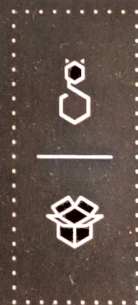


Urbis



Federico Poore
Laura Ziliani
Felipe González
María Migliore
El Gato y La Caja

Los

La calle
Laura Zilliani • 46 •

La cuadra
Federico Poore • 24 •



La ciudad

María Migliore · 116 ·

El barrio

Felipe González · 80 ·

La ciudad

Formas de vivir juntos

Las ciudades pueden definirse de muchas maneras. A mí me gusta pensar que son una sucesión de espacios donde la vida pasa: la escuela a la que fuimos, la plaza donde jugamos, el tren que tomamos, los bares donde nos encontramos. Esos espacios alojan nuestra vida cotidiana. Son testigos de nuestros momentos más íntimos, de nuestras alegrías y de nuestras tristezas. Así como marcan nuestra historia personal, las ciudades también son escenarios de lo social y habilitan dinámicas diversas: pueden ser ámbitos de bienestar o de desigualdad y violencia; burbujas de tranquilidad o de malestar y agotamiento. Incluso pueden esconder, bajo el ruido de la multitud, una profunda sensación de soledad. Y todo eso —lo que permiten, lo que niegan, lo que promueven o lo que bloquean— no es neutro: habla de cómo fue pensada y diseñada esa ciudad.

· 118 ·

Dicho de otro modo, existen vínculos estrechos entre la forma en que se diseñan los espacios urbanos y las dinámicas que

emergen en ellos. En esa interacción, el diseño con objetivos concretos convive —y a veces entra en tensión— con la apropiación que hacen los vecinos, quienes terminan dándole identidad y usos propios al lugar. Así, cada ciudad madura en capas: entre lo previsto y lo imprevisto, en la interacción constante entre la planificación y la experiencia.

Es evidente —aunque en estos tiempos de simplificación parezca no serlo— que toda decisión vinculada a la gestión de una ciudad, por mínima que sea, responde a una visión específica, a una determinada manera de concebir la vida en común. Decidir qué tipo de viviendas se construyen, cuántas comisarías se necesitan y dónde ubicarlas, dónde se abre un parque, cómo se iluminan las calles, qué espacios —bibliotecas, teatros, canchas— se ofrecen y qué formas de transporte existen para ir a trabajar y recorrer la ciudad, son elecciones concretas que expresan una forma de entender y valorar lo común.

Estas visiones han sido muchas y muy distintas a lo largo de la historia. Por ejemplo, la polis griega organizaba su espacio en torno al ágora, un lugar físico y simbólico donde se entrelazaban comercio, debate político y vida cotidiana. La arquitectura y la escala urbana estaban al servicio de una idea: ser ciudadano, participar en la ciudad. La ciudad medieval europea, en cambio, se desarrolló con un trazado orgánico, resultado más de la acumulación histórica que de la planificación. Sus calles estrechas, plazas pequeñas y murallas reflejaban una vida social fragmentada pero densa, organizada en torno a gremios, parroquias y castillos, donde el espacio público era más limitado, pero los vínculos comunitarios estaban territorialmente arraigados.

En nuestro continente, la ciudad colonial adoptó la cuadrícula como forma predominante, siguiendo las Leyes de Indias. La Plaza Mayor concentraba los edificios del poder civil y eclesiástico, y actuaba como corazón visible del orden colonial. Su arquitectura fue producto de

un proceso de mestizaje que combinó influencias europeas con materiales, saberes y estéticas locales, dejando una huella profunda en el paisaje urbano de América Latina.

En la modernidad, el siglo XIX trajo consigo una transformación radical de las ciudades europeas. En París, el plan de Georges Haussmann redibujó el trazado urbano con amplios bulevares y avenidas rectilíneas, diseñados no solo para mejorar la circulación y las condiciones sanitarias, sino también para exhibir el poder del Estado a través de la monumentalidad arquitectónica y el control visual del espacio. Esta transformación introdujo una lógica de orden, visibilidad y jerarquía espacial que marcaría a muchas capitales del mundo. Esa monumentalidad —admirada y replicada— implicó también la expulsión de sectores populares, la estandarización de formas de habitar y una planificación que priorizaba la representación del poder por sobre la diversidad urbana.

En nuestras latitudes, hacia finales del siglo XIX, La Plata se consolidó como un caso emblemático de urbanismo planificado en América Latina. Concebida integralmente desde un plano, su trazado en cuadrícula perfecta, interrumpido cada seis cuadras por plazas y parques, buscaba democratizar el acceso al espacio público. Las diagonales, pensadas para garantizar una circulación eficiente, completaban un diseño geométrico que expresaba el ideal de orden y racionalidad de la época. La ciudad fue concebida como capital provincial y símbolo de un Estado argentino en consolidación, en un contexto de crecimiento urbano acelerado por la inmigración masiva. Más que una ciudad funcional, La Plata encarnaba una visión: hacer del espacio urbano un reflejo del orden institucional y del progreso. Pero también dejaba abierta una tensión que persiste hasta hoy: ¿puede una ciudad diseñada desde el papel adaptarse a la complejidad y vitalidad de la vida urbana real?

En Estados Unidos, durante la primera mitad del siglo XX, y de la mano del auge de la industria automotriz, la ciudad de Los Ángeles se convirtió en una de las expresiones más emblemáticas del

llamado “sueño americano”. Su expansión horizontal, sus casas bajas y distanciadas, su red de autopistas conectando barrios residenciales con centros comerciales y zonas de oficinas, configuraron un paisaje urbano fragmentado y disperso, donde el automóvil era el medio de conexión, y el símbolo de libertad y autonomía individual. Pero ese modelo también generó aislamiento, desigualdad territorial y exclusión urbana, efectos que muchas ciudades latinoamericanas replicarían, con menos recursos y más vulnerabilidad social.

Un poco más adelante, a mediados del siglo XX, Brasilia se convirtió en uno de los experimentos más ambiciosos del urbanismo moderno. Pensada como la nueva capital de Brasil y como expresión del impulso desarrollista de una nación que buscaba proyectarse hacia el futuro, su trazado organizado por funciones —residencial, administrativa, comercial—, sus amplias avenidas y sus edificios monumentales responden a los principios del urbanismo moderno influido por Le Corbusier: orden, eficiencia, racionalidad. Pero esa racionalidad también trajo consecuencias. La ciudad fue construida para ser recorrida en automóvil, dificultando la vida peatonal; segregó a sus trabajadores en ciudades satélites periféricas, y generó un entorno urbano tan planificado que a muchos les resultó impersonal. Brasilia cristalizó una tensión profunda: la distancia entre la ciudad como proyecto ideal y la ciudad como experiencia vivida.

En las últimas décadas, Copenhague se consolidó como una referencia mundial en urbanismo sostenible y calidad de vida. A diferencia de los modelos centrados en la expansión o la monumentalidad, se priorizó una ciudad cercana, densa, activa y pensada a escala humana. A través de políticas públicas sostenidas en el tiempo —que incluyeron inversión en infraestructura ciclista, fortalecimiento del transporte y el espacio público, y planificación mixta del uso del suelo—, Copenhague promovió una ciudad caminable, integrada y ambientalmente responsable. El espacio urbano no se pensó

como vitrina, sino como entorno de convivencia cotidiana. Si bien responde a condiciones culturales y económicas propias, su ejemplo muestra que una ciudad puede orientarse al bienestar colectivo sin resignar dinamismo ni modernidad. Una planificación urbana centrada en la proximidad y el cuidado puede ser, también, una apuesta.

Este repaso breve y algo desordenado no pretende ser exhaustivo, sino encender una idea: que la planificación urbana es, en el mejor de los sentidos, un laboratorio donde se ensayan formas de vivir juntos. A lo largo del tiempo y en distintos lugares del mundo, las ciudades —de manera más o menos planificada— han sido la expresión concreta de una forma de entender la vida compartida en un momento histórico determinado.

Si aceptamos esta hipótesis —que toda decisión urbana responde, sin excepción, a una cosmovisión particular—, entonces surgen algunas preguntas inevitables. ¿Cuáles son los principios que rigen nuestras decisiones de política urbana? ¿Qué imaginarios orientan las prioridades que definimos? ¿Qué idea de bienestar, de ciudadanía, de desarrollo está detrás de cada intervención? ¿Qué problemas intentamos resolver, pero también, qué conflictos invisibilizamos o perpetuamos cuando diseñamos una política pública? ¿Hasta qué punto nuestras ciudades reflejan realmente los valores que queremos promover?

Las ciudades no son estructuras fijas ni productos terminados. Son organismos vivos, en transformación permanente. Y por eso mismo, esas visiones que las modelan no se imponen de una vez y para siempre: se ponen a prueba, se tensionan, se reconfiguran en la experiencia cotidiana de quienes las habitan.

Cambian con los usos, con los trayectos, con las prácticas que se multiplican en sus calles y sus plazas. Es en esa vitalidad, atravesada por memorias, conflictos y nuevas formas de estar juntos, donde se juega y se construye el verdadero sentido de una comunidad.

En un tiempo dominado por el individualismo, donde una noción extrema de libertad personal parece imponerse como valor supremo, es momento de cuestionar ese sentido común imperante e imaginar las ciudades como escenarios de esa disputa. Reconstruir lo común es, quizás, la tarea más urgente y ambiciosa que enfrenta hoy una ciudad. Pero... ¿qué entendemos por lo común hoy? ¿Cómo esa idea puede encarnarse en un proyecto de ciudad? ¿Cómo lo traducimos en iniciativas concretas? Estas son preguntas ineludibles para quienes, desde lugares diversos —como políticos, líderes sociales, especialistas técnicos o ciudadanos comprometidos—, nos involucramos cotidianamente con la vida de nuestras ciudades. Porque en ese entramado múltiple de saberes, responsabilidades y experiencias se pone en juego algo bien importante: la posibilidad de construir un futuro compartido.

La disputa por lo común

¿Qué significa tener algo en común con quienes compartimos nuestra ciudad? ¿Dónde nos cruzamos con quien vive a pocas cuadras, aunque no lo conozcamos? ¿Un mismo parque, una vereda, un colectivo, el murmullo de una feria o un banco en una plaza? La pregunta por lo común no es una abstracción filosófica: tiene una expresión concreta en el espacio urbano.

Las ciudades son espacios compartidos donde se cruzan trayectorias, lenguajes, estilos de vida, necesidades y prioridades. También son los lugares donde se alojan —o se niegan— los espacios que permiten construir lo común: escuelas, veredas, plazas, clubes, bibliotecas, redes de colectivos y subtes. Ahí se manifiestan —de forma tangible— las tensiones entre lo privado y lo público, lo individual y lo colectivo, cuyos límites nunca son estáticos.