

Coordinación y compilación de:
MIRIAM ABATE DAGA
JULIETA CAPDEVIELLE

Habitar la ciudad.

Aproximaciones etnográficas a
los procesos sociales urbanos, las
políticas públicas y el mercado
inmobiliario.

Habitar la ciudad.

Aproximaciones etnográficas
a los procesos sociales urbanos,
las políticas públicas y el
mercado inmobiliario

Compilación de:

Miriam Abate Daga
Julieta Capdevielle

Colecciones
del CIFFyH 

Habitar la ciudad. Aproximaciones etnográficas a los procesos sociales urbanos, las políticas públicas y el mercado inmobiliario / Miriam Abate Daga... [et al.]; compilación de Miriam Abate Daga; Julieta Capdevielle. - 1a ed. - Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-33-1672-6

1. Mercado Inmobiliario. 2. Antropología Urbana. 3. Políticas Públicas. I. Abate Daga, Miriam, comp. II. Capdevielle, Julieta, comp.

CDD 305.8009

Publicado por

Área de Publicaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades - UNC

Córdoba - Argentina

1º Edición

• •
Área de
Publicaciones

Diseño de portadas: Manuel Coll

Diagramación: María Bella

Idea e imagen de tapa: Silvia Attwood

Cuidados de Edición: María Victoria Díaz Marengo

Corrección de estilo: Miriam Abate Daga y Julieta Capdevielle

2022



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional.



La circulación internacional de las políticas urbanas: una aproximación a las supermanzanas en la ciudad de Córdoba (Argentina)

Andres Mazzeo*

Introducción

En el presente artículo analizamos los procesos de planificación urbana, focalizando la mirada en el marco teórico y conceptual en el que se sustenta. Como disparador, desarrollaremos algunas nociones teóricas y metodológicas expuestas en una conferencia del arquitecto Miguel Mayorga y la arquitecta María Pía Fontana, para luego añadir una breve síntesis de la implementación de una de las estrategias que ellos diseñaron. Seguidamente expondremos algunas críticas tanto al abordaje teórico-metodológico sobre la concepción de lo urbano como al proceso de implementación. En una segunda parte del texto, haremos una breve descripción de las políticas que la actual gestión de la municipalidad de Córdoba ha llevado a cabo en los últimos meses y que responden a estas lógicas importadas del urbanismo contemporáneo.

Una aproximación a los fundamentos teóricos y metodológicos del urbanismo contemporáneo

Dentro de las preocupaciones frecuentes que admiten los arquitectos y urbanistas en la actualidad destaca la *habitabilidad* de los espacios urbanos. Es posible que coincidamos con esta idea sin embargo es necesario brindar especial atención a la manera en que el *habitar* es definido y abordado desde el diseño urbanístico y arquitectónico.

Antes de proponer una crítica sobre las ideas que se buscan implementar y sus respectivos efectos, considero necesario enumerar y describir, a modo de ejemplo, los conceptos de dos urbanistas y arquitectos: se trata

* Licenciado en Antropología (UNC). ClIFFyH, FFyH, UNC. Correo electrónico: andres.zzeo@gmail.com

de Miguel Mayorga, profesor de Urbanismo en la Universitat Politècnica de Catalunya, y María Pía Fontana, profesora e investigadora asociada en la Universitat de Girona¹, quienes llevaron a cabo algunos proyectos de intervención en la ciudad de Barcelona.

Según estos urbanistas, existe una imagen general sobre las ciudades contemporáneas ligadas a la enfermedad y a lo distópico, por tanto ellos proponen un modelo de ciudad que en lugar de enfermar a sus habitantes los “cure”, acuñando el concepto de *care city* (ciudad de cuidado). En sí, plantean que todos los problemas urbanos actuales se pueden resumir en dos premisas (tomadas del arquitecto y urbanista italiano Bernardo Secchi²): la segregación socio-espacial y el desequilibrio ambiental.

A esto suman una crítica a su profesión (basadas en la crítica de otro urbanista, Nuno Portas³) en donde se cuestiona que los arquitectos suelen pensar solo en las formas y en las cosas pero poco en las relaciones que estas generan.

Es así que, para solucionar los problemas señalados, proponen cuatro temas (o ejes) que se deben ajustar a cualquier proyecto de *intervención*⁴ urbana.

El primero de estos temas es la *biodiversidad*, entendiendo la ciudad como un ecosistema. En este caso destacan proyectos como los *Playgrounds*⁵ en Ámsterdam (Holanda) del arquitecto Aldo Van Eyck, el con-

¹ Los conceptos que trataremos en este apartado fueron expuestos por ellos en el marco de la conferencia “Care Cities. Hacia calles y barrios más habitables” en el marco del ciclo “Lecciones de Arquitectura desde la distancia” organizado por las facultades de arquitectura de Bogotá, Manizales y Medellín, junto al Museo de Arquitectura Leopoldo Rother de la Universidad Nacional de Colombia (Septiembre, 2020).

² “La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres” (2015).

³ Nacido en 1934 en Vila Viçosa, São Bartolomeu (Portugal). Es arquitecto, profesor emérito de la Universidad de Oporto (1985-2004). Fue secretario de Estado de Vivienda y Urbanismo en los primeros gobiernos de la Revolución de los Claveles (1974-1975) en Portugal e investigador del Laboratorio Nacional de Ingeniería Civil de Lisboa, donde coordinó los estudios de vivienda, modelos y políticas urbanas (1963-1980).

⁴ La elección de la palabra *intervención* es justificada por ellos en base al reconocimiento de la existencia previa de la ciudad, destacando que entre sus objetivos está el respeto de lo ya construido y de las relaciones previas.

⁵ Tras la Segunda Guerra Mundial, el arquitecto Aldo van Eyck desarrolló un proyecto urbano en la ciudad de Ámsterdam que consistió en parques infantiles que buscaban adaptarse al entorno a la vez de ofrecer una experiencia de juego “libre” con elementos sencillos. Tenía por objetivo impulsar la imaginación y el desarrollo físico de los niños. El proyecto se extendió durante 30 años y llegó a construir unos 700 emplazamientos (Mar Fernández Bardal, 2020).

cepto de *Land Mosaics*⁶ de Richard Forman, el *Kodomo no Kuni*⁷ en Atlanta (USA) de Isamu Noguchi y *los Jardines en movimiento*⁸ de Gilles Clément.

En segundo lugar, proponen como tema la *urbanidad*, entendiéndose como la condición de intermedios en la relación del adentro y del afuera. En este sentido destacan la relevancia de las fachadas de los edificios, los techos, las terrazas, las cubiertas y otros espacios que deben estar integrados al espacio social y ambiental de la ciudad, aprovechándose para diversos usos. Por ejemplo, proponen el *habitar* los techos y cubiertas de los edificios.

En tercer lugar, la *proximidad*, ya no solo como conexión con los servicios sino también en términos de relaciones (entre objetos arquitectónicos). Hacen mucho hincapié en la necesidad de medir la relación entre “cosas”⁹. A modo de ejemplo, destacan estrategias urbanísticas como las *células urbanas*¹⁰ de Madrid, *la ciudad de los 15 minutos*¹¹ de París y las *supermanzanas*¹² de Barcelona.

⁶ “Land mosaics. The ecology of landscapes and regions” (Forman, 1995).

⁷ Consiste en un parque destinado a niños que se compone de piezas de metal y concreto, que son coloridas y destacan por su flexibilidad arquitectónica. Isamu Noguchi diseñó la mayoría de sus parques para niños en Japón y uno solo en Estados Unidos, emplazado en el bosque de Piedmont Park en Atlanta patrocinado desde el inicio por el High Museum of Art de Atlanta y el National Endowment for the Arts, con el objeto de acercar el arte a la población en general y a los espacios públicos (Alexandra Lange, 2019).

⁸ Como es el caso del parque de las orillas del Sena (Parque del Chemin de l’Île), cuya propuesta consiste en utilizar el jardín como una *máquina biológica*: “El jardín y, en gran medida, el espacio público, se integran en un proceso de mejora de los factores medioambientales. Los proyectos urbanos constituyen ocasiones privilegiadas para intervenir. Actúan como ejemplo. En este proyecto, consideramos el conjunto de los seres vivos como aliados. Invitamos a los usuarios a compartir esta mirada.” (Clément, 2012, p.125).

⁹ Las comillas son utilizadas por los autores en su exposición.

¹⁰ Siendo parte del proyecto Madrid Centro, este tipo de intervención tiene por centro la calle, como articulador de la movilidad, la edificación y la interacción entre las esferas de lo público y lo privado (Ezquiaga, s.f.). Consiste en la creación de una malla de *células urbanas* para reorganizar los espacios públicos actuales, priorizando la movilidad de los ciudadanos (a pie o en bicicleta) por sobre la de los vehículos y haciendo más viable en términos medioambientales la ciudad (Hermida, 2011).

¹¹ Desarrollada por el urbanista colombiano Carlos Moreno, e impulsada por la alcaldesa de París Anne Hidalgo, esta idea consiste en concebir los barrios como unidades autosuficientes, donde las principales actividades no estén a más de 15 minutos desde donde uno se encuentra. Esto permitiría un desarrollo más equitativo y descentralizado de la ciudad, favoreciendo el sentido de comunidad y usando de modo más eficiente los recursos y la energía (Clols, 2020).

¹² Consiste en seleccionar un grupo de manzanas en cuyo interior se restringe el tráfico de vehículos a la vez que amplían el espacio peatonal. Se caracteriza por tener un bajo costo en su implementación, logrando un descenso de la contaminación y del ruido (Vicente y Polo, 2020).

En este mismo eje, citan al arquitecto francés David Mangin¹³ quien afirma que las ciudades difieren entre sí en sus orígenes pero con el tiempo terminan por parecerse bastante. Por tal motivo, consideran que la aplicación de cualquier estrategia o proyecto urbano tiene que considerar la ciudad en que se está aplicando (no replicando al pie de la letra las estrategias originales) y para eso es necesario entender las dinámicas e interacciones que en ella se dan. Es decir que, una misma estrategia se puede aplicar en muchos sitios pero las soluciones deben ser diferentes.

Para que la proximidad pueda ser efectiva proponen pensar pequeños centros distribuidos a lo largo de la ciudad, evitando la *conurbanidad* (y por ende, evitando la concentración de los recursos y del acceso a determinadas condiciones en un único núcleo). Para esto se basan en el trabajo de Sergio Porta¹⁴ quien en lugar de pensar a la ciudad como un sistema, la piensa como resultado de sinergias, lo que los autores definen como *pañó escocés*¹⁵.

Finalmente, el último de los ejes temáticos es la *centralidad*, donde nuevamente retoman el concepto de sinergia para plantear la idea de nodos y centros distribuidos en el espacio urbano. Proponen a las calles como ámbitos de centralidad en la ciudad, aceptando que los perfiles de estas son cambiantes y que no se limitan a la movilidad. Además, señalan la importancia de que a los estudios de morfología se incorporen los de topología (entendidos como las relaciones cambiantes entre elementos), los cuales posibilitan comprender el concepto de la calle como centralidad urbana.

Caso de implementación: Estrategia en Poblenou-22@

Entre los proyectos urbanísticos de Mayorga y Fontana, nos centraremos en uno de los cuatro que mencionan en su conferencia, más concretamente la *Estrategia de red de centralidades de barrio y franjas urbanas en Poblenou-22@* de la ciudad de Barcelona.

¹³ Puede conocerse más de este autor y su perspectiva urbanística en el libro escrito junto a Philippe Panerai, *Proyectar la ciudad* (1999).

¹⁴ Profesor de diseño urbano, Director del UDSU - Urban Design Studies Unit en la universidad de Strathclyde de Glasgow (Escocia).

¹⁵ Muchas de estas ideas también están presentes en el artículo de divulgación de Mayorga y Fontana publicado en la web *The Conversation: París, Estocolmo y Barcelona: el urbanismo que piensa en las personas* (2021).

Poblenou es un barrio que supo ser industrial desde el siglo XIX y que, debido a esto, se fue consolidando como barrio de clase obrera. A partir de 1965 comienza un período de decadencia industrial que se extendería hasta finales de la década de 1990¹⁶, esta situación motivó el interés del gobierno de la ciudad por “revalorizar el barrio” a través de un plan urbanístico aprobado en 2002 que consistió en promover la instalación de “industrias limpias”, las cuales comprenden empresas de servicios tecnológicos e informáticos (como empresas de softwares y *start-ups*)¹⁷. En función de lo observado por los propios arquitectos, los cambios generaron una visible tensión entre quienes residían en el barrio (denominado por ellos como *núcleo de población*) y quienes no vivían en él pero asistían allí a sus respectivos trabajos o a sus universidades (a este grupo los autores los califican como *población flotante*)¹⁸. Para remediar esto, proponen el modelo de *paño escocés* desarrollado en el apartado anterior, integrando espacios verdes, mobiliario urbano, la presencia de fachadas y favoreciendo lo que denominan *walkability*¹⁹. Para posibilitar el conocimiento y entendimiento de los usos del espacio, se apeló al *big data*²⁰ y al registro por medio de fotografías aéreas, aunque también se sugiere una participación multidisciplinar (sin explayarse mucho sobre esto).

¹⁶ Esto se debió en gran medida por la promoción de las autoridades públicas de polos industriales periféricos. Posteriormente se sumaría como factor principal la conversión del modelo fordista al post-fordista en los años 70, lo que implicó que “... las empresas trasladaran sus centros de producción a áreas del ‘tercer mundo’ con legislación laboral (y medioambiental) débil y recurren cada vez más a la subcontratación [...] los centros de decisión suelen permanecer en las áreas financieras de las urbes del ‘primer mundo’, aprovechándose de las estructuras de comunicaciones y de la mano de obra altamente cualificada.” (Guillamón, 2003).

¹⁷ El nombre 22@ proviene de la recategorización del uso del suelo que previamente era calificado como 22a y refería a su uso industrial. Sin embargo, es importante destacar que esta propuesta fue cuestionada y resistida por distintas organizaciones vecinales representantes del barrio. Para ampliar más sobre estos detalles ver: Guillamón, 2003

¹⁸ Una categoría bastante llamativa, al menos si entendemos por esto que aquellos que no son residentes del barrio serían incapaces de generar identidad y sociabilidad en sus trabajos o universidades.

¹⁹ También llamada *caminalidad* en español. Para ampliar al respecto ver: Speck, 2012.

²⁰ “Big Data es la utilización de grandes cantidades de información, que puede provenir tanto de la actividad de una empresa como de la de los ciudadanos en su relación con la Administración pública, de su quehacer diario o de sus conversaciones en redes sociales, pero también de las estaciones meteorológicas, los sensores de tráfico desplegados por un ayuntamiento o los coches que circulan por las carreteras. [...] Son aquellos [datos] que los sistemas tradicionales no pueden procesar ni almacenar y mucho menos analizar.” (Tascón, M. y Coullaut, A., 2016, p. 9).

Crítica al abordaje teórico-metodológico

Desde el inicio de su planteamiento, Mayorga y Fontana buscan destacar sus preocupaciones sobre las problemáticas actuales de las ciudades contemporáneas. Es aquí, donde se hace visible que parte de sus premisas se originan en prenociencias sobre lo que es y no la ciudad (la ciudad que enferma o como escenario poco atractivo). Su preocupación surge de la imagen que se desprende de los discursos mediáticos y en las consideraciones generales de las personas (sin especificar una fuente concreta que lo acredite). En este sentido, podría pensarse que el objeto de sus propuestas y de la definición de *care city* tiende a ser más una estrategia publicitaria que busca presentar su modelo urbanístico como superador de otros modelos arquitectónicos que disputan el *hacer* la ciudad (aunque no necesariamente distintos en sus objetivos y resultados).

Por otro lado, se advierte como fuente de información un tipo de *observación no-participante*, que prioriza el uso del *big data* y de imágenes aéreas (no desconocemos la importancia que reviste la utilización de dichos recursos en el marco de una investigación, pero su uso como única fuente de “datos” es, por lo menos, riesgoso). Una mirada etnográfica que contemple la diversidad de usos y de personas que habitan y se apropian de los espacios de la ciudad, alertaría sobre los efectos de ciertas políticas urbanas que tienden a acentuar problemas ya existentes e incrementar la desigualdad social.

No muy distante de la anterior crítica (y pese a lo que inicialmente afirman), en las propuestas de los mencionados urbanistas, las relaciones parecen estar concebidas como mero relleno de los espacios “vacíos” entre materialidades, en lugar de entender las relaciones sociales como las que hacen a la ciudad. Su objeto central sigue en todo momento siendo la arquitectura como materialidad, como morfología, por sobre la tan anunciada *habitabilidad* y las relaciones. Y es por esto que no extraña en absoluto la falta de preocupación por el estudio de las condiciones sociales relevantes en toda intervención, como son las desigualdades (tanto económicas, sociales, simbólicas, etc). Así y todo, su fe en el potencial del espacio como regulador de la sociabilidad cae en el ya clásico movimiento del *place making* que retoma la falacia del determinismo espacial (Giglia, 2017).

Crítica a la implementación

Si ya hemos advertido los vicios que tiene la propuesta teórico-metodológica, la implementación presenta otros más. En esta instancia, el discurso tecnocrático del urbanismo, se consolida mediante dispositivos como mapas, infografías y *renders* de las obras y medidas (lo que Henri Lefebvre denomina *espacios concebidos*). Esto termina por confrontar con una realidad distinta a la representada, la de los *espacios vividos*, siendo quizás uno de los puntos críticos en este tipo de desarrollos. Además, se evidencia un claro desacoplamiento del diseño urbano respecto de las políticas que ponen énfasis en el *hábitat*.

Otras cuestiones relevantes, que parecen ignorar como posibles derivaciones de este tipo de intervenciones, son la especulación inmobiliaria que tiende a ser el refugio del capital ante cada crisis, la creciente privatización del espacio público (orientado al consumo) y la limitación del ocio y del uso lúdico de los espacios como un derecho social. Una incorrecta implementación (y basada en premisas sesgadas) podría impulsar de modo directo o indirecto la exclusión de un sector de la población (Giglia, 2017).

La realidad latinoamericana no es ajena a este tipo de discursos y modelos de *place making* o de *resiliencia urbana*²¹, tampoco lo es al impacto de dichos intentos por (re)diseñar las ciudades centrándose en su tejido urbano. Ejemplo de este tipo de intervenciones es la actual política urbana de Córdoba, ciudad que tiene una larga historia como receptora de modelos urbanos foráneos.

Córdoba y la circulación internacional de modelos urbanos

Durante los primeros 18 meses de la actual gestión municipal de la Ciudad de Córdoba²², se impulsaron una serie de intervenciones y políticas orientadas a la “recuperación” de los espacios públicos. Así lo señalaba el intendente Martín Llaryora en el marco de la apertura de Sesión del Concejo Deliberante del 1 de marzo del 2021:

Para tener una ciudad vivible, somos disruptivos en materia de urbanismo y nos animamos a recuperar nuestro espacio público en favor de los

²¹ Otra tendencia urbanística más centrada en atenuar los efectos contaminantes de las grandes ciudades para aliviar el impacto del cambio climático y asegurar la sustentabilidad.

²² Del intendente Martín Llaryora (con mandato desde el 10 de diciembre de 2019 hasta el 10 de diciembre de 2023).

vecinos. Por eso creamos las primeras tres Súper Manzanas de Argentina. Nos pusimos a la vanguardia, como el ex intendente Taboada cuando hizo las peatonales en su tiempo.

Pero fuimos más allá. Tomamos la iniciativa de salir a recuperar el río, plazas, parques y como ustedes habrán visto, hemos avanzado muchísimo en la recuperación del espacio público.²³

Si bien estas medidas son presentadas por el municipio como vanguardistas tienen su origen en la experiencia de diseño urbano llevado a cabo por el ayuntamiento de Barcelona y promovida internacionalmente por distintos agentes (estatales, privados y académicos). De hecho, las influencias internacionales provenientes de Barcelona (y de otros centros urbanos de España) para el (re)diseño de una ciudad no es una realidad nueva ni exclusiva de Córdoba. En las últimas cuatro décadas diversos técnicos y profesionales españoles han estado asesorando múltiples ciudades de la región como Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, Santiago de Chile, San Pablo, Bogotá, Medellín, Montevideo, Quito y México DF, entre otras (Jajamovich, 2013).

La modalidad de circulación norte-sur del conocimiento y de modelos arquitectónicos-urbanísticos tuvo su caso de mayor éxito en la ciudad colombiana de Medellín, la cual desde hace años es receptora de proyectos y financiamiento desde Barcelona y otras ciudades del mundo. Pero, en los últimos años también se convirtió en modelo en materia de políticas urbanas, asistiendo a otras ciudades de la región.

Esto mismo pudo verse durante las dos gestiones consecutivas (2011-2015 y 2015-2019) del ex-intendente Ramón Mestre, donde existieron contactos con técnicos y políticos de la ciudad de Medellín²⁴ (Duque Franco, 2017). La cooperación derivó en la puesta en marcha de proyectos

23 Discurso de la Sesión Inaugural del Período Legislativo 2021 del intendente Martín Llaroya.

24 Esta ciudad mantiene desde 1993 un vínculo muy estrecho con Barcelona en materia de circulación de políticas urbanas (incluyendo la formación de profesionales colombianos en universidades catalanas y los llamados *study tours*). Tras varios años de proyectos de cooperación (la mayoría de forma directa) con Barcelona, Medellín ha adquirido un gran prestigio regional en materia de políticas urbanas, siendo pionera en la cooperación sur-sur, pasando de receptora a oferente (Duque Franco, 2017).

sociales y urbanos como los parques educativos²⁵. Otras políticas también tuvieron por origen la cooperación sur-sur, pero ya no desde Colombia. Es el caso del *solobus*²⁶ (aplicado por la misma gestión municipal) cuyo fin era mejorar la movilidad urbana. Sin embargo, con la llegada de Martín Llaryora a la intendencia (en diciembre de 2019) se retomó la mirada urbanística sobre Barcelona. Esto encontró un eje en proyectos orientados a transformar el espacio público reduciendo la circulación de automóviles y priorizando la movilidad peatonal o por medios de micromovilidad (en bicicleta o en monopatín). Dichos proyectos tienen como gran estrella a las denominadas *supermanzanas*²⁷ (también llamadas *grandes manzanas*) que en Córdoba ya suman unas cuatro²⁸, y que será nuestro objeto de análisis en el siguiente apartado.

Las *supermanzanas* y su implementación en la ciudad de Córdoba

Si bien propuestas similares a las *supermanzanas* han surgido en varias ciudades en los últimos años, quien destaca por ser el gran implementador

²⁵ Puede ampliarse algunas consideraciones sobre los parques educativos y su función social en la siguiente entrevista a Sergio Fajardo, ex-intendente de Medellín: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/frente-al-narco-hay-que-generar-oportunidades-desde-la-educacion/>

²⁶ Originalmente llamado *Metrobus* y tomado de la ciudad de Curitiba en Brasil (Jajamovich, 2020). Consiste en habilitar un carril exclusivo para el transporte público de colectivos urbanos, disminuyendo el tiempo del recorrido. Es importante considerar la influencia que tuvo el aparente buen resultado obtenido en la ciudad de Buenos Aires y la conveniencia de que era impulsado por sectores políticos de la misma coalición a la que pertenece el intendente Ramón Mestre.

²⁷ Otras medidas relacionadas que no analizaremos en profundidad aquí son los proyectos de revalorización del río Suquia y sus márgenes: se intervinieron espacios como el puente Suquia (pintándolo y renovando las luminarias), se restauró la isla de Los Patos, se llevó a cabo una serie de murales en márgenes del río, se proyecta acondicionar la isla Zipolli y, además, construir un azud en un sector céntrico del río.

²⁸ La primera *supermanzana* abarca dos cuadras de la calle Caseros, entre Arturo M. Bas y La Cañada, y una cuadra más en Bolívar, entre Duarte Quirós y Caseros, en el b° Centro. La segunda implicó la intervención de San Jerónimo y 27 de Abril, entre calle Buenos Aires y Vélez Sarfield, conectando con zonas ya peatonalizadas en torno a la plaza San Martín en el b° Centro. La tercera consistió en la peatonalización parcial de las calles San Martín, Oncativo y Rivadavia en torno al mercado Norte de la ciudad y priorizando el tránsito para transporte de carga y descarga en las calles Tablada, entre Rivera Indarte y San Martín; Oncativo, entre Rivadavia y Alvear; San Martín, entre Tablada e Igualdad; y Rivadavia entre Oncativo y Libertad. Finalmente, la cuarta de las *grandes manzanas*, en barrio Nueva Córdoba junto al paseo del Buen Pastor, restringe el tránsito en las calle Buenos Aires, entre Obispo Oro y Rondeau; San Lorenzo, entre Buenos Aires y Obispo Trejo; y Rondeau, entre Buenos Aires e Ituzaingó.

y promotor de este modelo es Salvador Rueda, quien fuera director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (Bercovich, 2020) cuya función es:

El desarrollo de proyectos destinados a instituciones públicas, fundaciones, organizaciones y empresas de ámbito nacional e internacional, con la aplicación de un enfoque sistémico para reorientar la gestión de las ciudades hacia un modelo más sostenible, aportando soluciones en movilidad, energía, residuos, urbanismo, agua, biodiversidad y cohesión social.²⁹

Esta idea de sumar espacio peatonal se considera heredera del *Plan Cerdá*³⁰, creado por Ildefons Cerdá con el objetivo de reformar y “ensanchar” Barcelona. Este plan no fue ajeno a contextos de epidemias, tales como la fiebre amarilla en 1821 y sucesivos brotes de cólera en 1834, 1854 y 1865. Situaciones que obligaron a replantear la morfología de la ciudad derivando en una serie de reformas muy peculiares como las manzanas octogonales o los jardines en el interior de cada manzana (Bercovich, 2020).

²⁹ Ajuntament Barcelona, s.f.

³⁰ Iniciado en el año 1860 y que se extendió por más de 100 años.

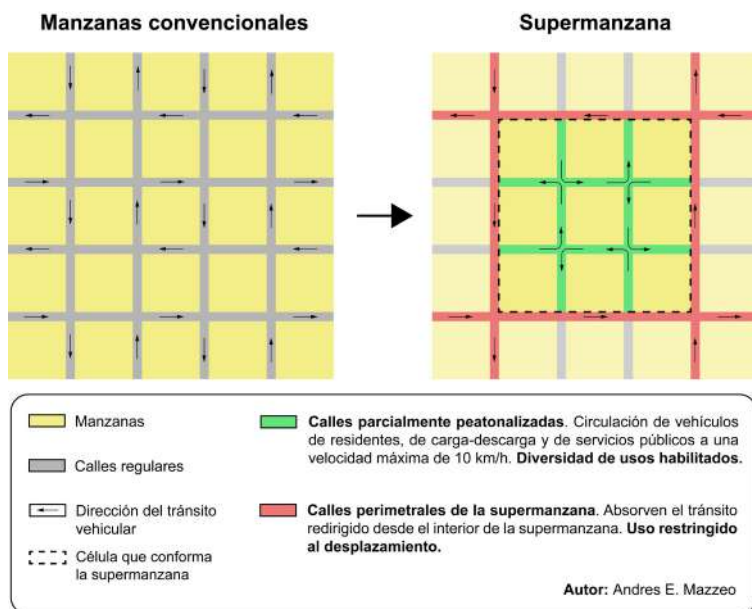


Figura N.º 1: Infografía explicativa de una supermanzana tipo.

Según el propio Rueda³¹, las supermanzanas consisten en células urbanas de unos 400 o 500 metros de lado, que encierran un grupo de calles y edificios delimitados por una periferia destinada a la normal circulación del transporte. Y, si bien en el interior de las *supermanzanas*, un sistema de bucles permite la entrada con auto, los vehículos que ingresan son redirigidos a la misma vía por la que tuvieron acceso (es decir, el tráfico es principalmente residencial y/o de carga-descarga), manteniendo (en las calles internas) una velocidad límite de 10 kilómetros por hora³². De este

³¹ Entrevistado en el marco del Curso sobre Sostenibilidad de Ciudades organizado por la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES), a Universidad Internacional Menéndez Pelayo y el Ayuntamiento de Santander (entre el 28 de julio y el 1 de agosto de 2014) y publicado en el blog “Ciudades Sostenibles” del Banco Interamericano de Desarrollo (IADB, 2015).

³² Los estacionamientos son reubicados o reemplazados por estacionamientos subterráneos.

modo, las calles perimetrales son la única opción para transitar en auto de un punto a otro en la ciudad³³.

Además, este tipo de medidas permiten el ahorro de recursos y son económicas en su implementación, ya que simplemente suponen definir una grupo de cuadras que funcionan como células sumando, con el tiempo, mobiliario, incorporando canteros (en algunos casos se opta por macetas móviles), pintura y señalización.

En los casos de aquellos lugares en que fue implementada en la Ciudad de Córdoba³⁴, las calles que lindan con negocios como bares, cafés y restaurantes, han sido incorporados por estos como extensión de los locales, allí se instalaron mobiliarios pertenecientes a dichos comercios (sillas, mesas, cartelerías, máquinas expendedoras de productos, etc.) orientados a los clientes³⁵, lo que implica una ventaja comercial. Pero, por otro lado, algunos propietarios de comercios (tanto de bienes como de servicios) consideran que estas medidas atentan contra sus negocios. La preocupación de estos comerciantes es principalmente por el traslado de las paradas de colectivo (cuyos usuarios suelen ser clientes potenciales) y por el limitando acceso de los automóviles al interior de las supermanzanas (por ende a los negocios que se encuentren allí), generando una caída de las ventas³⁶. Algunas críticas también se sumaron de parte de propietarios de bares en el sector de la *supermanzana* ubicada en el barrio Nueva Córdoba: “Hace dos días que están con esto y la venta bajó” reclamaba una propietaria de un local en esa zona (Panero, 2021). Meses antes ya se escuchaban las primeras críticas de representantes de comercios de la zona céntrica ante la *supermanzana* en torno a la plaza San Martín, como fue el caso de Tamara Sternberg quien afirmó al periódico La Nueva Mañana:

³³ El modelo de *supermanzanas* busca retomar las ideas del plan Macía elaborado por Le Corbusier y Josep Lluís Sert para Barcelona (diseñado entre 1932 y 1935), cuyo objetivo era articular la funcionalidad y el urbanismo a través de una red de vías cada 400 metros, basándose en el diseño por cuadrículas del plan original de Cerdá (Torrico y Hunca, 2019).

³⁴ Las intervenciones locales se caracterizan por células de menor tamaño a las dimensiones originalmente propuestas por Rueda, de unos 400 o 500 metros de lado.

³⁵ Esta realidad no necesariamente aplica a todas las *supermanzanas*, cada una tiene su propias características y dinámicas. Un ejemplo de esto es la *supermanzana* emplazada en la zona céntrica del paseo Sobremonte, la cual tiene menor presencia comercial, destacando la participación masiva y heterogénea de diversos grupos, actividades y usos.

³⁶ Esta medida tuvo críticas similares por parte de asociaciones de comerciantes durante todo el proceso de aplicación que viene teniendo esta política en Barcelona (Sans, 2020).

“Llaryora trasladó a la 27 de Abril los cementerios San Vicente y San Jerónimo juntos. No nos sirven los maquillajes y el intendente debe comprender que no es el momento de hacer estas intervenciones”, sostuvo la comerciante, que también se refirió al traslado de las paradas de colectivo: “Todos saben de la inseguridad en Humberto Primo, por ejemplo, donde van a estar las paradas”.³⁷

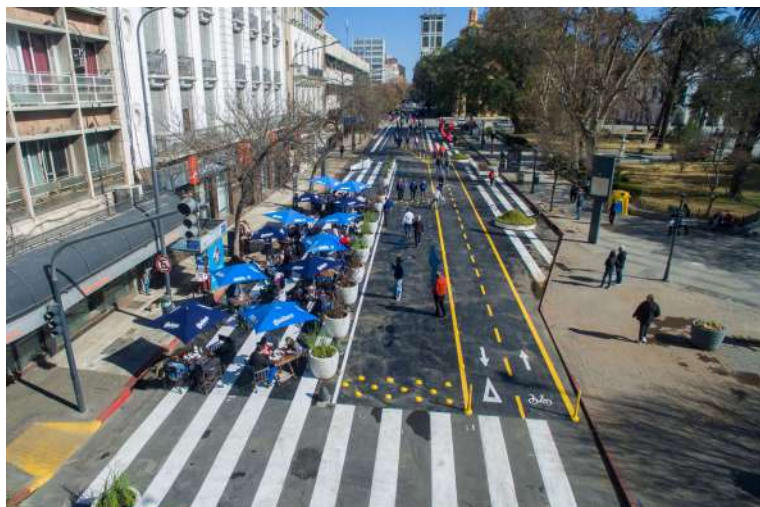


Figura N.º 2: Supermanzana de plaza San Martín, calle 27 de Abril.

Fuente: Prensa Municipalidad de Córdoba (2020).

Estas críticas también disputan la estrategia de reducir la influencia comercial del centro que busca potenciar la actividad interna en distintos barrios de la ciudad, en lo que se conoce como descentralización y que iría acompañada con una división en distritos del ejido municipal y autoridades zonales que aborden problemáticas de cercanía³⁸.

Más allá de las expectativas de unos y la oposición de otros, las condiciones actuales de la pandemia con las respectivas restricciones sanitarias han limitado en gran medida la circulación dentro de la ciudad, disminuyendo de modo significativo la afluencia de turistas. A esto se añade

³⁷ Martín, 2020.

³⁸ Nos referimos a la descentralización de la gestión y de la ejecución de obras, dirigidas desde los Centros de Participación Comunes (C.P.C.), e incorporando (en un futuro próximo) presupuestos participativos (Marconetti, 2021).

una coyuntura de crisis económica, con la caída del poder adquisitivo y los cambios de tendencias del consumo con un descenso de las compras presenciales en comercios físicos, creciendo sostenidamente la modalidad de ventas online con envío (Ripoll, 2021).

Todo esto implica un complejo puzzle que debe ser considerado junto con un número importante de aspectos de la realidad social y económica local.

Conclusión

En tiempos de pandemia, donde muchos urbanistas advierten la necesidad de transformar la ciudad para adaptarla a las nuevas necesidades sanitarias (Schiavoni y Arreguez, 2020), políticas como las de *supermanzanas* están en sincronía con tendencias globales en urbanismo. Como hemos visto con las propuestas del arquitecto Mayorga y la arquitecta Fontana al inicio de este texto, en los planeamientos urbanos contemporáneos existe una tendencia a declarar la “guerra” al automóvil y priorizando al peatón a la vez que se enuncia la necesidad de espacios seguros, saludables y sustentables (ambiental y económicamente). Al mismo tiempo, a través de estas estrategias, se busca crear pequeños centros distribuidos a lo largo de la ciudad para desarticular la *conurbanidad*, promoviendo una movilidad urbana de “corta distancia”. Desde el punto de partida teórico existen errores que condicionan toda instancia práctica posterior. Quizás el más relevante aquí sea la confusión entre *habitar* y *hábitat*, intercambiando erróneamente el significado del primer término por el del segundo. Es así que en el concepto de *habitar* propuesto desde las intervenciones urbanísticas, en lugar de comprenderlo como el espacio experiencial, vivido, de la memoria y de lo cotidiano donde se encuentran las relaciones sociales, se termina por concebir un espacio definido en términos morfológicos, ligados a la propiedad en vez de la apropiación. Es así que, en la instancia de la implementación (cualquiera sea la medida) tiende a incumplir con los objetivos o derivar en circunstancias distintas a las previstas.

Medidas como las *supermanzanas* (consecuencia de la cooperación y circulación del conocimiento de políticas y tecnologías urbanas), son promovidas insistentemente por agencias de gobiernos (extranjeras y loca-

les), organismos multilaterales y fundaciones de financiación privada³⁹. Para lograr llegar a sus destinatarios (tanto gobiernos locales como profesionales de la arquitectura) suelen diseñar discursos, eslóganes y categorías (principalmente neologismos en inglés tales como *smart cities*, *soft cities*, *care cities*, etc.) cuya aparente novedad encubre prácticas y conceptos para nada novedosos (Jajamovich, 2020) enmarcadas en un determinismo espacial⁴⁰.

Más allá de lo anterior (o en relación a ello), encontramos que las políticas de diseño urbano (desde su planteamiento teórico hasta su implementación) aterrizan desde otras latitudes sin un diagnóstico ni una problematización previa. Esto tiene por efecto una implementación “a ciegas” sin considerar políticas que aborden las desigualdades económicas y que regulen la especulación inmobiliaria en las zonas intervenidas⁴¹.

Por otro lado, en muchos casos estas propuestas se presentan como medidas que benefician a sectores específicos del mercado turístico y gastronómico⁴². Algunos de estos locales comerciales de hostelería (bares y restaurantes) terminan por acceder a los espacios “ganados” al tránsito vehicular extendiendo el área comercial de los locales, transformando un espacio público en un espacio para el consumo. Aquí nos surge la pregunta ¿A quiénes está destinada la “recuperación” de estos espacios públicos? Ya que este tipo de intervenciones (tal cual son concebidas y aplicadas en muchos casos) encubren una privatización de dichos espacios (lo cual deriva

³⁹ Como es el caso de la fundación Rockefeller la cual promueve la llamada resiliencia urbana, o la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo con el concepto de ciudades sostenibles.

⁴⁰ El determinismo espacial se sustenta en la hipótesis de que al alterar el ambiente espacial de la ciudad se obtiene un nuevo orden social (Harvey, 1977). Esta idea de una correlación entre espacio y socialidad tiene una gran aceptación entre arquitectos y urbanistas en la actualidad, pese a la innumerable evidencia que demuestra una relación más compleja entre ambas dimensiones (Harvey, 1977; Giglia, 2017).

⁴¹ Medidas de transformación del tejido urbano como las propuestas podrían impulsar una tendencia alcista en los precios, tanto en el valor del suelo como en los alquileres, ya que se crean incentivos especulativos con notables mejoras en el acceso de servicios, nuevos espacios verdes, presencias de nuevos locales comerciales que responden a una tendencia específica del consumo, etc. Dicha realidad también está en relación a las políticas y a la economía nacional y/o regional. Este tipo de situaciones suele exceder las posibilidades del ámbito municipal, apelando a la necesaria coordinación con los estados provinciales y el Estado nacional.

⁴² “[...] vamos a recuperar el valor histórico, patrimonial y paisajístico del Área Central, potenciando la actividad comercial y turística y poniendo en valor los espacios públicos que disfrutaban los vecinos.” (Discurso de la Sesión Inaugural del Período Legislativo 2021 del intendente Martín Llaryora).

en la restricción de los usos y del acceso de estos por parte de quienes no pueden o no quieren participar como consumidores). Y aún así, pese a las aparentes ventajas para los comerciantes, es dentro de este mismo sector en que surgen las principales críticas por las complicaciones que generan los cambios, afectando las ventas.

Finalmente, consideramos de vital importancia que los proyectos de intervención urbana se sustenten en diagnósticos participativos en los que realmente tengan voz y voto los sectores que pueden verse afectados (no solo los residentes y comerciantes actuales de las zonas intervenidas, también aquellas personas que participan en ellas por motivos diversos o sin motivos concretos). Para esto es imprescindible que cualquier abordaje teórico-metodológico (así como su respectiva implementación) en materia urbana tenga por eje central las relaciones sociales como principales constructoras de la ciudad, en lugar de pensar a la ciudad como un contenedor de habitantes concebidos como ciudadanos ideales que aceptan pasivamente las condiciones dadas.

Referencias Bibliográficas

- Ajuntamiento Barcelona. (s.f.). *Agencia de Ecología Urbana de Barcelona*. Ajuntament Barcelona. En línea en: <https://ajuntament.barcelona.cat/entitats/es/agencia-de-ecologia-urbana-de-barcelona>. Consultado en mayo de 2021.
- Bercovich, F. (15 de Mayo de 2020). *Más chances de encontrar a un programador hipster que a un obrero*. Trama Urbana. Cenital. En línea en: <https://www.cenital.com/mas-chances-de-encontrar-a-un-programador-hipster-que-a-un-obrero/>. Consultado en mayo de 2021.
- Clément, G. (2012). *El jardín en movimiento*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Clois, L. (15 de mayo de 2021). *La ciudad de los 15 minutos, el comercio de barrio y la libertad de los consumidores*. The Conversation. En línea en: <https://theconversation.com/la-ciudad-de-los-15-minutos-el-comercio-de-barrio-y-la-libertad-de-los-consumidores-150224>. Consultado en mayo de 2021.



- Duque Franco, I. (2020). *Medellín-Barcelona; redefiniendo las formas de cooperación y circulación de políticas urbanas (1995-2017)*. En Jajamovich, G. (Comps). *La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina*. (pp 101-124). Iberoamericana. XX(74). Buenos Aires: Clacso. En línea en: <http://biblioteca.clacso.org/clacso/gt/20200804053530/La-circulacion-de-conocimientos.pdf>. Consultado en mayo de 2021.
- Ezquiaga, J. (2012). *Proyecto Madrid Centro*. Ezquiaga Arquitectura. En línea en: <http://ezquiagaarquitectura.com/2012/proyecto-madrid-centro/>. Consultado en mayo de 2021.
- Fernández Bardal, M. S. (2020). *Playground de Aldo van Eyck. Análisis y vigencia actual*. (Trabajo de fin de grado). Escuela técnica superior de arquitectura. Universitat Politècnica de Valencia. En línea en: <https://riunet.upv.es/handle/10251/134462>. Consultado en mayo de 2021.
- "Frente al narco, hay que generar oportunidades desde la educación". (22 de septiembre de 2015). La Voz. En línea en: <https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/frente-al-narco-hay-que-generar-oportunidades-desde-la-educacion/>. Consultado en mayo de 2021.
- Fontana, M. y Mayorga, M. (13 de abril de 2021). *París, Estocolmo y Barcelona: el urbanismo que piensa en las personas*. The Conversation. En línea en: <https://theconversation.com/paris-estocolmo-y-barcelona-el-urbanismo-que-piensa-en-las-personas-158597>. Consultado en mayo de 2021.
- Fontana, M. y Mayorga, M. (22 de septiembre de 2020). *Care Cities. Hacia calles y barrios más habitables*. Ponencia presentada en el ciclo Lecciones de Arquitectura desde la distancia. Museo de Arquitectura Leopoldo Rother. Facultades de Arquitectura de Bogotá, Manizales y Medellín, Universidad Nacional de Colombia. Puede verse en: <https://www.youtube.com/watch?v=V4J-gJ2xMi8>. Consultado en abril de 2021.

- Giglia, A. (2017). *Espacios públicos, sociabilidad, y orden urbano. Algunas reflexiones desde la ciudad de México sobre el auge de las políticas de revitalización urbana*. Revista Cuestión Urbana. Año 1, N°2. 15-17.
- Guillamón, I. (2003). ¿Del Manchester Catalán al Soho barcelonés? La renovación del barrio del Poblenou en Barcelona y la cuestión de la vivienda. Revista Script Nova. Vol. VII, núm. 146(137). Agosto de 2003. Universidad de Barcelona. En línea en: [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(137\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(137).htm). Consultado en mayo de 2021.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Editorial Siglo XXI.
- Hermida, B. (10 de febrero de 2011). *Una ‘malla de células urbanas’ para priorizar al ciudadano sobre el coche*. Gente Digital. En línea en: <http://www.gentedigital.es/actualidad/noticia/486679/una-malla-de-celulas-urbanas-para-priorizar-al-ciudadano-sobre-el-coche/>. Consultado en mayo de 2021.
- ICES. (7 de enero de 2015). ¿Qué son las supermanzanas y cómo benefician a las ciudades?. Ciudades sustentables. En línea en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/supermanzanas/>. Consultado en mayo de 2021.
- Jajamovich, G. (2020). *La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina. Introducción*. En Jajamovich, G. (Comps). *La circulación de conocimientos, saberes y políticas urbanas en América Latina*. (pp 7-11). Iberoamericana. XX(74). Buenos Aires: Clacso. En línea en: <http://biblioteca.clacso.org/clacso/gt/20200804053530/La-circulacion-de-conocimientos.pdf>. Consultado en mayo de 2021.
- Jajamovich, G. (2013). *Miradas sobre intercambios y circulación internacional de ideas y modelos urbanos*. Andamios. Volumen 10, número 22, pp. 91-111.

- Lange, A. (2019). *The Story Behind Isamu Noguchi's Playscapes in Atlanta. The revival, and influence, of an icon of modern playground design.* Why Magazine. En línea en: <https://www.hermanmiller.com/stories/why-magazine/the-story-behind-isamu-noguchis-playscapes-in-atlanta/>. Consultado en mayo de 2021.
- Marconetti, D. (23 de enero de 2021). *Llaryora busca apuntalar su gestión a través del relanzamiento de los CPC.* La Voz. En línea en: <https://www.lavoz.com.ar/politica/llaryora-busca-apuntalar-su-gestion-a-traves-del-relanzamiento-de-cpc/>. Consultado en mayo de 2021.
- Martín, I. (21 de Agosto de 2020). *Supermanzanas: un centro amigable para los peatones de la ciudad de Córdoba.* La Nueva Mañana. En línea en: <https://lmdiarario.com.ar/contenido/241596/supermanzanas-un-centro-amigable-para-los-peatones>. Consultado en mayo de 2021.
- Mazzeo, A. (2021). *Figura N.º 1: infografía explicativa de una supermanzana tipo.* (Infografía). Elaboración propia.
- Medina, A.; Zafra, M. y López, J. (28 de junio de 2020). *Supermanzanas, o cómo devolver al peatón la ciudad robada por los coches.* El País. En línea en: <https://elpais.com/sociedad/2020-06-27/supermanzanas-o-como-devolver-al-peaton-la-ciudad-robada-por-los-coches.html>. Consultado en mayo de 2021.
- Municipalidad de Córdoba. (1 de marzo del 2021). *Apertura de sesiones 2021: Discurso del intendente Martín Llaryora.* Municipalidad de Córdoba. En línea en: <https://cordoba.gob.ar/apertura-de-sesiones-2021-discurso-del-intendente-martin-llaryora/>. Consultado en mayo de 2021.
- Panero, G. (12 de marzo de 2021). *Nueva "supermanzana": quejas por la caída de ventas en bares.* Cadena 3. En línea en: https://www.cadena3.com/noticia/turno-noche/nueva-supermanzana-quejas-por-la-caida-de-ventas-en-bares_285995. Consultado en mayo de 2021.

- Prensa municipalidad de Córdoba. (2020). *Figura N.º 2: Supermanzana de plaza San Martín, calle 27 de Abril*. (Fotografía). En línea en: <https://lmdiarario.com.ar/contenido/240712/asi-es-la-nueva-supermanzana-ubicada-en-pleno-centro-de-la-ciudad>. Consultado en mayo de 2021.
- Ripoll, F. (21 de febrero de 2021). *El comercio cordobés se digitaliza: 71% ya vende "online"*. La Voz. En línea en: <https://www.lavoz.com.ar/negocios/comercio-cordobes-se-digitaliza-71-ya-vende-online/>. Consultado en mayo de 2021.
- Sans, L. (29 de diciembre de 2020). *Con las supermanzanas, ¡supercautela!*. La Vanguardia. En línea en: <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20201229/6154049/supermanzanas-supercautela.html>. Consultado en mayo de 2021.
- Schiavoni, M. y Arreguez, F. (2020). *Supermanzanas del área central ¿Cómo estamos pensando y diseñando los espacios públicos que queremos habitar?* Revista Tecyt, núm. 6. En línea en: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/tecyt/article/view/31437>. Consultado en mayo de 2021.
- Secchi, B. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Los Libros de las Cataratas.
- Speck, J. (2012). *Walkable city. How downtown can save America, one step at a time*. North Point Press.
- Tascón, M. y Coullaut, A. (2016). *Big Data y el Internet de las cosas. Qué hay detrás y cómo nos va a cambiar*. Madrid: Los libros de la Catarata.
- Torrico, E. y Huncal, I. (2 de octubre de 2019). *La idea de urbanismo que va a acabar con el tráfico*. El confidencial. En línea en: https://www.elconfidencial.com/multimedia/video/espana/madrid/2019-10-02/supermanzanas-sistema-alternativo-madrid-central-madrid-360_2264747/. Consultado en mayo de 2021.

