a la ciudad y sus habitantes, tergiversando el rol expresivo que tiene en su esencia, ya que *“es un concepto propio del urbanismo, que a veces se confunde (erróneamente) con espacios verdes, equipamientos o sistema viario, pero que también es utilizado en filosofía política como lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad”*<sup>(15)</sup>. Ciudades globalizadas que apuntan a un uso parasitario del mismo, *“la mirada funcional, existencial o fenomenológica queda anulada, reducida a puro hedonismo consumista”*<sup>(16)</sup>.

A partir de este breve “diagnóstico”, que da como resultado una ciudad fragmentada, no solo en términos urbanos, sinotambién sociales, David Harvey se cuestiona: *“¿Habrá alguna manera de reducir la brecha social?”*. Una ciudad que a

lo largo del tiempo ha sufrido trastornos identitarios, y sus repercusiones, tanto en el urbanismo como en el terreno natural.

Inevitablemente existe una dicotomía, tres ciudades: una oficial, real e ideal<sup>(17)</sup>. ¿Qué se hace con la real? ¿Hasta qué punto son efectivos los planes? ¿Cuál es nuestro rol? Andrés Borthagaray, si bien formó parte de la realización de planes urbanos, propone una alternativa para una acción inmediata, obviamente siguiendo una coherencia. Sostiene que los planes son “solo documentos” y muchas veces la aplicación de su totalidad se ve afectada por factores externos, como el cambio de gobierno, crisis económicas, etc. Por lo que sugiere la implementación de acciones/inversiones en el espacio público, pero hacer algo en fin.

### Nuevo paradigma

¿Cómo mejorar una metrópoli sobre la base de lo heredado? Jordi Borja propone que para eso: “Es preciso superar las visiones unilaterales que enfatizan la ciudad ‘competitiva’ y la ciudad ‘dispersa’ como la única posible en nuestra época.”<sup>(18)</sup> Surgen movimientos esperanzadores basados en los nuevos cambios de paradigma, como lo es el “urbanismo con perspectiva de género”, cuyo objetivo es pensar una ciudad inclusiva, donde todos sus habitantes se sientan cómodos y seguros. Allí se ponen en juego nuevos conceptos como “proximidad - diversidad - autonomía - vitalidad - inclusión”. Invita a pensar un diseño basado en el intercambio, en la vida en comunidad, donde la participación ciudadana se vuelve un eje central a la hora de tomar decisiones. “Crear ciudades humanizadas” diría Jane Jacobs. El trabajo realizado por el Arq. Enrique Ortiz Flores en la carta “Derecho a la ciudad”, en conjunto con la comunidad muestra que sin la participación de la misma no hubiera sido posible reivindicar los derechos individuales y colectivos propuestos.

Respecto a la conformación de la mancha urbana, que se expande constantemente, pone a prueba nuestra disciplina, “El reto del urbanismo es doble: renovar y ampliar los centros ya existentes en el territorio de la ciudad-región y generar nuevas centralidades aprovechando las oportunidades de los grandes proyectos urbanos o de las actuaciones integrales de renovación o reconversión”<sup>(19)</sup>. Descentralización a partir de micro centralidades podría ser una de las estrategias

para descomprimir la ciudad y evitar problemas de accesibilidad y movilidad colectiva que nos atañen cotidianamente. Medidas exitosas tomadas en países vecinos como en Brasil en la ciudad de Curitiba dan referencia a dónde mirar. Si bien hay decisiones menos acertadas como en Rio, no habilita a Manuel Herce Vallejos (Espacio Público y Movilidad), a decir “En Brasil son más incultos”. Si es posible tomar una postura reflexiva y analítica pero siempre desde críticas fundamentadas y constructivas. El transporte público cobra su verdadera importancia cuando se aplican políticas pensadas realmente en crear un impacto positivo, como lo es establecer una tarifa única, vías integradas y rápidas, pago fuera del autobús (evitar demoras). Fomentando efectivamente el uso del mismo, mejorando la calidad de vida y de una manera sustentable. Romper con el legado del Movimiento Moderno y promover la mixtura de usos, según el video “Ciudades de Papel” implicaría un aumento del empleo en un 15%, se acortarían distancias y se reducirían las emisiones contaminantes.

A partir de lo propuesto por el autor Lefebvre en *Derecho a la ciudad* donde expresa que “Ninguna razón teórica permite admitir la desaparición de la centralidad a lo largo de una fusión de la sociedad urbana con el campo. La oposición Urbanidad-ruralidad se acentúa en lugar de desaparecer.”<sup>(20)</sup>. Quizás la problemática sea mucho más amplia y compleja, quizás deberíamos reconocernos como sociedad, fortalecer nuestra identidad y crear un vínculo más armonioso con el ambiente que nos rodea... ♦

### Notas

- (1) GORELIK, A. (2002). Ciudad, urbanística y pensamiento social. Versión ampliada del artículo “ciudad”. Términos críticos para un diccionario de sociología de la cultura. Editado por Carlos Altamirano, Paidós, Buenos Aires.
- (2) MOLINA Y VEDIA, J. (1999). Mi Buenos Aires herido. Ediciones Colihue. Buenos Aires.
- (3) LYNCH, K. (1959). La imagen de la ciudad. Ediciones Infinito. Buenos Aires.
- (4) GARCÍA ESPIL, E. (2006). Hacer Ciudad. Nobuko. Buenos Aires.

- (5) GORELIK, A. (2002). Ciudad, urbanística y pensamiento social. Versión ampliada del artículo "ciudad". Términos críticos para un diccionario de sociología de la cultura. Carlos Altamirano (ed.), Paidós, Buenos Aires.
- (6) BORJA, J. Urbanismo y ciudadanía. Los monográficos de B.MM. N°6.
- (7) MOLINA Y VEDIA, J. (1999). Mi Buenos Aires herido. Ediciones Colihue. Buenos Aires.
- (8) BORJA, J. Urbanismo y ciudadanía. Los monográficos de B.MM. N°6.
- (9) BORJA, J. Urbanismo y ciudadanía. Los monográficos de B.MM. N°6.
- (10) MOLINA Y VEDIA, J. (1999). Mi Buenos Aires herido. Ediciones Colihue. Buenos Aires.
- (11) GALAFASI, G. Capitalismo y extractivismo.
- (12) ENTREVISTA A RAÚL MONTENEGRO (2010). Recorte del capítulo documental n°22, FUNAM.
- (13) BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial. Madrid.
- (14) LEFEBVRE, H. (1978). Derecho a la ciudad. Cuarta edición. Ediciones Península. Barcelona.
- (15) BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial. Madrid.
- (16) ÁBALOS, I. (2000). La buena vida. Gustavo Gili, Barcelona.
- (17) BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial. Madrid.
- (18) BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial. Madrid.
- (19) BORJA, J. Urbanismo y ciudadanía. Los monográficos de B.MM. N°6.
- (20) LEFEBVRE, H. (1978). Derecho a la ciudad. Cuarta edición. Ediciones Península. Barcelona.

---

## Bibliografía

- ÁBALOS, I. (2000). La buena vida. Gustavo Gili, Barcelona.
- BORJA, J. (2003). La ciudad conquistada. Alianza editorial. Madrid.
- BORJA, J. Urbanismo y ciudadanía. Los monográficos de B.MM. N°6.
- GARCÍA ESPIL, E. (2006). Hacer Ciudad. Nobuko. Buenos Aires.
- GORELIK, A. (2002). Ciudad, urbanística y pensamiento social. Versión ampliada del artículo "ciudad". Términos críticos para un diccionario de sociología de la cultura. C. Altamirano (ed.), Paidós, Buenos Aires.
- LYNCH, K. (1959). La imagen de la ciudad. Ediciones Infinito. Buenos Aires.
- LEFEBVRE, H. (1978). Derecho a la ciudad. Ediciones Península. Barcelona.
- MOLINA Y VEDIA, J. (1999). Mi Buenos Aires herido. Ediciones Colihue. Buenos Aires.

---

## Videos

Teorías de la estructura urbana: <https://www.youtube.com/watch?v=kRfE8wAMOrs&t=74s>

GALAFASI, G. Capitalismo y extractivismo: <https://www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI>

ENTREVISTA A RAÚL MONTENEGRO (2010). Recorte del capítulo documental n°22, FUNAM:

<https://www.youtube.com/watch?v=kStNHKyU3oU>

Estudio de caso de movilidad urbana en Curitiba: <https://www.youtube.com/watch?v=ATugPixPTV4>

El derecho a la ciudad y la producción social de hábitat: <https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37IbM>

HARVEY, D. Construcción rebelde del territorio: <https://www.youtube.com/watch?v=Eltp4Ilcjnc>

¿Qué es el urbanismo feminista?: <https://www.youtube.com/watch?v=dl4TOCPMMBA>



Alexandra **de Paula**  
**Passos Carneiro**

# el espacio público como construcción de ciudadanía

**DOCENTES:**

Mariana  
Larumbe Araujo/  
Sebastián Cerri/  
Carolina Huffmann/  
Celeste Citterio

**E**l espacio público –a lo largo de la historia– fue considerado el lugar físico de encuentro y expresión de la identidad y de la cultura en la ciudad. La esencia urbana, el espacio de permanencia y de pertenencia. Sin embargo, la fragmentación urbana y la exclusión territorial, como podemos observar en sus distintas formas desde el inicio de la civilización, desde murallas medievales a límites invisibles, también son conceptos que están acoplados al análisis de los espacios.

Las transformaciones en la manera de planear y construir las ciudades, así como las relaciones de poder involucradas, han cambiado el sentido y el significado del espacio público poniendo las reglas de acuerdo con las necesidades

del mercado. Surge el concepto del “no lugar”, contradictorio en sí, definido como el espacio sin función, sin sentido, marginal. ¿Pero podemos decir que el “no lugar” no es un espacio efectivo y afectivo, cuando, en muchos casos, es el espacio que se da a los excluidos, al margen del territorio oficial? ¿Quiénes son los que definen la importancia o no, el sentido o no, de un espacio? Principalmente del espacio público, el espacio de todos por derecho. Entonces viene la pregunta, ¿de qué hablamos cuando hablamos de derecho a la ciudad?

Las desigualdades sociales de una ciudad son reflejadas espacialmente en la fragmentación urbana y en la segregación socio espacial. En ciudades con fuertes desigualdades socioeconómicas y en países en que el proceso de urbanización es desarrollado en función de las clases dominantes, los excluidos socialmente construyen –en varios niveles de proximidad– sus propias ciudades dentro de la metrópoli: los asentamientos urbanos, que muchas veces siquiera están registrados en los mapas oficiales. Una mirada sobre las consecuencias de la exclusión territorial levanta el tema de la necesidad de tratar el planeamiento urbano y la política de manera más inclusiva y participativa, como un derecho.

*“(…) componente fundamental para la organización de la vida colectiva (integración, estructura) y la representación (cultura, política) de la sociedad, que construye su razón de ser en la ciudad, y (...) uno de los derechos fundamentales en la ciudad: el derecho al espacio público como derecho a la inclusión.” (Carrión, 2007, p. 82)*

Otro tema importante a observar es el hecho que estas segregaciones y exclusiones ocurren en varias escalas y de formas distintas. La gentrificación urbana, por ejemplo, puede ser considerada un proceso moderno y universal, lo vemos en casi todas las grandes ciudades. Sin embargo, hace parte de lo mismo y genera efectos similares. El intento, por más genuino que sea, de valorizar un sector de la ciudad considerado “marginalizado” o “abandonado” a través de inversiones –muchas veces estatales en pro del mercado– genera el proceso de expulsión de los residentes “locales” de estos sectores. Lo interesante, y lamentable, es que se trata de un proceso casi invisible y no de una violencia tan evidente como el desalojo forzado. Como si fuera parte de la propia naturaleza de la ciudad, pero que en la realidad es muy bien articulado e impetuoso si lo vemos en las entrelíneas.

Volviendo al espacio público, aunque nunca salimos de él, sabemos que su carácter congregador es indiscutible, pero como se comentó anteriormente es importante también observar su potencial inclusivo, su potencial de espacio de construcción de ciudadanía. Tan importante en la disminución de las desigualdades sociales y poco reconocido en la mayoría de los casos. Reconocer su valor inclusivo es esencial para la planificación y para el concepto de derecho a la ciudad. Considerar no solamente los espacios públicos oficiales, sino también aquellos creados y mantenidos espontáneamente por iniciativa popular.

Por estas razones, elegí estos cuatro temas. Sabiendo que están interconectados y teniendo la conciencia del desafío que interponen. Reconociendo las iniciativas populares como manera de guiar la construcción de nuevos espacios públicos, la articulación entre ellos y de la propia ciudad. Buscando legitimar estas acciones con apoyo institucional, promoviendo una relación participativa en la gestión de los espacios de la ciudad. Y finalmente, intentar lograr un mínimo rompimiento de los límites que fragmentan nuestras ciudades y nuestra sociedad.

En *El espacio público como tablero de juego*, Aida Navarro entra al tema del espacio público urbano exactamente por donde arrancaríamos yo: las relaciones de poder. Plantea la idea del espacio público como espacio libre, espacio de todos, cuando no solamente es controlado por el poder –a través de leyes a veces claras, a veces invisibles– y utilizado como forma de control. Navarro propone entonces intervenciones urbanas –juegos, específicamente– como manera de oponerse a este poder, rebelarse contra las leyes que controlan el espacio público como experimento para que dejemos de verlo como espectadores y nos apropiemos de él. Conscientemente, como un *jugador informado*.

Mientras Navarro viene con ideas de estudio urbano más lúdicas, el consagrado Jordi Borja en *El espacio público en este nuevo siglo* hace su análisis más clásico, pero también de esencial importancia y yendo por el mismo camino de Navarro (o ella por el suyo, si consideramos una línea temporal). Borja hace hincapié en encarar el urbanismo como acto político y no a penas como una técnica que tenemos como profesionales. Mantiene la relación del espacio público como espacio social, espacio de todos, esencial como herramienta en la construcción de la ciudad. Así como Navarro, también pone en juego las relaciones de poder, incluso en la partida de nacimiento del espacio público. Nace

como espacio de poder. La Iglesia, los edificios gubernamentales, los mercados, etc. Y sostiene lo mismo, que al poder no le gusta la gente permaneciendo en el espacio público porque este es su espacio de control.

Como los dos profesionales ponen en análisis lo mismo, las relaciones del poder en el espacio público, me gustaría hacer un rápido aporte sobre el tema. Me parece necesario hacer el esfuerzo para comprender cómo se manifiesta el poder y cómo podemos observarlo a partir de las resistencias urbanas (sin entrar en detalles sobre este concepto, aunque lo podemos relacionar a la concientización al Derecho a la Ciudad). Michel Foucault (2001) define el poder como una acción sobre otras acciones, de tal manera que su ejercicio consiste en guiar las posibilidades de conductas, ordenando sus efectos posibles. Foucault trata la cuestión de la libertad como vital para comprender la constitución social del poder, al apuntar que este solo puede ser ejercido sobre individuos libres. La esclavitud o el consenso en sí, por ejemplo, no configuran estrategias de poder, pues actúan directamente sobre individuos no libres, alcanzando niveles violentos y limitando acciones que pueden dar lugar a las relaciones de poder, pero no las constituyen propiamente. Actúan sobre sus posibilidades de acción. Surgen, por lo tanto, a partir del conflicto continuo.

216 Históricamente, las relaciones de poder siguen el orden jerarquizado que confiere privilegios a una figura dominante específica, como por ejemplo, los regímenes monárquicos, cuyo origen del poder proviene de una fuente transcendental, Dios. Esta configuración instauro bases y define una unidad social, donde todos tienen claridad de su papel y función social dentro de la vida colectiva y poco margen de movilidad de las expectativas establecidas. Esa relativa unidad social es posible por la constitución propia de los grupos sociales, en que el establecimiento de un pacto colectivo impronunciable determina la vida en conjunto de forma alienante y opresora, a depender de la posición donde cada uno se encuentra y de la configuración misma de la estructura social.

*“La segregación es un proceso dialéctico, en que la segregación de unos provoca al mismo tiempo y por el mismo proceso, la segregación de otros. Sigue la misma dialéctica del esclavo y el señor. (...) La segregación es un proceso necesario a la dominación social, económica y política por medio del espacio.”* (Villaça, 2001, p. 148)

Si reflejamos todo este pensamiento teórico en el espacio físico, en la ciudad como la conocemos hoy, podemos relacionar directamente a lo que llamamos segregación socio espacial, fragmentación urbana o exclusión territorial. Podemos entender con más profundidad las palabras de Raquel Rolnik:

*“Es como si la ciudad fuera un inmenso rompecabezas, hecho por piezas diferenciadas, donde cada cual conoce su lugar y se siente extranjero en los demás. Es este movimiento de separación de clases sociales y funciones del espacio urbano que los estudiosos de la ciudad llaman de segregación espacial. (...) Es como si la ciudad fuera demarcada por cercas, fronteras imaginarias, que definen el lugar de cada cosa y de cada uno de los habitantes.”* (Rolnik, 1988, p. 40-41)

Para no perder el hilo de la autora, en su video *La vivienda entre el derecho y la mercancía*, Raquel Rolnik habla, con la euforia que anuncia la urgencia de sus palabras, sobre los procesos de transformación urbana respecto al derecho a la vivienda, que, más que nunca, se encuentra en las manos del mercado y del discurso neoliberal. Rolnik habla de muchos modelos, pero destaca al actual modelo básico latinoamericano: subsidios del Estado destinados a la compra del inmobiliario privado. O sea, con la ayuda del Estado, el individuo accede a comprar el producto que ofrece el mercado, siguiendo sus propios precios y reglas. Este modelo expone las familias a las oscilaciones del mercado financiero, desencadenando muchas veces en desalojos. Garantiza la seguridad del mercado, no de las familias que necesitan esta seguridad. Y es acá que aparece uno de los puntos a entender más importante, el punto de que la vivienda debe ser considerada un derecho humano. Que el derecho a la vivienda adecuada no es solo derecho a una casa, es derecho a todo un espacio territorial urbano. Es un derecho amplio, derecho al acceso urbano, a la movilidad, a la participación activa. Es derecho a la ciudad. La vivienda, apunta Rolnik, es también la puerta de entrada para otros derechos humanos: a la educación, a la salud, al empleo, a un medio ambiente sano, etc.

217 *“Nuestra hipótesis es que la exclusión territorial torna individuos, familias y comunidades particularmente vulnerables, abriendo espacio para la violencia y al conflicto. El nexo de violencia y exclusión territorial es muy claro cuando cruzamos los datos de homicidios con los índices de exclusión territorial.”* (Rolnik, 1988)

Es posible relacionar estas observaciones a la fragmentación urbana, ya que la respuesta a la problemática de la vivienda también tiene un modelo: los programas de producción de vivienda masiva, casi siempre ubicados en regiones lejanas a los centros urbanos, excluyendo a la población de los derechos antes mencionados y oportunidades de mejores condiciones de vida. El desplazamiento de las viviendas de bajos niveles a las periferias urbanas es parte esencial del proceso de fragmentación del espacio. Y en este sentido, Rolnik aprovecha para no dejar pasar en blanco otro concepto ya mencionado, los procesos de gentrificación. Con el mismo enfoque del análisis inicial, pero dándole otro nombre: desalojos disfrazados.

*"En ellos, los ciudadanos pasan a ser visitantes-consumidores. Lo que se presenta en apariencia como un espacio civil, abierto, no es sino un gran supermercado, privado, cerrado, cuyo principio rector es el del beneficio económico, la rentabilidad, por sobre toda consideración estética, ética o de otra índole. Los derechos del ciudadano quedan, en el mejor de los casos, recortados al entrar en estos territorios privados, regidos por sus propietarios, administradores y policías propios."* (Segovia, 2007, p. 17-18)

Desalojos disfrazados. Lucía Duran en su video *Gentrificación: Comunidades invisibles* profundiza el tema que entramos y avisa: no detenerse en la historia oficial. Haciendo referencia que la historia oficial quizás no sea contada por los ciudadanos comunes, aquellos muchas veces al margen de la historia. Advierte: no detenerse en la ciudad postal, miremos el otro lado. Con una visión más antropológica, Lucía entra en otro costado de la gentrificación, pero sin salir del medio urbano. Cuenta que la historia tiene múltiples capas y que por esta razón nunca es fácil investigar la ciudad. Quiere decir, la ciudad es múltiple, interdisciplinaria y llena de diversidades, no la podemos ver solo con nuestra propia mirada, porque además de los diferentes actores oficiales que en ella actúan, están también los actores marginalizados. Lucía defiende el lugar de estos actores, defiende contar la historia de los que fueron desplazados y no de los nuevos consumidores. Los oficiales, reconocidos por la historia, solo por el hecho de que pueden consumir en estos nuevos espacios revitalizados por los procesos de gentrificación. Nuevos espacios vivos, como si antes estuvieran muertos y

habitados por fantasmas. La recuperación de un barrio o sector es muchas veces bien recibida por gran parte de la sociedad, es obvio, porque como comentamos anteriormente, es seductor y disfraza la violencia de los desalojos.

Lo que llamamos de lugares abandonados, marginalizados, que necesitan de una recuperación espacial y social por parte del poder, son lugares que muchas veces están ocupados y vivos de sentido y significado, pero por comunidades y ciudadanos invisibles a los ojos del mercado (y de buena parte de la población). Tan invisibles que no son considerados como parte del espacio-lugar. Tampoco es algo nuevo. La idea seductora de transformación, de cambios, de mejoría urbana y de calidad de vida son parte de los mismos discursos purificadores, *higienizadores*, que vemos hace décadas. Quizás por esta razón, algunos pueden reconocerlos, pensarlos y resistir a ellos. Las resistencias urbanas son resistencias humanas. Es cuando el ciudadano común toma conciencia de su derecho sobre el espacio, de su identidad, de su papel, su verdadero papel –no el del cuento del poder que le oprime y que escuchó históricamente–.

Como opinión particular, a nosotros, los estudiosos y profesionales, nos queda la tarea de escuchar. Podemos ser herramienta de cambio, fuente de información y técnica, pero no podemos intervenir en el espacio solo con nuestra propia mirada. El desafío es claro, necesitamos participación popular activa en la gestión del espacio, así como resistir, también. Pensando, creando y proponiendo procesos de transformación no excluyentes.

*"[...] Los instrumentos de planificación, por más relevantes y creativos que sean, solo adquieren verdadera importancia al tener su reglamentación y su implementación influenciadas y monitoreadas por los ciudadanos."* (Souza, 2005)

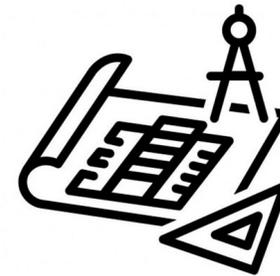
Para cerrar este ensayo de análisis y reflexión, es interesante observar lo que dice Fernando Carrión en el video *Urbicidio: centros históricos y ciudad latinoamericana*. Carrión hace un resumen –siempre minucioso y con las palabras ciertas– de los puntos que hablamos acá: procesos de gentrificación, fragmentación urbana, derecho a la ciudad, el papel del espacio público en este juego urbano, y agrega una crítica a la definición de paisaje cultural. No muy distinta a los venimos hablando. Declara que es un acto pretencioso por quiénes son los actores que lo definen y por cuáles son las características necesarias para

determinar que es un paisaje cultural o no. La misma crítica podemos adoptar a la definición de que es un espacio de valor o no. Sin embargo, lo que me gustaría resaltar del video de Carrión es su capacidad de ubicar todas estas reflexiones en tiempo y espacio: no excluir los hechos históricos, ni los del pasado ni los del presente, y siempre ponernos en nuestro lugar, América Latina, con toda la complejidad que involucra nuestra región. Las consecuencias urbanas que vemos no son una mera casualidad de las cosas y conceptos, están conectadas a hilos muy profundos, políticas cansadas, rupturas sociales o juegos de azar y poder. *“Una constelación de espacios discontinuos”*, siempre vale la poesía cuando es cierta. Todo es dinámico, y el concepto de segregación socio espacial ya se perdió en medio a tantos fragmentos, ahora hablamos de una fragmentación interurbana, como si cada vez la escala de nuestra separación fuera mayor. Tanto que hay que inventar nuevas palabras y conceptos para acompañar. *“Urbicidio”*, le nombra Carrión, a esta ruptura que además de física, es también la muerte de la memoria de la ciudad, o la muerte de la ciudad en sí. ♦

---

## Bibliografía

- 220 BURDEN, A. (2014). Cómo los espacios públicos hacen funcionar las ciudades. TED conference.
- CARRIÓN, F. (2007). Espacio público: punto de partida para la alteridad in: Espacios públicos y construcción social: Hacia un ejercicio de ciudadanía. 1ª edición. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- FOUCAULT, M. (2001). El sujeto y el poder. En: Hubert L. Dreyfus; Paul Rabinow. Michel Foucault: más allá del estructuralismo y la hermenéutica. Buenos Aires: Nueva Visión. pp. 241-259.
- LOPES DE SOUZA, M. (2005). ABC do Desenvolvimento Urbano. 2ª Edición. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- ROLNIK, R. (2000). Exclusão Territorial e Violência. São Paulo.
- SEGOVIA, O. (editora) (2007). Espacios públicos y construcción social: Hacia un ejercicio de ciudadanía. 1ª edición. Santiago de Chile: Ediciones SUR.
- VILLAÇA, F. (2001). O espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.





Patricia Mayo

EQUIPO  
INCLUSIÓN URBANA

DIRECTOR:  
Rodolfo Macera

# contenidos del informe de estancia de investigación

## **P**lan de trabajo

### Resumen

Este estudio de caso se propone aportar elementos que enriquezcan las políticas públicas con que el estado interviene en las áreas urbanas degradadas. Para cumplir con esta finalidad se consideró:

- Analizar las áreas urbanas degradadas sistematizando el estudio de las variables sociales, ambientales y de accesibilidad que concurren en la caracterización de las mismas.

- Sistematizar el estudio de las políticas públicas actuales y la evaluación del impacto de sus resultados.
- Proponer aportes para el mejoramiento de las políticas considerando estrategias, parámetros de proyecto y modelos de gestión.

### Estado actual del conocimiento sobre el tema

Los ámbitos de reflexión académica le deben a la sociedad respuestas que puedan enriquecer las políticas públicas.

A partir de fines de los años 60 las respuestas nunca han estado a la altura de los conflictos existentes. El proceso de metropolización de Buenos Aires tuvo la impronta urbanística de una ocupación del suelo extensiva, sostenida por un modelo económico progresista, e impulsada por un sistema de transporte que le fue funcional. Todo esto acompañado por loteos especulativos no regulados. Correlativamente, la baja densidad de ocupación produjo que la extensión de la mancha urbana corriera más rápido que las políticas públicas que debían encargarse de promover las condiciones de ambientales para la localización de la población. Aún así, la conformación del AMBA arroja un resultado positivo en comparación con el resto de los procesos de metropolización contemporáneos del resto de América Latina, entendiéndose por positivo el nivel de acceso masivo a los mecanismos institucionales que hacían posible la integración social.

La vivienda privada de clase media, al igual que la de las clases populares, y la vivienda social, tuvieron una misma referencia morfológica que fue el *chalet* californiano. Este fue el modelo de deseabilidad al que se aspiraba.

Aún en un contexto de crecimiento y redistribución, el sistema fue acumulando sectores de la sociedad que quedaron fuera de los mecanismos de ingreso al mercado de la vivienda formal. Este déficit se hizo visible en la conformación de las primeras villas de emergencia.

Las primeras respuestas a este déficit desde la política pública apuntaron a la generación de los primeros complejos de vivienda colectiva.

A partir de ese momento, las políticas públicas sobre el hábitat comenzaron a exponer desajustes cualitativos y cuantitativos entre la oferta y la demanda.

El Movimiento Moderno fue la teoría que sostuvo las políticas públicas con que Europa respondió a la necesidad de reconstrucción masiva de viviendas una vez terminada la Segunda Guerra. Esas tendencias no tardaron en convertirse en el paradigma indiscutido que sostuvo las políticas públicas de vivienda por más de 20 años.

En el contexto de movilidad social de esos años los problemas de pobreza urbana eran eminentemente problemas de vivienda, ya que el estado garantizaba el acceso al resto de los mecanismos que posibilitaban la movilidad social, compartidos con una clase media que representaba en ese momento el 65 % del tejido social del AMBA.

Los sucesivos contextos de crisis, recesión y fragmentación en el marco de la consolidación del modelo económico de los noventa, terminaron por evidenciar el fracaso.

En los años 90, y a partir del cambio impuesto fundamentalmente por los organismos internacionales de crédito, se reemplazó la vivienda a gran escala, por operatorias focalizadas que contemplaban una escala mucho menor de intervención, la participación de la comunidad, y el concepto de la vivienda recuperable junto con el de condiciones habitacionales en un sentido más amplio que el de vivienda.

Este tipo de operatoria incorporó valores positivos, pero sin embargo por su propio carácter focalizado, no alcanzó a ocupar el espacio que le corresponde llenar a las políticas públicas por parte del Estado.

En los últimos años se ha reinstalado la vivienda social en la agenda de las políticas públicas. Sin embargo, el proceso de estratificación social que ha experimentado la Argentina, obliga a resignificar el lugar que ocupa la vivienda en la implementación de políticas inclusivas. Las políticas públicas aplicadas promovieron la producción de vivienda a gran escala sin contemplar la generación de condiciones de ciudadanía como herramienta de promoción de movilidad social.

## Objetivos e hipótesis de la investigación

### *Objetivo General*

El objetivo general del proyecto de investigación es establecer aportes al debate y la reflexión para el enriquecimiento de las políticas públicas destinadas a la reinclusión de los sectores sociales más vulnerables.

### *Objetivos Particulares*

- Conformar un banco de datos sobre experiencias de políticas públicas locales y del extranjero destinadas a la construcción de viviendas, infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, ubicados en territorios de exclusión.
- Desarrollar una metodología de evaluación de experiencias de intervención público, privadas, locales y del extranjero, referidas a la construcción de viviendas, infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, implantados en territorios de exclusión.
- Transferir al medio académico y a ámbitos técnicos externos, elementos teóricos que permitan enriquecer el debate sobre las estrategias de gestión para la intervención en áreas urbanas degradadas, y sobre los parámetros proyectuales para el diseño de viviendas.
- Elaborar proyectos prototípicos de viviendas y equipamientos que resulten factibles de aplicación por parte de los correspondientes organismos de gestión.
- Aportar elementos para orientar la demanda de los sectores que padecen condición de exclusión a través de la realización de talleres participativos.

### *Hipótesis*

Nuestra sociedad, a diferencia de la mayor parte de Latinoamérica, ha sabido resolver exitosamente desafíos de integración social a lo largo de su historia encontrándose hoy ante una nueva disyuntiva, o se consolida la estratificación generada en los últimos 30 años, o se hace una apuesta a retomar el camino de inclusión e integración que distinguió a la Argentina durante casi toda su historia.

## Metodología de abordaje

En primera instancia se conformó un banco de datos a través del relevamiento de políticas, prácticas y experiencias existentes de intervenciones en territorios de exclusión.

En forma simultánea se diseñó una ficha tipo, para la sistematización del análisis y la evaluación de cada uno de los casos relevados.

Para el diseño, y la conformación de las fichas de evaluación, se trabajó con las comunidades beneficiarias de las experiencias relevadas, a fin de incorporar en la evaluación la opinión y el grado de satisfacción alcanzado por la misma.

Finalmente se diseñaron estrategias, parámetros proyectuales, proyectos prototípicos, modelos de gestión y propuestas de normativas, aplicables en la recuperación de áreas suburbanas degradadas.

### *Profundización del marco teórico en el cual se encuadra la investigación*

Durante esta instancia se compiló información teórica de autores preferentemente latinoamericanos, que han trabajado desde la política, la economía y la sociología, en temas vinculados al desarrollo.

### *Relevamiento de datos oficiales y no oficiales*

En la etapa de relevamiento se trabajó en la compilación de experiencias de políticas públicas e intervenciones de iniciativa popular referidas al mejoramiento del hábitat en territorios de exclusión. En el caso de las experiencias vinculadas con la vivienda social, se analizaron los programas de necesidades con que se diseñó y los resultantes proyectuales de las políticas públicas aplicadas. Para esto se constituyó un banco de datos diferenciando las experiencias locales y las externas.

### *Análisis y evaluación de los casos registrados*

Una vez constituido y analizado el banco de datos, se diseñó una matriz de evaluación para sistematizar la información y poder hacer comparables los distintos casos.

## *Definición de un estudio de caso*

Se tomó como estudio de caso la cuenca del Conurbano Sur. Se trata de la menos estudiada de las tres grandes áreas degradadas del conurbano junto con las cuencas del Matanza y el Reconquista. El área elegida está ubicada entre los dos ramales del ferrocarril Roca, y comprende la parte más pobre de los municipios de: Lanús (Monte Chingolo), Avellaneda, Quilmes Oeste (Solano), Lomas de Zamora, Almirante Brown, Florencio Varela y Berazategui. Ocupa unos 150 km<sup>2</sup> de tierra ambientalmente muy conflictiva en la que residen como pueden unas 600.000 personas.

## Actividades realizadas

### *Una propuesta de estrategias territoriales para el anclaje del área de estudio a la estructura urbana del AMBA:*

- 1) Reactivación del ferrocarril Buenos Aires-La Plata.
- 2) Construcción de una nueva autovía sobre la traza del Camino Gral. Belgrano.
- 3) Implementación de un programa de mejoramiento barrial PROMEBA CON-COSUR con acciones concentradas en la zona
- 4) Construcción de un gran parque público-reserva natural en el predio del regimiento de Monte Chingolo, incluyendo la Cava Viejo Bueno.
- 5) Construcción de viviendas nuevas y mejoramiento de viviendas precarias.
- 6) Construcción de polos educativos de jornada completa, de última generación, con instalaciones polideportivas para los tres niveles de educación.
- 7) Construcción completa de la red cloacal.
- 8) Completamiento de la red de agua potable.
- 9) Pavimentación de la totalidad de las calles con forestación y alumbrado.
- 10) Saneamiento ambiental de arroyos y tratamiento de suelos.

## *Un aporte para las políticas públicas de vivienda:*

### **Criterios generales**

Aporte de criterios para considerar en el proyecto de vivienda social.

- Radicar a las familias en el territorio que ocupan siempre que la cuestión ambiental no lo haga imposible o que la tierra ocupada se encuentre afectada a una futura obra pública de interés general. En los casos en que resulte ambientalmente imposible la radicación de la población en el lugar que ocupan, se recomienda promover el traslado a viviendas nuevas en zonas lo más próximas posible.
- Prever una estrategia sustentable frente a los problemas ambientales en cualquier tipo de solución que se adopte para enfrentar los distintos tipos de déficit de hábitat.
- Promover procesos masivos de regularización dominial tendientes a la escrituración individual de cada vivienda.
- Promover la utilización de sistemas de construcción tradicional a fin de alentar la generación de empleo para mano de obra que no requiera alta calificación inicial.

### **Criterios para el proyecto de vivienda social**

- Estar situados en zonas accesibles por transporte público y dentro de radios con previsión de cobertura de infraestructuras de servicios.
- Implantación en terrenos ambientalmente aptos.
- Respetar e integrarse a la trama urbana.
- Para vivienda colectiva prever densidades medias con organización de consorcios fácilmente gestionables para el mantenimiento y cuidado de los edificios, no superando las 24 unidades como máximo y de no más de PB y tres pisos.
- Ubicar los edificios de viviendas o viviendas unifamiliares sobre Línea Municipal consolidando la línea de frente urbano.
- Prever acceso directo desde la calle a cada edificio de vivienda o vivienda unifamiliar.
- Prever la reserva de lotes para la localización de espacios y equipamientos públicos, comercios y equipamientos privados.

- Para el proyecto de viviendas unifamiliares contemplar la inclusión de un local flexible en la planta baja, para permitir la posibilidad de generar algún tipo micro-emprendimiento productivo, comercio ambiente, o garaje hacia la calle.

### *Una propuesta de modelo de gestión para operar en áreas urbanas excluidas de escala interjurisdiccional:*

Se recomienda la CREACIÓN DE UNA UNIDAD EJECUTORA PROVINCIAL. En la misma ley que se aprobaría el Plan general para el Área, debería crearse también por Ley Provincial una Unidad Ejecutora para implementar el Plan de Desarrollo.

### *Una agenda de proyectos prototípicos de infraestructura vial, espacios públicos, urbanización de vacíos y viviendas:*

A la fecha se han generado diversos proyectos:

- Prototipos de urbanización con diferentes proyectos de vivienda para cuatro vacíos urbanos diferentes en acuerdo con el Consejo de tierra y vivienda de Quilmes (Organismo representativo de todos los barrios, villas y asentamientos del partido). Barrio el Emporio del Tanque, Barrio 9 de Agosto, Barrio Catorini; Barrio Km 13.
- Prototipo de diseño para el camino Gral. Belgrano entregado al Director Provincial de vialidad
- Prototipo de diseño de Centro Cívico y espacio público para incorporar en barrios de vivienda social.
- Proyecto de parquización para el Barrio Monseñor Novak.
- Plan de reordenamiento para el centro de Solano.

### *Transferencia académica:*

- Enriquecer la formación de los alumnos de la carrera de grado de Arquitectura ampliando los elementos teóricos del debate sobre el proyecto de vivienda social.

## Resultados obtenidos

- Se conformó un banco de datos sobre experiencias de políticas públicas locales y del extranjero destinadas a la construcción de viviendas, infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, ubicados en territorios de exclusión. En especial se recabarán datos de experiencias locales en las periferias de las ciudades de más de 500.000 habitantes, y latinoamericanas como las ciudades de Santiago, Bogotá y Río de Janeiro.
- Se desarrolló una metodología de evaluación de experiencias de intervención público, privadas, locales y del extranjero, referidas a la construcción de viviendas, infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, implantados en territorios de exclusión.

Esta metodología contempló variables tales como:

- Antigüedad / estado de conservación.
- Origen de la población.
- Calidad constructiva de las viviendas.
- Costo de las viviendas.
- Accesibilidad a áreas urbanas consolidadas.
- Grado de integración con el entorno urbano.
- Accesibilidad a redes y servicios urbanos, equipamientos de salud, educación cultura y recreación.
- Establecer parámetros de diseño para vivienda social que contemplen los siguientes preceptos.
  - ♦ Localización en zonas aptas, y accesibles.
  - ♦ Contemplación de los valores de identidad locales de la región de emplazamiento.
  - ♦ Sistemas constructivos que contemplen la generación de empleo.
  - ♦ Compacidad del tejido con densidades poblacionales medias, evitando las altas y bajas densidades.
  - ♦ Diversidad morfológica en cada conjunto.
  - ♦ Previsión de accesibilidad.
  - ♦ Provisión de servicios.
  - ♦ Dotación de equipamientos urbanos y demás cualidades de ciudadanía.

- Se transfirió al medio académico y a ámbitos técnicos externos, elementos teóricos que permitieron enriquecer el debate sobre las estrategias de gestión para la intervención en áreas urbanas degradadas, y sobre los parámetros proyectuales para el diseño de viviendas, infraestructuras, espacios y equipamientos públicos, ubicados en territorios de exclusión.
- Se elaboraron proyectos prototípicos de viviendas y equipamientos factibles de aplicación por parte de los correspondientes organismos de gestión.
- Se generó un aporte a la calidad de la enseñanza en la FADU sobre estas temáticas a partir de la publicación de la investigación, la organización de seminarios, la formulación de estrategias de capacitación, y el vuelco directo en la tarea docente.
- Se realizó un aporte de elementos para orientar la demanda de los sectores que padecen condición de exclusión a través de la realización de talleres participativos.
- Se realizó una publicación con los resultados del proyecto de investigación.
- Se organizó una jornada abierta a toda la comunidad académica, organismos técnicos de gestión, decisores gubernamentales y organizaciones demandantes, para la discusión de los avances del proyecto.



Iñiqui Oxacelay

# la ciudad: problemáticas actuales

**DOCENTES:**

Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

**E**ste ensayo aborda problemáticas que presentan las ciudades en la actualidad, en cuanto a organización, estructura, sociedades y sus derechos. Hoy en día hablar de la ciudad involucra un amplio abanico de temas, por lo que focalizo en hilar el ensayo a partir de los temas enunciados.

A fin de organizar la información y las opiniones decidí separar el texto en “Capítulos” que funcionan como eje de grandes temas, sin perder las ideas principales que se mantienen y conectan a lo largo del texto. El uso de citas propias de investigadores del tema y preguntas retóricas me ayudó a tomar postura y dar opiniones sobre las problemáticas dadas, haciendo del ensayo no solo algo descriptivo sino un texto que alterne descripción, análisis y opiniones propias.

## Capítulo I: Concepto de ciudad

El desarrollo de las ciudades necesita un marco de planificación para poder resolver la complejidad que presenta el entramado social establecido en un territorio, con sus barrios, industrias, comercios y espacios públicos/recreativos, entre otros. A la vez, podemos decir que la ciudad es un espacio económico, educativo, laboral y centro de tomas de decisiones.

Es por eso que las ciudades necesitan seguir ciertas líneas de ordenamiento para establecer determinadas organizaciones y estructuras urbanas que faciliten la calidad de vida de sus habitantes, entre ellas las centralidades. Una centralidad urbana es un sector de la ciudad que organiza a la sociedad, son espacios multifuncionales y autosuficientes que se ubican en distintos puntos estratégicos y buscan balancear la distribución de equipamientos, empleo, vivienda y reducir los costos de desplazamiento. Para llevar adelante un sistema de centralidades urbanas es necesario trabajar en el fortalecimiento de la planificación urbana asociada a una estrategia de movilidad. *“Son espacios multifuncionales de diferentes escalas, con un rol definido, que atraen personas y bienes en donde se producen intensos intercambios colectivos”* (Target Euro, 2008).

Una de las cuestiones que rige la “estructura” de las ciudades gira en torno a la zonificación. Es decir, existe una segregación urbana como producto de un crecimiento rápido y desmedido de la ciudad, en la que a grandes rasgos podemos visualizar, por ejemplo: zona de comercios vs zona de industria o un sector residencial en el que se distinguen la zona de bajos ingresos vs zona de altos ingresos. El desplazamiento de funciones que no puede albergar la centralidad, ya sea por contaminación y/o gentrificación y/o turistificación entre otros, da como resultado problemas de movilidad, o como dice Juan Alayo en su charla explicativa, *“No es un problema de movilidad sino una falta de accesibilidad (...) La movilidad es el coste asociado a nuestra necesidad de accesibilidad, si la población necesita de un servicio, pero este servicio se encuentra a una distancia relativamente lejana, obliga al usuario a desplazarse para poder así acceder a dicho servicio, sea cual fuera”*. Esto es lo que genera la movilidad urbana en una ciudad que no planifica su desarrollo. Moverse implica un tiempo, un esfuerzo y un costo por parte de la

persona para lograr acceder a la centralidad, así como gasto energético y ambiental desde el soporte físico.

## Capítulo II: Movilidad y ambiente como ejemplos urbanos

Las ciudades tienden a expandirse con una baja densidad cuya consecuencia es una mayor movilidad, ya que los puntos de contacto hacia lo urbano presentan distancias cada vez mayores. Para ir a trabajar quizás hay que atravesar la ciudad entera, lo que genera malestar y contribuye a la congestión urbana.

A partir de esta afirmación me pregunto, ¿no es más eficaz tener una ciudad compacta?; ¿Integrada?

Cuando abordamos el tema, inevitablemente lo relacionamos con las centralidades urbanas mencionadas anteriormente. Si hubiera un solo centro en donde se reunieran todos los servicios cotidianos, la sociedad en su conjunto debería desplazarse cotidianamente por las mismas vías generando congestión, polución, tiempos extras, etc... Por esto la planificación intenta balancear la distribución de bienes y servicios en el territorio, pero aún hace falta más trabajo por hacer... Uno de los ejemplos más claros que existen hoy en día que van en contra de la mixtura urbana y social son los denominados barrios cerrados. Un fenómeno moderno y reciente (en Argentina surgen a partir de los años 90) que beneficia a pocos. Un barrio cerrado representa el concepto de segregación socio-territorial. *“El origen de los barrios cerrados está asociado a diversas causas, siendo la violencia y la inseguridad urbana las más importantes en la actualidad. Sin embargo, para lograr una visión más acabada de este fenómeno es importante considerar no sólo las causas que dieron origen a estos emprendimientos urbanos, sino también las consecuencias, principalmente en términos del tejido social y del proceso de segregación social urbana que está implícito en su desarrollo.”* (Universidad de Barcelona, 2003).

Las diferencias sociales no pueden ser obviadas. La brecha entre los sectores económicos ricos y pobres, los que poseen o no, los que acceden a la propiedad del suelo o no, los que viven seguros en la ciudad y los que necesitan sentirse seguros viviendo detrás de muros, es cada vez más amplia y parece más difícil de acortar.

Retomando el concepto de movilidad, los barrios cerrados complican y agudizan los problemas de congestión. En casi todos los casos, estos barrios se ubican en sectores suburbanos de la ciudad, con cercanía a las principales vías de acceso de autopistas. Entonces como la gran mayoría de los residentes de estos barrios ejercen su trabajo en la ciudad, necesitan desplazarse para llegar a su destino a través de automóviles particulares. Esto genera mayor congestión, que en horarios “pico” el tránsito queda totalmente colapsado. Ejemplo de ello vemos día a día en los accesos a la Ciudad de Buenos Aires, cuando toda la masa de gente (aproximadamente 3.000.000 de personas) duplicando la población de la ciudad, que entra a trabajar a la misma desde los suburbios generando el colapso total de las avenidas y autopistas. Otro de los temas a abordar son las inundaciones, que en el caso de las ciudades como Buenos Aires, está estrechamente relacionado con los barrios cerrados, ya que estos se construyeron sobre tierras sobre las cuales drenaba el agua proveniente de las cuencas hídricas y humedales. Esta falta de visión general del territorio así como la presencia de desarrolladores privados que compran tierra barata para loteos, tuvo y tiene grandes consecuencias en las inundaciones al alterar el rumbo normal y natural del agua.

La geógrafa Patricia Pintos, en una entrevista televisada afirma que *“el haber interferido en la dinámica de escurrimiento del tramo final del río, a partir de la construcción de una sucesión de urbanizaciones cerradas en los humedales, ofician como ‘diques’ que bloquean el paso del agua”*.

236 Mientras que los barrios cerrados gozan de los privilegios de tierras altas fértiles sin inundaciones ni disturbios, los sectores pobres son desplazados hacia las zonas más bajas de la ciudad donde se producen mayores inundaciones y los bienes públicos e infraestructura son escasos o nulos.

Resumiendo, la extensión de la ciudad sin planificación del desarrollo territorial, con bajas densidades poblacionales en amplios espacios, genera problemas de todo tipo. Observamos que las estructuras urbanas se plantean con estos criterios creyendo ser la mejor solución, pero en realidad, desde mi punto de vista, no es el camino indicado, el entramado de la ciudad se va enredando como si fuera un “nudo” cada vez más difícil de desatar, profundizando las desigualdades territoriales y las inequidades sociales.

### Capítulo III: Mixtura social y territorial

Como abordar los conceptos de mixtura urbana y social, ¿cuáles serían las diferencias en la actual forma de vivir?

Las ciudades, hoy, son la gran fuente económica para la mayoría de las personas, es por eso que su mayor concentración ocurre en las ciudades. Uno de los problemas es que, frente a este aumento incontrolado, no todos tienen la posibilidad de acceder a las viviendas en los núcleos urbanos, y deben trasladarse a vivir a las periferias pobres, sin servicios ni infraestructura, con suelo muchas veces en condiciones ambientales insustentables. Esto es consecuencia del modelo seguido de “zonificación” que no divide a la población y la desordena, y a medida que la misma aumenta se genera un crecimiento descontrolado de la ciudad y de las periferias, alterando los modelos de crecimiento y desarrollo planificados.

*“Las ciudades necesitan ser repensadas. Se debe aplicar un enfoque integral e incluyente a su desarrollo; para incluir a un mayor número de personas y ofrecer las mismas oportunidades a todos.”* (Ciudad de Papel, 2015)

Para lograr esto, las ciudades deberían planificar usos mixtos del suelo, hacerlas más compactas como dijimos anteriormente, sin alterar los requerimientos de espacios necesarios para la vida en común. Se requiere una mixtura social adecuada, promoviendo barrios más diversos, para todos los presupuestos. Las ciudades bien planificadas aumentan sus puestos de trabajo y en consecuencia, la calidad de vida de sus habitantes.

La ciudad debiera planificar su crecimiento y desarrollo: generar empleos, accesos, centralidades, vías de transporte y variedad de opciones de movilidad. Respecto de los barrios periféricos, éstos no deben ser segregados sino incluidos en las políticas de hábitat de la ciudad, para *“crear un tejido social territorial sólido y promover la inclusión”*. Estas deben legislar y regular los incentivos para que el sector económico prospere y puedan ofrecer trabajo de calidad en condiciones igualitarias. La periferia debe ser mejorada y conectada a la ciudad, no solo en términos de movilidad e infraestructura de servicios sino también desde un punto de vista social para *“crear un tejido social sólido y promover la inclusión”*. Tender a una mayor igualdad y equidad entre todos los estratos sociales materializados en

los espacios públicos, colabora a que se produzca un intercambio enriquecedor entre todos los ciudadanos y la brecha entre pobres/ricos disminuya.

#### Capítulo IV: Derecho a la Ciudad

Jordi Borja expresa su visión democrática de la Ciudad al decir que *“tiene que proveer de bienes y servicios a todos. Los ciudadanos son libres e iguales en derecho. Por ende debe reducir al máximo las desigualdades sociales. El urbanismo debe incidir en las transformaciones sociales y en los mecanismos que genera las desigualdades.”*

Cuando Borja hace referencia a esta democracia urbana, reconoce que los colectivos ciudadanos deben poder expresar sus demandas, sus reivindicaciones y negociar a partir de esto, crear escenarios de diálogo, cooperación, disputa y reivindicación, en contextos de mixtura social y urbana.

Tomando los ejemplos del video *“Revolución Urbana y Derechos Ciudadanos”* utilizamos distintos tipos de reivindicaciones para estas situaciones:

- Reivindicación concreta: *“alguien no quiere que tal micro no pase por delante de mi casa”.*
- Dimensión democrático-política: es ser tenido en cuenta, poder negociar.
- Aspirar a una Ciudad mas justa.

238

*“Estamos en regiones urbanas fragmentadas, atomizadas, que niegan no sólo la calidad de vida sino también la calidad de la democracia. Las regiones urbanas deben ser planteadas como un sistema de ciudades. La ciudad debe ser un sistema de centralidades, todo el mundo tiene derecho a una centralidad próxima (es decir un lugar donde se den varias actividades al mismo tiempo –comerciales, de educación, salud–, donde confluya el transporte, que tenga su identidad y su historia). No se puede hacer una urbanización en medio de la nada” (Borja, 2013).*

La fragmentación/segregación surge a medida que la ciudad se expande, la población crece y al no estar planificada según criterios de democracia socio-territorial las expansiones/crecimientos/desarrollo, las poblaciones trabajadoras se

asientan en barrios cada vez más periféricos, que inevitablemente no poseen la misma calidad de vida que la ciudad. Estos barrios parecen estar *“marginados”* por la sociedad y la ciudad, abriendo el tema del debate: ¿todos los habitantes comparten similares oportunidades de acceso a la ciudad?; ¿de qué hablamos cuando mencionamos *“Derecho a la Ciudad”*?

Parafraseando a David Harvey, el Derecho a la Ciudad es un derecho individual y colectivo de todas y todos los habitantes, donde el territorio de las ciudades y sus alrededores (en una relación equitativa con el mundo rural), son considerados espacios de ejercicio y garantía de los derechos, a fin de asegurar la distribución y el beneficio equitativo, universal, justo, democrático y sostenible de los recursos, riquezas, servicios, bienes y oportunidades que ofrecen las ciudades.

A partir de esta concepción, las sociedades se han movilizad para mejorar la inclusión social y territorial en la ciudad. Como podemos apreciar en la entrevista realizada al arquitecto Enrique Ortiz Flores, el mismo explica como colaboro en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, explicando de alguna forma los lineamientos que presenta la Carta. Intuitivamente resaltan los aspectos *“humanos”*, la universalidad, integración, no discriminación, etc. Pero en cuanto a lo específico podemos resaltar:

- Posibilidad de disfrutar plenamente de los derechos humanos en la ciudad, tanto derechos civiles como económicos, sociales políticos y ambientales
- Rol social de la Ciudad y de la Propiedad: terminar con la especulación que margina y segrega a las personas y a sus posibilidades de acceder a la ciudad. *“Una ciudad para todos”.*
- Gestión democrática de la ciudad: construcción de espacios que democratizen la misma en todos sus aspectos, generar espacios de participación. Exigencia de complementación entre el Estado y la sociedad.
- La economía: capacidad de producir la ciudad democráticamente, todos hacemos la Ciudad. Producción social del hábitat. Insertar económicamente (principalmente a los jóvenes) con nuevas oportunidades de estudio y de trabajo.
- Medio ambiente: uso responsable y sustentable de los bienes comunes (suelo, aire, agua), recursos energéticos y patrimonio cultural e histórico.

Estos fundamentos estratégicos planteados nos interpelan para lograr la ciudad que todos queremos: segura, saludable, convivencial y diversa. Como se destaca

239

en la entrevista, estos son principios que deben traducirse en acciones/inversiones por parte del estado y de la sociedad.

La mixtura social y urbana es fundamental si queremos lograr una ciudad equilibrada, generando un bienestar entre todos los habitantes y en consecuencia, mejorando su calidad de vida. Las políticas e instrumentos existen, solo falta un plan que implemente todas las ideas y reorganice las ciudades. No son cambios que se producen de un día al otro, son años de trabajo, concientización y búsqueda sobre el tema.

Al desarrollar los temas tratados en el ensayo, pude identificar y comprender mejor las problemáticas asociadas a las Ciudades en la actualidad. Son problemas comunes a todas. Por eso concluyo expresando que es de completa necesidad repensar la ciudad entre todos, lograr esa “Democracia” de modo tal que todos los habitantes tengan las mismas oportunidades y derechos, dejar atrás la segregación urbana que tanto perjudica la vida urbana de las personas e intentar pensar en una planificación de la Ciudad incorporando conceptos de compacidad, densidad, mixtura socio-territorial, cuidado del ambiente, entre otros, para poder así mejorar la calidad de vida entre y de todos. ♦

---

## Bibliografía

- ALAYO, J. (2016). Accesibilidad vs. Movilidad
- BORJA, J. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana (Universidad de Barcelona)
- BORJA, J. (2014). Revolución urbana y derechos ciudadanos
- CARRIÓN, F. (2010). Ciudad, memoria y proyecto. Quito: Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos
- CARRIÓN, F. (2010). Planificación y centralidades urbanas
- DISCOVERY CHANNEL (2012). Soluciones para el tránsito [Documental]

- VAN LEER, B. (2008). Hábitat y diseño urbano incluyente
- LÓPEZ ROLDÁN, P. (2015). Ciudad fraccionada vs. Ciudad integrada
- GARCÍA ESPIL, E. (2006). Hacer Ciudad
- MINUJIN, (1996). Estancamiento y distribución del ingreso
- (2010). Identificación y fortalecimiento de las centralidades urbanas (Quito)
- ORTIZ FLORES, E. (2013). El derecho a la ciudad y la producción social del hábitat
- PINTOS, P. (2014). La responsabilidad de los countries en la inundación
- UN HÁBITAT WORLDWIDE. La ciudad de Papel



Lucía **Padilla**

**DOCENTES:**

Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# el espacio público y la fragmentación urbana

*“Porque, en efecto, la definición más certera de lo que es la urbe y la polis se parece mucho a la que cómicamente se da del cañón: toma usted un agujero, lo rodea de alambre muy apretado y eso es un cañón. Pues lo mismo, la urbe o polis comienza por ser el hueco, para delimitar su contorno. La polis no es primordialmente un conjunto de casas habitables, sino un lugar de ayuntamiento civil, un espacio acotado para funciones públicas. La urbe no está hecha, como la cabaña o el domus, para cobijarse de la intemperie y engendrar, que son menesteres privados y familiares, sino para discutir la cosa pública.”*

J. Ortega y Gasset. *La rebelión de las masas*

**P**ara poder hablar de la fragmentación urbana es necesario, antes que nada, definir qué es el espacio público y las distintas definiciones concepciones de diferentes de distintos autores que ésta trae a colación.

El ser humano desde su existencia ha vivido en sociedad y la manera en la cual ésta se ha organizado es el punto de análisis de la su evolución. La ciudad es el producto de diferentes factores de evolución cultural, ligados a su historia desde la época medieval hasta el renacentismo, llegando a la actualidad. En las ciudades con tradición, el Espacio Público da identidad y carácter a la ciudad, permite reconocerla y vivirla en sus sitios urbanos: naturales, culturales y patrimoniales. Aunque los gobiernos locales se ocuparon de su gestión a través

de la regulación, la normativa y los proyectos urbanos en la década de los '80, no previeron ni corrigieron, por acción u omisión, las constantes y, muchas veces toleradas, invasiones privadas que deterioraron la calidad de vida y el medio ambiente. En los '90 el mercado introduce el concepto de espacio privado de uso público. No obstante, podemos decir que el tratamiento equitativo de los espacios públicos multiplica las acciones y la diversidad de soluciones mejorando la calidad ambiental del conjunto, trayendo resultados positivos al bienestar social. Tradicionalmente, en nuestras ciudades, el Espacio Público fue concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva.

Estos espacios presentan diversidad de formas, dimensiones, funciones y características ambientales. Sin embargo, el espacio público es percibido como un vacío "con forma", es decir conformado por la edificación y elementos que lo rodean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza, etc.

En los últimos años, los conflictos por el uso y apropiación del Espacio Público se asociaron al impacto del crecimiento acelerado y desordenado en la periferia urbana, sin adecuación a las estrategias de desarrollo urbano locales.

Esta situación se manifiesta a través de una diversidad de formas y contenidos: en las ocupaciones informales; en la implementación de las políticas de vivienda que resuelven el crecimiento urbano con proyectos de grandes conjuntos que se localizan con una marcada dispersión territorial y una escasa articulación con la trama existente, y con la acción de los privados que se aíslan, a través de los desarrollos suburbanos, verdaderos polígonos cerrados, ajenos a la ciudad existente.

## El espacio público en sí mismo

### El espacio público como espacio de uso colectivo

*"Hay una crisis del espacio público es sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva, en cada zona o barrio, y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana"* (Borja, J., 2001: p. 21).

El espacio público está en la esencia de lo urbano, desde la antigüedad hasta nuestros días es el espacio del encuentro y el intercambio, enriquece las prácticas urbanas y alienta la participación de los ciudadanos y su interés por las cuestiones comunitarias. Una ciudad sin plazas, ni parques, ni espacios para el encuentro, no solo sería pobre ambientalmente sino también en los aspectos socio urbanos. El concepto de espacio público urbano ha ido cambiando a lo largo del tiempo. Al inicio estaba ligado sobre todo a la existencia de espacios verdes.

Según Aida Navarro, en su conferencia acerca del espacio público como tablero de juego, el espacio público es de todos, en él nos podemos comportar de manera libre, pero no es tal cual así.

Expresa que el espacio público suele estar regido, controlado por normas, reglas y leyes tácitas por usos y costumbres o punitorias. Estas normas pueden ser de tránsito, venta ambulante, etc. O en el caso de los niños puede existir la opción de prohibido jugar a algo, como por ejemplo: la pelota.

*"El juego como una operación capaz de desactivar los dispositivos del poder y restituir al uso común los espacios que el poder había confiscado"* (Giorgio Agamben, filósofo).

Navarro continúa diciendo que el laboratorio de los arquitectos es la Ciudad. Para esto, se debió elegir un lugar de la ciudad en el que la confiscación de la que hablaba Agamben fuera obvia, por ejemplo, la plaza del congreso, un lugar muy controlado. Los niños que juegan pueden imaginar situaciones en estos espacios, ven sus elementos y los transforman en juego. El arquitecto holandés Aldo van Eyck dice que en estos casos abandonamos nuestra posición de ciudadano y nos convertimos en espectadores.

El juego genera espacios y oportunidades que no existían, nos permite llevar el espacio a sus máximas consecuencias, hacer de él una ciudad más habitable. Esto es, el juego genera espacios que no existen, los visibilizamos en nuestra mente.

Es por esto que se necesita una arquitectura que nos haga más libres.

En conclusión, el juego es un mecanismo capaz de profanar, de devolver a libre uso el espacio que el poder había confiscado. Navarro habla de *"los límites impuestos y del poder del juego para romperlos y crear consciencia ciudadana"*.

A su vez, para Jordi Borja *"la ciudad es el espacio público"*. No es el espacio de movilidad, tiene sentido urbanístico, social, político, económico, cultural.

Expresa también, que el espacio público empieza como espacio de poder. Inicialmente este espacio era donde estaba la iglesia, los militares, el gobierno político, el mercado formal e informal y la plaza principal. Y el poder, a la gente que camina por las calles, no le gusta.

El poder político es un enemigo del espacio público, este poder quiere que estos espacios estén controlados socialmente.

El espacio público como actividad del poder económico es resultado de las privatizaciones que se realizan dentro de este espacio, generando una noción excluyente del espacio público. Esta actividad económica, esencial en la vida urbana, suele dar lugar a procesos de exclusión y privatización.

Borja dice también que *“el espacio público es de uso colectivo”*. Esto es, que sea accesible, polivalente, evolutivo para todos. Es el espacio de la (con)ciudadanía y no del ciudadano, ya que ésta solo existe en relación a otros, donde la gente se encuentra y se (re)conoce. *“Tiene aspectos fundamentales funcionales, ordena las construcciones, ordena los flujos, concreta los lugares, genera elementos icónicos o referenciales, que dan sentido, expresan memoria.”* (Jordi Borja)

Borja describe tres cuestiones del espacio público. Una tiene relación con la democracia política, opiniones colectivas. Allí se forjan las opiniones, cuantos más espacios mayor versatilidad de opiniones colectivas.

Otra cuestión es la crisis del espacio público en la ciudadanía. La movilidad y el miedo son los enemigos actuales del espacio público, la movilidad en auto y el miedo basado en una producción mediática de inseguridad.

Por último, la cuestión de cultura de reconquista del espacio público. Aquí es donde aparece el rol de los profesionales, donde actúan. Este espacio debe ser ordenador, olvidando los elementos y pensando en las relaciones. Es un elemento ordenador, articula distintas partes de la ciudad.

Es también, un pacto urbano por excelencia, ya que hace posible la convivencia. Es una forma de educación ciudadana, debe tener la capacidad de evolucionar, requiere de un mantenimiento.

Tiene que ser accesible, es decir, debe generar entornos seguros. A su vez, la ciudad debe facilitar la movilidad peatonal generando entornos. Los profesionales deben tener en cuenta la diversidad, la mezcla, la mixtura social.

A raíz de lo anterior surgen los límites y la propiedad del suelo, la regulación de sus usos. No hay urbanismo del bien común si no hay control público del mismo. Para mí, el espacio público se piensa según cada una, con su forma de verlo, sentirlo, tomarlo, imaginarlo y usarlo en forma particular. También es allí donde realizamos nuestra acción social, la relación con los demás y con su entorno, en una mirada superadora tendiente a lo comunitario.

### Ciudad saludable, inclusiva y diversa - Ciudad para la gente

Los principios higienistas requerían de espacios abiertos destinados a la mejora de las condiciones de salud de la población, a través de mejoras en la infraestructura y habitabilidad, absorción del agua de lluvia, generación de clorofila; condiciones de iluminación, ventilación y asoleamiento. En los últimos años surgen otros enfoques que replantean el papel que desempeñan esos espacios en las ciudades ampliando el concepto de espacio verde al de espacio libre.

A los tradicionales espacios verdes: espacios libres en los que predominan las áreas de vegetación como en plazas y parques, se incorpora el concepto de espacio libre: espacios urbanos, al aire libre, de uso predominantemente peatonal, pensados para el descanso, el paseo, el deporte, el recreo y el entretenimiento en sus horas de ocio, sin disminuir la función reguladora del espacio verde.

Con un criterio de espacio regulador del medio ambiente, por lo que se puede ver, se considera el espacio libre como equilibrante del sistema ambiental. Esos sitios actúan a modo de pulmones de la ciudad y la región. Los ejemplos son numerosos: el tratamiento paisajístico del espacio público a lo largo del sistema circulatorio: en avenidas, bulevares, ejes ferroviarios, en los frentes acuáticos; en los espacios que rodean a escuelas, hospitales y establecimientos sanitarios; finalmente, los cementerios mismos a veces configuran verdaderos parques naturales. Desde esta visión ambiental las funciones atribuibles a los espacios libres y verdes son: función social, urbanística y paisajística, ecológica.

También, Fernando Carrión habla de que quienes históricamente se ocuparon de ese espacio fueron los gobiernos locales, especialmente, a través de la regulación, la normativa y el mantenimiento. En general se solía atribuir a lo público los espacios exteriores, las grandes infraestructuras y los equipamientos colectivos.

Amanda Burden habla en una conferencia y dice que: *...“las normas urbanísticas trataron de mejorar la calidad ambiental de los Espacios Públicos regulando su uso y tratamiento, buscando compatibilizar los intereses de la diversidad de actores intervinientes en ese espacio, a través de normas de tejido y ocupación, el control del nivel de los ruidos molestos, el control de la publicidad y la polución visual, la reducción de la polución aérea, el cuidado de la forestación, etc...”*

En la década del ‘80, se centraron en la creación, recuperación, puesta en valor y mejora de los espacios urbanos, ya sea renovando áreas degradadas, refuncionalizando grandes fracciones convirtiendo en peatonales las calles de cascos antiguos y áreas centrales.

Es importante que el espacio público sea diverso, saludable e inclusivo, que cumpla con sus funciones ambientales. Diverso que acepte a todos en sus distintas posiciones sociales, incluso viene de la mano con el punto anterior, tiene que incluir a la ciudad toda. Saludable sin fragmentación, evitando la insalubridad de la población. Y funciones ambientales que queden plasmadas en la necesidad de priorizar las áreas verdes sobre las cementicias.

### **Fragmentación urbana**

La fragmentación urbana es inherente al proceso histórico de conformación de la ciudad. Se caracteriza por el heterogéneo uso del suelo conforme a la división socio económica de la población. Dos líneas de análisis: por un lado, aquella que está ligada a procesos de desigualdad social y barreras materiales y/o inmateriales; por el otro, la que se relaciona con las discontinuidades en el proceso de expansión de la trama urbana producto de los procesos de metropolización sin políticas urbanas acordes.

Estos procesos de metropolización implican la propagación y crecimiento de una ciudad y sus barrios hacia la tierra rural en la periferia de una zona urbana. Los residentes de los barrios en expansión tienden a vivir en casas unifamiliares y a desplazarse en automóvil al trabajo, y también son los expulsados de la centralidades e inmigrantes que conforman barrios informales.

Este fenómeno de dispersión urbana trae connotaciones negativas debido a los perjuicios a la salud y las cuestiones ambientales que crea esta expansión.

Patxi López en su video afirma que *...“Los que viven en estos barrios en expansión tienden a generar más contaminación por persona y sufren más accidentes mortales de tráfico, debido al mayor uso del auto. La dispersión es controvertida, con defensores que afirman que los consumidores prefieren la menor densidad de los barrios y que la expansión no necesariamente aumenta el tráfico. La dispersión también está vinculada con el aumento de la obesidad ya que caminar y montar una bicicleta no son opciones viables para desplazarse hacia el centro de la ciudad. La dispersión tiene un impacto negativo sobre la tierra y la cantidad y calidad del agua y puede estar vinculado a una disminución del capital social...”*

Esta dispersión genera mucha ocupación de suelo con una baja densidad de uso. Un ejemplo de baja densidad son las viviendas individuales, en barrios privados contrapuestos con los departamentos. Los edificios suelen tener un menor número de niveles y están más espaciados entre sí, separados por jardines, carreteras o estacionamientos. El mayor impacto que producen en muchas comunidades es que se desarrollaron o “urbanizaron” a un ritmo más rápido que el crecimiento de la población. Los espacios verdes disminuyen la densidad urbana. Estas áreas también se caracterizan por ser dependientes del uso del auto como medio de transporte. La mayoría de las actividades, como compras y traslado al trabajo, requieren el uso de un auto como resultado tanto del aislamiento y distancia al centro de la ciudad y el aislamiento de la zona residencial con zonas industriales y zonas comerciales. Caminar y otros métodos para movilizarse no son prácticos, por lo tanto, muchas de estas zonas tienen pocas o ninguna acera.

Además, López expresa que: *...“Poseen un trazado urbano diferente al de la ciudad tradicional, presentando calles curvas. Busca limitar al máximo el tránsito vehicular en el barrio, permitiendo que solo usen las calles para circular quienes viven en las viviendas de cada calle, además de lograr solo unas pocas vías o accesos para entrar y salir del desarrollo, hacia una avenida o carretera más importante, creando asimismo grandes embotellamientos en las avenidas principales...”*

De lo anteriormente expuesto pueden derivar claros ejemplos de esta fragmentación urbana como los barrios cerrados, nuevas centralidades, los cuales generan un límite privado y de distanciamiento social.

En conclusión, esta fragmentación tiene dos diferentes usos de la noción. Registra y describe una segmentación y separación profunda del tejido urbano, en función de algún tipo de diferenciación económica, social y cultural. También, interpreta la realidad y comportamiento de los actores sociales y su rol dentro de los nuevos procesos de urbanización en las ciudades.

Podemos explicar que la fragmentación es un concepto que expresa, describe e interpreta, diferencias físicas, espaciales y sociales; que se presentan en los procesos de urbanización como división o fractura de la ciudad o sociedad.

Como dice Juan Alayo en el video “Accesibilidad vs movilidad urbana”: ...“la movilidad es el costo que pagamos por una mala accesibilidad”... y que... “cuanta menor es la densidad, los valores de movilidad aumentan exponencialmente”... por lo que estos lugares menos poblados necesitan utilizar el automóvil o el transporte público para satisfacer sus necesidades. Esto significa, por un lado, el consume consumo de tiempo y energía, además de generar grandes embotellamientos; pero por otro lado afecta directamente el ambiente si hablamos de la contaminación que estos generan producen.

Patxi López Roldán en su video, se basa en tres factores que están relacionados entre sí para caracterizar la ciudad: densidad, movilidad y espacio público. La densidad depende en está relacionada con la manera que nos movemos en la ciudad y de cómo lo hagamos depende la importancia de los distintos espacios públicos.

La ciudad es de todos y para todos. La densidad urbana está ligada a la accesibilidad y a la movilidad. Estos son términos opuestos y complementarios.

...“A menor densidad, tenemos mayor dispersión, implica mayores distancias, menor accesibilidad, por lo tanto, necesito moverme más y esto implica mayores gastos, consumo de suelo, de energía, mayor impacto...”, afirma Patxi López.

## Derecho a la ciudad

La fragmentación urbana se relaciona directamente con el “derecho a la ciudad”. El concepto de “derecho a la ciudad” se vincula a Henri Lefebvre que, en la década de los 60 escribió un libro de referencia con este título y otro titulado *La revolución urbana*. Anteriormente un clásico de la sociología y antropología modernas,

Marcel Mauss, de orientación socio-demócrata, acuñó el término de “*droit de cité*”, equivalente a derecho a la ciudad entendida como ámbito de ciudadanía.

Derecho a la ciudad y espacio público democrático son dos caras de la misma moneda. La cultura política y urbanística actual ha revalorizado ambos conceptos, pero las prácticas institucionales y mediáticas lo cuestionan. Las dinámicas dominantes en las ciudades del mundo desarrollado tienden a debilitar y privatizar los espacios públicos.

Por ello, el derecho a la ciudad es una respuesta democrática que integra a la vez los derechos de los ciudadanos y los criterios urbanísticos que hacen posible su ejercicio, en especial la concepción del espacio público.

Jordi Borja, como se comentó anteriormente, expresa que La ciudad es ante todo el espacio público, el espacio público es la ciudad. Es a la vez condición y expresión de la ciudadanía, de los derechos ciudadanos. La crisis del espacio público se manifiesta en su ausencia o abandono o en su degradación, en su privatización o en su tendencia a la exclusión. Sin espacio público potente, integrador socialmente, articulador física y simbólicamente, la ciudad se disuelve, la democracia se pervierte, el proceso histórico que hace avanzar las libertades individuales y colectivas se interrumpe o retrocede, la reducción de las desigualdades y la supremacía de la solidaridad y la tolerancia como valores ciudadanos se ven superados por la segregación, la codicia, el egoísmo y la exclusión.

Por lo tanto, observo que la crisis del espacio público es resultado de las actuales políticas de planificación urbana, extensivas, difusas, excluyentes y privatizadoras.

## Conclusión

Lefebvre describe el problema de la ciudad actual como una falta de composición y relación con el territorio, una “descomposición analítica” de las funciones y de las necesidades. Es decir, cada disciplina tiene su campo de acción independiente sobre el espacio urbano. Buchanan denunciaba en 1963: “No se trata de proyectar arterias o edificios, sino de proyectar ambas cosas simultáneamente, dentro de un solo y único planteamiento (Buchanan, 1963).

Es por eso que necesitamos un urbanismo sustentable, amigable con el ambiente; que genere políticas de inclusión, integración para todos; así como dice Ana Pastor: es momento de buscar... *“articular entre todos los sectores, que son los que forman el territorio, en términos de poder planificarlo para que podamos vivir todos, y no que sea el territorio solo en manos del mercado y el Estado que llega atrás”*... Esta cita es interesante para concluir ya que incluye todos los temas esbozados en este ensayo, desde qué significa el espacio público en sí, cómo es su diversidad, la tendencia a su fragmentación urbana y cómo la lucha contra esta fragmentación puede generar el derecho a la ciudad, entendiendo la relación directa entre espacio público y ciudad. ♦

---

## Bibliografía

- BORJA, J. (2002), Ciudadanía y Urbanismo, Alianza Editorial, Madrid.
- BORJA, J. La ciudad conquistada (2003, 2010); Urbanismo del siglo XXI. Las grandes ciudades españolas (2004); Ciudad, espacio público y ciudadanía (2003); La ciudadanía europea (2001); Local y Global (1997, 2004).
- CASTELLS, M. y BORJA, J. (1997), Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información, Taurus, Madrid.
- CASTELLS, M. (1995), La ciudad Informacional -Tecnología de la Información, reestructuración económica y el proceso urbano regional-, Alianza Editorial, Madrid.
- CASTELLS, M. (1998), La era de la información: Economía, sociedad y cultura, Alianza Editorial, Madrid.
- JUÁREZ MARTÍNEZ, M. L. (2006), “La fragmentación urbana y sus implicaciones en las ciudades. Una aproximación teórica”, en Revista Palapa. Julio-Diciembre 2006, No. 02, Universidad de Colima, México. <https://www.redalyc.org/pdf/4779/477947373004.pdf>



Daniel  
Parnofiello

—  
DOCENTES:  
Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# derecho a la ciudad. crisis de paradigmas y valores

**E**l mundo está cambiando. Estamos expuestos a constantes transformaciones. Nuestras ciudades tienen vida, cambian, mutan, se transforman. Y es una posibilidad generar a partir del cuestionamiento de los valores de la sociedad moderna una evolución tendiente a motivar una respuesta hacia la necesidad del hombre donde el habitar sea un derecho que propicie calidad e igualdad.

El presente ensayo busca analizar la crisis de paradigmas y valores del urbanismo dados frente a un progreso supuestamente ilimitado de la humanidad para proponernos encontrar la manera adecuada de concebir una ciudad para los ciudadanos, donde la ciudad no sea un mero espacio de posesión de unos pocos

sino que se construya a través de la participación e integración, un derecho de y para todos.

El espacio del habitar es el resultado de una construcción social a partir de experiencias, memorias, cultura que da sentido y contención a dicho espacio. Y es esa experiencia la que nos permite aprender para proyectar formas de habitar apropiadas.

A partir de los cambios en el mundo la sociedad adquiere nuevas responsabilidades y derechos. La sociedad demanda el derecho no a la ciudad que tenemos sino a la ciudad que queremos: una ciudad democrática, inclusiva, sostenible, educativa, habitable, segura, saludable y convivencial.

El derecho a la ciudad no es una propuesta nueva, surge con Henri Lefebvre en su libro *El derecho a la ciudad* tomando en cuenta el impacto negativo sufrido por las ciudades en los países de economía capitalista, con la conversión de la ciudad en una mercancía al servicio exclusivo de los intereses de la acumulación del capital. Es un proceso que busca el derecho de los ciudadanos a vivir en territorios apropiados a la convivencia y ricos en usos diversos, en los que el espacio y los equipamientos públicos sean factores de desarrollo colectivo e individual. El derecho de todos a disfrutar de un entorno seguro que favorezca el progreso personal, la cohesión social y la identidad cultural.

254 Enrique Ortíz Flores, arquitecto mexicano con una larga experiencia en el campo de la producción y gestión social del hábitat, sostiene que el derecho a la ciudad se sustenta en 6 ejes estratégicos: disfrute pleno de los derechos humanos (derechos existentes y por existir); inexistencia de segregación, donde todos formen parte de la ciudad; construcción de espacios participativos que democratizan la ciudad; independencia económica, abriendo espacios para quienes no estén insertados en la sociedad; uso responsable y sustentable de bienes comunes y recursos energéticos y de patrimonio cultural; y por último, disfrute pleno de la ciudad.

La ciudad está formada no sólo por su centro histórico sino también por la periferia. Además de producirse cambios en los centros históricos también cambia la periferia y los actores sociales. El centro se define en función de las actividades

que condicionan dicha centralidad y cobran importancia las relaciones entre el centro y su periferia, el centro y sus espacios circundantes. Hoy es difícil comprender una centralidad histórica si no es a través del conjunto de las relaciones sociales. Muchos centros históricos en América Latina están viviendo un desdoblamiento, no solo como pérdida y expulsión de población sino también como pérdida del sentido a partir del cual ese centro histórico tiene vida.

Los centros históricos pueden ser gestionados a través de tres grandes modelos según Fernando Carrión, maestro en desarrollo urbano: privado, administrado desde una fundación; cooperación público-privado, donde es el municipio el que hace las inversiones y el capital privado quien se beneficia; y público, con presencia significativa de conjunto de oficinas públicas.

El debate actual presenta nuevas alternativas de tratamiento de los centros históricos, tendiente a la construcción de un nuevo modelo donde se tengan en cuenta los sujetos patrimoniales (actores representativos de los centros históricos), propietarios de las viviendas, de los edificios, del suelo, comerciantes. Pero también debemos tener en cuenta que dentro de los centros históricos viven los sectores populares de muy bajos ingresos, y la gran riqueza cultural que tienen los centros históricos (iglesias, bibliotecas, monumentos, relaciones de las personas) entran en conflicto con la gran pobreza que tienen la población dado que no tiene capacidad de ingresar a un mercado con altos precios en función de nuevos usos del suelo, pero que a su vez sostuvo dicha riqueza y evito el abandono programado por sectores privados.

Por otro lado, las inversiones que se generan en los centros históricos, muchas veces solo en aras del turismo, elevan los valores de los edificios, provocando una expulsión –gentrificación– de la población.

El urbanismo que privatiza (enreja, vende, concesiona) el espacio público está en conflicto con la ciudadanía. La inseguridad impuesta nos hace salir menos, y menos aún en salidas nocturnas, perdemos espacio vital (utilizamos menos el espacio público) y perdemos sentido de solidaridad (nos importa nuestra seguridad y no la del prójimo) que son la base de la convivencia y de la existencia propia de la ciudad. La historia nos muestra que cientos de miles de habitantes son desplazados de los centros históricos de ciudades latinoamericanas por un proceso llamado

gentrificación, proceso que se desarrolla en fases: abandono, estigmatización, regeneración, especulación, desplazamiento, desposesión, mercantilización y resistencia. La palabra gentrificación es un anglicismo, una mala traducción, podría ser comprendida también como elitización del espacio urbano.

En el capitalismo actual apoyado por procesos de urbanización selectivos se producen ciertas inversiones en espacios considerados “degradados” o que se han dejado degradar. Estos espacios apoyados por políticas de planeamiento acordes, reciben inversiones públicas y privadas que buscan atraer a la industria inmobiliaria, turística, recreativa, entre otras, a fin de maximizar la renta del suelo y el capital invertido.

Así también, estos desarrollos atraen nuevos habitantes, los gentrificadores, habitantes que por su capacidad adquisitiva desplazan a los habitantes originarios. La gentrificación produce entonces una ciudad expulsora.

¿Cómo se evitan los efectos adversos de este proceso? La gentrificación se hace en nombre de un bien mayor. ¿Quién va a oponerse a mejorar un lugar que nos han mostrado degradado? Nos presentan discursos purificadores que esconden su real fin.

Pero así como se produce gentrificación también existen procesos de resistencia desigual de los habitantes de las ciudades, capacidad urbana de organizarse, de luchar, de resistir, de reclamar. Por ejemplo en Buenos Aires, en el barrio de San Telmo, los vecinos buscan defender los Mercados que dan sentido e historia al

área, en contra de los arrendamientos temporarios. Vecinos que resisten y luchan. ¿Se puede evitar la gentrificación? ¿Se puede frenar? En distintos lugares del mundo se debate cómo hacer grandes proyectos de viviendas, de contenido social, se debate la vivienda interclasista, se regulan los asentamientos temporarios, se crean cooperativas de viviendas, se generan planes de empleo local para turismo responsable, se incorporan los patrimonios en las políticas públicas, se dictan regulaciones anti gentrificación que permitan evitar el desplazamiento de personas y priorizar a la ciudadanía por sobre las inversiones de capital.

Desde la última mitad del siglo xx, los países atraviesan cambios en los patrones de conducta de consumo. Un mayor número de personas se van incorporando como demandantes efectivos en un mercado sujeto a fuertes transformaciones. ¿Cuáles

son esos cambios desde la perspectiva de la demanda? Los factores de evolución son diversos y han favorecido un incremento global de la demanda y variaciones de los patrones de consumo. En general el comercio, el transporte y la movilidad de la población y la adquisición de suelo en condiciones ventajosas son las fuerzas que guían los procesos de expansión urbana. En muchas ciudades de América Latina, el surgimiento de nuevas zonas residenciales, comercios, equipamientos y servicios destinados a grupos sociales cada vez más segregados espacialmente han sido importantes factores de crecimiento urbano que, en muchos casos, parece ser cada vez más dependiente de la presencia de una élite de altos ingresos, que no supera al 10% de la población y que varía sustancialmente entre una ciudad y otra. En este sentido, algunos autores señalan que los nuevos procesos de urbanización no sólo han provocado cambios físicos en la morfología urbana, sino que además han acrecentado las brechas o desigualdades socioeconómicas dentro de las ciudades, con un aumento de la polarización y de la fragmentación del espacio urbano.

El “derecho a la ciudad” se refiere a la *“búsqueda de soluciones contra los efectos negativos de la globalización, la privatización, la escasez de los recursos naturales, el aumento de la pobreza mundial, la fragilidad ambiental y sus consecuencias para la supervivencia de la humanidad y del planeta”*. Tomando en cuenta la crisis global que vivimos hoy día, y que presenta un carácter sobretodo urbano, David Harvey afirma que *“si esta crisis es fundamentalmente una crisis de urbanización, entonces, la solución debería ser la urbanización, y ahí es donde la lucha por el derecho a la ciudad es fundamental, puesto que tenemos la oportunidad de hacer algo diferente”*. Podemos afirmar que existen alternativas al desarrollo urbano actual abordando el derecho a la ciudad como una concepción, una propuesta, para lograr la construcción de ciudades diferentes donde todos puedan tener un lugar para vivir en dignidad y donde se priorice el bien común por sobre la mercantilización del territorio.

La relación existente entre una transición de valor de uso a valor de cambio de la mercancía vivienda, existe, dentro de las relaciones sociales de producción. Para ello es necesario la existencia de una necesidad y de los actores productor y consumidor, independientemente de las condiciones de intercambio mercantil bajo las leyes de la propiedad privada.

Las grandes mayorías de nuestros pueblos, se ven en la necesidad de enfrentar las desigualdades y las contradicciones que, como producto de las actuales relaciones sociales de producción, basadas en la reproducción de la lógica capitalista, se debaten entre ser incluidos o definitivamente excluidos de aquellas posibilidades que “promete” la ciudad.

De continuar la tendencia privatizadora de la vivienda-mercancía como elementos segregadores de la ciudad, las delimitaciones de esta, entran en contradicción cuando el valor del suelo urbanizado ya sólo se limita y valoriza por la hegemonía de la ciudad central o capitalista hasta sus límites extremos de reproducción. De allí entonces, la necesidad de la expansión de las grandes urbes. La vivienda en este sentido, ocupa un papel fundamental que le da un contenido dinámico a la expansión, permitiendo en algunos casos los barrios archipiélagos y en otros obturando la posibilidad de los sectores populares de ocupación.

La ciudad del capital y el suelo soporte, inciden en la producción de la vivienda; aunado a la movilidad urbana que se incrementa y dispersa como consecuencia de la segregación de las fuentes de trabajo y de la integración de la periferia para las clases de menos ingresos.

La ciudad capitalista convertida en el espacio de concentración y centralización de las condiciones generales de la producción, marca las pautas para la construcción, expansión y difusión de la ciudad; en definitiva es la que incluye o excluye a las diferentes clases sociales que se reproducen en las grandes urbes.

Me parece importante destacar la evolución de la concepción de la ciudad a lo largo de los siglos. La versión clásica de ciudad nacida con la civilización griega presentaba un ágora y espacios públicos, donde lo público era lo compartido, pero fue una ciudad no democrática donde el espacio público estaba pensado para una elite. El medioevo reveló una ciudad compacta donde todo se relacionaba dentro de una trama general, pero a diferencia de la versión griega, aquí la ciudadanía era un derecho para todos. La versión moderna de ciudad, surgida con el Renacimiento incorporó espacios de sociabilización, como escuelas, hospitales, teatros, museos, grandes jardines, y el urbanismo fue entendido como un todo. Alejandro D'Andrea, arquitecto y titular de cátedra en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, explica que la versión contemporánea de ciudad manifiesta un todo urbano continuo donde se invisibiliza la separación entre

público y privado –cuestión que genera controversias porque hoy más que otros tiempos, la separación público-privado adquiere límites reales–; pero es ahora la norma que aplica el proyectista –mercado o social– quien decide la intervención disponiendo del uso del suelo como público o privado siendo su decisión crucial en el impacto social-territorial.

Entonces, ¿por qué es crucial el rol del proyectista? El urbanista Jordi Borja invita a reflexionar en su libro *Revolución urbana y derechos ciudadanos* sobre cómo las pautas de urbanización predominantes afectan al uso del espacio público. Menciona que los proyectos urbanísticos tienden cada vez más a fragmentar ciudades, lo que impide que los ciudadanos dispongan de un espacio público en el que exista la participación política. Los planificadores en la práctica se adaptan a lo que les pide el poder político. A medida que se crean urbanizaciones sin ciudad, el núcleo de la ciudad tiende a convertirse en una sede administrativa, turística o de oficinas, a servir de residencia para los sectores privilegiados o a dejar zonas abandonadas. Es decir, no solamente se crean zonas ciudadanas pobres en las periferias, sino que se empobrece la calidad de la ciudad existente.

Debemos reivindicar el derecho a la ciudad. La ciudad tiene que facilitar la expresión de las aspiraciones sociales, políticas o culturales. Una ciudad necesita su propia y única dinámica: viviendas, equipamientos, transporte, derecho a la movilidad, visibilidad para los otros, acceso fácil a la centralidad, espacios públicos suficientes y de calidad, entre otros. Significa tener identidad con el entorno específico. También necesita educación y sanidad pública, equipamientos culturales, tener trabajo y una renta básica, ya que sin ingresos no existe el ejercicio de ciudadanía. Y, por supuesto, que todos los habitantes de la ciudad posean los mismos derechos de acceso a los derechos fundamentales.

Analizando la historia de Buenos Aires, en torno a la década de 1860, nuestra ciudad abandonó su carácter de aldea para convertirse en una ciudad moderna. Era la sede del poder económico debido al dominio del puerto y de la aduana. Mostraba su transformación principalmente en el crecimiento poblacional, gracias al constante flujo inmigratorio europeo. El desarrollo del centro se potenció tanto por la localización de las funciones de centralidad y la residencia de las clases altas, como por el hecho de que los inmigrantes eligieron esa zona para

establecerse. Asimismo se definió una temprana organización metropolitana por la ubicación de crecimientos sobre los nuevos ejes del ferrocarril.

Entre 1870 y 1880 se precipita la transformación de Buenos Aires. Se aceleró el trazado de nuevas calles, el adoquinado de las existentes y la construcción de servicios hospitalarios y educacionales. Además, comenzaron a funcionar las primeras líneas de tranvías a caballo. Asimismo, el crecimiento poblacional y la diversificación de actividades económicas impulsaron la expansión de la ciudad a partir de la consolidación de nuevos barrios periféricos. El viaje del centro a los barrios comenzó a ser una realidad cotidiana para gran parte de la población; sin embargo, a pesar de su expansión, Buenos Aires seguía girando en torno al centro tradicional. Se incrementó la red tranviaria para cubrir la creciente necesidad de movilidad, integrando paulatinamente a la ciudad en expansión.

A partir de 1905 comenzó un paulatino proceso de incorporación del automóvil, con la necesaria construcción de caminos adecuados. Se proyectaron las grandes infraestructuras para dar respuesta al modelo agro exportador de bienes primarios. A mediados de 1920 comenzó el surgimiento del transporte público automotor. El crecimiento urbano estuvo orientado territorialmente por las principales redes de transporte público, primero por el ferrocarril y luego por el transporte automotor de pasajeros.

La lógica de expansión de la ciudad implicó su crecimiento en el marco de una estructura radio convergente que aún conserva. Esta forma urbana de ocupación del suelo se fue expandiendo a través de los ejes de circulación, conformando barrios periféricos que luego se vincularon entre sí y consolidaron la trama urbana de la ciudad. Asimismo en el área central, a fin de mejorar la circulación, se planificó la creación de avenidas que aún hoy poseen una importancia fundamental. De esta manera el centro fue convirtiéndose en la centralidad principal de la aglomeración y de la ciudad, así como también en el punto de referencia de la riqueza arquitectónica y patrimonial de Buenos Aires.

No es posible entender la formación, la estructura y la distribución de la ciudad de Buenos Aires sin tener en cuenta el transporte en sus múltiples modos. Este constituye un soporte fundamental por haber sido uno de los factores más

influyentes en la creación y el desarrollo de la ciudad y su movilidad. Incluso su ubicación, cercana al puerto, obedece a la posibilidad de comerciar materias primas y productos manufacturados a través de medios de transporte marítimos. A partir de la ubicación privilegiada del puerto se van desarrollando otros medios. El ferrocarril trazó sus vías a partir de este punto y no es casual que la mayor densidad de población generalmente se encontrará alrededor de sus estaciones. Con el surgimiento de nuevos medios de transporte la situación cambió, precisamente por las diversas posibilidades de acceso que obtuvieron los habitantes. Por otra parte, para aquellos sectores cuyos ingresos no les permitían costear el valor de una pieza de alquiler, la villa comenzó a ser un tipo de asentamiento alternativo para vivir en la ciudad. Desde 1940, con migraciones desde el campo a la ciudad, se ocuparon terrenos intersticiales, generalmente fiscales, alrededor de fábricas e industrias. El crecimiento de la ciudad acompañó la diferenciación de una sociedad en profunda transformación.

Entender la evolución histórica de nuestra ciudad nos permite comprender que, desde su concepción, existió la segregación de clases y una estructuración opuesta a la concepción del derecho a la ciudad, entendido como un todo inclusivo y de disfrute para la totalidad de la población.

La ciudad cuando es tomada por los intereses del capital deja de pertenecer a los ciudadanos. Evitarlo implica cambios estructurales profundos en los patrones de producción, consumo, distribución y en las formas de apropiación del territorio y de los recursos naturales. El derecho a la ciudad se refiere a la *“búsqueda de soluciones contra los efectos negativos de la globalización, la privatización, la escasez de los recursos naturales, el aumento de la pobreza mundial, la fragilidad ambiental y sus consecuencias para la supervivencia de la humanidad y del planeta.”* El derecho a la ciudad es entonces restaurar el sentido de ciudad, instaurar la posibilidad del “buen vivir” para todos, y hacer de la ciudad *“el escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva”*.

Tenemos la capacidad de darnos cuenta que estamos en presencia de cambios que necesitamos dar respuestas. Durante mucho tiempo la ausencia de políticas sociales que atiendan el bien común de algunos gobiernos e incluso de grandes arquitectos y el consumismo de derroche formal han estado destruyendo nuestras ciudades.

Urbanizamos sin ciudad, construimos monumentos sin patrimonio. Construimos ciudades anti ciudades. El suelo es un bien limitado, y lo hemos convertido en mercancía. Las políticas envían a los pobres a la periferia cuando el trabajo está en la ciudad y cuando es la clase con mejor poder adquisitivo quienes podrían vivir en zonas apartadas. Debemos garantizar recursos para permitir a cada individuo acceder al derecho a la ciudad.

Es posible pensar los procesos urbanos de otra manera. Pensarlos con la inclusión de los ciudadanos, con su participación. Podemos encontrar alternativas como las citadas en el análisis para frenar los procesos de desplazamiento poblacional y la gentrificación de áreas centrales.

Cito una reflexión de Martín Marcos, titular y profesor de la materia Introducción a la Arquitectura Contemporánea en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires: “Lo más importante es cuestionarnos continuamente y hacernos las preguntas correctas”. Nunca debemos olvidarnos del fin último de la arquitectura, dar respuesta a la necesidad del hombre.

Existen alternativas al desarrollo urbano basado en la mercantilización, la privatización, el deterioro de los vínculos sociales, siendo el derecho a la ciudad una concepción, una propuesta para lograr la construcción de ciudades diferentes en donde todos puedan tener un lugar para vivir en dignidad. Construir un mundo mejor ofreciendo mejores soluciones. La mejor arquitectura es la que comprende los problemas de la gente. Si entendemos que necesitamos una revisión de la postura dominante del hombre sobre la naturaleza, la arquitectura puede cambiar su identidad en busca de un mundo mejor. Un mejor entorno para una mejor vida... *hacer ciudad para la gente.* ♦

---

## Bibliografía

AZNAL, A. (2014) Las nuevas actitudes hacia el consumo:

<https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/estudio-vf.pdf>

CARRIÓN, F. (2014) Urbicidio, centros históricos y la ciudad latinoamericana:

<https://www.youtube.com/watch?v=QGPijZ87pZE&t=262s>

DURÁN, L. (2018) Gentrificación: Comunidades invisibles:

[https://www.youtube.com/watch?v=1\\_th2jg5SY4](https://www.youtube.com/watch?v=1_th2jg5SY4)

GARCÍA ESPIL, E. (2006) Hacer ciudad. Editorial Nobuko.

HARVEY, D. (1988) Valor de uso, valor de cambio y teoría de la utilización del suelo urbano:

[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(126\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(126).htm)

LEFEBVRE, H. (1968) El Derecho a la ciudad. Editorial Capitan Swing

MATHIEVET, C. (2014) El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear “Otra ciudad posible”:

<http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>

ORTIZ, E. (2013) El derecho a la ciudad y la producción social del hábitat:

<https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>

La ciudad producida:

[http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO TERRITORIAL/1. Ciudad Producida/1\\_ciudad\\_producida.pdf](http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO TERRITORIAL/1. Ciudad Producida/1_ciudad_producida.pdf)



María Clara  
**Pellegrini**

**DOCENTES:**  
Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# los espacios verdes y los derechos ciudadanos: hacia un nuevo paradigma

**E**ste trabajo tiene como objetivo analizar cómo se comportan los espacios verdes en la trama urbana, su evolución en el tiempo y sus distintas formas de apropiación. Partiremos desde el concepto de espacio público, del cual trataremos de dar una definición. Avanzando con el trabajo nos referiremos al término del Derecho a la Ciudad, propuesto por el geógrafo David Harvey. En base a esto, comentaremos los vínculos del urbanismo con la política, y cómo las decisiones de determinados actores benefician a unos pocos, en lugar de pensar en el bien colectivo. Se abordarán temas como la mercantilización del suelo y de los recursos naturales (tomando el caso de los humedales), ya que estos son un “buen negocio inmobiliario”.

Recién en las catástrofes, como son las inundaciones o la pandemia que hoy día estamos atravesando, visibilizan y ponen en agenda estos problemas, que siempre estuvieron ahí y cada vez son más recurrentes y extremos.

## Espacio público

En este capítulo nos referiremos al espacio público. Tomaremos una cita del autor Jordi Borja para comenzar a definirlo: *“El espacio público expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o debieran) sentirse como tales, libres e iguales. Es donde la sociedad se escenifica, se representa a sí misma, se muestra como una colectividad que convive, que muestra su diversidad y sus contradicciones y expresa sus demandas y sus conflictos. Es donde se construye la memoria colectiva y se manifiestan las identidades múltiples y las fusiones en proceso”* (Borja, 2012)

Aquí debemos entender la postura del autor sobre democracia, hablando solamente de su dimensión política. Borja plantea que ésta va más allá de las elecciones, se basa en la opinión colectiva de los ciudadanos, la cual se desarrolla en el espacio público. Allí se forjan las opiniones, las aspiraciones, las demandas, los conflictos, las reivindicaciones y las denuncias. Cuanto más espacio público hay, más versátil es. Al expresarse los ciudadanos a favor o en contra del poder, se intenta de tener un control de dicho espacio público.

Desde mi punto de vista, lo que sucede hoy en la vida diaria es distinto a lo que se plantea desde la teoría. Tomaremos de ejemplo las plazas de la Ciudad de Buenos Aires, no todas claro, pero hay muchas que, por alguna razón, comenzaron a ser cerradas con rejas y poseer horarios de acceso. Se empezó a limitar nuestro derecho como ciudadanos a hacer uso del espacio público. A quien no le pasó de estar sentado en un banco y que se acerque el “guardia” a decirnos amablemente que debíamos retirarnos porque se acercaba el horario de cierre. Escribirlo en palabras, todavía me hace más ruido que pensarlo. ¿Cómo es que dejamos que esto suceda? ¿Es la única “solución” al problema de la “inseguridad” y el mantenimiento de los espacios verdes? Nos venden la idea de que el enrejado sirve para protegernos contra el vandalismo, pero también para que los vecinos o quién quiera recurrir al

parque, lo hagan de manera controlada según normas impuestas. Generalmente, cuanto más se vincula y apropia un lugar con su comunidad, más se lo cuida y se lo respeta, por lo que no sería necesario este control impuesto, sino lograr dicho nexo con los usuarios.

## Derecho a la Ciudad

Para poder hablar del concepto de Derecho a la Ciudad, daremos definiciones de dos autores en distintos contextos (tanto por la época, como el lugar geográfico y los hechos que estaban transcurriendo en aquel entonces). Por último, traeremos a cuestión la Carta del Derecho a la Ciudad, que se planteó en el foro Social Mundial en el año 2001. Esta enuncia un modelo sustentable de sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social. En 1968 el filósofo francés marxista Henri Lefebvre, primer autor en cuestión, escribe un libro titulado *Derecho a la Ciudad*. En él, plantea una crítica hacia la sociedad futura y la vida en las ciudades. Crítica principalmente al capitalismo y a las dinámicas sociales que cada vez más, acentuaban las desigualdades y la segregación socio-espacial (a través de centralidades y periferias, hacia donde se erradicaban los sectores más vulnerables y se encontraban más desabastecidos). Por primera vez, se puso a la ciudad como un objeto dentro del mercado. La esperanza del autor era la revolución de la clase obrera en la lucha por sus derechos. David Harvey, geógrafo contemporáneo y con un profundo análisis sobre las ciudades latinoamericanas, retoma este concepto y lo reinterpreta. Tomaremos una cita, que nos permite aproximarnos a su postura: *“El derecho a la ciudad es por tanto, mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta (la ciudad) almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización.”* (Harvey, 2013)

Coincido con esta mirada que plantea el autor, pero remarcando esta última cuestión. Creo en el bien común por sobre las libertades individuales (si obramos plenamente en función de nuestro interés, algunos sectores seguramente saldrán

perjudicados). Debemos recordar que hoy vivimos en un territorio que se rige por normas jurídicas y sociales. Lograr los consensos para llegar al bien común y justicia para todos no implica incumplir las normas, sino referirlas a valores de equidad social.

Para seguir desarrollando el concepto, traeremos un apartado de la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad: *“El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos.”* (Apartado I.2)

Entonces, ¿cómo es posible que estas cuestiones se planteen desde hace tanto tiempo y aún continúen en discusión, sin tomar acciones? Distintos autores de diferentes períodos, desarrollan miradas convergentes hacia el concepto de “derecho a la ciudad” con objetivos similares. Entendemos que son procesos complejos, que requieren de una reestructuración, debiendo comenzar por la empatía para con el otro, y empezar a colocar el bien colectivo por sobre el individual.

### **Mercantilización de recursos naturales, caso humedales**

Trataremos de dar cuenta, cómo a través de la mercantilización de recursos naturales y la privatización del espacio público, se infringen los derechos ciudadanos. Lamentablemente, hoy en día, esta situación muchas veces queda invisibilizada ya que las personas afectadas suelen ser las más vulnerables y las que menos voz tienen. Muy distinto es, cuando estas circunstancias alcanzan a las clases más altas de la sociedad y tienen a los medios de su lado. Daremos como ejemplo dos casos: las inundaciones urbanas y la mercantilización de humedales.

Para poder plantear la problemática de la mercantilización del suelo, tomaremos una entrevista del investigador Guido Galafassi, en donde dice que: *“Desde que surge el capitalismo (modernidad) basado en el desarrollo material y en la satisfacción de las necesidades materiales, va de la mano con la extracción de elementos de la naturaleza para transformarlo en bienes y en productos, que satisfagan a estas necesidades, naturales y artificiales, construidas culturalmente. Toda la modernidad capitalista es extractivista. Lo que va cambiando son las características, cómo se producen estos procesos de extracciones.”* (Galafassi, 2016)

Nos remontamos a las ciudades industriales, en donde las dinámicas urbanas y espaciales funcionaban. El “problema” comienza con dos factores fundamentales. El primero lo trae la modernidad y la sociedad de consumo, el capitalismo, que requiere de bienes materiales (más de los necesarios) y su constante renovación. El segundo problema aparece cuando las ciudades deben expandirse más de lo previsto, y requieren más suelo para ocupar. La combinación de ambos hace que el hombre sobre-explote la naturaleza para conseguir estos bienes; y lo poco que queda sin explotar, lo modifica para urbanizarlo y obtener ventajas materiales. Debemos tener en claro entonces, que el problema no son los recursos naturales, ni su explotación para la supervivencia con un uso sustentable. El problema son las políticas socio territoriales y ambientales que manejan las ciudades y las usan para beneficio de unos pocos. En los elementos de la naturaleza se conjuga la oportunidad del rédito de un recurso, como en el caso de los humedales del que ya hablaremos.

*“En las ciudades no son los terratenientes sojeros, ni las megaminerías, ni las petroleras, sino la especulación inmobiliaria la que expulsa y aglutina población, concentra riquezas, produce desplazamientos de personas, se apropia de lo público, provoca daños ambientales y desafía a la naturaleza, todo esto en un marco de degradación social e institucional.”* (Viale, 2017)

Se construyen urbanizaciones cerradas y barrios privados sobre los humedales, impidiendo que estos cumplan su función natural: amortiguar las lluvias, el crecimiento del río y la ralentización del escurrimiento, entre otras, siendo un gran negocio inmobiliario. Lo que importa es que quienes compren su lugar,

estén protegidos contra estas inundaciones, dejando de lado las zonas linderas que ya no son su problema. No sólo esto, sino que para tener “linda vista” se crean lagunas artificiales rellenando con tierra los terrenos sobre la zona húmeda, modificando la topografía, la flora y la fauna. Esto trae consecuencias sobre el escurrimiento del agua, entre la que cae, la que subyace del río, que se acumula y no puede drenarse. Este fenómeno, sumado al cambio climático, las posibles sudestadas y otras causas particulares, generan inundaciones urbanas y aumentan la contaminación y pérdida de espacios verdes públicos como soporte ambiental.

Los más perjudicados terminan siendo quienes no poseen recursos suficientes para afrontar la situación, generalmente los habitantes preexistentes vecinos a estas urbanizaciones privadas. El problema no es la inundación en sí, siendo ésta parte de un proceso natural. El problema es cuando el agua permanece en las ciudades, y estas no están preparadas para afrontar su exceso. Tal vez si los humedales no se vieran obstaculizados y pudieran cumplir su fin de absorber el agua excedente, las inundaciones serían parte de los fenómenos naturales que sufren las ciudades.

Según la geógrafa Patricia Pintos, la solución a este problema podría comenzar con la relocalización de estos barrios, para así devolverle al río su cauce natural. Pero este es un proceso muy complejo, ¿qué pasaría con la población residente, que ya tiene una dinámica de vida consolidada? ¿Quién asumiría los costes indemnizatorios y de movilidad hacia otros barrios, que generarían las mismas situaciones especulativas con el suelo?. Desde las políticas de planificación urbana, debieran preverse estos problemas, evitando que el mercado y la especulación inmobiliaria avancen sobre territorios desregulados en los que prima el bien de cambio sobre el bien de uso.

## Espacios verdes y COVID-19

Este capítulo parte de una reflexión que venía gestando hace un tiempo y que, justamente como expliqué en el punto anterior, ahora que estamos atravesando una pandemia, termina de cobrar sentido. No es novedad que en la Ciudad de Buenos Aires no hay espacios verdes suficientes para la cantidad de habitantes que en ella habitan. Lo que no sabía, es que la relación no cubre las necesidades

mínimas. Según la Organización Mundial de la Salud –OMS– en un ranking de superficie de espacios verdes/habitante en América Latina, somos la segunda peor ciudad en el ranking en posición desfavorable en relación a este tema. Lo óptimo recomendado varía entre 9 y 15 m<sup>2</sup> de espacio verde por persona, siendo en CABA no más de 4 m<sup>2</sup> por habitante o el 6,9% de los espacios de la ciudad.

Además de que contamos con un bajo porcentaje, la distribución de los espacios verdes es poco equitativa en las distintas comunas de la ciudad. Se dan casos como Palermo que, con sus grandes parques, alcanza 14 m<sup>2</sup>/habitante. Hasta aquí no habría problemas. Pero qué es lo que sucede cuando medimos, por ejemplo, en el barrio de Boedo, que no alcanza ni al 0,2 m<sup>2</sup>/habitante. La diferencia es enorme y también se expresa en otros barrios de la ciudad.

Por estos días, se habilitó salir a correr o caminar cerca de nuestras casas. ¿Qué sucedió? Las plazas colapsaron. Se visibilizó el problema que no estaba en agenda pública desde hace tiempo: hay escasez de espacios verdes, y los pocos existentes están mal distribuidos, reiterando el párrafo anterior. ¿Cuántas personas salen de su hogar y tienen un parque cerca? La ciudad se fue expandiendo a un ritmo muy diferente que el de estos lugares. Se dice que se incorporaron gran cantidad de hectáreas, pero cuando nos fijamos se cataloga como espacio verde, por ejemplo a los canteros que están en medio de una avenida.

Leí en Twitter que un usuario citaba al Presidente de la Nación en una nota: *“Si digo que pueden salir a una plaza y se me llena, la duda que me queda es si la solución es volver atrás o poner más plazas, que si las pongo, es un incentivo a más gente a correr”*. Interesante reflexión para sacar conclusiones propias. ¿Y si tuviéramos más espacios verdes utilizables en CABA? No sólo para tener más lugar para correr en cuarentena respetando la distancia social, sino porque es saludable en general y ayuda a incrementar el bienestar físico y mental de los ciudadanos, así como es fuente de oxigenación y equilibrio ambiental.

Para concluir este ensayo, repasaremos los temas que fueron esbozados. Comenzamos hablando sobre el concepto de espacio público, lo definimos como un espacio de intercambio colectivo, integrador y articulador de la ciudad, en donde cualquier persona que lo transita no debería ser considerada más que un ciudadano (sin diferencias entre sí).

Estos ciudadanos de los que hablamos, cuentan con derecho –además de los derechos humanos, claro está– a la ciudad. De este término, planteado y debatido hace mucho tiempo por distintos autores, nos quedaremos con que: es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos (Harvey, 2013). Pero, recordamos que nos encontramos dentro de un territorio regido por normas, y en donde el objetivo principal debería ser el bien común (por sobre los beneficios individuales). Pero, ¿por qué decimos debería?

Hoy en día, lamentablemente sucede que el bien colectivo no se verifica en las políticas locales, primero está el mercado inmobiliario en nuestro análisis. Enrique Viale, abogado especialista en Derecho Ambiental, conceptualiza al “extractivismo urbano” como “expresión paradigmática basada en : extraer la energía, los recursos, el dinero y la posibilidad de buena vida de nuestro pueblo, montando negocios sobre el suelo de propiedad estatal, sin impuestos, habilitaciones ni controles, hasta que sea ‘formalmente’ incorporado al mercado (blanqueado).” Así mismo, Rodríguez agrega que “hay que oponerle el derecho a la ciudad y el problema es que el derecho a la ciudad, como dice el propio Harvey, es que todos piensan que tienen ese derecho, incluso los detentores del mercado inmobiliario.” (Rodríguez, C. 2017, *Extractivismo Urbano*, Cap: “Ley 341: un hito fundamental para la construcción de la Ciudad democrática”, en Viale, 2017, p. 118)

En este punto nos adentramos en la mercantilización del suelo y los recursos naturales. Pusimos como ejemplo el caso de los humedales, ya que es un tema en agenda en nuestro país de hace un tiempo, pero hay muchos otros. ¿Cómo es posible que a un elemento natural se le impida cumplir su función, con beneficios expresos para toda la población? ¿Realmente vale la pena impedirlo para dar lugar a urbanizaciones cerradas excluyentes y para pocos? Se pierde espacio público en la ciudad, pero por sobre todo, espacios verdes.

En la actualidad, nos encontramos en una situación límite de tener cada vez menos de estos espacios. En CABA, las plazas y los parques no alcanzan para la cantidad de habitantes que somos. Pero, además de ser insuficientes, están mal distribuidos y cada vez se encuentran mas degradados. Surgen las plazas secas, que suponen cumplir la misma función, pero están muy lejos de lograrlo. Viale refiere a las consecuencias ambientales: “Las plazas y parques son espacios de

absorción de las lluvias y los árboles funcionan como saneadores del aire. Mientras haya más árboles, mejor pueden cumplir su función” (Viale, 2018) ¿Cómo es posible que nada de esto nos alarme? No es algo nuevo, ¿por qué razón se habla del tema masivamente recién cuando surge una catástrofe? ¿Es necesario llegar hasta este punto? Debemos encontrar soluciones permanentes, en el corto, mediano y largo plazo.

Si bien es un proceso complejo que requiere de un minucioso análisis social y urbano, las políticas públicas con enfoque de derechos y la participación ciudadana podrían ser un buen comienzo. Se deberían pensar en conservar las tierras públicas, aumentar los espacios verdes que respeten la naturaleza como así también a todos los habitantes. ♦

---

## Bibliografía

- ARENA, M. [TEDxTalks]. (2018, 22 Agosto). “¿Qué tienen los pobres en la cabeza? TEDxBahiaBlanca” [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=4jDu69Jy41Y>
- BORJA, J. y MUXI, Z. (2003) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España: Editorial Electa.
- BORJA, J. (2012) Espacio público y Derecho a la Ciudad. Barcelona, España.
- BORJA, J. [Colegio de arquitectos Santa Fe D1]. (2015, 25 Septiembre). “El espacio público en este nuevo siglo”. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=wXAPGjgmKXs>
- BORJA, J. [Fernando Carrión]. (2013, 05 Noviembre). “Revolución urbana y derechos ciudadanos” [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw&t=1483s>
- BURDEN, A. [TED]. (2014, 07 Abril). “Cómo los espacios públicos hacen funcionar las ciudades” [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgtk&t=29s>
- DURAN, L. [TEDxTalks]. (2018, 10 Octubre). “Gentrificación: Comunidades invisibles | TEDxQuito” [Archivo de video]. Recuperado de [https://www.youtube.com/watch?v=1\\_th2jg5SY4](https://www.youtube.com/watch?v=1_th2jg5SY4)
- RADIO 10. (10 de junio 2020) Runners. Alberto Fernández, a Larreta: “Horacio, esto está mal”. La Nación web: <https://www.lanacion.com.ar/politica/alberto-fernandez-nid2377113>
- GALAFASSI, G. [Principio Esperanza]. (2016, 30 Agosto). “Capitalismo y Extractivismo” [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJl>

GEHL, J. [Elche Dinámico EFDEC]. (2014, 29 Julio). "Documental: La Escala Humana" [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=o64IjDiVtVc>

HARVEY, D. (2013) Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid: Akal.

HARVEY, D. [Territorios Luchas]. (2015, 24 Febrero). "Construcción rebelde del territorio" [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Eltp4llcnc>

MONTENEGRO, R. [Diario LQSustentable]. (2017, 22 Septiembre). "Analfabetos Ambientales: Educados desde las ciudades, nada es natural..." [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=kStNHKyU3oU>

NAVARRO, A. [TEDxTalks]. (2016, 26 Febrero). "El espacio público como tablero de juego | TEDxUPValència" [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=bPwWDCbMRTE&t=43s>

PINTOS, P. [Infocielo]. (2014, 10 Noviembre). "BDBA - La responsabilidad de los countries en la inundación" [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=vMyIFU7bAvU>

REVISTA PAZ Y CONFLICTOS, Nº5 (2012). Carta Mundial del Derecho a la Ciudad. [https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc\\_n5\\_2012\\_doc1.pdf](https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf) [Consulta 15 de junio de 2020]

VIALE, E. (2017) Prólogo. Extractivismo urbano: Debates para una construcción colectiva de las ciudades (pp. 15-23). Buenos Aires: El Colectivo.

VIALE, E. y LÓPEZ, A. (2018, 6 Julio). La falta de espacios verdes y el impacto en la vida de los porteños. REDACCIÓN. Recuperado de <https://www.redaccion.com.ar/la-falta-de-espacios-verdes-y-el-impacto-en-la-vida-de-los-portenos/>

VIALE, E. y SVAMPA, M. (2020, Mayo). Green New Deal. Revista Anfibia. Recuperado de <http://revistaanfibia.com/ensayo/green-new-deal/>



Ruth Petasny

# centralidades urbanas y movilidad

## DOCENTES:

Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

**L**a ciudad es el espacio en el cual realizamos todas las actividades esenciales para el habitar, para la producción y la socialización. El funcionamiento de estas depende del uso y apropiación que los individuos ejercen en la misma. con particular foco en la accesibilidad y movilidad como estrategias en la que el sistema de transporte entra en juego.

Las centralidades urbanas tienen como función ser el eje de intersección y coexistencia de un ámbito urbano, el cual está constituido por una red de servicios y actividades necesarias para asegurar una mejor calidad de vida entre los habitantes. Estos servicios comprenden las funciones urbanas esenciales, como la educación, la salud, el trabajo y el esparcimiento.

Durante el último tiempo se produjo un crecimiento desmedido de la población en las ciudades y las centralidades urbanas comenzaron desequilibrarse fuertemente marcando problemas entre las distintas zonas de la ciudad generando una necesidad de contar con una infraestructura de movilidad que equilibrará, en igualdad de circunstancias, dichos entornos con capacidad de movilidad de manera ágil y eficiente.

Siendo la movilidad un derecho de los ciudadanos, nos preguntamos ¿Por qué la infraestructura de movilidad, en particular el transporte, es considerada una componente clave para la buena planificación de una ciudad?

## Centralidades urbanas - movilidad

### La ciudad fragmentada y la crisis de la movilidad

Existen diferentes causas que dan lugar al fenómeno mundial de una ciudad dispersa, la cual está conformada por un sector central, denominado centro urbano, que consolida y ordena la ciudad, espacio autosuficiente que ofrece multifunciones, como la oferta de servicios y, bienes, trabajo, salud y educación, que según los modelos de planificación aplicados buscan balancear una distribución más equitativa de las funciones esenciales en diferentes áreas y barrios incluyendo las periferias como estrategia de inclusión socio territorial tendiente a ciudades más justas.

Para poder llevar adelante la creación de estas centralidades urbanas es necesario construir una planificación urbana que, entre otras políticas, base sus acciones en la importancia de la accesibilidad y movilidad de los habitantes.

Por condiciones socio-territoriales de acceso desigual al espacio, que incluye una alta suba del valor de cambio de bienes inmobiliarios, los habitantes de la ciudad son expulsados a habitar en las periferias de la misma, en zonas desplazadas del centro urbano, genera desequilibrios fuertemente marcados entre las diferentes áreas que componen a la ciudad.

La producción de estas periferias se puede caracterizar por el desarrollo de enclaves urbanos tanto residenciales como comerciales. Estos enclaves urbanos abarcan conjuntos de vivienda sociales, fraccionamientos para asentamientos así como conjuntos de viviendas privadas, barrios cerrados, que están orientados al

sector de mayor ingresos de la población. Ambas periferias superpuestas responden a grupos socioeconómicos diferentes pero mantienen la lógica espacial del enclave que profundiza el aislamiento de su entorno generando segregación y fragmentación en la sociedad que los habita y en el espacio resultante.

Uno de los principales problemas emergentes de este fenómeno es la distribución y accesibilidad a la movilidad, debido a que la gente que reside en las periferias se traslada una y otra vez hacia el centro urbano para poder acceder a los distintos bienes y servicios necesarios a fin de obtener una mejor calidad de vida que las zonas periféricas, por las políticas de planificación excluyentes en la que se dirimen las disputas por el territorio no logran abastecer.

*"... La nueva realidad social y territorial está transformando también los paradigmas consolidados sobre planificación del transporte..." (Andrés Borthagaray).*

La centralización de actividades que se refleja en los desplazamientos provocan en la gran mayoría de la población que habita en las zonas periféricas de la ciudad la dependencia ya sea de uno o más autos particulares por familia o de transporte público/privado, generando un gran impacto en la calidad ambiental de las ciudades ya que causan problemas de consumo energético, polución, uso de combustibles fósiles, congestión y erogaciones en la economía que son insostenibles y que perjudican la calidad de vida de toda la población.

### Transporte e infraestructuras urbanas como elementos claves de la movilidad

Siendo las centralidades urbanas los principales focos de atracción de empleo, educación, salud, ocio y demás bienes, la falta de planificación inclusiva y extendida a toda la ciudad genera cuellos de botella en la movilidad de sus habitantes que necesitan trasladarse para la reproducción y atención individual y colectiva. Los trazados vehiculares, ciclovías y peatonales entre otros, dan lugar a la circulación en la ciudad y a su vez evidencian factores de impacto ambiental.

Las consecuencias medioambientales, producto del aumento de los medios de transporte particulares, son motivo de una importante preocupación a nivel mundial debido a que el sector del transporte vial es uno de los principales causantes de las emisiones de gases de efecto invernadero, principal factor del cambio climático.

La movilidad urbana provocada por las zonificaciones de una ciudad, siempre va a utilizar recursos y generar externalidades negativas, pero su impacto ambiental en el entorno urbano, si se quiere, puede reducirse considerablemente cuando se propone la mixidad (mixtura) de funciones y, mantenerlo dentro de los límites que se consideran aceptables y de los aspectos de la sostenibilidad y sustentabilidad.

La densidad urbana, por ejemplo, reduce la huella ecológica del desarrollo y permite que se puedan preservar de una mejor manera los espacios públicos naturales, clave para poder plantear una mejor ciudad para los habitantes, posibilitando crear una unidad de ciudadanos saludables que puedan compartir actividades, pensamientos y valores en espacios sustentables que mejoren la calidad ambiental de nuestras ciudades.

Por estas razones, es necesario crear una infraestructura urbana que contemple un sistema de movilidad sostenible para dar respuesta a las necesidades actuales de desplazamiento de la población en las ciudades.

### Movilidad sostenible

Una movilidad sostenible y sustentable es el resultado de una planificación y acción de las ciudades y barrios que consideren la escala humana y, a su vez, de manera dialéctica, sus habitantes contribuyan a moldear e incidir permanentemente en el propio espacio urbano.

*"... La demanda de movilidad es en gran medida, consecuencia de los modelos de organización espacial que adoptan las sociedades. Pero también, estos modelos dependen del desarrollo de los medios de transporte que faciliten la movilidad..."*

(Cuadernos de Investigación Urbanística).

Los sistemas de movilidad urbana tienen como principales objetivos relacionar democráticamente distintos espacios así como facilitar la accesibilidad a los servicios esenciales básicos, como los bienes y actividades que les permitan a los habitantes participar en la vida cívica. En realidad las personas tienen acceso diferenciado a las oportunidades y proyectos urbanos que brinda la ciudad.

Se debe facilitar el acceso a los bienes y servicios urbanos a todos los habitantes, ya que, una distribución espacial injusta se convertiría en una cuestión de equidad social y territorial.

Para un modelo de movilidad urbana que pueda ser calificado de sustentable/sostenible. Es necesario contar con un plan que actúe sobre la planificación vial que considere todas las variables ambientales, de consumo y eficiencia energética, de distancias y accesibilidad, entre otras. A la hora de planificar la movilidad urbana no hay que solo proyectar el transporte, si no que hay que poner el foco de atención en los derechos e igualdad de oportunidades de accesibilidad para todos los habitantes. De esta forma surge un cambio de paradigma, el cual hace hincapié en la necesidad de crear una mejor calidad de vida para los habitantes y en reducir la preocupación que existe a nivel mundial por una mejora en la movilidad y una construcción de nuevas infraestructuras adecuadas para el transporte, el peatón y los ciclistas entre otras modalidades. Desde este enfoque, para obtener una ciudad más democrática para sus habitantes, una ciudad más sustentable con mejor accesibilidad, implica dar cuenta de las construcciones de bienes sociales sobre el espacio urbano, optimizando la densidad urbana y fomentando un sentimiento de pertenencia y seguridad a un lugar entre los ciudadanos. Estos lineamientos mejorarían la economía de aglomeración de la ciudad y promoverán una movilidad no motorizada.

Uno de los principales focos para una movilidad urbana sustentable implica optimizar los desplazamientos de los habitantes mediante el uso de sistemas de transporte que cuenten con menos consumo de espacio, tiempo, recursos y energía.

La temática de la movilidad urbana se asienta en el análisis de los sistemas de transporte en la ciudad, su organización y planificación urbana.

Los usuarios que diariamente necesitan de esta accesibilidad y movilidad son actores sociales, que construyen la ciudad como derecho.

Este principio nos permite darnos cuenta que las medidas que se tomen para garantizar la movilidad, mejoran la calidad de vida de los ciudadanos, permitiendo un mayor disfrute y acceso a los servicios, bienes y espacios públicos para todos. Entre los factores claves para un proyecto inclusivo, se destacan los modelos de trazados de calles, las dimensiones de las mismas y de las manzanas, de la relación entre los edificios y las vías, estaciones y espacios de centralidad.

El transporte público urbano es socialmente sostenible cuando los beneficios de la movilidad se encuentran bien distribuidos, de forma equitativa, impidiendo

que se produzcan desigualdades a la hora del acceso a las infraestructuras de los transportes y a los servicios (diferencias en los costes de los alquileres/rentas) y a las diferencias sociales o físicas que puedan llegar a existir.

La sostenibilidad social se fundamenta en el principio de accesibilidad y movilidad, en el que todos los ciudadanos tengan derecho a una igualdad/equidad en cuanto a los accesos a los bienes básicos y puedan participar de una manera activa en las decisiones de la sociedad.

La movilidad no se comprende solamente desde el transporte público, entendido sólo como un gasto excesivo de bienes materiales, tiempo, energía y medios que permitan la creación de infraestructuras especializadas que intenten abaratar costes de viaje y sean más sustentables para ayudar al medio ambiente. Desde otra perspectiva, la cuestión de la movilidad podría resolverse a partir de modificar los criterios de planificación urbana con criterios de equidad y acceso a los espacios públicos.

*"... el rechazo de las soluciones pensadas desde la consideración de la movilidad como única solicitud del espacio público..."* (Manuel Herce Vallejo).

Una compacidad urbana que contemple una mezcla de actividades y usos mediante espacios públicos de calidad que funcionen a escala humana y que fomenten la movilidad sostenible puede ser otra herramienta importante para llegar a obtener una sostenibilidad tanto funcional como social.

## 280 **Conclusión**

El desarrollo de políticas respecto a la demanda de movilidad no sólo ofrecen respuestas que reducen los desplazamientos en medios de transporte particulares que perjudican al medio ambiente, sino que también logran una transición a otros modelos de movilidad. Estos modelos de movilidad deben ser sustentables, garantizar una protección para el medio ambiente y para la calidad de vida de los ciudadanos.

Bajo la lógica planteada de estos modelos, el manejo de la movilidad nos lleva a un re-descubrimiento de la ciudad a través de su uso y relación con el espacio público y natural y con los transportes públicos masivos sostenibles. Este

re-descubrimiento es el resultado de la integración de la planificación urbana junto con la planificación del transporte.

Durante la última década, hubo un gran crecimiento en la creación de barrios privados alejados del centro de la ciudad, consumiendo suelo y extendiendo la ciudad, que trajo un importante incremento del uso del transporte privado, en detrimento el uso del transporte público, que no siempre facilitó el acceso al centro desde la periferia, provocando aquel congestiones y contaminación ambiental. Para poder evitar esto y desarrollar una ciudad más sustentable, un primer paso podría ser el uso de medios de transporte alternativos para todos y todas y sustentables en un contexto de equidad que ayuden a vivir en un lugar más amigable con el medio ambiente y con los bienes y servicios acordados. ♦

—

## **Bibliografía**

ALAYO, JUAN. Accesibilidad vs. movilidad urbana

BORJA, JORDI. Ciudadanía y espacio público, *Ambiente y Desarrollo* (3), pp. 15-20

BORTHAGARAY, ANDRÉS. Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público

LEVET, ALEJANDRO. Estudio de caso Movilidad Urbana. Curitiba, Brasil

HÉRCE, MANUEL; MAGRINYA, FRANCESC. El espacio de la movilidad urbana

GALLOPIN, GILBERTO. Sostenibilidad y desarrollo sostenible: un enfoque sistémico

KOOLHAAS, REM. La ciudad genérica. Barcelona

JIMÉNEZ, JOSÉ J. El transporte y los usos del suelo: un marco para el análisis de sus relaciones e interdependencias. En revista IDEAS, Fac. Ing. UAEMéx, Toluca Méx



Ezequiel **Pometti**

—

**DOCENTES:**  
Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# plan de remediación socio económico y ambiental en la zona sur de Buenos Aires

**E**l ensayo estudia la industria y sus consecuencias socio-ambientales en la zona sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, producto de la degradación y estigmatización de este sector entendiendo que la ciudad es un complejo organismo producido por la sociedad que, simultáneamente, la crea y la habita, que representa en cada uno de sus rasgos los valores y creencias de esa sociedad, reflejando en su forma e imágenes los modos de vida, la organización social, económica y cultural de sus habitantes (García Espil; p. 14).

## Evolución histórica de la ciudad

En la conformación del Estado Nacional Argentino (1852-1880) y a partir de la creación del Virreinato del río de la plata, Buenos Aires toma un rol protagónico a nivel país y a nivel Región, ésta ciudad que en el proceso de gestación arrancó siendo un regular amanzamiento sobre la llanura pampena y al borde del río de la plata, en un principio, supo gozar de una costa del río que llegaba hasta donde hoy se encuentra la Casa Rosada.

Los políticos del siglo XIX en Argentina, tenían la idea de que sin poblar el interior y aumentar los centros urbanos no se podía esperar progreso. Una Idea que se concreta con Alberdi y su famosa frase de “gobernar es poblar”.

En aquella época, en Buenos Aires y más específicamente en el casco histórico vivían las familias de mayor poderío económico y político del país, en su mayoría familias dedicadas al contrabando, y la toma de tierras mediante la financiación de campañas militares y a la ganadería. Allí, en Buenos Aires se encontraba el puerto, que era el lugar por el cual Argentina se comunicaba con el mundo, esto le permitió convertirse rápidamente en la ciudad más importante de Argentina y en poco tiempo pasó de tener 80 mil habitantes en 1852 a 300 mil en 1880, es decir que en 30 años triplicó su densidad y esto se debe a la incorporación de una gran cantidad de inmigrantes que en su mayoría eran agricultores de origen, y estaban atraídos por la promesa de distribución de tierras en los inmensos despoblados. En 1910 Buenos Aires pasa a tener 1.3 millones de habitantes.

### Buenos Aires y la fiebre amarilla

El crecimiento desproporcionado de los habitantes para esa ciudad y siendo que la mayoría de ellos llegaron con muy bajos recursos con los pasajes de barco pagos por el gobierno, por ésta necesidad de poblar el país, joven y sin el desarrollo económico-social apropiado y con intereses fuertemente ligados a Europa. Su infraestructura era escasa para recibir tal población, la inmigración se la consideró espontánea ya que nada se hizo para organizarla o canalizarla en Europa ni tampoco se han tomado medidas en los países de llegada. Esto, sumado a que la mayor parte de los inmigrantes se instalaban en conventillos, es decir, en los sectores marginales de la ciudad ubicados en su mayoría en la zona sur de CABA

y en condiciones de inhabilitación, ya que cada familia vivía en un solo cuarto, poseían un brasero en la misma y los sanitarios eran compartidos, como resultado produjo epidemias como el cólera, viruela, difteria, escarlatina, sarampión, tuberculosis, además en la vera del Riachuelo se encontraban los saladeros y la matanza de las reses se realizaba en las márgenes. Toda la ciudad, según la dirección del viento, percibía los olores de tales actividades. La faena de animales fue posiblemente una de las razones que contribuyó en la propagación de la fiebre amarilla que se produjo en 1871, donde la población porteña se redujo a menos de la tercera parte y obligó a los gobiernos a repensar la ciudad y su relación entre los espacios construidos, así como los hábitos de higiene general de la población. A partir de estos acontecimientos se interrumpió esta actividad en el Riachuelo (las faenas y los saladeros), pero fue una de las razones por las cuales esa zona quedó estigmatizada hasta nuestros días. Los espacios públicos comenzaron a considerarse pulmones contra la congestión creciente. Ello dio como resultado migraciones internas del sur hacia el norte de la ciudad y en muchos casos, hacia las afueras. Pero los hábitos insalubres de los habitantes no fueron el único disparador de la enfermedad, la contaminación ambiental fue decisiva para el desarrollo de la epidemia.

Es Torcuato de Alvear quien debe realizar una profunda transformación urbana en Buenos Aires convirtiéndola en el espejo en el que se miraba la nación para comprobar los saltos de su progreso. Estas ideas fueron inspiradas en las transformaciones parisinas, ejecutando algunas ideas como los proyectos de diagonales, boulevards y avenidas en un marco de fuerte intervención material y simbólica que cambiaría para siempre la manera en que la ciudad sería vista y a su vez, a sí misma. Se construyeron edificios públicos y privados de gran magnitud, se diseñaron parques y paseos pensados para el disfrute y la contemplación y se diseñó la Plaza de Mayo a partir de la unificación de la Plaza de la Victoria y la Plaza del Fuerte, luego de la demolición de la Recova Vieja. Se estima que esta transformación dio lugar a la creación del primer espacio público monumental de Buenos Aires. Otras reformas implementadas fueron el traslado de los mataderos a los corrales de las calles Caseros y Amancio Alcorta y posteriormente el traslado de los mataderos a Liniers y la formación del actual Parque Patricios en los terrenos del antiguo matadero.

### Industria localizada históricamente en el sur de la ciudad

Tal como se describe en el libro *Hacer ciudad*, García Espil nos habla cómo creció Buenos Aires en torno a un núcleo central, mediante una expansión en anillos sucesivos, y en una primera instancia se instalaron las industrias en torno al Riachuelo donde funcionaban las barracas para depósito de mercaderías, que no producían allí sino que solo almacenaban mercadería. Posteriormente, las fábricas requirieron de mayor espacio para la producción y compraron tierras baratas en las periferias entre la década del 40 y el 60 bajo un proceso de industrialización, lo que provocó una expansión hacia la periferia de la ciudad junto a todas las actividades y usos contaminantes en la ciudad que, se fueron consolidando allí. Así se conformó el primer cordón industrial.

Desde el siglo XIX ya se escribía que toda la zona del Riachuelo ya estaba contaminada aunque por supuesto, no a los niveles de contaminación que tiene hoy en día, pero si revisamos la historia de la ciudad, podemos observar que cuando se diseñó la ciudad moderna, a comienzos del siglo XX, Buenos Aires fue pensada con un balneario municipal en la zona de la Costanera Sur; un sector donde miles de personas asistían en las temporadas de calor para hacer uso de ese espacio público que en ese entonces el río no estaba tan contaminado como hoy sí sucede y que por supuesto los habitantes de esta ciudad podían gozar de una verdadera playa tal como la de Montevideo en Uruguay.

En el año 2009 más de 10.000 establecimientos industriales y afines, estaban conectados a la red cloacal, mientras que los restantes seguían volcando sus efluentes a la red de desagües pluviales y, en forma directa, a los diferentes cursos de agua. Actualmente, la industria contaminante está siendo expulsada de la ciudad por cuestiones ambientales y generando enclaves monofuncionales denominados “distritos”.

### Riachuelo

Buenos Aires tiene problemas ambientales desde hace muchos años, que algunos se lograron resolver y otros no tanto, siendo uno de esos casos el Riachuelo, foco de contaminación del agua más importante de la región es decir, de contaminación hídrica, que no es el único curso de agua pero sí el más contaminado. A fines del siglo XIX, allí se instalaron los saladeros, y los mataderos, muy cerca del río Matanza Riachuelo que hoy es un paradigma de la contaminación hídrica,

donde también, se realizaron históricamente volcamientos de desechos industriales prácticamente en crudo, sin ningún tipo de tratamiento.

Primero fueron los saladeros y los mataderos pero con el tiempo se fue instalando un tendido industrial importante que hoy, en menor medida, se mantiene. Así mismo, a mediados del siglo XIX la Municipalidad de la ciudad comenzó a hacerse cargo de la higiene pública y en la década de 1870 una amplia zona del sur alrededor del Riachuelo ya era conocida como La Quemada, donde se depositaban los residuos de los porteños recolectados por el llamado “Tren de la basura” que luego por cuestiones económicas y políticas ese ramal dejó de funcionar en 1895.

En 1910 la Municipalidad inauguró en La Quemada el primer horno de incineración de basura, al tiempo que seguían existiendo una decena de basurales a cielo abierto en los que la basura se quemaba en forma indiscriminada. Los problemas de este tipo de gestión de la basura se agravaron en las décadas siguientes con la generalización del uso de incineradores por parte de los establecimientos industriales, residenciales y hoteles y es por eso que en 1976 la intendencia de Buenos Aires prohibió la incineración a los particulares y cerró las usinas que aún estaban en actividad. La nueva estrategia para la gestión de los Residuos sólidos urbanos del área metropolitana fue emplear rellenos sanitarios, para lo cual se creó la empresa estatal CEAMSE en una política de integración entre los gobiernos de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires.

Para poder entender el sistema natural de la cuenca Matanza Riachuelo, es necesario entender e identificar el curso del río, que según datos de ACUMAR, Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo, la cuenca tiene 64 km de extensión y abarca 2.047,86 km<sup>2</sup>, dato que destaca la importancia del Río. Recorre 14 municipios de la Región Metropolitana y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que se ven relacionadas con la cuenca. Cabe mencionar la importancia de la superficie de la cuenca, ya que el aumento en su nivel de agua y contaminación, entre otras cuestiones, puede afectar directamente a todo el territorio.

En el 2008 ACUMAR fue intimada por determinación de la Corte Suprema de Justicia, a implementar un Plan de Saneamiento con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca y recuperar el ambiente, obligando a recomponer el ambiente en todos sus componentes y a prevenir de daños con suficiente y razonable grado de predicción.

El Plan incluye: obras de de retención hídrica para lograr el control de los excedentes de agua que provocan crecidas e inundaciones y mitigar el daño que pudieran ocasionar, el lanzamiento de un programa de reconversión industrial obligatorio para que las empresas localizadas en su ámbito, cambien la forma de producir y eviten la contaminación del curso hídrico, la liberación del camino de sirga y la relocalización de la población.

### Asentamientos informales

La degradación de la cuenca es el resultado de un largo proceso de desarrollo no planificado, la ocupación desordenada del espacio físico, sin planificación, y en muchos casos en condiciones de desigualdad y marginalidad. Ello, ha llevado a la radicación de asentamientos en áreas insustentables alrededor de la cuenca, con riesgo de inundación y con pocas posibilidades de intervención sanitaria. Esta zona era el cauce natural de desborde e inundación, estando la ciudad asentada sobre una llanura. Con las obras de saneamiento y las lagunas reguladoras se pudo controlar, sin embargo, sigue siendo una zona muy estigmatizada hasta hoy en día. Cuenta con una gran cantidad de asentamientos informales que según datos de un relevamiento realizado por TECHO, en el año 2018, sólo el 5% de los asentamientos cuenta con conexión formal a la red de agua corriente, mientras que el 62,9% están conectados irregularmente a la misma, y el 21,8% se abastecen de perforación o pozo. Acerca del saneamiento, el 68,7% descargan sus afluentes a pozo negro o ciego, alcanzando el 98% los asentamientos que no cuentan con conexión formal a la red cloacal pública. El 72,6% no cuenta con conexión formal a la red pública de energía eléctrica con medidor en cada hogar (el 5,8 tiene acceso mediante medidor comunitario, y el 64,6% tiene una conexión irregular).

### Conclusiones

A lo largo de la historia de Buenos Aires, pudimos observar que la zona sur fue durante muchos años una zona condenada a recibir los desechos de los habitantes y principalmente de la industria, que luego a partir de planes de saneamiento se mejoró notablemente pero, aún persisten los problemas socio-económicos y socio-ambientales.

Entendemos que la ciudad es un organismo vivo y como tal, constantemente se crea y se reinventa, es por esto que se deben seguir proponiendo soluciones para recrear un organismo más justo.

Una posible solución al problema planteado anteriormente, es por supuesto continuar ejerciendo ésta política fuertemente activa para el cuidado ambiental de la zona del Riachuelo y todo el sur de la ciudad.

En segundo lugar, y entendiendo que la naturaleza siempre se auto-repara, si el hombre la deja de lastimar, es necesario repensar entre otras cuestiones a la relación entre el hombre, el medioambiente, y la utilización de la propia naturaleza para la remediación de los suelos degradados. Particularmente existe un método natural que implica la plantación y uso de vegetación de manera sustentable y amigable al ecosistema, llamado fitorremediación y es el uso de plantas para limpiar ambientes contaminados, estrategia muy interesante, debido a la capacidad que poseen algunas especies vegetales de absorber, acumular y/o tolerar altas concentraciones de contaminantes como metales pesados, compuestos orgánicos y radioactivos.

Este método, la fitorremediación, se genera a partir de especies de bambúes leñosos como la *guadua chacoensis* que pertenece a una especie nativa del sudeste de Bolivia, Paraguay, Brasil, Uruguay y también de nuestro país, tiene un rendimiento que reduce muy rápidamente los tiempos del ciclo de purificación, reduciendo o evitando incluso los olores de esta zona.

Esta posible solución se integraría de forma natural en el paisaje a partir de la creación de espacios públicos alrededor de la cuenca, de sectores especialmente plantados con el fin de crear zonas de tratamiento de suelos que podrían convertirse en materia prima necesaria para el desarrollo de viviendas sustentables de emergencia en la zona. La utilización de éste método de remediación de suelos a partir de la caña de bambú ha demostrado que en un 99% la materia orgánica y el 98% contaminante se han removido de las zonas de tratamiento usando este tipo de plantaciones.

Además, al crecer rápidamente esta planta por rizomas, en tan solo tres años se puede cortar la caña de cierta manera, para su uso como material de la construcción, que a diferencia de las plantaciones de árboles para la producción de madera, se puede extraer el material, sin matar a la planta.

Dicha técnica se alinea, con la propuesta de Guido Galafassi en “Capitalismo y Extractivismo”, que podría convertirse en una solución a muchos de los problemas

que existen en la zona. Por un lado puede remediar la contaminación del suelo, es decir, aportar grandes beneficios en la sustentabilidad ecológica, pero también puede ser un gran aporte, generando espacios educativos y públicos de cómo preservar la especie, cómo extraer la materia prima y como trabajar en la construcción especialmente de viviendas con este material. De esta manera la propuesta adquiere una fuerte componente de sustentabilidad económica, ecológica y sobre todo una posibilidad de acceso y la inserción al mercado laboral de los sectores más vulnerables en los asentamientos informales que allí existen hoy en día.

Por supuesto ésta posible solución requeriría de una fuerte intervención de ACUMAR y su incorporación a los planes de saneamiento actuales ya que se trata de una política de estado que se podría implementar de inmediato en cuestiones ambientales y que con el paso de tres años puede convertirse en una cantidad de recursos económicos para aquellos sectores más vulnerables que hoy habitan en esos territorios. ♦

## Bibliografía

GARCÍA ESPIL, ENRIQUE. Hacer ciudad, la construcción de las metrópolis. Ed. Nobuko, 2006

MÁRQUEZ, FRANCISCA. Patrimonio contranarrativas urbanas. Universidad Alberto Hurtado

290 ORTIZ FLORES, ENRIQUE. Derecho a la ciudad y la producción social del hábitat. Pensamiento Libre S5E7.

Capitalismo y extractivismo: diálogo con Guido Galafassi: [www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI](http://www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI)

CARO, MARÍA EMILIA. El dorado Bambú, Bambúes para Fitorremediación

<https://www.eldoradobambu.com/post/2018/07/02/Bamb%C3%BAes-para-Fitorremediaci%C3%B3n>

SCHÁVELZON, DANIEL. Fiebre amarilla el año que murió Buenos Aires Documental Canal Encuentro.

[www.youtube.com/watch?v=-bD10UdaOUo](http://www.youtube.com/watch?v=-bD10UdaOUo)

PIGNA, FELIPE. Capítulo 04: La conformación del Estado Nacional (1852-1880) Ver La Historia.

[www.youtube.com/watch?v=kl8\\_x6jiqI8](http://www.youtube.com/watch?v=kl8_x6jiqI8)

VEGA, ANDREA S.; CÁMARA HERNANDEZ, JULIÁN. LA FLORACIÓN DE *guadua chacoensis* (Poaceae, Bambusoideae, Bambuseae). Facultad de Agronomía UBA, Revista 28 (2-3): 107-110, 2008

<http://ri.agro.uba.ar/files/download/revista/facultadagronomia/2008Vega.pdf>



Martina Requejo

### DOCENTES:

Parricia Mayo/

Alicia Gerscovich

# inundaciones urbanas, fenómeno multicausal: ambiente, política y fragmentación

Los seres humanos hemos sido y continuamos siendo los encargados de dañar y deteriorar el medio ambiente en el que habitamos. Debido a estos daños, nuestro futuro ya no está asegurado, los recursos escasean y la calidad de vida decae continuamente. En muy poco tiempo, hemos acabado con la flora, la fauna, el agua e inclusive el aire; todo esto tiene consecuencias directas que afectan nuestras ciudades y en este caso en particular, hablaremos de las inundaciones.

Así como expresa el título, en las inundaciones se conjugan causas naturales y humanas. Entre los factores naturales se encuentran los geográficos y los meteorológicos, como el aumento de las precipitaciones que saturan los reservorios del

subsuelo y elevan las napas, provocando cada vez mayores inundaciones. Si bien esto es cierto, desde hace años organizaciones no gubernamentales vienen denunciando que urbanizaciones privadas han alterado cursos de agua, construido represas o taludes, e incluso invadido humedales; que se traduce en cada vez peores consecuencias cuando caen fuertes lluvias, perjudicando en mayor medida a los sectores más vulnerables ubicados en las zonas bajas.

En este ensayo se busca responder y reflexionar sobre algunas causas de estas inundaciones y porque impactan más profundamente en nuestra ciudad. ¿Son una respuesta del ambiente a nuestra forma de actuar e intervenir en él?, ¿por qué ha cambiado tanto el panorama en los últimos años?, ¿es algo actual o es resultado de décadas de falta de políticas de cuidado del ambiente? y, por ende, ¿hacia dónde puede llevarnos dicha situación?

## Factores desencadenantes: proceso evolutivo

### Historia: Asentamientos formales e informales

En los comienzos del siglo XX, Buenos Aires era una ciudad intermedia en un mundo de escasas grandes ciudades. Ya a mediados de siglo, gracias al ferrocarril, los subtes y la infraestructura, la ciudad comenzó a expandirse a un ritmo muy acelerado; sin el apoyo de planes ni obras, que derivó en la ciudad que hoy conocemos: conexiones extendidas sobre el territorio que unen poblaciones disimiles sobre largos ejes de comunicación que privilegiaron el automóvil particular.

Entre 1940 y 1970, a migración interna y el desarrollo de procesos de industrialización por sustitución de importaciones generaron el crecimiento de las ciudades y el desarrollo de la economía urbana. En ese contexto, el mercado de trabajo urbano se constituye en el mecanismo principal de integración social y económica de la población. Sin embargo, importantes sectores de población no logran acceder a las ventajas del nuevo modelo. Esto ocurrió cuando el área metropolitana comenzó a crecer de forma descontrolada sin la provisión de servicios, legalizando el mercado de loteos por la Ley N° 8912 en 1977, que detallaba una serie de requerimientos para subdividir la tierra y generar barrios. Esto trajo como consecuencia el aumento en el precio de estos nuevos lotes, volviendo imposible para las clases trabajadoras el acceso a ellos. Al no poder formar parte del mercado

legal de tierras ni tampoco ser considerados sujetos de créditos, debieron acudir a otras alternativas: construir en territorios fiscales y esperar que con el tiempo se les otorgue la propiedad del lote y la provisión de los servicios; instalándose en espacios como plazas (asumiendo que si el espacio privado no era accesible, el espacio público era la única alternativa); generando barrios populares que, en el tiempo devinieron en villas miseria buscando la cercanía con el centro o en la periferia cercana a alguna arteria importante; u ocupando edificios abandonados en las áreas centrales.

Nacen así las formas que asume el hábitat popular en la ciudad conventillos, asentamientos y villas de emergencia. Ubicados en la zona sur de la ciudad, los conventillos se consolidan durante el primer período de metropolización de la ciudad de Buenos Aires (1860/1914). Se ubican principalmente en los barrios de La Boca, Barracas y San Telmo que, organizados en función del movimiento y de las actividades comerciales del puerto del Riachuelo reciben importantes contingentes de inmigrantes.

En el libro *Hacer Ciudad* de García Espil, denominan estos fenómenos socio-territoriales como... "periferia pobre"... que implica la expansión espontánea de la mancha urbana cercana a los corredores principales sin un planeamiento, sin contar con la infraestructura sanitaria necesaria, principalmente en zonas bajas e inundables, con población de bajos recursos en general producto de las migraciones internas.

Por el otro lado la llegada del ferrocarril permitió la instalación de ciudadanos en la periferia, y en los 70 con la construcción de nuevas autopistas se impulsaron nuevos modelos de ocupación para las clases medias y altas que estaban en búsqueda de un imaginario de la ciudad emulando a los suburbios norteamericana, naciendo así el fenómeno de los *countries*; similar al modelo norteamericano del suburbio, un tipo de "ciudad jardín" basado en la exclusión social y segregación, lo que el libro *Hacer Ciudad* denomina... "el suburbio verde", que consiste en una... "antropización del medio natural", una... "ocupación de suelo rural en urbano sin la construcción de infraestructuras, con la condición de tener valores muy bajos de densidad". Estos desarrollos conocidos como barrios privados, se ubicaban cerca de las autopistas de tamaño menor que los *countries*, sin equipamiento común y con un uso de suelo máximo para una mínima densidad.

El gran problema es que solo el 1% del total de la población del área metropolitana habita en estos lugares, con una incidencia de consumo del suelo muy alta, además de que... *“construida sobre la base de la interacción con los múltiples otros, la identidad en el barrio cerrado se refuerza en el contacto entre iguales”*... Este modelo se instaló con mayor fuerza en la década de los 90. En ese contexto, desaparece la oferta de tierra y vivienda para los sectores populares y, como correlato de la globalización de la economía, crecen los asentamientos irregulares en terrenos no aptos, con graves problemas de saneamiento y déficit de servicios. La mayor demanda de los barrios privados aumentó los valores del suelo y optaron por urbanizar suelo barato, independientemente de la accesibilidad o condiciones físicas y ambientales, con lo cual las estrategias de desarrollo territorial, se transformaron en disfuncionales y en proyectos aislados sin una planificación general del territorio.

Este fenómeno, trajo entre otras consecuencias, consumo de suelo productivo, fragmentación física y social, privatización de recursos naturales, aumento de costos operativos para municipios y para los habitantes (recolección de residuos, mantenimiento de espacios verdes, calles, pavimento, alumbrado, limpieza, seguridad) incremento en los gastos de infraestructura para atender provisión de agua y desagües, equipamiento comunitario y transporte. Ocupan y consumen suelo productivo de la llanura pampeana destinado a actividad agrícola-ganadera que sirven a las grandes ciudades, transformando el suelo productivo en suelo producido para el consumo, transformado en mercancía de quien lo pueda pagar.

### El papel de los barrios privados

La geógrafa Patricia Pintos, en el video “La responsabilidad de los *countries* en la inundación”, afirma que... *“el río funciona como sistema y si se genera interferencia, ocasiona complicaciones”*... y por otro lado, que... *“una urbanización privada en un humedal es un error, ya que justamente estos están para amortiguar las lluvias y el crecimiento del río”*...

Las urbanizaciones privadas afectan los patrones de escurrimiento siendo una de las explicaciones a las inundaciones de los últimos años (en particular urbanizaciones en la zona metropolitana de Tigre, Pilar y Escobar). Como ejemplo, uno de los proyectos que no debería haber sido permitido por esta razón es el

de Nordelta, consistente en lotes y viviendas próximas al Río Luján, elevadas y en condominios para aprovechar las mejores vistas, a las que se añaden lagunas artificiales que funcionan como lagunas reguladoras que mayormente están más secas que las lagunas permanentes, convirtiéndose en captadoras del agua de lluvia, llenando con tierra sobre la zona húmeda, que modifica la topografía, la flora y la fauna. Estos humedales intervenidos, no tienen las condiciones de ser habitados, están directamente asociados al curso del agua ya que forman parte del mismo, siendo su función la de retener el agua excedente, pero si está construido, obstaculizan ese escurrimiento de agua e impiden el drenaje.

Todo esto genera consecuencias en el escurrimiento de las aguas de lluvia, la que subyace del río y la que se acumula y no puede drenarse. Una solución posible a este problema podría ser relocalizar los emprendimientos como ya sucedió en otras partes del mundo, aunque se debe reconocer que sería complejo. Todas estas inversiones e infraestructura podrían haberse evitado, si la política de gestión y planificación territorial hubiera integrado los conceptos de sustentabilidad.

Por otro lado, las inundaciones no son solo responsabilidad de estos emprendimientos, es un fenómeno multicausal, ya que actualmente nos encontramos frente a unas precipitaciones extraordinarias, entre cuyas causas podemos agregar el cambio climático, el mono cultivo en el campo, el uso de agrotóxicos, la depredación de los bosques, la cementación y polderización en barrios privados. Como dijo Patricia Pintos: ... *“en seis días cayó la cantidad de agua prevista para dos meses”*... y también juega un papel importante la sudestada o crecida generada por vientos del sudeste que impiden –taponan– el desagüe de los ríos en el Río de la Plata.

### Modelo económico como enemigo ambiental

Según el libro *Hacer Ciudad*, las causas principales de origen artificial de las inundaciones podrían deberse a: “1)... *la paulatina ocupación sin la necesaria contrapartida en obras de infraestructura; 2) la pavimentación de las vías rápidas, agilizando el movimiento de las aguas hacia las zonas más bajas de las cuencas (donde están ubicados muchos sectores marginados y de bajos recursos), disminuyendo la capacidad de retención, y agravando las situaciones de anegamiento; 3) la política de abandono relativo de la forestación de la ciudad, reduciendo la capacidad de*

ralentización del agua de lluvia por parte del follaje, y retención de líquido en torno de las raíces"... En la Ciudad de Buenos Aires, los peores casos se dan en las zonas de las cuencas de los arroyos Maldonado, Vega y Medrano; así como en las zonas de Pompeya y Villa Lugano afectadas por el desborde del Riachuelo. Si analizamos el desarrollo urbano en las condiciones de transformación económica, es cierto que el régimen militar instaurado a partir de 1976, puede interpretarse como el corte central con una tradición europea y con el sistema equitativo y redistributivo que se había producido en las décadas anteriores. A su vez, las consecuencias del abandono del modelo, se hacen cada vez más visibles a partir de los años '80 y sobre todo después del establecimiento del sistema de la economía dolarizada en 1991. Argentina se sometía así a un régimen que modernizaba la economía a través de inversiones extranjeras directas. Las consecuencias de la importación de capital también llevaron a una importación de nuevos valores y estilos de vida internacionalizados, a su vez directamente relacionado con la producción de los espacios urbanos.

Actualmente frente a un modelo de financiación económica, que solo agrava los problemas de las ciudades, el planeamiento urbano parece incapaz de resolver las desigualdades ya que cada vez se cuenta con menos instrumentos para ello. Uno de los desencadenantes se denomina "cuestión ambiental", siendo una de estas consecuencias la que hace referencia el libro *Hacer Ciudad* cuando expresa: ... "disrupción de los sistemas hídricos de escurrimiento: por sobreocupación de áreas de desborde natural de los cursos de agua, y por infiltración y/o exceso de impermeabilización de suelos"...; y por otro lado: ... "destrucción de sectores urbanos por expansión de áreas antropizadas: por el avance indiscriminado sobre espacios naturales"...

Esta situación de impedir la construcción sobre los humedales no es atendida por los políticos ni los gobiernos municipales, se asocia a un modelo de desarrollo económico y patrones de consumo que se aplican desde los 90 de un "urbanismo neoliberal", así llamado por Patricia Pintos. Se trata de un urbanismo predispuesto a favorecer el desembarco de capital inmobiliario desarrollador, y para conseguirlo desregula las normas, flexibiliza los procedimientos, consigue excepciones en el Código, etc. Este modelo consistía en creer que, al generar esos

flujos de inversiones en materia inmobiliaria, generaría un efecto multiplicador y de derrame en otras áreas de la economía (que nunca ocurrió).

Este modelo económico se puede relacionar con el video "Capitalismo y extractivismo" de Guido Galafassi, donde manifiesta que en la actualidad no vivimos en una etapa extractivista, no es algo nuevo. Su postura es que desde que existe el capitalismo, basado en la satisfacción de las necesidades materiales, fue de la mano con la extracción de los elementos de la naturaleza para transformarlo en bienes de consumo. Con esto, dice que... "toda la modernidad capitalista es extractivista, pero lo que sí cambia es la forma de producir estos bienes, es decir, el avance de la tecnología en los procesos de extracción"... Estas nuevas tecnologías van de la mano con el aumento de precios de los productos, ya que la forma de extracción es más costosa que la tradicional. Además, enfatiza que este modelo capitalista nos convirtió en una sociedad donde... "la felicidad y el éxito se miden en base a si tenemos nuestros problemas resueltos económicamente y si se puede más, mejor todavía"... el éxito se mide en esos términos. Nos encontramos entonces en un modelo basado en el individualismo, la satisfacción de las necesidades propias y egoísmo. Esto va de la mano con la lógica económica del capitalismo como maximización de las ganancias, expresada en la inversión inmobiliaria sin contemplar las consecuencias ambientales que desencadenan en inundaciones, ya que se centra en ese consumo egoísta, individual "cuanto más mejor".

Como dice Eduardo Reese en el video "Primer Debate: Villas, asentamientos y situación del hábitat popular en el Conurbano": ... "El director de ordenamiento urbano era el yerno de Constantini, quien hizo Nordelta; él manejaba la ley del hábitat. No es posible tener una ciudad sustentable teniendo como director de ordenamiento urbano de la provincia de Buenos Aires a alguien que tapó todos los humedales del Río Luján"... "Cuando él se fue (el yerno de Constantini) llegó otro que lo que hizo fue terminar de firmar un decreto para aprobar 200 Countries ilegales en la provincia. Son aprobados sin estudio ambiental, sin impacto, sin nada" "Para los poderosos hay todas las posibilidades de regularizar, para los pobres ni una"... Así, nos encontramos frente a un modelo que ya desde sus bases y sus representantes no es inclusivo ni equitativo, es decir, no busca el bien común, sino el interés individual. Ante esto Ana Pastor, en el mismo video afirma: ... "El gobierno PRO, todo lo que tenía que ver con la ejecución de La ley de hábitat

la delegó a desarrollos sociales; para los 'pobres'; y a los 'ricos' les damos ordenamiento urbano" "La cuestión es: asistimos a unos y a los otros les damos toda la protesta política"... "No es posible tener así una política equitativa"...

Todo lo descrito anteriormente genera una gran fragmentación urbana donde por acceso desigual a los bienes y servicios de la ciudad, fragmenta la sociedad, es decir, se produce una división mucho más marcada entre "ricos" y "pobres", entre los que poseen dicho acceso y los que necesitan de políticas públicas para su acceso.

### Segregación social y urbana

Por todo lo descrito, podemos decir sin temor a equivocarnos, que nuestra ciudad metropolitana se encuentra socio territorialmente dividida y las diferencias están muy marcadas, ya desde la provisión y acceso a la infraestructura, como dice en el video "Primer Debate: Villas, asentamientos y situación del hábitat popular en el Conurbano" el señor Walter Bustos:... "El 10% de la población del conurbano vive en villas y asentamientos informales"... "El 55% de ellos está dentro del primer cordón alrededor de CABA (1ra corona)"... "Casi el 70% de estas tienen problemas ambientales: inundaciones, contaminación industrial, etc."... "Más del 4% debe caminar más de 10 cuadras para acceder a un colectivo, 56% tiene que caminar menos de 10 cuadras pero las calles no están aflatadas y las condiciones no son buenas"... en este sentido, no cuentan estos sectores con un infraestructura adecuada ni accesibilidad; mientras los sectores de *countrys* y barrios cerrados, recorren las largas distancias con sus automóviles, estos sectores marginales quizás no pueden ni pagar el transporte público.

Muchas de las desventajas que sufren los sectores pobres de la región son el resultado de la asimetría en la inversión en equipamiento e infraestructura realizados en las últimas décadas. Esta desigualdad de inversiones resulta a su vez, en inequidades sociales. Como resultado, los sectores que no cuentan con esa infraestructura, quedan completamente desconectados, excluidos y marginados, por vínculos desiguales, servicios y equipamiento que la ciudad debiera ofrecer. Estos sectores degradados buscan establecerse en zonas próximas a las centralidades y a los medios de transporte, es decir buscan accesibilidad. Por otro lado, los sectores socioeconómicos de mayor poder adquisitivo suelen establecerse como (por ejemplo, en Nordelta) en zonas más alejadas de las centralidades

urbanas y de poca densidad. Esto genera que a falta de accesibilidad, acuden a mayor movilidad y consumo. Como dice Juan Alayo en el video "Accesibilidad vs movilidad urbana": ... "la movilidad es el costo que pagamos por una mala accesibilidad"... y que... "cuanto menor es la densidad, los valores de movilidad aumentan exponencialmente"... por lo que estos lugares menos poblados necesitan utilizar el automóvil o el transporte público para satisfacer sus necesidades.

La inversión en infraestructura hizo posible un proceso de suburbanización con gran impacto espacial y ambiental: la expansión masiva de los complejos vigilados de vivienda suburbana. Los Barrios Privados se encuentran cercanos espacialmente a las salidas a las autopistas. Para sus habitantes y desde la separación espacial de las funciones "vivir" y "trabajar", surge la necesidad del acceso rápido y eficiente al centro de Buenos Aires que sigue concentrando gran parte de la actividad de intercambio, producción y servicios. Esto por un lado consume tiempo y energía, además de generar grandes congestiones; y por otro lado afecta directamente al ambiente si hablamos de la contaminación que estos generan.

### Conclusión

En conclusión, debemos entender que continuar con estas políticas depredatorias y extractivitas significa agravar la situación. Observar que las inundaciones son una consecuencia directa de las acciones del hombre, una respuesta del ambiente ante nuestras formas de intervenir en él, de alterarlo por razones comerciales o egoístas buscando la mayor rentabilidad, sin contemplar lo que esto genera; o aun peor sabiendo cómo impacta y no dándole importancia. Si el Estado no es capaz de garantizar la seguridad ciudadana, no puede asumir un rol activo en el cumplimiento de las leyes que establece. El producto resultante es un espacio urbano que corresponde a las propias leyes de libre mercado, un conjunto de espacios aislados y cerrados que se dirige a los ganadores de la transformación económica. Debido a la ausencia de protección estatal, cada ciudadano busca su propia organización espacial y el nivel de protección que él mismo puede financiar.

Debemos dejar de mirar para otro lado, ver que las políticas y modelos económicos actuales basados en ese individualismo y en el "cuanto más, mejor" que nos

divide, nos clasifica, nos sectoriza y deja a los más vulnerables a su propia suerte sólo nos perjudica. Necesitamos generar un urbanismo sustentable, amigable y respetuoso con el ambiente; que vaya de la mano con políticas de inclusión, integración y unidad para lograr el bienestar común; así como afirma Ana Pastor: es momento de buscar... *“articular entre todos los sectores, que son los que forman el territorio, en términos de poder planificarlo para que podamos vivir todos, y no que sea el territorio sólo en manos del mercado y el Estado que llega atrás”*...

Si continuamos por este camino de egoísmo, de anteponer el interés individual por sobre el común, que solo nos fragmenta; entonces el ambiente seguirá respondiendo cada vez de manera más firme y extrema. Este camino sólo nos lleva hacia un futuro autodestructivo, ¿Vamos a permitirlo? ♦

—

## Bibliografía

### LIBROS

CÁTEDRA ARQ. ENRIQUE GARCÍA ESPIL. TELLA, GUILLERMO. “Hacer Ciudad: la construcción de las metrópolis”, Editorial Nobuko. Primera edición. Argentina. Año 2006.

### MATERIAL AUDIOVISUAL

Historia de Buenos Aires 1: [www.youtube.com/watch?v=sbStQ\\_fquTM](http://www.youtube.com/watch?v=sbStQ_fquTM)

Argentina: origen del Estado-nacional: [www.youtube.com/watch?v=4cry4VCx7K8](http://www.youtube.com/watch?v=4cry4VCx7K8)

Capítulo 4: La conformación del Estado Nacional (1852-1880) - Ver La Historia:

[www.youtube.com/watch?v=kl8\\_x6jiql8](http://www.youtube.com/watch?v=kl8_x6jiql8)

Teorías de la estructura urbana: [www.youtube.com/watch?v=kRfE8wAM0rs&t=74s](http://www.youtube.com/watch?v=kRfE8wAM0rs&t=74s)

Desarrollo territorial - Territorio desde la geografía: [www.youtube.com/watch?v=MhbqwVMr2u0](http://www.youtube.com/watch?v=MhbqwVMr2u0)

La ciudad de papel: [www.youtube.com/watch?v=qswNWgdWpKo&t=3s](http://www.youtube.com/watch?v=qswNWgdWpKo&t=3s)

La responsabilidad de los countries en la inundación (Patricia Pintos):

[www.youtube.com/watch?v=vMyIFU7bAvU](http://www.youtube.com/watch?v=vMyIFU7bAvU)

Capitalismo y extractivismo: Guido Galafassi: [www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI](http://www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI)

Analfabetos ambientales: Educados desde las ciudades, nada es natural:

[www.youtube.com/watch?v=kStNHkyU3oU](http://www.youtube.com/watch?v=kStNHkyU3oU)

El extractivismo y su resistencia en América Latina (Maristella Svampa):

[www.youtube.com/watch?v=lkKpclOpqW8](http://www.youtube.com/watch?v=lkKpclOpqW8)

Luchas por lo común contra el despojo capitalista de bienes naturales. Parte I:

[www.youtube.com/watch?v=VxtRctNq3ul](http://www.youtube.com/watch?v=VxtRctNq3ul)

Planificación y Centralidades Urbanas: [www.youtube.com/watch?v=ainUbln-4g8](http://www.youtube.com/watch?v=ainUbln-4g8)

Accesibilidad vs movilidad urbana (Juan Alayo): [www.youtube.com/watch?v=TQ0w68IFPxY](http://www.youtube.com/watch?v=TQ0w68IFPxY)

Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público (Andrés Borthagaray):

[www.youtube.com/watch?v=o5e8M3mCLLQ&t=341s](http://www.youtube.com/watch?v=o5e8M3mCLLQ&t=341s)

Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público (Manuel Herce Vallejo-Parte 1):

[www.youtube.com/watch?v=glWXThGofZ0](http://www.youtube.com/watch?v=glWXThGofZ0)

Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público (Manuel Herce Vallejo-Parte 2):

[www.youtube.com/watch?v=gQ7ik2cTZ8g](http://www.youtube.com/watch?v=gQ7ik2cTZ8g)

Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público (Manuel Herce Vallejo-Parte 3):

[www.youtube.com/watch?v=Hatvs52ayuM](http://www.youtube.com/watch?v=Hatvs52ayuM)

Ciudad fraccionada vs. Ciudad integrada (Patxi López-Roldán):

<https://www.youtube.com/watch?v=mpVghYcgQBI&t=824s>

Hábitat y diseño urbano incluyente: [www.youtube.com/watch?v=A73LeqyfBUE](http://www.youtube.com/watch?v=A73LeqyfBUE)

Construcción rebelde del territorio (David Harvey): [www.youtube.com/watch?v=Eltp4lljnc](http://www.youtube.com/watch?v=Eltp4lljnc)

Qué tienen los pobres en la cabeza (Mayra Arena): [www.youtube.com/watch?v=4JDu69Jy41Y](http://www.youtube.com/watch?v=4JDu69Jy41Y)

El mercado, la ciudad y los actores del procomún urbano (David Harvey):

[www.youtube.com/watch?v=qy-bzinJ0Tg&t=93s](http://www.youtube.com/watch?v=qy-bzinJ0Tg&t=93s)

Revolución urbanayderechos ciudadanos (Jordi Borja): [www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw&t=1483s](http://www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw&t=1483s)

Villas, asentamientos y situación del hábitat popular en el Conurbano:

<https://www.youtube.com/watch?v=zWQ-19zJCHU&list=PLssJyvZFZiZtZWHhnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=6>

### MATERIAL DE INTERNET

Apuntes: [drive.google.com/drive/u/0/folders/1ZysNw30nCWW1Z12ssswmLEMuvYlg6CTJ](http://drive.google.com/drive/u/0/folders/1ZysNw30nCWW1Z12ssswmLEMuvYlg6CTJ)

Teórica: Planes para Buenos Aires. CÁTEDRA: ARQ. GARCÍA ESPIL - TURNO TARDE

[http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(121\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(121).htm)

<https://www.ucasal.edu.ar/noticias/7464-incidencia-de-la-legislacion-en-el-proceso-de-fragmentacion-urbana.htm>



Tatiana **Risso**

—

**DOCENTES:**

Patricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# la estructura urbana como causa y solución del impacto ambiental en las ciudades

**C**onjeturo que quien lea las palabras que mis manos escriben, pueda coincidir conmigo en algo sumamente banal, y esto no es más que el hecho de que un día de diluvio, parece ser el día ideal para estar en casa, para relajarnos con una película o un libro, refugiados en un ambiente donde impregne el olor a café y tostadas, tal vez una manta, y las estufas encendidas. Donde podamos escuchar y sentir el caos de una tormenta interminable, de los vientos avasallando contra nuestras ventanas; donde incluso, en papel de observador, nos acercamos a los ventanales para apreciar aquella vorágine de la naturaleza. Y no nos inmuta, porque aquello no nos toca.

Al día siguiente, olas de noticias de la misma índole inundan nuestras pantallas:



- “Diluvio en Buenos Aires y se inundaron varios barrios de la Capital” 4-11-19
- “La Matanza: hay 20.000 afectados por unas inundaciones que podrían empeorar” 15-10-19
- “Tigre, un municipio debajo del agua” 12-10-19
- “Tigre: ‘Ni la sudestada, ni la tormenta: Los countries son responsables’” 05-11-14
- “Chaco: decretan 30 días de emergencia ante la grave situación climática y social que enfrentan municipios de la zona Sudoeste de la provincia” 15-02-20
- “La inundación en Chaco es la más grave de los últimos 30 años” 10-06-19
- “Graves inundaciones en Corrientes y Chaco: hay dos muertos” 21-04-19

Y entonces pensamos “pobre gente”, mientras pensamos que es una cuestión de suerte, y nos recostamos en el sillón, en el confort del hogar y la ignorancia.

*“El planeta no es inanimado. Es un organismo vivo. La tierra, sus rocas, océanos, atmósfera y todas las cosas vivas constituyen un gran organismo. Un sistema global y coherente de vida, autorregulado y autocambiante” (James Lovelock, Gaia Principle).*

Habitamos un planeta, habitamos una tierra. Somos parte de un ecosistema. Nosotros, como ser humano natural, somos parte de él, así como las hojas que caen de los árboles caducos y protegen los suelos de las heladas; sin embargo, las acciones antropogénicas que el hombre realiza desde su poder y dominio, son las que quebrantan este sistema natural, y cómo todo sistema que es quebrantado, todas sus partes, entonces, empiezan a fallar.

El hábitat del hombre son las ciudades, y estas, son así mismo el reflejo de la sociedad que la habita. En ella se evidencian los valores, los compromisos, en síntesis, la cultura de sus habitantes.

Hoy, 2020, en plena crisis sanitaria, nos llegan más que nunca las noticias de barrios carenciados que no tienen acceso al agua potable y otras infraestructuras que dignifican la vida. Pero no nos preocupa más que tan solo unos minutos, pensamos, o queremos creer, que es simplemente una cuestión de azar, de que le toca a quien le toca. No es nuestra culpa, y cambiamos de canal.

En este ensayo desarrollaremos las causas de origen ambiental que desembocan en los grandes e irrevocables problemas sociales que hoy se encuentran, no solo en Buenos Aires, sino en todas nuestras provincias, y en otras partes del mundo, que son el resultado de un modelo capitalista, que se plasma y materializa en las ciudades.

No es objeto tomar partido político, sino mirar, desde un punto analítico, la relación directa del desarrollo de la sociedad en las ciudades, estructurada por una esfera ambiental, cultural, política y económica. El término comunidad, entendido como Elena Socarrás (2004:177) como "(...) algo que va más allá de una localización geográfica, es un conglomerado humano con un cierto sentido de pertenencia. Es, pues, historia común, intereses compartidos, realidad espiritual y física, costumbres, hábitos, normas, símbolos, códigos". Esta definición, amplia en su concepción del espacio geográfico (lo mismo que la de F. Violich), puede aplicarse a un país, una ciudad o un barrio, relaciona los elementos subjetivos, donde lo cultural se erige como un eje determinante que sintetiza gran parte de estos mecanismos e incluye además un aspecto importante, el sentido de pertenencia, factor que permite la movilización, la cohesión y la cooperación entre los habitantes de una comunidad.

En este sentido, no existe comunidad en una ciudad capitalista en tanto siempre será una disputa por el poder y por el acumular, para poder "vivir bien". Es que la pertenencia a las clases sociales, así sea a la más baja, se materializa haciendo uso de la herramienta material del sistema, el dinero.

La Constitución Nacional, en la reforma de 1994 incorpora el art. 41:

"Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley.

Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales".

## Mercantilización de humedales e inundaciones

(Definiciones extraídas de [www.rae.es](http://www.rae.es))

**Mercantilizar** 1. tr. *Convertir en mercantil algo que no lo es de suyo*  
2. *Comercializar// Con afán de lucro*

**Humedal** 1. m. *Terreno de aguas superficiales o subterráneas de baja profundidad*

**Difuso** 1. adj. *Ancho, dilatado*  
2. adj. *Vago, impreciso*

**Estructura** 1. f. *Disposición o modo de estar relacionadas las distintas partes de un conjunto*

La Convención sobre los Humedales (Ramsar, Irán, 1971), de la cual la Argentina es Parte Contratante por la Ley N° 23.919, define a los humedales como "las extensiones de marismas, pantanos y turberas o superficies cubiertas de aguas, sean éstas de régimen natural o artificial, permanentes o temporarias, estancadas o corrientes, dulces, salobres o saladas, incluyendo las extensiones de aguas marinas cuya profundidad en marea baja no exceda los seis metros."

Cerca del 23% del territorio argentino está ocupado por humedales. Estos tienen un papel fundamental en reducir el riesgo de inundaciones, que, como grandes esponjas, absorben el exceso de precipitaciones, lo que, a su vez, también tiene un impacto directo con las crecidas de ríos y arroyos. Son reconocidos a nivel internacional como los ecosistemas más productivos y que proveen el mayor número de bienes y servicios a la sociedad; sin embargo, a pesar de ser entornos vitales para la supervivencia humana, desde 1900 se perdió el 64% de los humedales del planeta, según la Convención Ramsar.

Los humedales son ecosistemas en crisis a nivel global, desaparecen tres veces más rápido que los bosques.

Los humedales hoy no tienen el reconocimiento que alguna vez habrían debido tener. Es fundamental y necesaria la divulgación de estos saberes para poder establecer una redefinición de riquezas, una riqueza liderada por el agua limpia, por el aire puro, por una tierra fértil, y un respeto por las demás especies.

Hoy se reconoce más que nunca, el estrecho vínculo que tenemos con la naturaleza. Y que cualquier daño hecho a la tierra, nos volverá de manera directa. Hasta hace pocas décadas la existencia de los humedales y su valor no eran reconocidos en nuestro país. Este no reconocimiento derivó en que los humedales sean vistos como tierras improductivas y su potencial uso sea vinculado a su drenaje y conversión a sistemas terrestres tradicionales o a sistemas acuáticos, incluso como políticas de estado.



"El joven manos de tijeras", película de Tim Burton, 1990

Escena de la vida en un conventillo, c. 1900-1905.

En Argentina desde 2013 se discuten proyectos de ley de protección de humedales en el Congreso. Elba Stancich, presidente de la Junta Directiva de Los Verdes, movimiento ecologista político, expone "(...) estamos hablando de reservas y provisión de agua dulce, amortiguación de crecientes, almacenamiento de carbono, provisión de alimentos para personas y fauna silvestre, recarga y descarga de acuíferos y valores culturales, entre otros servicios imprescindibles (...)". Desde 'Los verdes' refuerzan que "Es urgente que se defina un piso de protección para los humedales de todo el país y es prioritario. No se trata de terrenos improductivos ni desaprovechados sino de entornos vitales para la supervivencia humana".

El Dr. Rubén D. Quintana, presidente de la Fundación Humedales en la Argentina, declara que, en las últimas décadas, las actividades productivas se intensificaron, y la incorporación de nuevos tipos de uso de suelo, y de manejo del agua, implicaron una «alteración sustancial del régimen hidrológico».

En el norte de la provincia de Buenos Aires, los humedales, disminuyeron considerable y alarmantemente. En el municipio de Tigre, el 40% del territorio está ocupado por barrios privados (20.000 personas viven en ese 40%, en el restante 60% se apiñan casi 400.000 habitantes).

"(...) Los Troncos, Parque San Lorenzo, Ricardo Rojas, San Diego, La Paloma, Enrique Delfino, Las Tunas y Rincón de Milberg son los barrios de Tigre que se inundan cada vez que llueve. A veces el agua les llega hasta la puerta, y otras veces se les mete sin preguntar. Por año tienen aproximadamente dos inundaciones grandes, de esas en

las que se pierde todo. En la década del 90 a los vecinos de estos nueve barrios les explotó el boom inmobiliario en la cara y se vieron vallados por countries. Donde antes había descampados donde al agua de lluvia se escurría libremente hacia el río o los arroyos, ahora hay una gran pared (...)".

Los municipios no solo permiten, sino que invierten presupuesto municipal para abrir paso hacia estos emprendimientos que lo único que ocasionan es segregación social, fragmentación urbana e incontables inundaciones, donde antes, no las había.

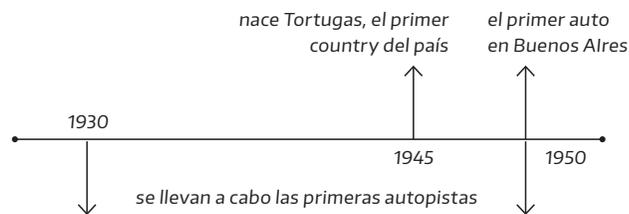
### Barrios cerrados y asentamientos informales. Historia de su estructura

La revolución industrial concluye entre 1820 y 1840, dejando a las grandes ciudades en un apogeo de transformación económica y social, además de tecnológica. Parece coincidir, con estas fechas, el hecho de que las más grandes y mortíferas epidemias se produjeron contra las grandes ciudades. Y es que la ciudad, al volverse un foco económico tan avasallante, tuvo un gran movimiento migratorio, no solo de la gente del campo, sino también de inmigrantes que querían acceder y ser parte de los nuevos desarrollos que se daban en las ciudades. La viruela, el sarampión, el cólera, entre otras enfermedades, fueron el coste de vivir en la nueva ciudad.

En el año 1868 se toma de ejemplo a A. Lincoln y su modelo de transformación social norteamericano, en el que se aprueba el código civil, los ferrocarriles expanden el territorio y se modifica la estructura social con la mejora de la educación y el aumento de los inmigrantes.

No obstante, es en Buenos Aires en 1871 que la muerte inunda la ciudad: la fiebre amarilla llegó y se llevó consigo alrededor de 14.000 vidas. La ciudad, que parecía un tren yendo a toda velocidad, entonces descarrila. Buenos Aires se paraliza por la muerte, el llanto y la desesperación.

El hacinamiento, la falta de agua potable y de cloacas, de un sistema de saneamiento decente y acorde a la población que albergaba el territorio, la falta de políticas públicas y de salud, del negocio de la carne, cuyo proceso empezaba en el dinero y acababa con "desechos" vacunos y bovinos arrojados al Riachuelo, por saladeros y mataderos. La falta de protección ambiental y de regulaciones fueron responsables de todas aquellas muertes.



Esquema cronológico, de autoría propia

Entre 1880 y 1920 comienzan planes para una ciudad modernizada, acompañados de conceptos higienistas y de salubridad: construcción de desagües cloacales, pluviales y la red de agua potable.

Se organiza la ciudad según zonas funcionales: industriales, residenciales, comerciales, etc.

La industria, tan nociva para la salud y la ciudad, se decide llevarla a la zona de la ciudad 'más pobre', y en contacto con un curso de agua: la zona sur, debido a que los terrenos, al ser humedales, son bajos y ocasionalmente se inundan. Estos factores ambientales y de suelo hicieron que sea el terreno menos cotizado, y por ende se lo destine a la zona industrial.

Es entonces cuando el *boom* inmobiliario del área norte, se abre paso en el metropolitano, alejándose de la ciudad, de los pobres y de las pestes.

El veloz desarrollo del automóvil, lujo que permitía un traslado privado, más cómodo y rápido, fue un facilitador para el crecimiento de las ciudades en horizontal. Al densificarse la ciudad, la clase alta de la sociedad comenzó a anhelar un estilo de vida similar al estadounidense de suburbios y barrios alejados de tanto caos, en el que el auto fue el elemento que lo facilitaba (además del nivel económico). Las ciudades crecieron en torno al automóvil y no al ascensor, dejando las clases más bajas relegadas a los barrios centrales más antiguos sin políticas públicas acordes, y es que, en el marco del capitalismo de mercado, la población pobre no es un tema de agenda pública, y así es que se obvia a nivel internacional. Un plan urbano por "zonificación" dio cuenta de que notablemente, el primer



Traducción: "Estamos esperando que la ciudad venga a nosotros".  
Fuente: Desconocida

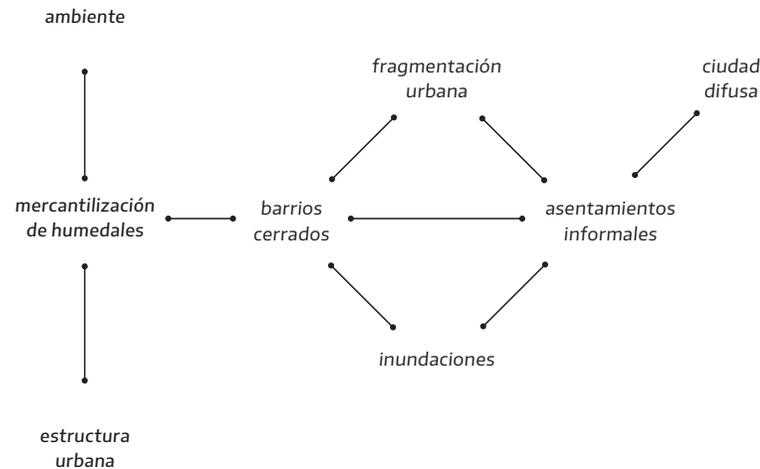
actor fue el mercado privilegiando sus intereses por sobre el hábitat y la igualdad, dando como resultado una ciudad dividida en la cual predominan los intereses corporativos por sobre los sociales. Allí es cuando se materializa la fragmentación urbana y la estructura de la ciudad se vuelve difusa.

### Fragmentación urbana, y ciudad difusa

El heterogéneo uso del suelo por metropolización o procesos de desigualdad social, han caracterizado a las ciudades desde sus orígenes.

Harvey (1992) expresa, "Las ciudades en la actualidad han dejado de planificarse en su conjunto para sólo abocarse a diseñar partes de ellas como resultado de la especulación inmobiliaria" y sin ningún tipo de previsión; advierte que, por un lado aparece la miseria y la corrupción; y por el otro, "se han formado una especie de islas o conjuntos cerrados exclusivos que sin lugar a dudas, dificultan la integración urbana y aumentan el aislamiento social en la medida que los ricos se hacen más ricos y los pobres más pobres".

En la imagen (ver arriba), el cartel señala cómo la ciudad se acerca fruto de su crecimiento horizontal. También se observan personas dirigiéndose a la ciudad probablemente a trabajar, a la escuela, o simplemente a buscar los servicios que



esta provee. Con ello también se observa gráficamente, la importancia del automóvil para la ciudad horizontal.

La fragmentación urbana se ve directamente relacionada con la densidad, y ella con la dispersión urbana, que a su vez se relaciona con la accesibilidad, que queda determinada por la movilidad.

## Conclusión

Los barrios cerrados son causa directa de una fragmentación urbana, en tanto generan una extrema diferenciación social y territorial. Su crecimiento en las periferias sin una planificación asociada a un uso equitativo del espacio lleva a ciudades difusas, en las cuales se reconoce la diferenciación social aplicada en sus formas de consumo y entretenimiento, reconfigurando la estructura urbana. La obsesión por el desarrollo y consumo de suelo lleva a una gran ocupación territorial en donde se concibe a la naturaleza como un recurso abundante e inagotable, hecho que repercute en una crisis ambiental y social.

Las poblaciones afectadas por el consumo indiscriminado de suelo siempre fueron las más relegadas, las de más bajos recursos y también pueblos originarios,

donde se les arrebató la tierra o se produce una contaminación ambiental que afecta de manera directa su salud.

El efecto del avance de la ciudad en la geografía tiene grandes impactos ambientales. La ciudad se establece sobre planicies, esto conlleva a la tala de árboles y al relleno en terrenos de humedales. La ciudad en expansión territorial, constituye una degradación ambiental, con consecuencias directas sobre el paisaje urbano, que nos llevará como un río turbulento.

Con el avance de la tecnología, la extracción y la destrucción del ambiente crecen a pasos agigantados; pero también la información se difunde horizontalmente en la sociedad. Así que podríamos decir que hallamos la enfermedad y así mismo, la cura, en la tecnología. Sin embargo, tal poder potencial, tiende a ser aplicado con total irresponsabilidad y hay que buscar la manera de orientarla hacia la sustentabilidad. No habrá ciudades sostenibles hasta que la ecología urbana, la economía y la sociología se integren en la planificación urbana.

Se debe entender, también, la gran responsabilidad que tenemos los arquitectos y los urbanistas, ya que somos actores influyentes en la sostenibilidad del territorio que habitamos. Por eso la investigación y el saber hacia el cuidado de lo común, nos llevará a la conciencia e idealmente a las buenas prácticas.

Los criterios a elaborar debieran partir desde cada componente que estructure la ciudad. Es fundamental fomentar una ciudad compacta, con mezcla de usos, donde la densidad se de en torno al ascensor y no al automóvil. Así mismo, políticas de Estado que respeten los suelos, los humedales, y la biodiversidad, tratando a las ciudades como un organismo vivo, con un metabolismo circular.

*“La ciudad es la encarnación de la sociedad y su configuración debe evaluarse a partir de determinados objetivos sociales. En este sentido, los problemas de las ciudades no son fruto del acelerado desarrollo tecnológico, sino de su irresponsable aplicación”* (Richard Rogers). Que la mayoría de las ciudades se hayan proyectado y crecido en base a un plan urbano de “zonificación” solo da cuenta de que notablemente, denota que el primer actor fue el mercado con el objetivo del lucro y consumo, por sobre el hábitat y la igualdad.

Para incentivar alternativas urbanas abiertas, con espacio público de calidad, habitable y seguro, primero debe haber una gestión unificada e integradora. Se debe

entender a la vida social como imprescindible para el desarrollo de la vida humana y urbana, y con ello fomentar la empatía social, lo compartido y lo público, así como la accesibilidad urbana y a las infraestructuras. Anteponer lo público por sobre lo privado, y dar a conocer los costes a largo plazo que lleva una ciudad fragmentada y privatizada. Se debe anteponer el interés general, por sobre los particulares, lo público, por sobre lo privado.

“Las ciudades futuras pueden ser el trampolín para restaurar la armonía perdida entre la humanidad y su medio” expresa Richard Rogers. Concluyo este ensayo compartiendo el pedido expresado en el último informe de FARN (Fundación Ambiente y Recursos Naturales) publicado en mayo del 2020: que lo ambiental debe ser Política de Estado, en forma urgente.

¿Estaremos aún a tiempo de revertir los daños ambientales causados? ♦

## Bibliografía

### LIBROS

BENZAQUEN, L., D.E. BLANCO, R. BO, P. KANDUS, G. LINGUA, P. MINOTTI Y R. QUINTANA (editores). (2017) Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Fundación Humedales/Wetlands International, Universidad Nacional de San Martín y Universidad de Buenos Aires. Regiones de humedales de la Argentina.

ROGER, RICHARD. (1997). Ciudades para un pequeño planeta. Gustavo Gili

GARCÍA ESPIL, ENRIQUE. Hacer Ciudad.

FARN. (2020). Informe ambiental 2020

AGUA Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS S.A. (2018). Dirección de Relaciones Institucionales, Programa Cultural Fuente Abierta. Historias del agua en Buenos Aires, 2da edición

MTRO. EN ARQ. ALEJANDRO GUZMÁN RAMÍREZ Y ARQ. KITZIAH MARCELA HERNÁNDEZ SAINZ. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social, una aproximación conceptual

### VIDEOS

Fiebre amarilla, el año que murió Buenos Aires

La responsabilidad de los countries en la inundación

El mercado, la ciudad y los actores del procomún urbano (David Harvey)

Teorías de la estructura urbana

Capitalismo y extractivismo: diálogo con Guido Galafassi

El extractivismo y su resistencia en América Latina

Luchas por lo común contra el despojo capitalista de bienes naturales

### NOTAS PERIODÍSTICAS CITADAS

<https://www.infobae.com/sociedad/2019/11/04/diluvio-en-buenos-aires-y-el-agua-afecto-varias-zonas-de-la-capital/>

<https://www.perfil.com/noticias/actualidad/la-matanza-hay-20000-afectados-por-unas-inundaciones-que-podrian-empeorar.phtml>

<http://www.laizquierdadiario.com/Tigre-un-municipio-debajo-del-agua>

<http://www.laizquierdadiario.com/Tigre-Ni-la-sudestada-ni-la-tormenta-Los-countries-son-responsables>

<https://www.argentinaforestal.com/2020/02/15/chaco-decretan-30-dias-de-emergencia-ante-la-grave-situacion-climatica-y-social-que-enfrentan-municipios-de-la-zona-el-sudoeste-de-la-provincia/>

<https://intainforma.inta.gob.ar/la-inundacion-en-chaco-es-la-mas-grave-de-los-ultimos-30-anos/>

<https://sinmordaza.com/noticia/35307-graves-inundaciones-en-corrientes-y-chaco-hay-dos-muertos.html>

### OTROS

Reflexión sobre la ciudad difusa-Samir Awad Núñez (2013)

El concepto de “Las cuatro esferas”, curso de arquitectura sustentable con Arq. Adriana Miceli

<http://nosdigital.com.ar/a-mussi-se-le-inundo-el-negocio-de-los-countries/>

<http://caua.jursoc.unlp.edu.ar/index.php/trabajo/novedades/76-luisina-ciacia>

<http://urbanismoytransporte.com/reflexion-sobre-la-ciudad-difusa/>

<http://www.fundeps.org/corte-principio-ambiental/>



Lucrecia **Robles**

**DOCENTES:**

Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# centralidades urbanas. el caso de Buenos Aires

reflexiones sobre la ciudad capitalista

*“Nuestro gran problema no es el déficit de vivienda, sino el déficit de ciudad.”*

Raquel Rolnik

**E**l presente trabajo tiene como objetivo analizar el desarrollo de las centralidades urbanas latinoamericanas, con un enfoque más específico en la Ciudad de Buenos Aires. Para este análisis se consideraron como ejes determinantes las distintas evoluciones históricas y acontecimientos sociales, la movilidad urbana, la expansión territorial, las jerarquías sociales, el rol del Estado y el valor del suelo en relación con la mercantilización de humedales, el surgimiento de barrios cerrados, de asentamientos informales y de conflictos ambientales. Como punto de partida, me gustaría empezar por definir ‘territorio’ como la “porción de la superficie terrestre perteneciente a una nación, región, provincia, etc.” (Diccionario de la Lengua Española, 2001).

Se puede decir, entonces, que el territorio es un proyecto político que se encuentra bajo el poder de un gobierno consolidado y que tiene la necesidad de poseer controles y límites establecidos. Es un espacio social que se construye y constituye políticamente. La formación de este espacio surge a través del tiempo como consecuencia de acontecimientos históricos y sociales, y que va de la mano de la cultura, las experiencias y las tradiciones. Los procesos sociales generan un estado de organización y funcionalidad del territorio.

### El capitalismo y su rol en las ciudades

A mediados del siglo XVIII nace en Gran Bretaña la Revolución Industrial tomando protagonismo a nivel global con la aparición del ferrocarril y teniendo influencia en la organización del trazado urbano.

La economía pasó de basarse en la agricultura a basarse en la industria, dando lugar a la migración de la población rural hacia la ciudad. La máquina desplazó al trabajo manual y la centralización de la producción y de la distribución obligó al artesano a abandonar su lugar de trabajo para convertirse en un obrero de jornada completa al lado de la máquina.

A finales del siglo XIX el sistema capitalista quedó consolidado generando el aumento de la población urbana y un nuevo modelo de ciudad menos concentrado y más difuso. Los medios mecanizados de transporte facilitaron esta 'migración interna' del proletariado industrial. Se extremaron en este sentido las desigualdades económicas, provocando la superpoblación de las ciudades y el empobrecimiento paulatino de la población trabajadora urbana con necesidad de demanda de alojamiento. Esta afluencia masiva genera un movimiento centrífugo hacia la periferia gracias al desarrollo del sistema de transporte, del sector inmobiliario y de la localización periférica de la industria.

Esto provoca la intervención del sector público para la distribución espacial de los principales usos del suelo urbano existentes en el interior de la ciudad. Por un lado, el ferrocarril y el tranvía (crecimiento de la ciudad), y las autopistas y calles (llegada más allá del transporte público), por el otro; la necesidad de vivienda, de suelos extensos y a bajo precio disponibles en la periferia; la relocalización de fábricas e industrias en la periferia junto a las carreteras y a las estaciones de

ferrocarril; y los planes de ordenamiento y zonificación de los usos del suelo y de las funciones urbanas en las regiones metropolitanas.

La Revolución Industrial llegó a Buenos Aires a mediados de 1800 principalmente con conceptos de higiene, salubridad y tecnología necesarias para nuevos trazados en el recorrido de ferrocarriles y transporte público, de la mano de Inglaterra.

En 1857 se inaugura el primer ferrocarril de Buenos Aires, el Ferrocarril del Oeste, con el objetivo de transportar las riquezas del interior y del campo hacia el puerto de Buenos Aires para su exportación a Europa.

En 1874, se profundizó la integración de la economía primaria argentina al mercado mundial provocando un gran crecimiento en la producción de granos. Para mantener ese crecimiento se necesitaba más mano de obra y en 1876 se acuerda sancionar la Ley de Inmigración, o más conocida como Ley Avellaneda, la cual buscaba fomentar la llegada de inmigrantes europeos con la promesa de tierras y trabajo.

En 1930 el Modelo Agroexportador entra en crisis y es reemplazado por un modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones. La exportación de granos y el libre comercio caen y con esto también la importación de los productos que el país necesitaba. Esto generó una alta participación de la población en el mercado interno laboral ligado a las industrias nacionales provocando fuertes migraciones internas hacia la metrópolis.

La Segunda Guerra Mundial le otorgaría un nuevo impulso económico a la Argentina consolidando aún más la industria a través de la exportación de granos. La sustitución de importaciones se daba dentro del marco de expansión económica. La clase trabajadora comienza a consolidarse y pasa a formar parte del Estado y se abre paso a la salud y educación públicas.

Con la llegada de Perón al poder, se propone un nuevo proyecto político-social en el plano de la gestión de la economía y de la intervención del Estado. Este proyecto, en el marco de la situación europea, traslada el centro económico y social basado en las exportaciones a estar dentro del país mismo en el desarrollo de la industria nacional y los derechos de los trabajadores. El monopolio de los granos pasa a tener un rol importante dentro del mercado interno generando que los precios de los alimentos dejen de depender del precio internacional.

El golpe de estado de 1976 provocó cambios en la economía argentina y en la modalidad del Estado. Se pasa del Estado de Bienestar, regulador del sistema económico, al Estado Neoliberal donde el Estado pierde su rol protagónico y deja de intervenir de forma directa. El mercado pasa a regular las actividades económicas y el suelo se convierte en un instrumento financiero cuyo precio se separa de la economía real. Por lo tanto, se separan definitivamente el mercado del suelo del de los salarios agravando así los problemas de acceso a la tierra y a la vivienda.

### Centralidades urbanas

La expansión de la ciudad de Buenos Aires se fue desarrollando a partir de una estructura radio-convergente en torno a la Plaza Mayor, conformando barrios periféricos que, vinculados entre sí, fueron consolidando la trama urbana. Con el fin de mejorar la circulación, se planificó que en el área central se construyeran avenidas, convirtiéndolo en el centro de aglomeración urbana de la ciudad consolidado como punto de riqueza arquitectónica y patrimonial. La formación, estructura y distribución de la Ciudad de Buenos Aires es reflejo y consecuencia del centralismo a nivel nacional. El transporte fue el protagonista de esta expansión a través de sus ejes principales (uno hacia el norte, otro hacia el oeste y dos hacia el sur) que generó movilidad hacia el interior del país. Todo esto surge gracias y debido a la ubicación privilegiada del puerto y su aduana dando lugar a la posibilidad de comerciar materias primas y productos manufacturados hacia el resto del mundo. Las centralidades urbanas tienen por objeto generar vida urbana y facilitar la calidad de vida de sus habitantes proporcionando, a su vez, la articulación de la ciudad en todas sus orientaciones (norte-sur; este-oeste). Estas centralidades pueden ser clasificadas según su ubicación, su uso y su función. Pueden ser de centro (centro histórico), de transbordo (transporte), barriales, comerciales, residenciales, gastronómicas, entre otras. Para que esto pueda llevarse a cabo, es importante darle el espacio construido la función de lugar para el intercambio colectivo y de encuentros sociales. Además, deben cumplir con las premisas de accesibilidad y de vinculación peatonal a través de la intervención e incorporación de veredas, áreas verdes, paseos, equipamiento urbano, servicios y áreas amplias y amenas. Estas centralidades deben planificarse dentro del sistema urbano de las ciudades considerando el rol

simbólico que le da la sociedad, incluyendo la diversidad y las diferentes escalas que se van a dar en esa centralidad.

### Conflictos ambientales

Hoy en día las ciudades son responsables del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero generando contaminación en el ambiente y contribuyendo de manera negativa al cambio climático. El uso irracional y excesivo de los recursos naturales provoca problemas ambientales que impactan directamente en las ciudades y en la vida de sus habitantes.

Existen distintas fuentes de contaminación asociadas con el urbanismo, como desechos industriales, sistemas de transporte con uso de combustibles fósiles, disposición de aguas servidas, basurales, entre otras. Pero uno de los más importantes es el del crecimiento acelerado de las poblaciones mundiales que se establecen en las ciudades, provocando una alta demanda y mal uso de recursos y servicios. A mayor cantidad de habitantes urbanos, mayor demanda, pero de lo que no se tiene conciencia es que muchos de estos recursos no son renovables y tarde o temprano se terminarán acabando.

Vivimos, a nivel mundial, en la cultura del consumo y el exceso de las necesidades materiales. En América Latina, la extracción de recursos por los países colonizadores de Europa existe desde la conquista dando comienzo al período del sistema capitalista europeo mediante la exportación de materias primas, como minerales, productos agrícolas y ganado con sus derivados. Todo esto tuvo un cambio con la llegada de la Revolución Industrial, la cual contribuyó con el desarrollo tecnológico provocando un aumento en la productividad, así como en la extracción de productos naturales y de las necesidades materiales.

En la Argentina, este cambio tecnológico ha ido aumentando a lo largo de los años y ha llevado al abuso en las capacidades de extracción de la mega minería por parte de empresas privadas transnacionales, así como también el abuso de los recursos naturales en su extracción contaminando glaciares y ríos.

El capitalismo, con su lógica económica en la maximización de las ganancias, está en constante funcionamiento ya que debe satisfacer en forma privada y permanentemente las necesidades de consumo individuales y colectivas.

Las sociedades de consumo degradan la vida y dan lugar al exceso de residuos provocando impactos negativos económicos, ambientales y sociales. Hay un uso excesivo de recursos, como agua y energía. Las industrias y las empresas encargadas de fomentar el consumo llevan consigo la contracara de la contaminación con desechos no degradables sobre aguas y territorios.

Quiero referirme a esto como una producción extractivista, donde la extracción y exportación de materias primas se da a gran escala sin cuidado ni legislación que la controle. No solo eso, sino que también, coloca a la naturaleza como fuente inagotable sin considerar las consecuencias ambientales.

El extractivismo urbano es la síntesis entre las dinámicas de la actividad extractiva tradicional y las problemáticas persistentes que se concentran en las grandes ciudades, es decir, la especulación inmobiliaria y la entrega de suelo urbano para la expansión del capital en contextos urbanos. Las consecuencias de estas acciones generan cada vez más conflictos y desigualdades sociales en las ciudades, manifestándose en el territorio a través de enclaves de riqueza y de pobreza.

### **Mercantilización de humedales**

Los cursos de agua naturales, tanto como las cuencas y los humedales, se encargan de drenar la acumulación de agua. Las planicies de inundación de los ríos sirven para que, en momentos de fuertes y grandes precipitaciones, el agua pueda desbordar y ser retenida en los humedales y comenzar así el proceso de drenaje según la topografía particular de cada uno.

El aumento de las poblaciones provoca una demanda de vivienda y de uso irracional del suelo. El Estado, a través de políticas de planificación y hábitat, debiera abastecer las necesidades de las personas. Cuando el Estado se retira de sus funciones regulatorias, la población recurre al mercado de la construcción y aparecen los negocios inmobiliarios que construyen en zonas donde el suelo es más barato y los destinatarios pueden pagar el bien. Estos territorios generalmente son lugares donde existe fragilidad del suelo. Si se ocupa y construye sobre humedales, se obstaculiza el normal escurrimiento del agua ya que de esta manera pasan a funcionar como diques e impiden el drenaje natural.

El patrón de drenaje ya está modificado y boicoteado, provocando la permanencia del agua en la ciudad ya que por donde debería escurrir, está totalmente obstaculizado y transformado.

### **Barrios cerrados**

En América Latina el modelo extractivo territorial es sinónimo de acumulación del capital derivando en exclusión social en relación al sobredimensionamiento y a la sobre expansión de las ciudades.

En el libro *Extractivismo urbano* se define que "(...) la especulación inmobiliaria es la que expulsa y aglutina población, concentra riquezas, produce desplazamientos de personas, se apropia de lo público, provoca daños ambientales y desafía a la naturaleza, todo esto en un marco de degradación social e institucional (...)" (Enrique Viale, 2014). Se impermeabilizan los suelos, se construye irracionalmente y se avanza sobre las superficies absorbentes en las áreas urbanas y suburbanas generando degradación social y donde los espacios verdes públicos son sacrificados por el simple hecho de expandir la ciudad.

Los cambios en las formas de movilidad con la aparición del sistema de autopistas es uno de los culpables de la profundización y extensión de la periferia urbana, "(...) el proceso de deslocalización de la industria desde los anillos más próximos al centro del aglomerado hizo más fluida la tendencia al desplazamiento constante de los bordes urbanos por la presión de formatos residenciales como las urbanizaciones cerradas que empezaban a constituirse en la forma dominante del crecimiento urbano para el mercado formal de la vivienda de los sectores medios y medios-altos (...)" (Patricia Pintos, 2012).

El mercado privado de la vivienda tiene como objetivo principal la expansión de "(...) la mancha urbanizada bajo la forma de múltiples archipiélagos urbanos conectados entre sí y con la centralidad principal –la ciudad de Buenos Aires– por el sistema de autopistas metropolitanas (...)" (Patricia Pintos, 2012). Genera el desplazamiento de los límites de la ciudad hacia nuevas formas de vida extraurbanas. Pero estas formas provocan una ciudad cada vez más difusa donde las periferias siguen siendo dependientes de las centralidades.

Las urbanizaciones cerradas, como los *countries* y barrios cerrados, involucran únicamente a los sectores sociales que poseen la capacidad material de poder movilizarse más allá de la llegada del transporte público junto a la dinámica del mercado inmobiliario para su crecimiento económico. La distorsión generada sobre el valor del suelo, la movilización dispersa y la lejanía respecto de la centralidad urbana provocan que las posibilidades de acceso al suelo por los sectores sociales menos favorecidos sean nulas.

### Asentamientos informales

Actualmente, el crecimiento de una ciudad no sólo está basado en el crecimiento demográfico, es decir, no por el aumento de la población sino por la producción del suelo. En varias ciudades latinoamericanas, el 'éxito' de las ciudades se mide en relación a la cantidad de metros cuadrados construidos anualmente, es decir, la calidad de un barrio se mide en relación al valor del metro cuadrado. En la Ciudad de Buenos Aires, si bien la población se mantiene estable desde hace 50 años, en los últimos diez años se construyeron veinte millones de metros cuadrados (20.000.000m<sup>2</sup>). Estos datos se contradicen con los números del estancamiento poblacional y de la emergencia socio-habitacional, la cual creció un 50%. Entonces, el suelo urbano estratégicamente ubicado es considerado por su valor de cambio y no por su valor de uso.

Se construye más en barrios donde hay mayor cantidad de habitantes con mayor poder adquisitivo, y menos en las zonas donde hay menor cantidad de habitantes. Todo esto sucede al mismo tiempo que aumenta la emergencia habitacional. En el año 2012, los barrios de Palermo, Caballito, Villa Urquiza, Almagro, Belgrano, Puerto Madero, Flores, Recoleta, Villa Crespo y Villa del Parque representaron el 60% de lo construido en ese año. En cambio, en la zona sur de la ciudad, en los barrios de Villa Soldati, La Boca, Parque Avellaneda, Villa Riachuelo y Villa Lugano, representaron tan solo el 2% anual construido.

El extractivismo urbano emulado por las políticas públicas de privatización y venta de suelo público es el culpable de que los espacios públicos y de ocio se privaticen, ya que para el capitalismo las plazas y los parques son vistos como espacios que deben ser convertidos en algún tipo de negocio.

Es importante dar a conocer estos datos y las situaciones que se están viviendo para repensar y revitalizar las ciudades, ver si comprendemos a las calles solamente como vías de comunicación o si se las puede pensar como lugares de encuentro, de relación e interacción social. Debemos trabajar como sociedad con políticas públicas que atiendan la desprivatización de los espacios públicos y convertirlos en bienes públicos, preguntarnos cómo cambiar el modelo de ciudad globalizada por una ciudad más inclusiva e innovadora en lo social, político y cultural.

### Conclusión

El extractivismo urbano se apropia de lo público, especula con el suelo y conquista bienes comunes. Prima el interés particular por sobre el general y se anula por completo la posibilidad de la participación ciudadana en las políticas de planeamiento. Es el responsable de mercantilizar la vivienda, expulsar a la población, generar gentrificación y beneficiar a unos pocos.

El extractivismo urbano está representado por el Estado Neoliberal, es decir, por un estado que depende absolutamente de la reproducción de capitales en su territorio.

Para este Estado el tratamiento y gestión de las villas debe resolverse en su propio contexto sin políticas públicas de tratamiento integral. Por el contrario, los grupos socioeconómicos altos gestionan la ciudad con proyectos para su propio beneficio.

El neoliberalismo es capaz de recurrir a la desposesión y a la violencia directa sobre los recursos naturales y de jugar con el tiempo de vida de las personas y de las comunidades en respuesta a la desesperación por generar ganancia.

Debemos tomar conciencia sobre esto y comenzar a pensar en la posibilidad de recrear estados no neoliberales, en la posibilidad del trabajo conjunto entre sociedad y Estado, poniendo los temas de acceso a derechos, como el habitacional de los sectores marginados, en el centro de la toma de decisiones. Esto significa brindarle a la sociedad el protagonismo que requiere para crear una cooperación colectiva entre Estado y sociedad.

La respuesta debiera incorporar nuevas premisas éticas, otras estrategias y modos de acumulación donde prime lo colectivo por sobre lo individual, en el que

el capital sea regulado para el bienestar comunitario, esto implica pensar en lo común por sobre lo individual, donde se considere que el bien común se sobre- pone a los intereses singulares. ♦

## Bibliografía

- ARRESE, A. Arquitectura y composición. FADU.
- GARCÍA ESPIL, E. (2006). Hacer ciudad: la construcción de las metrópolis. Nobuko.
- IGLESIA, R. E. J. (2007). La ciudad y sus sitios. Nobuko.
- KOZAK, D. (2012). Fragmentación urbana en la “ciudad post-industrial”. Precisar conceptos para desarrollar políticas. Editorial café de las ciudades.
- PINTOS, P. (2012). Extractivismo inmobiliario y vulneración de bienes comunes en la cuenca baja del río Luján. Congreso Internacional ‘América Latina: la autonomía de una región’.
- PORTNOY, L. (1994). La ciudad de los otros. Planificar para poder habitar. Revista ‘Encrucijadas’ de la Facultad de Ciencias Económicas, UBA.
- SVAMPA, M. y VIALE, E. (2014). Maldesarrollo. La Argentina del extractivismo y el despojo. Katz.
- VÁSQUEZ DUPLAT, A. M. (2017). Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades. CEAPI. Fundación Rosa Luxemburgo. El colectivo.



Rocío  
Rojas Barreiro

### DOCENTES:

Partricia Mayo/  
Alicia Gerscovich

# antagonismos ambientales

**L**o oculto y lo visible, lo bueno y lo malo, la verdad y la mentira, los derechos y las obligaciones, lo ético y lo inmoral, lo que se calla y lo que se dice; todas estas sensaciones están presentes cuando tengo que poner mi voz en este ensayo, sobre el tema propuesto “Ambiente”, atravesado por distintos tópicos, buscando una visión interdisciplinaria, que muestre las diferentes aristas como las de un cubo.

“Biografía de un producto” y “los productos ostentan abundancia donde hay escasez” son las primeras frases que me quedan marcadas luego de escuchar y leer todo el material propuesto; André Trigueiro explica enfáticamente en portugués un concepto simple tan unido a nuestra cotidianidad y a su vez tan alejado de lo

que nos pasa en ella, evidencia que el idioma es universal cuando un tema nos acerca y cuando lo aprendemos no importa de qué parte del mundo seamos, todos hablamos ese mismo idioma.

*“... Cada producto que consumimos, que elegimos llevar a nuestros hogares conlleva un conjunto de decisiones que no vemos: cuál es su origen, como se procesó, que tecnología utilizó (energía, agua, materias primas, mano de obra, etc.). Somos consumidores no conscientes, consumidores analfabetos de los procesos y protocolos éticos y ambientales; tenemos una necesidad imperiosa de consumir sin conocer la tragedia de la modernidad: el exceso de residuos, la destrucción de los bienes no renovables, la mano de obra esclava, etc. Esto no es sostenible desde el punto de vista ético moral ni ambiental, los productos no surgen de la nada...”* (André Trigueiro, 2017)

Conozco el origen de lo que consumo, me tomo el tiempo, aunque sea, de leer la etiqueta del envase de un producto, indago acerca de la empresa multinacional de la que consumo una amplia variedad de productos, por ejemplo, de limpieza, y acaso su compromiso y políticas medioambientales?, el dispositivo que ahora utilizo posee una cantidad de minicomponentes realizados con metales: me pregunto: de dónde fueron extraídos, a qué costo, y el plástico que utilizan, y cuando ya no lo utilice y lo cambie por un nuevo modelo, será un residuo, de qué tipo?, las respuestas son no, no se, no conozco, nunca me preocupé, no tengo tiempo de mirar y de tomar esa multiplicidad de decisiones que implican, sin embargo, desde lo biológico poner en juego millones de mecanismos dentro nuestro y desde la neurociencia nos dicen que esas decisiones son desde lo emocional, porque entonces pareciera que profundizar en esto no es algo valioso.

Esta “biografía” u origen de los productos se relaciona claramente con el extractivismo y *“... no es relativamente cierto que estemos viviendo en una etapa de desarrollo extractivista, es absolutamente cierto respecto al extractivismo, pero no es una etapa. El capitalismo, desde que surge la modernidad, el capitalismo basado técnicamente en el desarrollo material y el desarrollo de las necesidades materiales, va de la mano absolutamente con la extracción de elementos de la naturaleza para transformar los bienes y estos productos que satisfagan las necesidades materiales, muchas de ellas naturales y muchas de ellas construidas culturalmente,*

*entonces toda la modernidad capitalista es extractivista”, según nos dice Guido Galafassi (2016).*

Ese extraer de la naturaleza lo que sea necesario para generar nuestros productos de consumo, es un proceso que experimenta un crecimiento exponencial ascendente y si literalmente tomamos el concepto de Tecnología como: *“el conjunto de conocimientos y técnicas que se aplican de manera ordenada para alcanzar un determinado objetivo o resolver un problema. La tecnología es una respuesta al deseo del hombre de transformar el medio y mejorar su calidad de vida. Incluye conocimientos y técnicas desarrolladas a lo largo del tiempo que se utilizan de manera organizada con el fin de satisfacer alguna necesidad.”* (Economipedia, 2019), vemos que el suelo, al hombre, le prestó la satisfacción de extraer algo para consumir, el agua le dio su alimento; las técnicas y el conocimiento que luego adquirió con los años de estudio y los fundamentos que le permitieron las ciencias, hicieron que la tecnología le permita a esta sociedad del consumo, a esta sociedad moderna, atravesada por una demanda constante social y económica, un impulso continuo para que la adquisición de mercancías sea cada vez mayor, que los productos sean mejores, que se apliquen más estudios, más inversión en ciencia y tecnología, no importan las consecuencias ni las obligaciones que tenemos de reciprocidad con ese ambiente, sino el objetivo de resolver no sólo el sustento, sino el dilema social y cultural de *“cuanto más tengo más valgo, mejor soy, mejor me siento”.*

¿El conocimiento acumulado a partir del desarrollo tecnológico generará un freno o análisis de sus consecuencias? Para mí sí y solo si la cuestión del mismo avance desmedido tecnológico genera conciencia y acciones de resguardo y sustentabilidad con el ambiente, si dejamos de ser *“analfabetos ambientales”.* El conocimiento no necesariamente es aprendizaje y mejora de la calidad de vida... quizás allí está la clave. El cuestionamiento del conocimiento, ese cuestionamiento que tienen las ciencias es la que las hace válidas y claro, las ciencias son la base de las tecnologías.

En cuanto al extractivismo, retomo mi segunda frase, planteada en la introducción *“los productos ostentan abundancia donde hay escasez”* y aquí aparecen varias aristas de este cubo visión: la ocupación territorial, las políticas de los neo

desarrollistas, los *comodities*, las economías de mercado, los conflictos, el ciclo de los productos y la reproducción de la vida, abordados por Maristella Svampa entablando una discusión interdisciplinaria.

*"... Los neo desarrollistas progresistas brindan un consenso de los comodities (extracción de los recursos y exportación) e instala un ámbito que es necesario democratizar. Modelos de ocupación territorial, destruyen la economía preexistente, el ambiente y controlan la producción no sólo de los productos sino de la vida y la reproducción de la vida..."* (Maristella Svampa, 2013)

A partir de sus escritos, no es difícil que emerja un concepto internalizado de nuestra formación cuando estudiamos el "Modelo agro-exportador y la Argentina como el granero del mundo" en las clases de historia en la secundaria. Pero cuando lo extiende al espacio de América Latina y nos muestra como desde el "El doradista" los latinoamericanos creemos que es el lugar por excelencia de los grandes recursos naturales, y que cada vez que se descubre un nuevo recurso natural —que por supuesto se acopla a un ciclo económico—, se genera la idea de una riqueza súbita, y se llega a la creencia de que porque se descubre un recurso natural que resulta ser estratégico, se hace una apuesta fuerte completamente acrítica a que va a ser la solución de todos nuestros males. Esto pareciera que está en nuestro ADN, que lo hemos heredado culturalmente, que, porque hay una abundancia o riqueza natural, somos ricos o hay abundancia en los hogares de cada Latinoamericano, pensando que alguna vez el beneficio será para él y los suyos y en un futuro un sólido paso a la destrucción de las clases, pero esto es incierto. Luego "El ojo imperialista" aquel ojo que se posó en nuestro continente nuevo y fresco, fértil y desmesuradamente natural y virgen, establece e impone desde un principio y hasta hoy un rol para esa Latinoamérica, el rol de sólo ser un espacio del planeta desde donde todo está permitido: explotar, extraer, escarbar, tomar, imponer y destruir; todo tiene una profundidad o dimensión que no vemos o no queremos ver, o menos aun estudiamos, todo tiene una luz, una luz que es la relacionada con la luz que nos brinda el conocimiento y para acceder a este conocimiento debemos involucrarnos activamente.

Conectando el concepto de *comodities* como materias primas sobre las que se hablaron, me enfocaré ahora, en la arista que muestra a los *comodities* como suelo

urbano. Una vez que se vende/privatiza el suelo, el particular (al que denominamos también "mercado") retiene los beneficios y los ciudadanos no pueden hacer uso y goce de dicho espacio y se pierde la esencia del espacio público que es el espacio de encuentro, de lo colectivo, tema abordado por Jordi Borja, quien explica cómo la actividad económica se inmiscuye en el espacio público a la hora que se lo privatiza, y se ve la exclusión brutal en estos espacios. No es extraño reconocer espacios públicos que, para ser usados y habitados cobren una entrada para su ingreso y disfrute. Borja da como ejemplo al *Times Square* en Nueva York —Estados Unidos—, si se quiere estar ahí, hay que sentarse en una terraza que puede ser vivida solo cuando hay un espectáculo con entrada de por medio para ingreso al público. En nuestra ciudad se reconoce esta esencia en Puerto Madero como espacio público en su extensión de manera muy clara, pero también la noción de exclusión que contiene. Esta exclusión la podemos conectar con una mirada clasista y también con el turismo, ya que al volverse una zona turística se excluye a los ciudadanos originarios del lugar. Este caso no es el único, suele suceder en las grandes avenidas o centros comerciales, donde se desplaza a los ciudadanos locales y, otra vez, el mercado le da importancia a los turistas. *"... Pero hay muchos otros aspectos y actores, como el poder económico: este diría queremos que haya parkings (estacionamientos) para que los clientes vengan aquí... lo que hay que decirles es primero no queremos allí un supermercado sino centros comerciales de talla media o galerías, y si ustedes quieren que la gente llegue aquí, bueno, hagan un estacionamiento en el subsuelo y punto. Sino, esto genera congestionamiento para llegar allí, por ende el poder económico tiene una noción excluyente del espacio público"* (Jordi Borja, 2015).

*"... El neo extractivista, hace foco en la extracción de los recursos naturales de todo tipo, haciendo uso de la gran escala, grandes emprendimientos que impactan en la economía, en el ambiente y en grandes extensiones de territorio..."* (Maristella Svampa, 2013)

*"... Los Organismos ecoterritoriales: críticos y propositivos, bienes comunes, justicia ambiental, derechos de la naturaleza y del buen vivir..."* (Maristella Svampa, 2013)

Este proceso de extractivismo urbano en las ciudades, está marcado por la especulación inmobiliaria, la emergencia habitacional, la multiplicación de construcciones “Premium” y los mega emprendimientos urbanos y turísticos, muchas veces ubicados en zonas antes improductivas, pero que hoy las han convertido en tierras vacantes, muy valorizadas por su ubicación. “... *Los fondos de inversión sirven para la financiación del mercado del territorio. Se construye no para que la gente viva, sino para la especulación*” (Jordi Borja, 2015)

Las políticas de ampliación, remodelación y desarrollo de la red de autopistas y accesos metropolitanos fueron los disparadores de los nuevos procesos de urbanización y de los cambios en el patrón de metropolización. Dieron lugar a la construcción de urbanizaciones cerradas en áreas periféricas de los centros urbanos, posibilitando que la lógica del capital que busca incansablemente la ganancia máxima, se apropie de las sobre ganancias por localización. Estas acciones respondieron a una nueva lógica de producción de la ciudad, centradas en las nuevas demandas de los sectores medio-altos y altos, basadas en la búsqueda de la cercanía con la naturaleza para disfrute de unos pocos. Es decir, empiezan a responder a una demanda sectorial de tipo paisajística, permitiendo que la mayoría de los nuevos proyectos urbanos privados cuenten con vista/uso del agua creadas artificialmente, además de generar rentas diferenciales especulativas. Como consecuencia de ello, los emprendimientos urbanos cerrados se fueron localizando en las periferias, ocupando llanuras de inundación o humedales urbanos como parte de las propuestas urbanísticas. Entendidos como un bien común que cumple un rol importante en la regulación de absorción de intensas precipitaciones, estos humedales ayudan a la infiltración del agua, mayormente proveniente de sudestadas. Para la construcción de dichos barrios, fue necesario elevar el terreno construyendo lagunas artificiales de donde extraer la tierra necesaria. Estas urbanizaciones supieron encontrar en el norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, gobiernos locales que apoyaron estos procesos y un territorio, en principio insustentable asequible para ser modificado y desarrollarse. Por ello, desde los años 90, se ha experimentado el proceso de expansión urbana sobre los humedales de la cuenca baja del Río Luján, y en los valles de inundación de los ríos Reconquista y Paraná de las Palmas (corredor

norte metropolitano), dando como resultado la construcción de más de 200 urbanizaciones cerradas en los partidos de San Isidro, Pilar, Escobar y Tigre. Al estar modificado este patrón de drenaje del río, en ocasiones de lluvias extremas se inundan, dejando bajo cota las tierras aledañas mayormente ocupadas por población de bajos ingresos. La inundación es un fenómeno natural, la diferencia en cuanto a los registros históricos es la permanencia del agua en la ciudad, la cual se da porque aguas abajo, donde debiera drenar el agua, esta obstaculizada por construcciones en los humedales.

*“... Este Urbanismo neoliberal que apoya a los intereses del capital inmobiliario hace que se desregularicen las normas, flexibiliza todos los procedimientos de lo que se debe hacer. Siempre internalizan los beneficios y externalizan los problemas...”* (Patricia Pintos, 2014)

Luego de abarcar todos estos tópicos, y distinguir como aristas la conexión real que habita entre ellos, se explica el título que se elige para representar este ensayo, Antagonismos ambientales, como una perspectiva crítica de las variaciones y matices del significado del extractivismo y, a su vez, cómo afecta en el medio ambiente. Esto nos hace reflexionar que el ciudadano común no indaga sobre las dinámicas o trasfondo de acumulación de capital, así como le falta el conocimiento sobre los impactos ambientales que suceden en el mundo. La falta de interés, educación o posibilidad de involucrarse, genera estos antagonismos... nos preocupamos cuando las ciudades se inundan, cuando la capa de ozono esta cada día más deteriorada, cuando un problema no nos impacta directamente nos hacemos a un lado. Si no se genera un cambio en la actitud e información para dar un futuro mejor a las generaciones venideras, y en un presente, para aportar un grano de arena a los años que nos queden por vivir, el ambiente seguirá deteriorándose y el mundo será cada vez más insustentable. Esta mercantilización también afecta a la vida urbana, que nos está haciendo perder ese encuentro, esa esencia que explica Jordi Borja como espacio público, a un costo de no tener una ciudad colectiva, sino poseer una ciudad excluyente, sin entender que el espacio privado es ordenado por el público de todos, y no al revés. ♦

---

## Bibliografía

PINTOS, PATRICIA. La responsabilidad de los countries en la inundación

[www.youtube.com/watch?v=vMyIFU7bAvU](http://www.youtube.com/watch?v=vMyIFU7bAvU)

Capitalismo y extractivismo: diálogo con Guido Galafassi:

[www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI](http://www.youtube.com/watch?v=3id8sZQTpJI)

Analfabetos ambientales: Educados desde las ciudades, nada es natural:

[www.youtube.com/watch?v=kStNHKyU3oU](http://www.youtube.com/watch?v=kStNHKyU3oU)

SVAMPA, MARISTELLA. El extractivismo y su resistencia en América Latina:

[www.youtube.com/watch?v=lkKpClOpqW8](http://www.youtube.com/watch?v=lkKpClOpqW8)

Luchas por lo común contra el despojo capitalista de bienes naturales. Parte I:

[www.youtube.com/watch?v=VxtRctNq3ul](http://www.youtube.com/watch?v=VxtRctNq3ul)

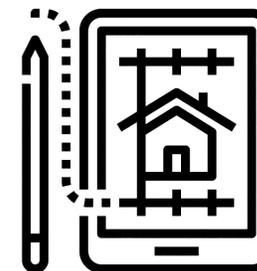
BORJA, JORDI. Espacio público:

<http://www.youtube.com/watch?v=5ve341aU8UQ&t=116s>

<http://www.youtube.com/watch?v=QCHCqkm8oxY&t=249s>

<http://www.youtube.com/watch?v=wXAPGjgmKXs>

<http://www.youtube.com/watch?v=slpHGVH6su8>





Martín Menini

# el metabolismo de las ciudades

**E**l hombre desde sus orígenes se ingenió de distintas maneras para vivir, crecer y cumplir sus deseos en este planeta. Las **variables inciertas**, lo cambiante, adquirido o cultural, son las cuestiones que han ido mutando a través del tiempo como la relación entre sociedad y territorio sobre los recursos naturales que constituyen el capital del planeta. Las **constantes ciertas**, lo permanente, nato o natural, en cambio, como las funciones vitales de los seres humanos que existen y seguirán existiendo son la mayor certidumbre que tenemos en el presente.

Si consideramos que un **SISTEMA** es un conjunto de elementos relacionados entre si de determinada manera y un **ECOSISTEMA** es un sistema ecológico de vida sobre la tierra, el **METABOLISMO DE UN SISTEMA** es el conjunto de reacciones internas y externas en su proceso de transformación permanente. El metabolismo está compuesto por **ANABOLISMO** con ganancia de energía



que provoca **crecimiento** y por **CATABOLISMO** con pérdida de energía que provoca **decrecimiento** cuyo ideal es una ecuación metabólica en equilibrio para la salud de dicho sistema.

Cuando el hombre era **nómade** y vivía de la recolección de frutos, de la caza, de la pesca y la naturaleza tenía tiempos biológicos para recuperar lo extraído, nos encontrabamos ante un **SISTEMA BALANCEADO** donde el consumo era igual a la producción y se encontraba en equilibrio. Luego de la **Revolución agrícola** en que el hombre se transforma en **sedentario** delimitando el territorio y surgiendo así el concepto de propiedad, comienza a trabajar la tierra generando excedentes iniciando la era del trueque, podemos decir que estamos ante un **SISTEMA PRODUCTIVO** en que la producción es mayor al consumo provocando superhábit con dos componentes fundamentales: **tierra y trabajo**. La **Revolución industrial** tras el invento de la máquina a vapor introduce el tercer ingrediente de la producción: el **capital**. Las migraciones internas del campo a la ciudad, más la influencia de la **Revolución francesa** dan inicio a una nueva clase social, la **burguesía**, dando como resultado un **ECOSISTEMA URBANO** donde el consumo es mayor a la producción provocando déficit en la ciudad y dependencia complementaria del campo para poder equilibrar la ecuación. Las dinámicas de crecimiento de las ciudades en la era contemporánea motivadas por causas inductivas, gravitacionales y sinérgicas tienen como protagonista a un clase burguesa consumista. que comienza a generar **impacto**

sobre el territorio. La **Revolución tecnológica** que estamos viviendo más la superpoblación mundial y las migraciones hacia las ciudades han acelerado un proceso de desequilibrio bajo el concepto la **huella ecológica** que **impacto que generan las ciudades sobre el territorio**.

Si consideramos que un **SISTEMA URBANO** es la una población organizada a través de centros, ejes y áreas, podemos definir que una **CIUDAD** es una concentración de población en un sistema urbano, una **MEGACIUDAD** es una ciudad de mas de 10 millones de habitantes, una **METRÓPOLIS** es un sistema de ciudades Algunas megalópolis asiáticas son un extenso continuo de asfalto-cemento que llegan a albergar a la población de toda la Argentina generando una enorme huella ecológica que abarca todo el planeta.

El proceso genético evolutivo de una **Buenos Aires**, que de aldea colonial se transforma en metrópolis global queda situada en un **ECOTONO**, confluencia de ecosistemas, cuya actual región metropolitana se encuentra entre tres ecosistemas naturales: el Rio de la Plata, el Delta del Paraná y la Pampa húmeda. La situación tendencial a estructurar espontaneamente una **megalópolis lineal rioplatense** desde Santa Fé-Paraná, Rosario, Buenos Aires, llegando hasta La Plata, comienza a generar pone de manifiesto la necesidad de planificar su rumbo a un desarrollo sustentable.

El concepto de **Sustentabilidad ambiental** está determinado por una ecuación costo/beneficio evaluada para lograr un **EQUILIBRIO** ecológico, económico y cultural a largo plazo que permita el desarrollo de las oportunidades que brinda el presente resguardando sus potencialidades para el uso, goce y disfrute de las generaciones venideras. La **huella ecológica** de las ciudades “es el territorio necesario para producir los recursos consumidos y asimilar los residuos generados por una población determinada”. Se ha duplicado desde 1996 y en 2007 excedía en un 50% a la biocapacidad de la tierra, Williams Rees en 1996 de la ucb llegando en 2020 a duplicarla. Argentina no está tan mal ya que posee baja población y un extenso territorio pero la concentración en Buenos Aires ante grandes vacíos desiertos constituye una gran amenaza para la soberanía de sus recursos naturales y económicos.



Las ciudades no solo dependen de los elementos que la componen sino que requiere de un territorio mayor para generar los insumos que consume (recursos naturales, alimentos y energía) de los cuales se abastece su población y deponer los residuos que esta produce (sólidos, líquidos y gaseosos). El desafío de las ciudades actuales de **metabolismo lineal** de gran impacto sobre el territorio, es remplazarlo por un **metabolismo circular** que resuelva la ecuación de producción y consumo con el objetivo de **Reducir su huella**, rumbo a una **SUSTENTABILIDAD ECOLÓGICA**.

La **estructura urbana** de las ciudades está determinada por las funciones que desarrolla diariamente su población (actividad residencial, productiva y recreativa) y los flujos de tránsito que las relacionan entre sí (transporte público, privado y pesado). Su **economía básica de sustentación** se da por la concentración actividades terciarias (comercio, servicios y finanzas) constituyendo las centralidades urbanas. La diversificación logístico-productiva dada por la generación de empleo, junto a un sistema eficiente de movilidad urbana dado por la intermodalidad de transporte público son el mayor soporte de funcionamiento para una **SUSTENTABILIDAD ECONÓMICA**.

La distribución de la población está condicionada por los recursos naturales, topografía e hidrografía, dando como resultado distintas densidades y rasgos culturales. El **paisaje urbano** caracterizado por las tradiciones y

costumbres de los pueblos es el fiel reflejo de su expresión cultural constituyendo así, su **identidad urbana**. La protección del **patrimonio natural y cultural** con la valoración de hitos, sendas, nodos, bordes y distritos que componen la imagen de la ciudad contribuyen a la integración espacial en inclusión social mientras que su degradación urbana colaboran con la segregación y la exclusión condicionando las necesidades básicas de salud, educación, seguridad, vivienda y trabajo de sus habitantes. La **inclusión socioterritorial** tiene por objetivo mejorar la calidad de vida de la gente siendo el camino más saludable para lograr la **SUSTENTABILIDAD SOCIAL**.

Las ciudades nacen, crecen se reproducen y mueren, necesitan de aire, tierra y agua para desarrollar su metabolismo y de acuerdo a su actitud podrán tener una corta vida, sobrevivir como puedan o una larga vida sana, duradera y sustentable. Las siguientes recomendaciones no garantizan la Sustentabilidad ambiental pero contribuyen a reducir la **huella ecológica de las ciudades**:

**GENERAR recursos humanos a través de:** la Capacitación de la población en talleres de sustentabilidad para la Compactación de funciones diarias (vivienda, trabajo y ocio) y el Acercamiento de distancias: tránsito peatonal y ciclístico.

**MODERAR los procesos ambientales a través de:** la Lentificación de escurrimientos (cubiertas y fachadas verdes), la Amortiguación de los efectos del cambio climático con forestación y parquización, el Incremento de superficies de absorción, reservorios urbanos de aguas de lluvia y el Saneamiento, naturalización y recuperación de los arroyos antropizados.

**IMPLEMENTAR energías renovables a través de:** la Creación de ecoparques (solares, eólicos y aeróbicos), la Localización de postas de transformación eólica, solar y ciclística, el Aprovechamiento doméstico de la energía (individual/colectiva), y la Financiación económica para la instalación de paneles solares para agua caliente y calefacción.



**RECICLAR los residuos urbanos a través de:** la Separación de la basura orgánica, inorgánica y residuos peligrosos, la Clasificación de residuos inorgánicos: (papel, plástico, metal y vidrio) y su reutilización en productos reciclados sin salir de la ciudad.

**PRODUCIR alimentos en la ciudad a través de:** la Transformación doméstica de la basura orgánica en abono (*compost*), la Promoción de huertas urbanas en jardines, terrazas y balcones y la Creación de invernáculos verduleros para comercialización en ferias.



Fernanda Mierez

# estructuradores del crecimiento urbano: contexto histórico

el caso del área metropolitana de Buenos Aires

*“La ciudad no cuenta su pasado, lo contiene como las líneas de una mano, escrito en las esquinas de las calles, en las rejas de las ventanas, en los pasamanos de las escaleras, en las antenas de los pararrayos, en las astas de las banderas, cada segmento surcado a su vez por arañazos, muescas, incisiones, comas.”*

Italo Calvino

## El proceso de crecimiento

El crecimiento de la ciudad es el crecimiento de las relaciones entre los objetos, relaciones que se dan de manera espontánea algunas veces y otras veces se dan de forma organizada, y a la vez se van completando y densificando.

Hablamos de las etapas del proceso de crecimiento que se dan, muchas veces, simultáneamente y que son: **EXPANSIÓN**, cuando la ciudad crece, se extiende, se va transformando ese territorio rural a urbano, en esta etapa empiezan a desplazarse las preexistencias y se alteran los ecosistemas naturales previos. **CONSOLIDACIÓN**, cuando la ciudad ya expandida empieza a ocupar lotes, a

trazar algunas aperturas de calle, a incorporar algún tipo de infraestructura, alguna ocupación incipiente de ese territorio que se está armando. **DENSIFICACIÓN**, cuando la ciudad trata de sacar el mayor rendimiento a ese suelo “conquistado”.

Hay un proceso de apropiación de la tierra y ese proceso significa parcelar la tierra, esa parcelación supone una división entre lo público y lo privado y alrededor de esto a lo largo de la historia han habido distintos ejes de crecimiento que vamos a desarrollar brevemente a continuación y que tienen que ver con contextos históricos sociales, económicos y políticos.

## La aldea colonial

### *El trazado original*

La Ciudad de Buenos Aires nace con una organización territorial que responde a las Leyes de Indias en 1580 con la traza fundacional de Don Juan de Garay (Segunda fundación). El trazado original será de 16 manzanas de 140 varas de frente por 9 manzanas de profundidad. Esta primera aldea se sustenta en función del puerto, que nace a partir de la necesidad de contar con un área de abrigo en la costa para el amarre de los barcos transportadores de expedicionarios y provisiones. En este caso se trata de un puerto de comunicación entre la nueva colonia y su país colonizador. La necesidad de comunicación entre estas dos áreas separadas por un océano, establece el primer foco de transporte generador de urbanización.

Con el trazado de las leyes de indias, aparece la matriz básica de la organización del territorio. Con este esquema podemos decir que hay una parte donde está claramente delimitado el espacio urbano y esta lógica de subdivisión de las manzanas y de los solares y por otro lado hay una periferia que son de quintas y chacras, el lugar donde se cultivaba la tierra para que esta primera aldea se pueda alimentar.

## El puerto

### *Formación de la Estructura Central*

En 1782, 200 años después de la segunda fundación la ciudad, no había crecido mucho más y respondía a una estructura central con epicentro en el puerto

seguro en relación al Riachuelo. La centralidad era importante, ya que es una mancha que crece en torno a un lugar donde estaba el antiguo puerto. La posición del fuerte era estratégica, porque impedía el ingreso a cualquier barco indeseado. La actividad comercial experimentó significativos incrementos tras la creación del Virreinato del Río de la Plata, que tenía a Buenos Aires como capital, y con la sanción del Reglamento de Comercio Libre de España a Indias de 1778, que liberaba el intercambio entre puertos españoles y americanos.

### **El camino real y el camino norte**

#### *Las huellas de la historia*

50 años después, en 1830, habiendo atravesado el proceso de la Revolución de Mayo, la ciudad había crecido bastante en torno al puerto pero también empieza a ramificarse en torno al camino real (corredor oeste), el camino por donde se iba a Córdoba, que es el camino más alto, donde no se inunda y que deriva las aguas hacia el arroyo Maldonado. Si en ese momento se quería ir hacia el norte, había que cruzar por el puente que estaba donde hoy está la Estación Pacífico y que permitía ir hacia la zona que hoy conocemos como Tigre, San Isidro, San Fernando. En este momento se empieza a ver como la ciudad se empieza a agarrar de esos caminos, como una enredadera que se va agarrando de ciertas guías.

### **Adelantos técnicos y tecnológicos**

#### *Cambios importantes que fomentan la expansión*

Posteriormente, entre 1810 y 1860, se desarrolla un momento importante para la historia de la ciudad y del país, porque en este periodo se libran las luchas por la independencia y la construcción de un Estado Federal, que tienen que ver con unas luchas internas entre unitarios y federales, muchas diferencias respecto de cómo podía estructurarse la Nación y como era la integración entre el puerto y las realidades regionales. Para la historia de la ciudad, entre 1860 y 1870 van a haber algunos elementos que van a producir transformaciones profundas. El primero es un elemento estructurador del espacio rural, el alambrado. Hasta ese momento la organización de los espacios rurales necesitaba ciertos límites físicos que permitieran separar cuadros

y organizar la producción en ellos. Junto con el alambrado llegaron también, los molinos y el tanque que permitían independizar estos cuadros de cursos de agua. En el marco de estos adelantos es que empieza la expansión urbana hacia el sur, incluso más allá de la zanja de Alsina (que servía de límite físico para el ganado y defensa a los malones de indios), cuando se produce un desplazamiento de una población por otra de forma violenta (conquista al desierto en 1878). Estas operaciones militares que iban ocupando el territorio fueron financiadas por comerciantes, exportadores e importadores del puerto de Buenos Aires, que se fueron convirtiendo en propietarios de grandes estancias en el sur. Hay un cambio importante en la economía de la ciudad, porque ya no se sostenía la economía con las actividades portuarias y la administración únicamente, sino que se empezaba a perfilar una economía rural cuyos propietarios iban a vivir en la ciudad y de esta manera a transferir riquezas a la ciudad. En este momento aparece el DESARROLLO DEL FERROCARRIL, impulsado por la necesidad de exportar e importar estos productos. Se licita la construcción de líneas de ferrocarril que vinculen las zonas productivas con los puertos de Buenos Aires y Rosario.

### **Inmigración y pestes**

#### *El crecimiento desmedido*

A partir de 1892 hay un crecimiento de la ciudad muy grande que tiene que ver con políticas públicas de fomento a la inmigración con un primer punto de llegada a las ciudades de Buenos Aires y Rosario, las cuales empiezan a crecer enormemente. El sistema sanitario era por recolección de agua de lluvia en aljibes, tomar agua de pozo y echar los residuos cloacales en un pozo ciego. La superpoblación con estos sistemas sanitarios hizo que en Buenos Aires se superpongan tres pestes, el cólera, la fiebre amarilla y el tífus, que disminuyó la población en un 30%. En este momento, la crisis sanitaria llevó a tener la primera reflexión de urbanismo acerca de la ciudad, que fue la reflexión de los higienistas, es decir, de médicos que miraban la epidemia y comenzaban a definir criterios de cómo estructurar la ciudad para no volver a tener el riesgo de la epidemia y eso llevó a la primera intervención en la ciudad que fue el Plan de Bateman, una red de agua corriente de avanzada, cloacas y desagües

pluviales, aprovechando una época de abundancia económica y de prosperidad. Siguiendo los planes del ingeniero civil inglés John Bateman de 1886, el gobierno nacional decidió que el depósito de aguas se instalaría en la zona norte de la ciudad, y se proveería a la misma de caños subterráneos.

Los inmigrantes se alojan en el hotel de inmigrantes y luego en conventillos (casonas con patios del casco fundacional abandonados en esta época de pestes), mientras los propietarios de esas casonas se trasladan a la zona norte, desde Plaza San Martín hasta Barrio Norte donde empieza a expresarse la modernidad. El resto de la ciudad también empieza a expandirse, a medida que estos inmigrantes empezaban a acumular capital, compraban lotes. Esta adquisición de lotes tenía dos caminos. Los de menores recursos, a lo largo de los ejes del tranvía (a caballo) que muchas veces estaba acompañado de proyectos de loteos, porque el tranvía habilitaba el acceso a un barrio, y era un medio de transporte barato. Los que tenían un poco más de poder adquisitivo, compraban lotes que estaban en relación con las líneas de ferrocarril de cercanía que iban hacia Adrogué (Sur), hacia Tigre y hacia Hurlingham y empiezan a desarrollar un esquema y paisajes diferentes que tienen que ver más con la idea de la ciudad jardín que aparece en la ciudad de la mano de los agrimensores, que vienen para definir los límites de los campos y que viven en la ciudad. En ese momento empiezan a reproducir los lineamientos de la ciudad jardín (Bella Vista y San Miguel). En 1890 vemos como la expansión empieza a concentrarse en dos estaciones, Belgrano y Flores, en relación a la salida del camino real y el camino del norte, donde se desarrollan ciertas zonas de quintas. Obras Sanitarias ubica los tanques de agua en zonas altas (hoy en día Caballito).

## Ferrocarriles

### *Como ejes de crecimiento*

En 1910 el impacto del ferrocarril empieza a mostrar otras realidades. El núcleo de la ciudad se ha ensanchado, Belgrano y Flores también se han expandido y se ve muy claramente las líneas de Ferrocarril como ejes estructurantes de ese crecimiento en sus recorridos hacia la zona sur, Lomas de Zamora, Quilmes, el ramal norte y el oeste. En este desarrollo de se consolidan núcleos

residenciales que están en relación a las estaciones de los ferrocarriles, son núcleos residenciales vinculados al centro de la ciudad a través del tren, que es un medio de transporte que no es barato, donde hay vagones de primera, segunda y tercera categoría, donde se accedía a través de diferentes pasajes a estos vagones. El crecimiento en los suburbios era un crecimiento sobre todo de colectividades extranjeras y de cierto poder adquisitivo, por ejemplo los técnicos de las empresas de ferrocarril, comerciantes, etc.

## Sustitución de importaciones

### *La Industria Nacional*

En 1947, el crecimiento de la ciudad sigue siendo enormemente pujante. Todo el modelo agroexportador tuvo como elemento desencadenante en 1880 la entrada al puerto de Buenos Aires de un vapor que permite exportar carne enfriada. Esto hace que la actividad agropecuaria pueda incorporar la exportación de carne y esto implica un incremento en la riqueza de producción sobre todo en la zona sur, por lo tanto la ciudad vuelve a ser un centro de acumulación de enorme riqueza y esta actividad empieza a desarrollar otra actividad complementaria industrial, empiezan a aparecer los frigoríficos, las fábricas, la industria del cuero y a su vez el desarrollo de oficios que tienden a convertirse en pequeños talleres (un zapatero que tiende a convertirse en una pequeña industria de zapatos, un sastre que se convierte en una pequeña industria de confección o textil). En el marco de este modelo agroexportador, la ciudad empieza a sofisticar el nivel de servicios y esto permite un incipiente desarrollo industrial. A partir de la segunda guerra mundial (1939-1945), se produce una etapa conocida como “sustitución de importaciones”, que tiene que ver con el desarrollo de la industria nacional que viene a reemplazar las importaciones que ya no recibimos de los países en guerra. Paralelamente la actividad agraria empieza a tecnificarse, expulsando población, ya que el crecimiento demográfico es mayor que el crecimiento de los empleos en las zonas rurales. Esto genera un proceso de inmigración de gente buscando empleo hacia los centros industriales, que genera un nuevo crecimiento de la ciudad siguiendo los ejes ferroviarios pero esta vez a través de la combinación de medios de transporte. En esta época empiezan a aparecer las ocupaciones

de terrenos que se ubican cerca del puerto y de las estaciones en la ciudad (villas), pero los inmigrantes que tienen un trabajo y pueden comprar un lote barato se ubican en la periferia. Los lotes cercanos a las estaciones son caros, por lo que esta población empieza a ubicarse en nuevos loteos más lejanos que se vinculan con las estaciones a través de líneas de colectivos. Son loteos baratos y sin servicios de infraestructura, que empiezan a cumplir el sueño de la casa propia a través de la autoconstrucción. Este proceso se prolonga hasta la década del 70. En esta etapa de sustitución de importaciones, entre el 30 y el 50, en las zonas periféricas (primera corona) empiezan a aparecer viviendas mezcladas con talleres y galpones.

### **Autopistas**

#### *Un nuevo eje generador de oportunidades para pocos*

En 1972, empezamos a observar que hay una expansión sobre cada uno de los ejes, pero también hay una tendencia al completamiento de los espacios intersticiales que hay entre los distintos ejes de crecimiento, donde encontramos todavía mucho suelo vacante que va quedando atrapado. Estos espacios es donde se van a construir luego las autopistas porque expropiar la tierra en esos lugares es más barato donde no hay urbanización, y lo que aparece con ellas es que una nueva tendencia de urbanización se produce a partir de la década del 70, como nuevo tipo de asentamiento esta vez de sectores medios alrededor de las autopistas. Crecen clubes de campo, barrios cerrados, nuevas urbanizaciones de gente que se mueve en auto a través de las autopistas (Panamericana 1940, Dellepiane- Richieri 1948, Acceso Oeste 1970, Buenos Aires- La Plata 1988). El crecimiento del suburbio empieza a tener dos tendencias, la vivienda popular que se mueve en transporte público y que tiene por centralidades los espacios donde están las estaciones y nuevos ejes de circulación que son las autopistas con nuevas urbanizaciones alrededor que cuelgan como racimos de uvas y que tienen como centralidad, los nuevos centros comerciales de grandes superficies y los *shoppings*. Hay dos sociedades que coexisten en el mismo espacio pero no se tocan mucho, que funcionan a diferentes velocidades. De esta manera podemos ver que hay una nueva estructuración de flujos en la ciudad que son los nuevos ejes de crecimiento, las autopistas.

### **El borde periurbano**

#### *Una problemática por resolver*

A partir de 2001 podemos ver una nueva situación en el borde periurbano. Los espacios donde se expande el área urbana son lugares donde retrocede el área rural, en esos espacios se produce una tensión sobre el valor del suelo para el uso rural y urbano, lo que convierte a estas zonas en áreas de especulación de su valor. Esta tierra es abandonada para el uso rural y está en espera para el uso urbano. Este borde PERIURBANO empieza a ofrecer una suerte de islas de urbanización en espacios rurales. Lo que sucede es que en estos espacios que no tienen una utilidad económica, es que empiezan a localizarse usos segregados, como ladrilleras o tosqueras que degradan el medio natural, o basurales o se instalen cárceles. Estos lugares después dificultan el uso urbano y a la vez quedan arruinados para el desarrollo rural. Este es un problema que están teniendo las políticas públicas actualmente para regular. Actualmente hay una actividad que se está desarrollando que tiene que ver con huertas de artículos fuera de temporada en estos bordes periurbanos. Hay una tendencia de inmigrantes, por ejemplo la comunidad boliviana que alquilan estas tierras para sembrar y están cambiando las lógicas de aprovisionamiento en las ciudades, a partir del desarrollo de una economía informal de huertas instaladas en terrenos que se alquilan dentro de estos bordes periurbanos y se articulan con un sistema de vendedores callejeros que en un segundo momento empiezan a tener locales urbanos de verdulería y que en este último tiempo se han asociado con los supermercados chinos teniendo la venta de verduras en sus locales. Esto va generando un patrón de comportamiento donde dos colectividades se asocian y transforman y compiten con el sistema de supermercado que ya había quebrado a los pequeños comerciantes tradicionales de barrio.

### **Reflexiones finales**

Actualmente podemos ver ejes de densificación en la ciudad que tienen que ver con las líneas de subterráneos que acompañan los procesos de crecimiento de los sectores de la ciudad ya consolidados. Quiere decir que, como proceso, esta relación entre infraestructura de transporte y ocupación o densificación del territorio, nos definen un patrón de comportamiento. Esta situación nos da la

pauta de que si estiramos una nueva vía de tren, vamos a estar indirectamente induciendo urbanizaciones en los alrededores de sus estaciones; si construimos una nueva autopista, vamos a estar induciendo barrios cerrados en los alrededores. Si mejoramos el tren, vamos a aumentar el valor de las viviendas o de los terrenos que hay alrededor de las estaciones, y por lo tanto va a haber una tendencia a crecer en altura. Es decir, lo que va a pasar en la ciudad siguiendo determinados patrones de comportamiento en alguna medida se nos vuelve previsible y por lo tanto podemos medir la conveniencia del desarrollo de determinadas infraestructuras y medir los efectos que esa infraestructura va a tener en la evolución de la ciudad.

Podemos terminar este breve relato concluyendo que el crecimiento de los sectores urbanos muchas veces se encuentra ligado a un elemento de transporte, cualquiera sea, que permita la circulación y comunicación de las distintas urbanizaciones entre sí. De ahí la importancia de Planificar el crecimiento, también de contener los bordes periurbanos con usos estratégicos que marquen un límite. El trabajo por venir es mucho, al igual que las ganas de hacer de nuestras ciudades, verdaderos oasis en este desierto que llamamos Mundo.

*“También la ciudad es un gran andén de tránsito, donde nadie ha terminado ni concluido lo que tiene que hacer. Tanto da: y cuando unos dejan la tarea interrumpida otros vienen a terminarla. En esa inmensa colmena todos hacen la misma cosa: agrandan la ciudad.”* (Ezequiel Martínez Estrada, *La cabeza de Goliath*)

## Bibliografía

- ABEL ORQUERA, L. (2006). Un acta y un plano. En J. L. Romero y L. A. Romero (Dirs.), Buenos Aires. Historia de cuatro siglos (Tomo I). (pp. 19-27). Buenos Aires: Altamira.
- M. DI VIRGILIO, H. M. HERZER, G. MERLINSKY, Y M. C. RODRÍGUEZ, La cuestión urbana interrogada Transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina (pp. 39-75). Buenos Aires: Café de las Ciudades.

- BALMACEDA, C. (2011). La vivienda entre 1943-1955 en la región metropolitana. Una nueva organización desde el Estado. En E. Radovanovic y C. Balmaceda (Coords.), La habitación popular bonaerense 1943-1955. Aprendiendo en la historia (pp. 45-64). Buenos Aires: CEDODAL.
- BALLENT, A. (2009). Las Huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1943- 1955. Buenos Aires: Prometeo.
- BERTONCELLO, R. V. (2010). Configuración espacial de una metrópoli. En A. Lattes (Coord.), Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010 (pp. 97-128). Buenos Aires: Dirección General de Estadística y Censos.
- CLICHEVSKY, N., HERZER, H. M., PÍREZ, P., Y SATTERTHWAITTE, D. (1990). Construcción y Administración de la Ciudad Latinoamericana. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo.
- DI VIRGILIO, M. M. (2003). Hábitat y Salud. Estrategias de las familias pobres. Buenos Aires: Lumiere.
- DI VIRGILIO, M. M. (2008). Trayectorias residenciales y estrategias habitacionales de familias de sectores populares y medios en Buenos Aires. (Tesis de doctorado no publicada). Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- DI VIRGILIO, M. M., ARQUEROS, M. S., GIL Y DE ANSO, M. L. Y PEREA, C. (2012). Transformaciones en una villa de la ciudad. El barrio de INTA. En H. M. Herzer, (Comp.), Barrios al sur. Renovación y pobreza en la ciudad de Buenos Aires (pp. 349- 377). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- DUNOWICZ, R., BOSELLI, T., GERSCOVICH, A., VILLAVEIRAN, F., JONES, P. Y ZOTELLO, S. (2000). 90 años de vivienda social en la ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires: Secretaría de Investigación, Ciencia y Técnica, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- FIGUEIRA, R. (2006a). Del barro al ladrillo. En J. L. Romero y L. A. Romero (Dirs.), Buenos Aires. Historia de cuatro siglos (Tomo I). (pp. 107-126). Buenos Aires: Altamira.
- FIGUEIRA, R. (2006b). La Gran Aldea. En J. L. Romero y L. A. Romero (Dirs.), Buenos Aires. Historia de cuatro siglos (Tomo I). (pp. 285-307). Buenos Aires: Altamira.
- GUTMAN, M. Y HARDOY, J. E. (2007). Buenos Aires 1536-2006: Historia urbana del Área Metropolitana. Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- LATTES A., ANDRADA G. Y CAVIEZEL, P. (2010). Dinámica demográfica. En A. Lattes (Coord.), Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010 (pp. 129-164). Buenos Aires: Dirección General de Estadística y Censos.
- LIERNUR, P. (1984). Buenos Aires: la estrategia de la casa autoconstruida. En J. P. Barrán, B. Nahum, D. Armus, M. E. Langdon, J. E. Hardoy, F. Liernur, O. Peterlini de Koch, J. Rial, G. M. Viñuelas, V. Espinoza, J. Suriano, L. Gutiérrez, R. González, y M. A. Illanes Oliva. Sectores populares y vida urbana (pp. 107- 122). Buenos Aires: CLACSO.



Belen **Arenas**

**DOCENTES:**

Fernanda Mierez/

Camila Farina/

Rosario Esteva/

Matías Schmukler

# la mixtura urbana y social como respuesta y reflejo del ordenamiento

**E**l trabajo nos introduce con una mirada crítica la fragmentación urbana bajo el instrumento de zoning, que pone a la vista, la desarticulación de los componentes de una ciudad. Este concepto se relaciona y nos lleva a reflexionar también sobre la noción de ciudad compacta, que hace hincapié en una huella continua, un sistema de ciudad y no simplemente en áreas urbanizadas.

Se pone en evidencia el papel esencial del espacio público, definiéndolo como un espacio de conquista ciudadana, construido por experiencias, sensaciones, historia e identidad. Y como un lugar privilegiado de la expresión de los derechos civiles. Para concluir, se aborda el tema de ciudades para la gente con una postura que

implemente soluciones para transformar el espacio urbano desde una perspectiva y escala humana. Que el peatón sea el protagonista de la calle y que la ciudad invite a ser recorrida.

Se termina con un pensamiento de inclusión; independientemente de tus circunstancias, debemos pensar en todos por igual.

El concepto de zoning o zonificación de la actividad de las personas llegó con los planes motivados por los lineamientos del Movimiento Moderno. Esta idea, se basa en dividir por zonas los usos del suelo. Es decir, separar por distritos áreas residenciales, comerciales e industriales.

Se establece en cada uno de ellos el destino con el cual se puede construir un edificio sin poder ser otro que el permitido dentro del distrito en el que el predio se encuentre ubicado.

Sin embargo, esta planificación no verifica, se disgrega la ciudad, se forman barreras entre unos y otros, también trae aparejado problemas sociales y de calidad de vida.

Entre ellos, el crecimiento urbano descontrolado, refiriéndose principalmente al crecimiento irrestricto de áreas urbanas de vivienda, desarrollo comercial e industrial, sumado a la construcción, sobre grandes extensiones de tierra, vías de circulación para ir de una zona a la otra. Se pone de manifiesto, la falta de preocupación por la planificación urbana.

Bajo el instrumento de zoning, la ciudad como totalidad no desaparece porque las partes integran el todo. Sino que, la fragmentación urbana se desarrolla a través de la desarticulación de cada uno de los componentes del conjunto urbano, lo cual produce la ruptura de la ciudad urbana.

Por otro lado, aumenta la contaminación ambiental, debido a las distancias entre una zona y otra, es necesario el uso del automóvil para poder trasladarse. Es decir, los habitantes deben recorrer mayores distancias para ir al trabajo lo que produce a que se genere gasto de tiempo, embotellamientos y a su vez una mayor emisión de gases al ambiente: *“Las ciudades son grandes contaminadoras, son responsables del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero”* (La ciudad de papel).

Si esto perdura en el tiempo, conllevaría al cambio climático afectando en primera instancia a propiedades de bajos recursos. Es por eso, que se debe aplicar un nuevo enfoque y ofrecer las mismas oportunidades para todos.

Dicha fragmentación lleva al habitante a ser visto como un desconocido porque cuando uno no camina por las calles habituales, se lo hace sentir como un forastero. Nadie se conoce con nadie, la ciudad se encuentra disgregada a tal punto que el espacio público no genera el lugar de encuentro, expresión y no refleja el símbolo de los valores compartidos y el centro de la vida social. Desencadena una separación no solo física, sino también en la dotación de servicios públicos y acceso a ellos de manera desigual.

*“La exclusión de edificios dedicados a negocios, comercios, etc., de los distritos residenciales, tiene una relación racional con la salud y seguridad de la comunidad”* (Jane Jacobs).

La calle no es tan amigable para el peatón. No existe el bar en la vereda, tumultos de gente en vidrieras o colas en la calle para entrar al súper barrial. Sino que el auto se vuelve una necesidad de traslado, dejando a la calle desolada de peatones y en consecuencia un andar inseguro.

La escala y la discontinuidad de lo urbano tienden a romper la vinculación entre el sistema físico y la relación social.

En efecto, es esencial tener presente el concepto de mixtura urbana y social, se trata de pensar la ciudad capaz de incluir a todos en los mismos espacios generando puentes entre comunidades, entre maneras de actuar y de usar los espacios. Se deben reunir diferentes usos y no estar dominado por una sola actividad. De esta manera, se elimina la barrera de zonificación y se da a conocer una ciudad integrada. *“La mezcla de diferentes usos no son una forma de caos, sino que refleja una forma compleja y altamente desarrollada de orden”* (Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*).

Los distritos mixtos que brindan vivienda, oficinas, tiendas y otros servicios atraen a una gama mucho más amplia de personas al tiempo que extienden sus actividades durante periodos de tiempo más largos. Es decir, aumenta el potencial del comercio y negocios ya que se genera dinamismo entre las diversas

actividades, lo que atrae a más clientes durante más horas del día. Las calles se vuelven más activas y seguras tanto de día como de noche.

*"La diversidad de usos equilibra el territorio desde el género"* (Ana Falú).

Los edificios de vivienda o administración públicos o privados pueden generar en sus áreas de acceso y plantas bajas: cafés, comercios, espacios culturales o de ocio. Manzanas industriales podrían tener entornos ajardinados que no signifiquen rupturas ambientales en áreas residenciales. *"Un área urbana que permite flexibilidad de usos es la que mejor se adapta a su evolución y se puede mantener correctamente durante mucho tiempo"* (Jordi Borja, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*).

También, se atenúa la demanda general de transporte, acortando la distancia y costos promedio de viaje. Proporciona un mayor fundamento para el uso del transporte público, caminar o usar la bicicleta.

Es imprescindible para que funcione la ciudad y para que haya ciudadanía que se realicen operaciones que favorezcan también la mixtura social. Ya que mantener a los sectores populares segregados en ciertas zonas del territorio es mantener la exclusión, es mantener la segregación, es mantener la desigualdad.

A su vez, la idea de mixtura urbana queda estrechamente relacionada con la noción de ciudad compacta que piensa en un sistema de ciudad y no en áreas urbanizadas. En esencia, una ciudad compacta es densa, con mezcla de usos que promueven la actividad económica.

Se caracteriza por el uso intensivo del suelo, con densidades media-alta, lo que conforma una huella continua en donde el crecimiento es adyacente a las zonas consolidadas.

Estos modelos son más efectivos, es más fácil resolver el tema de movilidad, en términos de tiempo y costo; ya que a mayor densidad menos nos tendremos que mover. Se incentivan recorridos cortos para el desarrollo de las labores cotidianas, con alta dependencia del transporte público.

Mejoran la accesibilidad, debido a que reducen la necesidad de viajar y recorrer grandes distancias, por lo tanto también la congestión y contaminación.

Se destaca una mayor integración social ya que la convivencia en proximidad conduce a incrementar la sociabilidad entre los diferentes grupos culturales y sociales y en consecuencia la cohesión social.

Dentro del marco de la planificación urbana, el espacio público toma un papel esencial y muy importante. Estos pueden asumir distintas formas pero tienen algo en común, el hecho de ser abiertos y accesibles que permiten la realización de actividades individuales o grupales.

Se los define como ámbito de valor social, ambiental y cultural. Son espacios de conquista ciudadana, construido y definido por experiencias, sensaciones, historia e identidad. Son valorados por la intensidad de las relaciones sociales que facilita la capacidad de mezclar grupos, comportamientos, identificación simbólica, expresión e integración cultural.

Cuanto más espacio público, más opiniones colectivas se podrán dar.

Según sus dimensiones, abarca el territorio donde la ciudadanía ejerce su poder y le otorga un sentido.

*"Es un lugar privilegiado de la construcción ciudadana y expresión de los derechos civiles"* (Jordi Borja, *Centros y espacios públicos como oportunidades*).

Definen la esencia de una ciudad, conforman todos los lugares de encuentro en donde se establece una relación entre habitantes y se va configurando la cultura propia de esa comunidad.

*"Puede cumplir distintas funciones, a tal punto que se concibe como un espacio de aprendizaje, libertad y control"* (Sara Makowski, *Alteridad, exclusión y ciudadanía*).

El espacio público es indispensable para hacer ciudad, es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva y representación de la sociedad. Son necesarios estos lugares de encuentro, que no existirían si no es en relación o como ordenador de lo construido.

Para su buen funcionamiento, este debe de ser polivalente con capacidad de evolucionar, accesible y que generen entornos seguros, teniendo en cuenta la seguridad y bienestar también de los más vulnerables, ancianos y niños.

Durante el proceso de crecimiento de las ciudades, la dimensión humana fue dejada de lado. Como consecuencia trae aparejado ciudades con gran cantidad de automóviles, altos niveles de ruido, contaminación del aire, obstáculos para desplazarse a pie, escasos espacios verdes y gran cantidad de riesgos de accidentes que afectan a todas las personas.

Es por eso fundamental, hacer conciencia en ciudades para la gente que implementen soluciones para transformar el espacio urbano a favor de la sostenibilidad, comodidad y seguridad del ciudadano. Brindar una mejor calidad de vida poniendo el foco en la escala humana y fomentar que las personas sean peatones y ciclistas. Esta escala es la que se vive al caminar lento, percibiendo el entorno cercano, y no con la rapidez de los autos.

La idea es que una ciudad sea vital, que haya gente en la calle y en espacios públicos. Para ello, tiene que haber espacios atractivos y variados por los que sea posible el tránsito peatonal y el tiempo de permanencia. Que presenten oportunidades para el encuentro y que ofrezcan actividades y propuestas culturales. Que el caminar sea mucho más que circular, esta debe ser una experiencia que permita vivir la ciudad en toda su diversidad. Que el peatón sea el que tome protagonismo y que las calles dejen de estar dominadas por los vehículos. *“La ciudad es vital en una ciudad que invita a ser recorrida”* (Jan Gehl).

Un factor importante son las plantas bajas de los edificios. Estos siendo fachadas transparentes comerciales, cuentan con razones para pasar lento, detenerse a mirar e introducir sentidos y experiencias. Este tipo de fachadas, que se contraponen con los muros ciegos y altos que encierran un recinto, son un factor que influyen en la percepción de seguridad en las calles, ya que, hay más ojos y más posibilidad de escucha si nos sucede algo.

Una buena estrategia es implementar veredas más anchas para un andar más cómodo con cruces peatonales más cortos. Colocar árboles para proveer sombra en días calurosos. Contar con buena iluminación nocturna y equipamiento como bancos para incentivar a los habitantes a caminar. También, diseñar redes de ciclovías atractivas y seguras separadas del carril de los autos.

Enfatizar la movilidad verde reduce el consumo de recursos, limita las emisiones de carbono y disminuye los niveles de ruido. *“Pensar una concepción integrada de*

*transporte en la que se pueda viajar combinando el viaje en bicicleta con el transporte público, y poder estacionarlas en la calle o en edificios”* (Jan Gehl).

Ciudades para la gente también es pensar en todos por igual y no dejar a nadie afuera. Es decir, buscar un diseño universal que la proyección de los espacios sea para cualquier persona, discapacitados, personas de mayor edad, niños e independientemente de sus circunstancias disfrute de esos espacios que son para nosotros, los humanos. ♦

---

## Bibliografía

- BORJA, J. (2003) El espacio público, ciudad y ciudadanía  
BORJA, J. (2003) Centros y espacios públicos como oportunidades  
GEHL, J. (2014) Ciudades para la gente  
JACOBS, J. (1961) Muerte y vida de las grandes ciudades  
MAKOWSKI, S. Alteridad, exclusión y ciudadanía  
Ana Falú [video]  
Jordi Borja [video]  
La ciudad de papel [video]



Julieta **Arroyo**

**DOCENTES:**  
Fernanda Mierez/  
Camila Farina/  
Rosario Esteva/  
Matías Schmukler

# la imagen de una ciudad mejor y la mixtura en varias dimensiones

mixtura urbana y social / impacto del  
Movimiento Moderno en la ciudad / movilidad  
urbana y densidades / derecho a la ciudad

361

**L**as ciudades son sistemas que se van modificando permanentemente con el paso del tiempo y funcionan como un reflejo de la sociedad que las habita y los cambios que esta atraviesa.

Muchas de las grandes ciudades del mundo se generaron por la migración de la gente del campo en busca de mejores oportunidades de vida y de trabajo, las ciudades brindan posibilidades y accesibilidad y es por eso que siempre fueron atractivas para la población. Cuando se producen expansiones urbanas, a medida que la población aumenta comienza la falta de vivienda para alojarla. Las clases sociales con menos recursos se dirigen a las tierras más baratas, por

ende las más alejadas, teniendo que recorrer mayores distancias para acceder a la ciudad y al trabajo, lo que implica un costo económico y también en términos de movilidad. Otro fenómeno que se repite en las ciudades es la zonificación, y es algo que en general tampoco ayuda al desarrollo de una buena ciudad.

La zonificación es un modelo que implica diferenciar y establecer en la ciudad distintas áreas, el lugar donde uno vive, el lugar de trabajo y el lugar de esparcimiento por ejemplo. Este no es el mejor modelo para adoptar en grandes ciudades, ya que segmenta, segrega y crea grandes distancias entre los distintos usos del suelo presentes en la ciudad. Genera una circulación y una ciudad pensada más bien en base al automóvil, ya que implica recorrer grandes distancias para ir de un lado a otro y desarrollar las actividades cotidianas en la ciudad. A su vez, el que no tiene acceso al automóvil o algún medio de transporte queda fuera del sistema.

En la ciudad de Buenos Aires, se introduce este modelo en el período del Movimiento Moderno (1937-1962). En este período los Arquitectos modernos establecieron un momento de transformación para la ciudad y hay dos planes que lo caracterizan. El primero es el Plan Director de Le Corbusier que trata a la ciudad como un organismo o sistema compuesto por distintas partes y con un nuevo sistema de circulación basado en el automóvil. De esta forma, las áreas que se plantean en la ciudad son: el Centro de Gobierno, Centro Municipal, Centro Panamericano, Centro de Finanzas, la zona industrial, Centro de Esparcimiento y Diversión, Ciudad Universitaria, sector de hoteles, embajadas y comercio, y propone los Barrios Habitación de “baja densidad”. El segundo es el Plan Regulador que sigue con los lineamientos del anterior dividiendo a la ciudad en distritos de zonificación, pero además apunta a tratar distintas escalas: la escala de ciudad, la regional y la metropolitana. Se establecen entonces las vías de penetración y distribución regional y queda establecido el primer cordón de la mancha urbana. En este período en la ciudad, se experimenta como en otros anteriores un gran crecimiento poblacional pero donde la gente no solo se ubica en los suburbios de la ciudad, sino que se empieza a expandir el área metropolitana de Buenos Aires, siempre en torno al núcleo central de aglomeración y concentración de actividades. Esta redistribución que planteó el período, en términos de uso de suelo y también de ubicación de las clases sociales en la ciudad trajo grandes problemas.

Las clases sociales más altas ocuparon las zonas de mayor valor inmobiliario mientras que las clases más bajas quedaron relegadas en las zonas de menor valor debido a su distancia, carencia de servicios y acceso a las posibilidades que brinda la ciudad. Fue un período en el que no solo se establecieron zonas para ubicar las distintas actividades en la ciudad sino que también terminó estableciendo las zonas residenciales de acuerdo a la clase social, todo lo contrario a lo que corresponde a la mixtura social y mixtura urbana.

¿Queremos como sociedad una ciudad que divide usos y clases sociales? ¿Cómo arquitectos y planificadores, es viable este tipo de organización? Para los arquitectos modernos evidentemente era la mejor solución pero también existieron otras voces y pensamientos más acertados. Jane Jacobs fue una ciudadana estadounidense que se mostró en contra de este movimiento mundial, ella creía en una ciudad pensada para los vecinos y no para el automóvil, estaba en contra de los barrios periféricos y del zoning, lo describía como un modelo que creaba barreras y límites urbanos. Es importante tener en cuenta que la zonificación además de separar en muchos sentidos, genera situaciones que no favorecen a la ciudad. Un claro ejemplo es el área central de la ciudad de Buenos Aires cuyas actividades principales son las financieras, bancarias y gubernamentales, es decir una zona de oficinas que durante la semana tiene una actividad muy intensa pero en el fin de semana queda vacía. Esto no solo ocurre en el fin de semana sino que también luego de ciertas horas del día ya no hay actividad, se vuelve insegura y hasta desaprovechada. Genera además, grandes problemas de acceso y congestión de tránsito durante sus momentos de actividad, para que luego de ciertas horas ya casi no haya circulación.

La mixtura de usos es entonces un aspecto fundamental en las ciudades, deben tener un uso mixto del suelo y ser compactas, densificarse en lugar de extenderse en grandes superficies de suelo teniendo sus usos dispersos y volviendo la vida en ellas más complicada. También es muy importante promover barrios con distintos tipos de viviendas para todos los presupuestos, y que los barrios de menores recursos se integren a la ciudad y también en términos de movilidad. El transporte siempre va a ser necesario en las ciudades, pero no tiene que ser el protagonista y la movilidad debe ser eficiente y justa.

La movilidad, como bien define el arquitecto Juan Alayo es el costo asociado a nuestra necesidad de accesibilidad, es el tiempo y esfuerzo que debemos gastar para acceder a lo que queremos en la ciudad. Lo que no queremos es una movilidad que no valga la pena o lleve mucho tiempo, que sea ineficiente, justamente la gente busca vivir en las ciudades para tener un buen acceso a los servicios que estas nos ponen a disposición.

En muchas ciudades la movilidad es un problema o no está bien resuelta, la gente debe emplear mucho tiempo del día para dirigirse de la casa al trabajo, o recorrer distancias no deseadas para acceder a los comercios. Como ya se dijo este problema existe cuando en las ciudades no encontramos la mixtura de usos adecuada, cuando las ciudades tienen una expansión sin límites y no se densifican, estableciendo una circulación que no es acorde a las personas. De esta forma se hace imprescindible el uso del transporte, para la mayoría de las actividades debemos utilizarlo y la mayor parte de las personas dentro de la ciudad, lo que genera una dependencia que trae como consecuencia el tráfico y las congestiones.

Como bien postula el ingeniero Manuel Herce Vallejo, hay que garantizar las condiciones adecuadas de movilidad bajo tres criterios. En primer lugar respetando al medio ambiente, el uso desmedido del transporte en las ciudades genera contaminación y es poco sustentable. Se debe promover el uso del transporte público para largas distancias que además de ser más saludable ocupa menos espacio en las calles que si cada ciudadano se traslada en su auto particular; y promover también para cortas distancias el uso de bicicletas y los traslados a pie. Un segundo criterio es el de la calidad de vida de la sociedad, por más que en las ciudades existan periferias estas no deben quedar marginadas de lo que ofrece la ciudad, debe haber una movilidad que permita el acceso justo a la ciudad para todas las clases sociales. Y, por último, hay que tener en cuenta el plano económico ya que cuanto más transporte y accesibilidad hay en una zona, más cara se vuelve la misma.

Sería también pertinente agregar la cuestión del espacio público y urbano en dos sentidos, en primer lugar que la movilidad no atente contra los espacios de la ciudad. Que no ocurra el fenómeno que generan las autopistas que a costa de producir conexiones terminan produciendo barreras y segmentaciones dentro de la ciudad, ocupan un gran espacio que no hace grandes aportes a la ciudad

y no generan espacio urbano; el transporte debe adecuarse y respetar el espacio por el que pasa y no transformarlo. Por otro lado, la movilidad debe ir acompañada de espacios públicos que la hagan más eficiente. Es muy importante la calidad del espacio que se genera para acceder a los medios de transporte público ya que pueden influir en que se usen con mayor frecuencia: como se diseñan las paradas, los cruces, los viaductos. Está comprobado que las paradas diseñadas y pensadas, como ocurre con las paradas de colectivos a nivel, reducen el tiempo de transbordo y no perjudican la frecuencia. Así mismo si el objetivo es promover que la gente camine en las ciudades el espacio debe ser acorde y garantizarlo, debe ser seguro, accesible para todos y agradable.

Existen soluciones o formas de atacar el tema: limitar el uso del auto con el cobro en los peajes, fomentar el uso del transporte público generando tarifas y subsidios, mejorar la calidad del transporte público y su eficacia, establecer carriles exclusivos según el medio de transporte, entre otros. Pero la base a la movilidad urbana y la mejor solución está en planificar, planificar una red de transporte que integre distintos medios que se complementen entre sí, planificar habiendo estudiado el territorio en cuestión y sus características, y por sobre todas las cosas que ésta planificación apunte a mejorar la calidad de vida en las ciudades y de todas las clases sociales que la integran para un acceso más justo a la ciudad.

Cuando se habla de la calidad de vida en las ciudades y un acceso justo a ella, se está hablando entonces del derecho que todos tenemos a la ciudad. Como bien describe el arquitecto Enrique Ortiz Flores es el derecho a una ciudad justa para todos sin discriminación de ningún tipo, con igualdad de género, inclusiva, participativa, accesible y asequible, con espacios y servicios públicos, economías diversas e inclusivas y que sea una ciudad sostenible.

Muchos de los puntos que plantea este derecho tienen que ver con no segregar, personas que viven segregadas en lugares precarios no accede a los servicios que son básicos para vivir y que el estado debe proveer. Es fundamental que como sociedad seamos conscientes que no alcanza con brindar el espacio o la tierra para vivir, sino que además es necesario que desde allí se pueda acceder a los servicios básicos como lo son el agua, la luz y el gas. Que desde allí haya conexiones y una buena red de transporte que facilite la movilidad y el acceso al trabajo y a otros sectores de la ciudad. Es un derecho que todos los ciudadanos

podamos acceder de la misma forma a los espacios públicos que brinda la ciudad, a sus equipamientos (escuelas, centros de salud y deportivos), a los comercios, y que no tengamos que recorrer grandes distancias para ello sino que deben estar al alcance de todos.

Un ejemplo de incumplimiento de este derecho es el que se da en la región metropolitana de Buenos Aires. A partir de los ochenta se generaron numerosos asentamientos que buscan estar cerca de la ciudad de Buenos Aires y acceder a las oportunidades de trabajo que brinda. Estos asentamientos cuentan con un bajo acceso a los servicios básicos y con una escasa circulación y conexión de transporte público. La Villa Azul es uno de ellos y se extiende en dos municipios: Quilmes y Avellaneda. En el lado de Avellaneda se vive mucho mejor ya que se construyeron calles, polideportivos, escuelas, centros de salud, espacios de esparcimiento, y además las casas son de material y cuentan con acceso a los servicios. Pero tan solo con cruzar la calle se vive del lado de Quilmes una realidad opuesta donde nada de esto existe, no hay una buena calidad de vida y mucho menos una mixtura de usos en el barrio. La pandemia actual puso en evidencia la situación de muchos de estos asentamientos y también la diferencia que hay en las dos zonas de Villa Azul. En el área que pertenece a Quilmes se registraron una mayor cantidad de casos de covid19 que en la zona de Avellaneda, esto ocurre justamente por la diferencia que hay en las condiciones de vida entre un sector y el otro. En este caso las diferencias que existen dentro de una ciudad se ven al extremo.

En mi opinión tanto el incumplimiento al derecho a la ciudad, como los problemas de movilidad, y la falta de mixtura urbana y social, se da con el crecimiento desmedido de las ciudades y con la mala planificación o la falta de la misma. Creo en la postura del urbanista Jordi Borja, que sostiene que las ciudades deben ser compactas y no extenderse continuamente, es preferible que existan cortes y luego comience otra ciudad. Todos tenemos derecho a tener una centralidad próxima, la ciudad debe ser un sistema de centralidades y se debe generar un sistema de ciudades y no una región urbana extensa y difusa. En estas grandes áreas urbanizadas se pierde el sentido y el rol de la ciudad, y lo más importante es que se pierde la democracia y la calidad de vida en las ciudades. ♦

## Bibliografía

### LIBROS

GARCÍA ESPII, E. Y TELLA, G. "Hacer ciudad, La construcción de las metrópolis". Buenos Aires: Nobuko; 1° edición, año 2006.

### FUENTES AUDIOVISUALES

ALAYO, J. "Accesibilidad vs movilidad urbana". <https://www.youtube.com/watch?v=TQ0w68IFPXY>, 22/06/2016.

HARCE VALLEJO, M. "Jornadas de movilidad urbana y espacio público", 20/11/14.

<https://www.youtube.com/watch?v=gIWXThGofZ0>

<https://www.youtube.com/watch?v=gQ7ik2cTZ8g>

<https://www.youtube.com/watch?v=Hatvs52ayuM>

BORJA, J. "Revolución urbana y derechos ciudadanos".

<https://www.youtube.com/watch?v=x6PjeEZriTw&t=1483s>, 05/11/2013.

ORTIZ FLORES, E. "El derecho a la ciudad y la producción social del hábitat".

<https://www.youtube.com/watch?v=yfH7j-37lbM>, 19/08/2013.

TYRNAUER, M. "Ciudadana Jane: Batalla por la ciudad".

<https://www.youtube.com/watch?v=7wge1zldhM&t=8s>, 16/05/2017.

UN HABITAT. "La ciudad de papel". <https://www.youtube.com/watch?v=qswnWgdWpKo&t=3s>, 05/08/2015.

### ARTÍCULOS WEB

CORSALINI, C. "Villa Azul por dentro: dos realidades entre Quilmes y Avellaneda".

<https://www.perfil.com/noticias/sociedad/como-es-villa-azul-por-dentro-2-realidad-quilmes-avellaneda.phtml>, 28/05/2020

DIARIO GBA REPORTER. "Villa Azul: gestionan obras de urbanización". Recuperado de

<http://gbareporter.com/villa-azul-gestionan-obras-de-urbanizacion/>, 27/05/2020

MODERNA BUENOS AIRES. "Plan Director para la ciudad de Buenos Aires y lineamientos generales para el Área Metropolitana y su Región". <https://www.modernabuenosaires.org/textos>



Ulises **Bayley  
Bustamante**

**DOCENTES:**

Fernanda Mierez /

Camila Farina /

Rosario Esteva /

Matías Shmukler

# deconstruyendo la ciudad para construir ciudadanía

ensayo sobre los principios básicos y necesarios en la construcción de ciudades de calidad, compactas e integradoras para la gente

*“La ciudad es hoy un conjunto de espacios de geometría variable y de territorios fragmentados (física y administrativamente), difusos y privatizados. El espacio público es una de las condiciones básicas para la justicia urbana, un factor de redistribución social, un ordenador del urbanismo vocacionalmente igualitario e integrado.”*

369

Jordi Borja



¿Qué ocurre en el imaginario social al hablar de ciudad?

¿Cuáles son los escenarios que recreamos y los elementos que generalmente asociamos a su concepto?

¿Son los edificios; las autopistas; las calles; los vehículos automotores; la congestión; la cantidad de personas; el caos; la marginación; el ritmo acelerado o la contaminación sonora lo que percibimos de las ciudades?

Desde una mirada simple y llana, podemos afirmar que todos estos elementos mencionados son características fácilmente reconocibles y repetidas en las grandes urbanizaciones alrededor del mundo. No obstante, cabe preguntarnos, en qué medida cumplen o no con el ideal de ciudad que queremos y hasta qué punto se presentan como lugares pensados para las personas y el desarrollo digno de la vida. Entendiendo que el concepto de ciudad implica esencialmente las vivencias sociales que transcurren entre sus construcciones, es preciso comprender que éste nos pertenece y demanda reflexionar acerca de él. En este sentido, repensar y cuestionar lo establecido es el primer paso para dar lugar a la participación comunitaria como un acto esencial que se ha olvidado e ignorado en la rápida expansión urbana que devino de las últimas décadas. Sobre esta cuestión, Aida Navarro comenta en su charla TED “El espacio público como tablero de juego”: *“Hemos abandonado nuestra condición de ciudadanos. Nos hemos vuelto espectadores”*. De esta manera, la complejidad resolutive que posee una ciudad requiere no solo de la Planificación Urbana como una profesión capaz de guiar su re-pensamiento a través del cruce de saberes con otras disciplinas pertinentes, sino también de la inclusión de los/as ciudadanos/as en la mesa de debate.

Es así como el Derecho a la Ciudad se presenta como el primer concepto clave para la democratización en la toma de decisiones con respecto a la misma y en el acceso igualitario a ella para todos sus habitantes. Sobre esta última cuestión, la Ley N° 14.449 (Art.11) de la Provincia de Buenos Aires define el uso y goce de la ciudad y la vivienda como el derecho a *“Un lugar adecuado para vivir en condiciones que favorezcan la integración plena a la vida urbana; Acceder a los equipamientos sociales, a las infraestructuras y a los servicios; Desarrollar apropiadamente las actividades sociales y económicas; Usufructuar de un hábitat culturalmente rico y diversificado”*. En vistas de la estimación que realizó el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la Naciones Unidas, donde se prevé que para el año 2050 el 68 % de la población vivirá en zonas urbanas, la ley mencionada anteriormente supone el derecho a la vida urbana de forma digna y equitativa, puesto que es una necesidad que existe y, de lo contrario, continuará aumentando descontroladamente en un futuro no muy lejano. En este aspecto, la arquitecta Raquel Rolnik aclara: *“El derecho a la vivienda es el derecho humano que tiene toda la gente de tener acceso a una vivienda digna, con buena*

*localización y estructura, sin tener que comprometer el gasto de su vida”*. Es decir, que la carencia habitacional que encontramos hoy en las grandes capitales, requiere de una participación y regulación activa por parte del Estado con el fin de planificar primero e intervenir luego, para garantizar el acceso económico en el tiempo a una vivienda urbana.

Advertidos de la centralidad que la ciudad tiene en el desarrollo de la vida cotidiana y de haberse determinado como un derecho humano el acceso a la vivienda, es pertinente realizar un trabajo de observación de su actual fisonomía, para así delinear las características a eliminar, modificar, crear y sumar lo que sea necesario en ella. En la actualidad, la Fragmentación Urbana, es un claro síntoma de la falta de planificación y control sobre el territorio producto de la inconsistencia de las políticas públicas a lo largo del tiempo; crisis económicas que dieron lugar a asentamientos informales; y de la promoción del automóvil como transporte individual y referente para el diseño de urbanizaciones aisladas. El caso de la provincia de Buenos Aires, es un buen ejemplo de la extensión que se dio en los últimos años de la mancha urbana, tal como analizan Gabriel Lanfranchi y Juan Ignacio Duarte, director e investigador del Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC): *“Entre 2003 y 2016, el área urbanizada de 18 de los 33 aglomerados urbanos del país aumentó, en promedio, casi el doble que las poblaciones de dichas zonas”*. Esto quiere decir, que para lograr el Derecho a la Ciudad es necesario solucionar las discontinuidades urbanas que se suceden en las grandes ciudades y sus periferias, a través de la densificación de las mismas.

En este sentido, la Estructura Urbana es una gran herramienta para estudiar el funcionamiento de las urbes, mediante la recopilación de información como flujos de circulación, densidades de ocupación y usos del suelo. Esto permite realizar un análisis de las ciudades para luego tomar medidas en pos de lograr aumentar la densidad, controlar la actividad en el territorio para promover el uso mixto y fomentar el uso del transporte público para lograr una movilidad más eficiente, barata y amigable con el medioambiente. Sobre esta lógica, el ingeniero y profesor de Urbanismo, Manuel Herce Vallejo, define el “Enfoque de Oferta” como una teoría sustancial de intervención y previsión para lograr el

desarrollo óptimo de la Estructura Urbana de una ciudad: *“Si yo soy capaz de intervenir sobre las redes de infraestructuras, puedo controlar los usos del suelo, puedo controlar las actividades. Yo doy el tipo de infraestructuras que creo oportunas para que la ciudad se desarrolle bien y las actividades responderán a eso”*. De esta manera, la identificación de urbanizaciones consolidadas, es un ejercicio clave para lograr a futuro su densificación, evitar así la extensión y por consiguiente, satisfacer la necesidad de ciudades más compactas.

Posteriormente, para afianzar la Estructura Urbana de una ciudad es necesario verificar el concepto de Accesibilidad en ella, entendida como una cuestión de proximidad con los equipamientos básicos como educación, trabajo, salud, alimentos, y transporte. Juan Alayo, investigador en Urbanismo, define el concepto para diferenciarlo de la movilidad de la siguiente manera: *“Accesibilidad está íntimamente relacionada con proximidad. Ambas tienen sentido siempre y cuando en la ciudad tengamos la mezcla de usos adecuada. La vivienda y los otros usos complementarios deben estar dentro de un margen de distancias para poder ser accesible”*. Lo cual, significa que para que una ciudad posea un funcionamiento adecuado, el enfoque debe estar puesto en conformar barrios con usos del suelo mixtos que proporcionen buena Accesibilidad y disminuyan la movilidad innecesaria por falta de planeamiento. Esto implica, redirigir los objetivos de las planificaciones urbanas y sus inversiones para desarrollar centralidades urbanas en nuevas áreas con el fin de disminuir los traslados diarios hacia una misma zona y por sobre todo, evitar la segregación social. Sobre este último punto, Luis A. Herrera Robles, profesor-investigador del Programa de Sociología de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, advierte en su libro *Pensar la Ciudad* sobre los problemas que causa la carencia de Accesibilidad: *“La falta de servicios públicos, la ausencia de sistemas de salud adecuados a la población, la falta de acceso a sistemas de transporte de calidad para los ciudadanos que se desplazan kilómetros para poder llegar a sus centros de trabajo y la precarización de la ciudad en cuanto a su mobiliario e infraestructura urbana vulneran a los más pobres y los colocan en una condición de marginalidad y exclusión social, alejándolos de cualquier posibilidad de centralidad, conectividad y movilidad urbana”*. En este sentido, retomamos el concepto de Derecho a la Ciudad como una cuestión estrechamente relacionada con la Accesibilidad, en términos de

proporcionar ciudades morfológicamente compactas, funcionalmente sostenibles, infraestructuralmente igualitarias y socialmente integradoras.

De esta manera, podemos mencionar el último elemento necesario para la conformación de urbanizaciones con buena calidad de vida: El espacio público como construcción de ciudadanía. No hay plan urbano o infraestructura que sea suficiente a la hora de hacer ciudad si no es construyendo espacios para el desarrollo de una vida en comunidad. En nuestro caso, el nuevo Código Urbanístico recientemente sancionado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, define el espacio público como *“(…) ámbito de valor social, ambiental, cultural, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana, fomentándose la calidad ambiental de la Ciudad”*. Sobre esta definición, comprendemos que el espacio público es una herramienta y un vehículo para perseguir el bien común y mejorar la calidad de vida dada a través del intercambio social. Ya que como dice Patxi López Roldán en su charla TED *“Ciudad Fraccionada vs Ciudad Integrada: “Nos humanizamos en la medida que socializamos, imitando y aprendiendo de nuestros mayores y las generaciones que nos han precedido. Y esa sensibilidad o empatía social, que es innata, hay que desarrollarla desde la infancia para evitar que se atrofie”*. Esto significa que debemos contar, imprescindiblemente, con espacios que hagan posible el ejercicio de acercamiento entre los habitantes de una ciudad para dar lugar a la diversidad social y a la libertad de expresión. Por último, es preciso detenerse y observar la calidad que percibimos de los espacios públicos para preguntarse nuevamente: ¿Son simplemente lugares de tránsito o invitan a quedarse? ¿Hay poca o mucha gente? ¿Poseen árboles y lugares para sentarse? Todas estas características y más detalles son los que analiza Amanda Burden en su paso como planificadora urbana para la ciudad de Nueva York, con el fin de crear espacios de calidad y, por consiguiente, la apropiación de ellos por parte de la gente como patrimonio colectivo: *“A lo largo de los años, he aprendido lo difícil que es crear espacios públicos que funcionen, valiosos y agradables para la gente (...) Los espacios públicos siempre necesitan defensores atentos, no solo para reclamarlos para el uso público, sino para diseñarlos para la gente que los usa, luego para mantenerlos, para garantizar que sean para todos (...) Los lugares públicos tienen poder. No solo por el número de personas que los usan, sino por el número aún mayor de personas que se sienten mejor con su ciudad simplemente por saber que están ahí”*.

Sobre esta última cuestión, vale recalcar la importancia y la vitalidad de los espacios públicos, esencialmente como “espacios vacíos” que se suceden en la ciudad y entre los edificios para poder construir ciudadanía. Es necesario comprender el papel preponderante que adquieren para dar pie al derecho más primigenio en el urbanismo, que es el Derecho a la Ciudad. En este sentido, la fisonomía, la cantidad, la calidad y la existencia de los espacios comunes harán de una ciudad un lugar más o menos democrático, expresivo, tolerante, saludable y diverso socialmente para sus habitantes. Consecuentemente, para que la interacción ocurra entre ellos, es preciso acabar con las ciudades socioeconómica y urbanamente fraccionadas. Una vez más, esta necesidad pone al Estado como la única entidad capacitada para la urbanización e integración de los barrios más carenciados, la regulación de la especulación inmobiliaria y la distribución homogénea de las viviendas sociales en pos de lograr una mixtura social. Soñar con una ciudad modelo es, sin dudas, un largo proceso de varios años. Tanto de una constancia en la lucha por el bien común como de una actualización periódica sobre los cambios que ocurren en el camino. Sin embargo, no cabe duda que un urbanismo que atienda las cuestiones sociales más urgentes y que sea susceptible de crítica a través de la colaboración comunidad-profesionales, hará de ciudades pensadas desde la calidad humana y, finalmente, en beneficio de las personas. ♦

## Bibliografía

- LANFRANCHI, G.; DUARTE, J. (2017) Los problemas que trae la excesiva expansión de nuestras ciudades. Diario Clarín: Arquitectura.  
[https://www.clarin.com/arq/urbano/problemas-trae-excesiva-expansion-ciudades\\_0\\_ryQUjUCC-.html](https://www.clarin.com/arq/urbano/problemas-trae-excesiva-expansion-ciudades_0_ryQUjUCC-.html)
- BORJA, J. (2000) Nuevos derechos ciudadanos como respuesta política a los nuevos desafíos del territorio. [Archivo PDF]. Recuperado de: <https://red.pucp.edu.pe/ridei/wp-content/uploads/biblioteca/090915.pdf>
- NACIONES UNIDAS: DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES. (16 de mayo 2018) Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo.

- <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- TELEVISIÓN NACIONAL URUGUAY. (17 de septiembre 2014) InfoTNU: “La vivienda entre el Derecho y la mercancía”, de Raquel Rolnik. [Archivo de Video]. Recuperado de:  
<https://www.youtube.com/watch?v=Xy2EVxnpUko&list=PLssjyvZFZziTzWHhnlCYkxdZKWQfYQ4ed&index=4&t=0s>
- COLEGIO DE ARQUITECTOS SANTA FE D1. (24 de septiembre 2015) 2º día de las Jornadas de Movilidad Urbana y Espacio Público: Manuel Herce Vallejo 1/10. [Archivo de Video]. Recuperado de:  
<https://www.youtube.com/watch?v=glWXThGofZ0>
- UNIVERSIDAD DE DEUSTO. (22 de junio 2016). Juan Alayo: Accesibilidad vs movilidad urbana. [Archivo de Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=TQ0w68IFPxY>
- TEDX TALKS. (10 de septiembre de 2015). Ciudad Fraccionada vs. Ciudad Integrada | Patxi López-Roldán | TEDxCPH. [Archivo de Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=mpVghYcgQBI&t=824s>
- TED. (7 de abril 2014). Amanda Burden: How public spaces make cities work. [Archivo de Video]. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=j7fRIGphgtk&t=29s>
- BUENOS AIRES CIUDAD: SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO. (31 de marzo 2019). Código Urbanístico. [Archivo PDF]. Recuperado de:  
[http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/codigo\\_urbanistico/0\\_codigo\\_urbanistico\\_31\\_3.pdf](http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/codigo_urbanistico/0_codigo_urbanistico_31_3.pdf)
- HERRERAROBLES, L. (noviembre 2017). Los derechos urbanos para pensar las ciudades del siglo XXI. Café de las Ciudades. <https://cafedelasciudades.com.ar/sitio/contenidos/ver/54/los-derechos-urbanos-para-pensar-las-ciudades-del-siglo-xxi.html>



# urbanismo funcional

María Agustina

**Bramuglia**

---

**DOCENTES:**

Fernanda Mierez/

Camila Farina/

Rosario Esteva/

Matías Schmukler

**E**n la sociedad pre-industrial, las viviendas eran los espacios en donde convivían la esfera productiva con la reproductiva, es decir el trabajo con las tareas de cuidado. Pero esto cambió con la Revolución Industrial, en el momento en que surge la figura del trabajador de las fábricas que sale de la casa y se desplaza hacia un centro de producción (Valdivia, 2018). Es gracias a esto que se comienza a producir una segmentación de espacios urbanos en función de las actividades desarrolladas en ellos, dando paso a un urbanismo “funcional”. Esta segmentación estaría dada de acuerdo con la creencia de que aquellos espacios donde se desenvuelve la vida productiva (trabajo remunerado) están vinculados al “espacio público” y aquello relacionado al

ámbito reproductivo (cuidados), al “espacio privado”. La desvalorización que se perpetuó hacia los trabajos de cuidado llevó a relegar estas actividades al espacio doméstico, sin embargo, muchas de ellas se desarrollan en el espacio público (cuidado de la infancia, acompañamiento de mayores, realización de las compras, etc.). Esto generó que los espacios urbanos sean pensados únicamente desde las exigencias de la esfera productiva y que en su diseño no se hayan tenido en cuenta las necesidades de la reproductiva.

Históricamente se ha asociado el trabajo de cuidados a un rol que realizan las mujeres, y los hombres son los encargados del trabajo remunerado. Analizando la sociedad en la que vivimos se puede entender por qué nuestras ciudades fueron diseñadas de cierta manera, que no tiene en cuenta todas las realidades. Son ciudades pensadas y planificadas desde una perspectiva patriarcal, desconociendo las necesidades, usos y experiencias de mujeres y disidencias. Esto se puede notar en gran medida en el diseño de la movilidad dentro de la ciudad, que no contempla, por ejemplo, los viajes que deben realizarse para las tareas de cuidado. Estos no son viajes lineales, sino que generalmente tienen varias paradas, transbordos y se realizan con mucha carga. Por lo tanto, una red de transporte poco conectada provoca que las mujeres terminen pagando más, perdiendo más tiempo y se desgasten más físicamente en comparación con los hombres.

Abordar estos temas desde una mirada con perspectiva de género ayuda a crear una ciudad más igualitaria. Esto no confiere una naturalización del sexismo, sino por el contrario, se busca tomar estas diferencias para poder pensar una ciudad más justa para todos sus habitantes. La idea es que cada ciudadano y ciudadana pueda elegir libremente qué actividades desarrollar sin que sean definidas por su género, y que la planificación urbana garantice su seguridad y bienestar. Pensar la ciudad para un habitante “neutro” es en realidad pensarla en relación al hombre, *“un ser masculino que se declara universal, que se proclama representante de toda la humanidad”* (Rivera Garreta, 2003). De esta manera, lo único que se genera es la exclusión de diferentes sujetos que habitan las ciudades y que tienen el mismo derecho a vivirla y a disfrutarla según sus necesidades. La “universalidad”, que es un concepto muy común en el Movimiento Moderno, esconde que, según este pensamiento, el verdadero sujeto de los derechos de la ciudadanía es

masculino. Las ciudades fueron diseñadas para un hombre joven, saludable, con trabajo fijo y que sus viajes son de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. El problema de esto es que las personas que habitamos la ciudad somos diferentes y tenemos necesidades distintas, por lo tanto, pensar en un sujeto universal dejaría de lado a mucha gente. Un urbanismo más igualitario debe priorizar a los seres humanos concretos y sus necesidades y diferencias, con el objetivo de crear espacios y redes adecuadas para la vida cotidiana de todas las personas.

Otro concepto modernista es el de una ciudad fragmentada por sectores según las actividades que se realizan en ellos. Así se divide el territorio urbano en zonas comerciales, de fábricas, residenciales y de ocio, entre otras. Sin embargo, la realidad demuestra que nuestra vida cotidiana es mucho más fluida y las maneras de habitar la ciudad no se condicen con estos compartimentos estancos. La centralización de las actividades generalmente lejos del hogar, están pensadas para que una persona se movilice hacia ellas utilizando un automóvil. Además, otro problema que surge en cuanto a la movilidad es que los sistemas de transporte han sido diseñados a partir de la jornada laboral, por lo tanto, todas las otras actividades que no se realizan en estos horarios se ven condicionadas. El foco sobre la planificación en transporte se puso sobre la movilidad en lugar de la accesibilidad, generando problemas al momento de realizar tareas de acompañamiento de personas que carecen de autonomía personal. No se ha pensado la ciudad como soporte físico que facilite las tareas de cuidado.

El diseño del espacio público desde la perspectiva del auto provocó una pérdida progresiva del espacio destinado a los peatones. Se crearon calles inseguras, ruidosas y congestionadas en las que la vida cotidiana en ellas fue perdiendo relevancia. Las personas que se ven más afectadas por esto son las mujeres, niños y ancianos a quienes se les hace muy difícil sentirse seguros en el espacio público. La percepción de seguridad está vinculada a la capacidad de las personas de apropiarse del espacio adquiriendo autonomía (Gutiérrez Mozo, 2011).

Mejorar la seguridad no quiere decir que deba haber más policías en las calles, o más cámaras de seguridad, sino pensar y diseñar espacios amigables con las personas a todas horas del día, un espacio con gente transitándolo se siente más seguro de por sí que uno vacío.

Algunos factores espaciales que contribuyen a la percepción de seguridad son la visibilidad, la variedad de usos y actividades, la claridad y la presencia de personas diversas. Pero además de realizar estas mejoras, se debe tener en cuenta su mantenimiento, ya que, por ejemplo, se puede colocar alumbrado en la vía pública, pero si luego un árbol que no es podado lo tapa, de nada sirve.

No es lo mismo para una mujer que para un varón transitar el espacio público, las mujeres y disidencias se enfrentan aquí a un tipo de violencia en particular, la violencia sexual. Es verdad que este es un problema social y cultural, pero también lo es urbano, y ambas cuestiones se deben trabajar en paralelo. Hay espacios en los que una se siente más segura que en otros; y en este aspecto espacios bien iluminados, sin rincones oscuros, con la presencia de personas, hacen la diferencia. La seguridad es esencial para que las personas habiten los espacios públicos sin miedo, y habitar el espacio público es fundamental para el desarrollo de los derechos ciudadanos.

Todos estos temas de movilidad, seguridad y espacio público, entre otros, se relacionan estrechamente con el derecho a la ciudad. Es decir, con el disfrute pleno de los derechos humanos en la ciudad, que es el territorio donde estos se vinculan y ejercen.

Este es un derecho colectivo, no individual, en el que se garantiza una ciudad para todas y todos, en la que no haya gente segregada ni discriminada por su género, edad, nacionalidad, ni ingresos. Los derechos son reductores de desigualdades, entonces para lograr una sociedad más justa e igualitaria se debe luchar por el derecho a la vivienda, los servicios básicos, el transporte, y el espacio público, entre otros.

Para poder ejercer plenamente el derecho a la ciudad hay que tener las necesidades básicas cubiertas. En nuestra ciudad miles de personas no tienen servicios básicos o una vivienda digna. Entonces es menester que las políticas públicas y urbanas sean en favor de disminuir el déficit habitacional, y por supuesto luego se puede hablar de otras medidas a tomar para mejorar la calidad de vida en la ciudad.

La población de las ciudades crece año a año y la ONU (2018) estima que para el año 2050 el 68% de la población vivirá en zonas urbanas. Este aumento de la población se prevé que será de forma desigual en términos geográficos.

Esto indica que, si no se toman medidas a tiempo en pos de los derechos de los ciudadanos, la situación actual de pobreza y hacinamiento empeorará. El diseño urbano puede reducir las desigualdades económicas y sociales promoviendo políticas de vivienda y movilidad asequible, pero también se deben generar mayores oportunidades para el acceso a la educación y la cultura.

Este aspecto también se relaciona con la desigualdad de género, según el Banco Interamericano de Desarrollo (2016), siete de cada diez personas que viven en pobreza en América Latina son mujeres. Una de las causas de esto es que son ellas las que se encargan de las tareas de cuidado no remuneradas, lo que no les da la posibilidad de realizar otro trabajo. Además, debido a la falta de educación en general y de educación sexual en particular, el embarazo joven tiene una tasa muy alta en esta población, lo que dificulta aún más el acceso de estas mujeres a un empleo.

El acceso a la vivienda es un elemento esencial para una vida digna, sin embargo, cada vez es más difícil poder alcanzarla. Esto se debe, en parte, a que la especulación inmobiliaria cada vez resulta más común en muchas ciudades del mundo. La vivienda se ve como una mercancía, un commodity. Grandes inversores compran casas a muy bajo precio a familias que ya no pueden costearlas y luego, o las venden a un precio mayor, o simplemente las dejan vacías esperando que los precios aumenten. Estas familias muchas veces se ven en la situación de tener que dejar su barrio ya que se les hace imposible pagar los aumentos en los alquileres. Mediante esta metodología, surgen miles de viviendas sin habitantes y por otro lado hay cientos de miles de personas que no tienen dónde vivir. Estas personas que son desalojadas de sus hogares y expulsadas de la ciudad, terminan viviendo en las afueras, en lugares poco conectados y en donde es muy difícil encontrar trabajo debido a la poca mixtura de usos y grupos sociales. Los Estados deben hacerse cargo de este asunto, porque, principalmente, el acceso a la vivienda es un derecho, pero, además, esto también genera problemas en los barrios que quedan desalojados. El hecho de que hayan tantas viviendas vacías genera “barrios fantasmas” en los que la gente no circula, y por lo tanto, la inseguridad y diversos problemas aumentan.

Por todo lo expuesto se pone en manifiesto que necesitamos un urbanismo que piense en todos los habitantes y sus necesidades y carencias. Se trata de pensar una ciudad detalladamente y en todas sus escalas a partir de la diversidad y heterogeneidad. Hay que volver a estudiar y analizar nuestra realidad desde una mirada más inclusiva en términos de género, edades y capacidades físicas. Me parece importante que los equipos de planificación sean multidisciplinarios, para así poder lograr una mayor comprensión general del contexto y poder trabajar con el conocimiento de distintas ramas de pensamiento que son pertinentes para la vida en las ciudades. Hay que pensar el espacio urbano desde la diferencia, pero no desde la desigualdad; existen diferencias entre hombres y mujeres, entre clases, culturas, edades, etc., y las demandas que estas requieren tienen que posicionarse en igualdad de condiciones para poder lograr una ciudad más inclusiva. Además, hay que incluir las experiencias de las personas como fuente de conocimiento para tomar decisiones acordes y acertadas, hablar y preguntarle al usuario qué es lo que quiere y necesita es fundamental para lograr un buen diseño. *“Las ciudades de vida intensa, animada y diversa contienen las semillas de su propia regeneración y tienen la energía suficiente para asumir problemas y necesidades ajenas.”* (Jacobs, 1961). ♦

## Bibliografía

- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. (2016). El porqué de la relación entre género y transporte.
- FALÚ, A. (2009). MUJERES EN LA CIUDAD, De violencias y derechos. Ediciones SUR. Santiago de Chile.
- GUTIÉRREZ MOZO, M. E. (Coord.). (2011). FEMINISMO/S N°17: La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género. Centro de Estudios sobre la Mujer de la Universidad de Alicante.
- JACOBS, J. (1961). The Death and Life of Great American Cities. Random House. Nueva York.
- JANGARD, M. (productora) y GETTEN, F. (director). (2019). Push (documental). Canadá / Suecia.
- <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- VALDIVIA, B. (2018). Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. Hábitat y Sociedad, 65-84
- MUXÍ, Z. (2018). Mujeres, casas y ciudades. Dpr-Barcelona.