



reflexiones

Espacio público: espejo de una sociedad

Arq. Pablo Katz

El surgimiento de la democracia en Atenas durante el siglo VI (A.C.) propuso una organización política original cuya finalidad era permitir una representatividad igualitaria de todos los ciudadanos dentro de la ciudad.

Esta revolución democrática, efectuada bajo el control y la autoridad de Clístenes, encuentra su expresión espacial a través de la existencia de un plan (damero, escuadra, ortogonalidad,...) que da el carácter urbano a la ciudad, conceptualizada por Hipodamos de Mileto en el siglo V, A.C.

Podríamos decir también que el Espacio Público de la ciudad (civitas) occidental es la retranscripción espacial del principio democrático de equidad. El plan se esfuerza en preservar el carácter de igualdad ante la ley de los ciudadanos (civis)

La ciudad ex-nihilo de los romanos está trazada a partir de dos ejes mayores, el cardo y el decumano. En la proximidad de la intersección de los dos ejes tenía lugar el foro, plaza central de la urbe, reagrupando las funciones políticas, espirituales, judiciales y económicas.

Con excepción de las ciudades aparecidas durante la Edad Media europea, las ciudades occidentales, desde su origen, se han constituido a partir de la definición de sus espacios públicos: la calle y la plaza.

Espacio democrático, espacio público, lugar de representación y de intercambio, todas las civilizaciones urbanas han desarrollado los conocimientos para la creación de sus espacios públicos. Ellos representan el grado de cultura y de poder económico. Simbolizan la importancia que una sociedad destina a las relaciones entre ciudadanos y la vida en comunidad.

La ciudad de Buenos Aires pertenece, sin ninguna duda, a la larga tradición de ciudades occidentales que tienen origen en la ciudad greco-romana a partir de su conformación reticulada, en damero, representa una ilustración arquetípica, heredera de 25 siglos de historia urbana.

De la misma manera que el espacio público porteño encuentra su

origen en la ciudad greco-romana, la construcción del espacio privado se inspira fuertemente en el código de Napoleón. Tanto la normativa urbanística como la reglamentación urbana son préstamos de la tradición francesa.

Espacio público democrático, espacio privado concebido para calificar al espacio público y preservar las condiciones de vida de los ciudadanos, esta doble pertenencia dio forma desde sus orígenes a la ciudad de Buenos Aires.

Pero desde hace algunas décadas las nuevas influencias salen a la luz. Descendiente de los Estados Unidos, ciertas características de la ciudad anglosajona han venido hibridando la metrópolis porteña, de origen latino.

Desde el punto de vista morfológico, el surgir de los barrios cerrados, los country-clubes y otros guetos de clase en la periferia, vienen a responder en contrapunto al proceso de creación de guetos de pobres, desencadenando una especialización espacial y social del territorio que deteriora radicalmente la larga tradición de mixtura urbana.

La pérdida de vitalidad del centro de la ciudad, con su inquietante corolario, la degradación de los edificios y el espacio público, son la manifestación tangible.

Mientras que los centros de las ciudades europeas han conservado toda su vitalidad, numerosas ciudades norteamericanas han visto sus centros pauperizarse y sus poblaciones privilegiadas escoger los suburbios.

La hora de la reconquista del centro no puede retrasarse más en Buenos Aires, dado que el riesgo es llegar a un punto sin retorno.

¿Cómo reconquistar el centro de la ciudad? Sin duda por medio de inversiones masivas en la recalificación y la domesticación de un espacio público devenido salvaje, violento, agresivo.

Habrà que desarrollar este proceso con coherencia medioambiental y en el marco de un programa de desarrollo sostenible. Devolverles

su sitio a los peatones implica llevar más lejos y más decididamente una política ambiciosa de transportes públicos. Implica concebir las nuevas infraestructuras para preservar el futuro. Un futuro donde los pasos a nivel cruzando rutas y vías del ferrocarril, las autopistas sobreelevadas, las avenidas urbanas de 10 carriles de circulación, no serán más que un mal recuerdo.

Habrà también que recobrar el control público del espacio común. Cómo aceptar que los bienes del dominio público, las aceras, sean realizados por los vecinos.

El espacio público debe ser concebido y realizado por la colectividad para la colectividad. En las baldosas de vereda, cordones, sumideros, luminarias, bancos, cestos de la basura, vegetación, las ciudades representan su grado de cultura urbana.

Todo esto fue importante en Buenos Aires. Puede y debe volver a serlo.

Pero entonces, ciertos escollos tendrán que evitarse. Después de décadas del todo automóvil, la Ciudad de París, como tantas otras, entró en un proceso de pacificación del espacio público. Este proceso necesario y legítimo, consistente en privilegiar los transportes públicos y las circulaciones no contaminantes, desgraciadamente ha culminado en una sobre especialización de los bienes del dominio público.

Veamos los parques públicos: Espacios de juego para los niños entre 0 a 3 años, otros para los de 3 a 6 años, otros más para los de 6 a 10, y para los adolescentes; espacios para las prácticas deportivas, para las personas de edad... y hasta para los perros.

Los parques y los jardines se transforman así en una yuxtaposición de espacios especializados y categorías, separados por cercos de alambre.

Recordemos las plazas y jardines de nuestra infancia donde todos los usuarios coexistían en el mismo espacio polivalente. ¿Acaso ya no sabemos vivir juntos?

En el marco de mi trabajo de urbanista, en Francia, cuántas veces cité como ejemplo las plazas de Buenos Aires, abiertas día y noche, mientras que en París la inmensa mayoría de los espacios verdes de la ciudad están rodeados de rejas. Cuán grande fue mi consterna-

ción al comprobar que para preservarlos del vandalismo se debió a su vez encerrarlos, haciéndolos inaccesibles por la noche. ¿Llegará un día en que los espacios verdes urbanos estarán cerrados sin interrupción para poder garantizar su estado de conservación?

Veamos las calles y las avenidas: Veredas, pistas para ciclistas, vías de circulación para transporte público, carriles para el automóvil..., la fragmentación del espacio público llega al máximo y los medios materiales para separar estas diferentes categorías de espacios colma y satura los bienes del dominio público.

Los mojones que intentan proteger las aceras de los coches se vuelven peligrosos para los peatones, en particular para las personas de edad: son aumentados, realzados. Se vuelven peligrosos para los discapacitados visuales: se los recubre con pinturas fluorescentes... ¡La escalada no tiene límites!

Así, el espacio público es la imagen de nuestra época, se nos asemeja: el espacio de una sociedad individualista donde las limitaciones prevalecen sobre los lugares de libertad, un espacio cada vez más especializado y cada vez menos polivalente, el de "cada cual por sí mismo", donde nos cruzamos sin vernos. Cada vez menos democrático, en suma.

Conclusión y alegato:

Los espacios públicos son el lugar de representación de una comunidad. Ellos vehiculizan los valores que esa comunidad sostiene, son el producto de un esfuerzo colectivo. La calidad de su diseño y de su construcción, de sus materiales, de su perennidad, su valor de uso, dan cuenta de la confianza que ella tiene en el futuro y del lugar que se le da al vivir juntos.

En esto son un proyecto colectivo que debe ser compartido. Sólo cuando ello ocurra tendremos espacios de libertad, abiertos, polivalentes, generosos. Espacios de intercambio y de carácter mixto. Espacios públicos humanizados y democráticos.

Los Parques de Ciudad Universitaria en Buenos Aires: nuevos territorios urbanos naturalizados

Arq. Alberto Varas

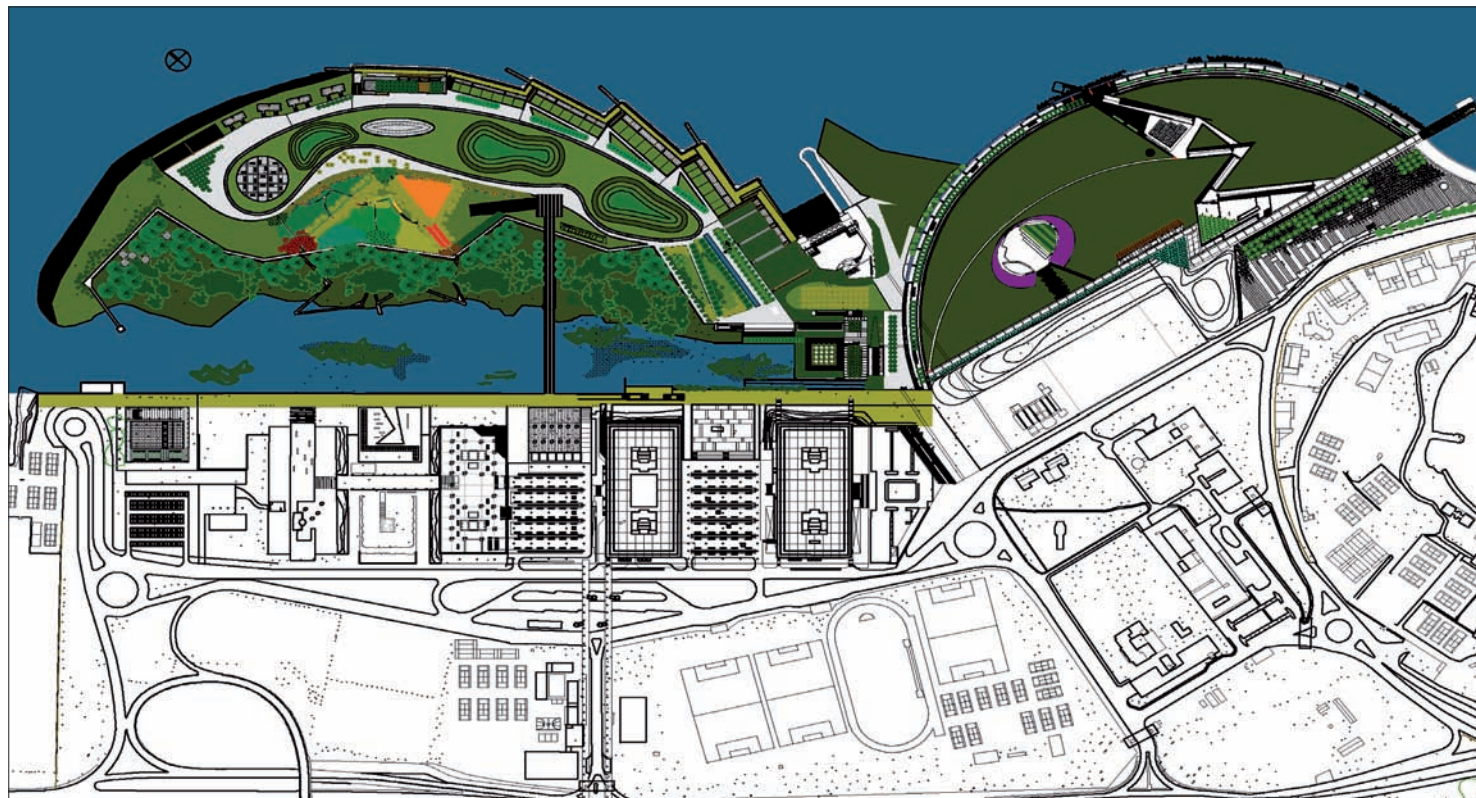
Las grandes ciudades contemporáneas han evolucionado históricamente de dos maneras distintas.

Por una parte han crecido y se han transformado influidas por una red de sucesos espontáneos, muchas veces impredecibles, por factores políticos y técnicos que reflejan los cambios en la realidad social, económica y cultural, y , también, como consecuencia de una evolución física convencional que, de manera dispersa, va generando una respuesta desarticulada sobre el territorio que responde a la expansión de sus fronteras y a las presiones que generan las múltiples necesidades de crear un espacio habitable.

Por otra parte, las ciudades son objeto de estudio, de especula-

ciones teóricas y material de proyectos de pequeña y gran escala que operan como factores de control y corrección o son objeto de propuestas que se insertan en el seno de esa corriente casi “autónoma” a la que está sometida la realidad urbana, intentando orientarla de acuerdo a preceptos de racionalidad y a las evaluaciones y propuestas de las disciplinas proyectuales que intervienen en su formulación: el urbanismo y la arquitectura .

La primera manera se manifiesta en las grandes metrópolis contemporáneas como una realidad azarosa que surge paralela a su crecimiento fuera de control que se manifiesta como una mancha urbana en las áreas más densas o como un conjunto de ghettos pobres o de bienestar en los cinturones suburbanos.







La segunda, en cambio, se basa en los instrumentos que nos ofrece el proyecto como visión que tiene la capacidad de incidir en el espacio que instalan las tendencias espontáneas creando los espacios para las nuevas necesidades desde la óptica de la eficiencia social, la racionalidad urbana y la belleza

Librado exclusivamente a la competitividad, a los valores del mercado inmobiliario o a la urgencia de las necesidades sociales, el espacio espontáneo, al no estar regulado por la racionalidad, los valores comunes y un pensamiento urbano superador, en el cual los intereses particulares están supeditados a los públicos, se obtiene como resultado la segregación, el deterioro de la calidad del espacio público y, en definitiva, el retraso en la evolución y las oportunidades que la ciudad debe ofrecer para mejorar la vida de sus habitantes. Se trata de un claro proceso de deshumanización del espacio urbano.

Dentro de la segunda manera, que ofrece las cualidades de un pensamiento y una acción racional sobre lo urbano, es donde el proyecto urbano tiene preeminencia, y donde debe instalarse, entonces, el esfuerzo y la capacidad pública para realizar las propuestas necesarias que creen el espacio social que requiere la urbanidad de la ciudad democrática. Porque esta acción no sólo está destinada a proveer los nuevos espacios necesarios para habitar la ciudad sino también a corregir los desequilibrios que provoca el crecimiento es-



pontáneo. Se integra así la ciudad y se hace más igualitaria para todos los ciudadanos.

Las infraestructuras; la condición ambiental del espacio público y su relación con la Naturaleza; la conservación del patrimonio urbano y arquitectónico -los paisajes locales recuperados- en su carácter de variables estructurales de las grandes transformaciones urbanas y de la calidad de vida en la ciudad, son los grandes temas a los que debe dirigirse la acción pública para satisfacer las demandas de una ciudad mejor.

Me referiré aquí, brevemente, a un proyecto que se inserta dentro del segundo entre estos temas esenciales que demandan la intervención pública en la ciudad: la condición ambiental del espacio público, área en la que sobresale la cuestión del parque urbano.

La obra aludida es, quizás, una de las de mayor envergadura en el espacio abierto que se haya realizado en las últimas décadas en Buenos Aires: los Parques Públicos de Ciudad Universitaria, cuyo proyecto sigo como autor desde hace ya más de diez años.

Se trata de un proyecto en el cual una política de estado seguida por varios gobiernos municipales ha permitido la ejecución de una gran obra que tendrá, a su ya no muy lejana terminación, un gigantesco impacto positivo y transformador en la vida de la ciudad y sus habitantes.



En Buenos Aires, un territorio autónomo con fuerte expansión suburbana, los parques y espacios abiertos y el mejoramiento de la relación con el río han constituido siempre una demanda permanentemente insatisfecha.

Al haber cambiado los modos de recreación de los ciudadanos, que se han hecho más públicos y más móviles, éstos ya no requieren solo la escala del barrio para conectarse con la Naturaleza y gozar de sus beneficios sino también la del conjunto de oportunidades que brinda la ciudad a través de sus grandes áreas abiertas. Es en esa variedad de oportunidades, en el parque urbano, donde verdaderas muchedumbres buscan su tan ansiada expansión y contacto con la Naturaleza.

El paisaje local mejorado de las plazas barriales resuelve una parte del problema, el del espacio público doméstico, el de las madres que pasean a sus hijos y el de los adultos mayores. En cambio, el Parque metropolitano, además de sus funciones como gran centro de recreación de fin de semana, tiene la finalidad pedagógica múltiple del gran espacio urbano y paisajístico de la ciudad. Es el lugar de la percepción de la forma de la ciudad y de su geografía, la lección de la naturaleza en la ciudad, el lugar de encuentro entre el mundo natural y el mundo artificial.

Se creará así a través de este nuevo Parque Público Metropolitano Costero una nueva dimensión de la vida urbana, que se mide no





sólo a través de su cultura o del deporte, sino también a través de la calidad de sus espacios naturales, que le han sido negados por los procesos de densificación metropolitana, la obturación de la costa y la falta de espacios renaturalizados donde recomponer el equilibrio con la base natural del territorio.

En los Parques de Ciudad Universitaria la presencia inmediata del río, la ausencia del automóvil y la variedad vegetal, temática y paisajística del parque, permitirá consolidar un frente de 1.700 metros sobre el río en una superficie de aproximadamente 40 hectáreas, acercando la ciudad al río y ampliando los horizontes paisajísticos de la ciudad. El Parque Urbano asumirá así el carácter de pieza fundamental en el equilibrio que requiere el uso de la ciudad.

Por otro lado, se trata no sólo de un parque recreativo, sino también de un gran Parque Memorial de gran significado para la población de la Ciudad y de la Argentina; un parque con una gran proyección internacional, como lo ha demostrado ya la gran cantidad de visitas de jefes de gobierno, funcionarios internacionales y ciudadanos extranjeros, aun antes de su inauguración oficial.

El Parque de la Memoria en Ciudad Universitaria -tal como lo expresó el Premio Nobel de Literatura José Saramago luego de su visita al Parque- se ofrece a los argentinos y al mundo como un factor de catarsis de la tragedia de los desaparecidos,

Hay que tener presente que en territorios que ya han sido coloni-



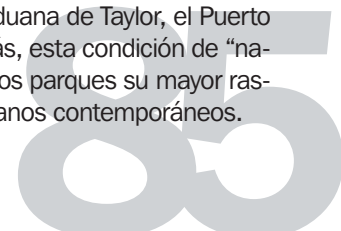
zados por la ciudad, la presencia del parque se hace a expensas de otros usos, generalmente degradados, como es el caso de las fábricas abandonadas, las infraestructuras obsoletas o las tierras ganadas al río, como en este caso.

Los Parques de la Ciudad Universitaria -el Parque Natural y el de la Memoria- surgen sobre un territorio “creado” a partir de un relleno sobre la costa del Río de la Plata efectuado en distintas épocas, que ha sido completado hasta alcanzar su forma actual con motivo de la construcción del Parque.

Quedan asimismo dentro de los parques obras de infraestructura de gran porte como la represa del Vega, una obra hidráulica para

contener las inundaciones o la reserva natural y el humedal sobre los pabellones de Ciencias Exactas y Arquitectura.

Por otro lado, este territorio se consolida con el proyecto de infraestructura costera que le da un límite cierto al borde de la ciudad y abre una condición paisajística ligada a la geografía del sitio que hasta el momento la ciudad no poseía. En este sentido este parque es una más dentro del conjunto de grandes obras que estructuraron en el pasado y continúan haciéndolo hoy, la forma urbana de Buenos Aires, tanto como lo hicieron la Aduana de Taylor, el Puerto Madero o la Reserva Ecológica, y es, quizás, esta condición de “naturaleza construida” lo que le otorga a estos parques su mayor rasgo de identidad como parques metropolitanos contemporáneos.



El diseño de los elementos urbanos

Arq. Diana Cabeza

El espacio público se convalida con la presencia y accionar del hombre en comunidad. Lejos de ser un espacio abstracto, el espacio público es un espacio antropológico, social, que se cualifica en tanto está habitado por los hombres en constante interacción, siendo éstos parte de su propia construcción cultural.

Es el lugar del encuentro, del intercambio y de la integración social; es el escenario de fondo en donde transcurre la vida urbana de todos.

Creo que el espacio público debe funcionar como un espacio de transferencia, como un contexto de aprendizaje e integración social donde dicha integración está presente por el derecho adquirido a la información superando diferencias sociales y físicas. Es un contexto ideal para el aprendizaje y la concientización de nuestro patrimonio cultural y natural, y una oportunidad única para recuperarlos y ponerlos al alcance de todos.

Las veredas, patios urbanos, plazas y parques, constituyen espacios de identidad y de apropiación social, lejos de ser los espacios del anonimato y de la exclusión, los espacios urbanos deben tener la cualidad de la habitabilidad.

Como proyectistas del espacio urbano y sus elementos debemos pensar en el sol, en la lluvia, en el calor, el frío, en que tenemos una piel natural en contacto con otra piel artificial que es la de la ciudad y que lejos de agredirnos esa otra piel nos debe acariciar, guarecer, abrigar.

Los elementos urbanos son por ende soportes de apropiación, que bien concebidos, ayudan a la protección, al descanso y a la consolidación del tejido social, son los soportes para nuestros ritos sociales.

El soporte material debe estar a la altura de la situación, promoviendo usos abiertos, de materiales nobles y resistentes debe tener la perdurabilidad física en el tiempo y a la vez una imagen también perdurable y potencialmente patrimoniable.

Mosaicos de Buenos Aires (Sensaciones)

Sábado de verano en Buenos Aires, barrio de Las Cañitas, calles Clay y Luis María Campos.

Como hilos dorados la lluvia cae en esta tarde de verano porteño. Con ruido parejo, destellante, el dorado se desintegra en el espejo azul del asfalto tragándose todos los otros ruidos de la ciudad.

Es que cuando llueve en Buenos Aires, un manto de silencio cae en la ciudad dejando rebotar en su piel solo las gotas de lluvia que caen del cielo.

Dando vueltas como grandes aspas de molinos unos chicos buscan en vano un refugio, optan en cambio por tocar el agua y llevarla para un lado y para otro.

Un rayo de sol refusila dorado sobre las chapas de los autos, arriba, un cielo celeste profundo recorta nubes de pompones blancas. Un arco iris multicolor termina de completar el paisaje.

Para de llover, la gente sale nuevamente a las calles, los ruidos se despiertan, como huéspedes intrusos en la tarde de la ciudad...

Avenida Sarmiento y Colombia, barrio de Palermo, mes de octubre, primavera porteña. Una alfombra de flores violáceas cubre los caminos naranjas de la plaza; los jacarandaes están en flor y sus flores tiñen de violeta el verde del césped y los caminos de polvo de ladrillo, extendiéndose como una cinta sinfín a otras calles de la ciudad mientras los troncos retorcidos marcan un ritmo desparejo de color marrón negro.

Calle Olaya y Antezana, Plaza Benito Nazar, barrio de Villa Crespo, mes de Noviembre, caminos que parecen amarillos polinizados por las flores de las tipas.

Como una sombrilla verde moteada a lunarcitos amarillos generan un gran techo de sombra sobre el calor de las arquitecturas y de los hombres morigerándolos.

Debajo de ese placebo de baño de sombra una pareja de viejitos sentados en un banco disfrutan la situación.

...y ese manto de nieve amarilla baña los pisos de otras calles y de otros barrios de la ciudad dotándolos de una identidad uniforme.

Calle Thames, barrio de Palermo Viejo, otoño, ahora piso las hojas secas de los plátanos añosos, que como edredón gigante entibian las veredas, miro arriba y alrededor y estoy envuelta en un túnel de oro mientras un viento lleva en torbellino hojas doradas y veo como se alejan.



Reflexiones sobre el espacio público

Arquitectos Bárbara Berson - Francisco Ladrón de Guevara - Federico Brancatella

Se puede observar que, por primera vez en la historia, la mayoría de los habitantes de nuestro planeta vive en ciudades y esto seguirá en aumento, lo cual plantea nuevas formas de habitar y una nueva reflexión sobre el espacio público.

Nuestro compromiso reside en comprender que la ciudad no es sólo una herencia, sino que también es un proyecto a conquistar.

Diseñar un espacio público nos enfrenta, como arquitectos, al difícil problema del urbanismo.

Una y otra vez a lo largo de la historia se podrán verificar diversas variantes en el espacio público, pero existen algunas que a lo largo del tiempo permanecerán intactas. Esto queda demostrado tanto en el playón de la mezquita de Kaylan, como en el plateau Beaubourg en París y el Zócalo de México DF.

Aquel gran potencial que permanece invariante es el de ser un importante condensador social.

El ágora, aquel vacío donde poder mirar y ser mirado, transitar o detenerse libremente; es el ideal de la democracia como ejercicio activo de los mayores y como pedagogía de los más jóvenes.

Se puede observar un fenómeno contemporáneo que mayormente afecta a la sociedad actual y sobre todo a las generaciones más jóvenes: la virtualización de las relaciones humanas sostenida por el crecimiento acelerado de la cibemática.

Como cuenta Marc Auge, en esta nueva época el ágora pasó a estar en la televisión, en la internet, donde los lazos entre las personas derivan en conversaciones banales y faltas de contenido, acrecentando la pasividad física y mental producida por la adicción a estos sistemas de divertimento.

El fenómeno informático, que ha convertido las escalinatas de un shopping en uno de los espacios públicos más exitosos de la ciudad de Buenos Aires, debe obligarnos a reflexionar sobre nuevas formas de encuentro, para no condenar al encierro doméstico a las nuevas generaciones.

Los espacios públicos destinados al encuentro de personas de nuestra Buenos Aires tienden a estar cada vez más vacíos de sus usuarios.

La pregunta es cuál es el sentido del encierro al cual está tendiendo nuestra sociedad. Como cambiar un lapacho rosado de una plaza porteña por cuatro paredes y una pantalla que emite imágenes y sonidos constantemente.

Pero si el espacio público, como condensador social es uno de los principales instrumentos de democratización de una sociedad a través de

la fluidez de intercambios, de la igualdad de derechos y obligaciones, y a través del grado de libertad que permite ejercer a los individuos, vemos que la aparición de la idea de cierre-control de los espacios públicos con cercos perimetrales constituye un aspecto negativo para la esencia de estos espacios.

La transformación de una plaza en un recinto estanco, desintegrándola del fluir circulatorio del sistema urbano al cual se haya integrada, constituye una verdadera auto-refutación del sentido de su existencia. El encierro carcelario de un espacio público revela la noción de una diferenciación social, renunciando a la apuesta por la integración ciudadana que debe ser siempre la base de una nación moderna, reemplazándola por la aceptación de una separación entre ciudadanos “deseables” e “indeseables”.

Entendemos que no hay razón de mantenimiento y seguridad que no sea atendible con acciones de mayor inteligencia y eficacia que el enrejado. El espacio público debe fluir como continuidad del patio, la vereda, la calle, la plaza, el territorio.

Es necesario saber atender el uso que la sociedad reclama del espacio público como parte de un contexto. Esta ha sido la histórica enseñanza de lugares terriblemente vaciados de contenido por la indiferencia colectiva, y de otros sorprendentemente copados por la afluencia de grandes masas.

La ciudad es el marco para acciones políticas de inteligencia, para la generación de una nueva cultura y civilización urbana.

El derecho a la belleza y a la ciudad nos debe llegar a todos por igual.

La ciudad se torna más interesante cuanto más estimula a sus habitantes a descubrir sus diferencias y variaciones sobre la homogeneidad de su tejido. De forma tal que una estrategia posible para la generación de nuevos espacios públicos es la del aprovechamiento de potenciales ya existentes como accidentes felices en la trama urbana, a la espera de una revelación estética. Aquella función de descubrir antes que inventar, que Borges le atribuye como característica principal a cualquier forma de la poesía.

El espacio público debe comprender que su rol fundamental es ser un lugar de tolerancia y equidad y no un sitio de exclusión. Aquí los contrastes de la sociedad desaparecen.

Creemos que nuestro deber es lograr que la sociedad salga de su encierro y disfrute de los espacios públicos, conociendo a sus vecinos, encontrándose con amigos, con uno mismo.

Bosques de Palermo



Rio de la Plata



Ilustración: Roberto Frangella

Los espacios de encuentro

Arq. Roberto Frangella

La expresión mayor de vida ciudadana es el encuentro en los espacios de participación comunitaria.

El placer mayor de habitar una ciudad consiste en poder encontrarse con los otros e intercambiar, compartir, comunicarse, poner en común, acercarse, sentirse parte unos de otros. Es lo máximo de la vida urbana.

El hombre busca por sobretodo el encuentro para alcanzar acuerdos y compartir puntos de vista, los ideales, las esperanzas, las acciones, y todo el desarrollo cultural surge de estos lugares de encuentro.

Poner la vida en común es lo que da mayor plenitud y sentido a cada día del ser humano.

Todo lo que el hombre hace y conquista es en función de compartirlo con los demás.

Por todo esto es imprescindible que la ciudad ofrezca espacios de encuentro, espacios que el habitante pueda apropiarse para expresarse e intercambiar.

Hay muchas plazas, paseos, parques, costaneras, sitios donde el porteño puede poner en común sus ansias e ilusiones con los otros ciudadanos, pero cuantos más espacios públicos tengamos, más urbanos y sociables seremos.

Por eso es muy positiva la incorporación de los nuevos "Oasis Urbanos", sitios donde la sociedad toda pueda expresarse.

Oasis que den cobijo a todas las edades, los niños, los jóvenes, los mayores, para que desarrollando sus actividades construyan ese tejido social, pleno de cultura porteña.

"Oasis Urbanos" para expresarse en juegos, carreras de bicicletas, campeonatos de bochas, torneos de ajedrez, recitales de música y, en fin, el sinnúmero de expresiones que caracterizan y van construyendo nuestros vínculos ciudadanos.

Estos Oasis son verdaderos pulmones del alma, espacios para buscar la plenitud, sitios ideales para encontrar al otro y asomarse a la inmensidad del universo.

Costanera Sur



Delta del Paraná





Playa Barrial

Comida General Páez

Un poco de paz

Arq. Estela Iglesias Viarenghi

Resulta paradójico el hecho de que, por un lado habitualmente consideremos al desarrollo tecnológico como un factor de deshumanización de nuestro entorno, y por otro debemos reconocer a la tecnología como un producto intrínseco de lo humano.

Puede resultar práctico para facilitar nuestra comprensión, inscribir las relaciones entre Tecnología y Paisaje Urbano en tres conjuntos conceptuales: Tecnología, Cultura y Naturaleza.

Dentro de la totalidad de fenómenos que llamamos Naturaleza, se encuentra la cultura, producto social por excelencia de la vida de los hombres. Y dentro de ésta aparece la Tecnología (la sociedad tecnológica).

Tecnología, Cultura y Naturaleza son tres conceptos con cierto grado de concentricidad.

Simultáneamente, podemos reconocer un sinnúmero de contradicciones entre esos términos, ya que nos pueden inducir a la nostalgia de la belleza de paisajes bucólicos o folklóricos, en contraposición con los aspectos por momentos caóticos, vulgares o agresivos de la ciudad contemporánea. O más aún, a la constatación terrorífica de la destrucción progresiva del clima, del equilibrio ecológico y de la vida orgánica del planeta, en gran medida como consecuencia de la proliferación tecnológica.

Sin embargo, también debemos reconocer por ejemplo que, como consecuencia del desarrollo científico y tecnológico, nuestra actual esperanza de vida es el doble de la de un hombre del siglo XVIII o de un contemporáneo habitante de algún postergado país africano. Y que se verifican desarrollos tecnológicos superadores de los efectos negativos de la propia tecnología, ya sean pasteras de celulosa libres de cloro, o tal como se anuncia la producción energética a partir de recursos limpios y renovables, como el hidrógeno del agua, el viento y el sol.

En este tipo de dicotomías se inscribe claramente la relación entre Paisaje Urbano y Tecnología, entre lo Natural y lo Artificial, insinuando la necesidad de una Nueva -y no reaccionaria- forma de pensar, de sentir y de actuar, es decir de una Nueva Cultura: ¿Post-industrial, post-tecnológica...?

Se puede entrever la necesidad de una actitud, de una dirección intelectual.

Por una parte, el Paisajismo, disciplina que trabaja mayormente con la vegetación como integrante de nuestro ambiente, tiende a con-

vertirse, más allá de toda pretensión meramente ornamental, en la compensación, crecientemente necesaria, de los excesos de la artificialidad de lo construido. “Líbrame del artifex” (del artífice), dice la versión eslava del Padrenuestro...

Una restitución de lo natural, de lo orgánico, en el seno de lo artificial. Ya sea una plaza de pueblo, las plazoletas de la avenida 9 de Julio, los parques de Puerto Madero o el Central Park.

Por otra parte, nos ha tocado trabajar en territorios mucho más extensos que los intersticios urbanos, en campos, en los que se hacía evidente la necesidad de un ordenamiento de lo natural, en favor de lo natural, contrarrestando desórdenes no sólo visuales sino ambientales, como la erosión. O enfatizando con la propia vegetación la existencia de alguna arquitectura que si no correría el riesgo de pasar desapercibida, abrumados por la monótona presencia de lo natural.

Es como si el Paisajismo, en sus extremos polares de escalas de intervención (la micro y la macro), necesitara hacer conscientes esas relaciones inversas de fondo y figura: A veces lo orgánico como figura dentro de un fondo artificial masivo, a veces la arquitectura como figura en el fondo natural masivo.

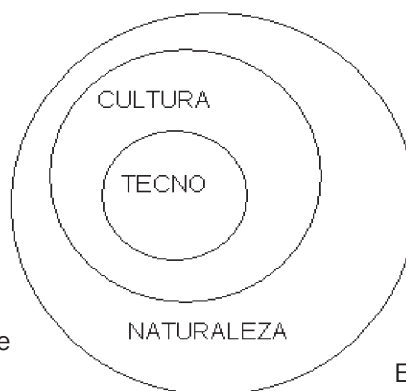
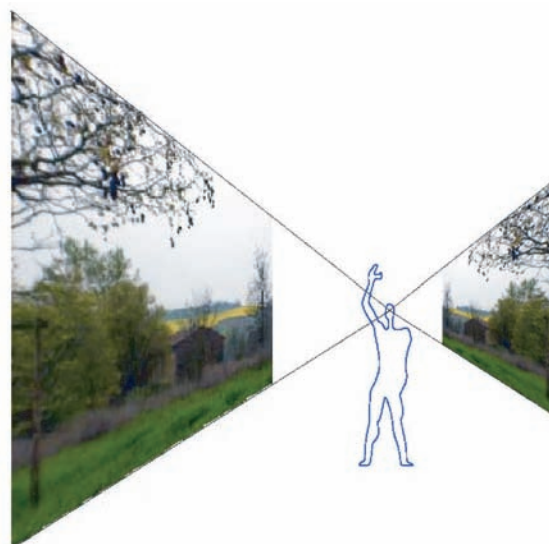
En el medio de esos extremos polares está la escala del Paisaje Urbano...

Tal vez, en esta especie de “caja china” de ventajas y perjuicios de la Tecnología debamos comenzar por asumir que el Paisajismo es en sí una Técnica, subproducto de la Cultura, cuyos principales “materiales” primarios específicos son elementos Naturales, tales como plantas, suelos, cursos de agua, etc. y sus herramientas e insumos son elementos tecnológicos más o menos sofisticados.

Es posible y necesario, con esta “Técnica”, contribuir a superar los efectos negativos de la Tecnología sobre nuestro entorno, con más Tecnología, más Cultura, y por supuesto con más Naturaleza.

Se podría decir, generalizando, que el recurso metodológico global, en la búsqueda de un jardín, parque o ambiente sustentable, es la Armonía. La búsqueda de la Armonía como método de nuestra inteligencia y de nuestra sensibilidad.

Tal vez en esta intención de búsqueda de la Armonía no deberían diferenciarse las otras ramas del Diseño. Y si el concepto de Armonía aparece así como una especie de clave, valdría la pena profundizar un poco más en su pertinencia y en su consistencia:



En efecto, el pensamiento dualista, maniqueo, planteado como antítesis de polaridades irreconciliables (Tecnología vs. Naturaleza), conduce únicamente al mecanismo de la opción, corriendo el riesgo de excluir, por reduccionismo, la mitad de una realidad que ciertamente nos trasciende.

Y volviendo al comienzo, contamos con un tercer factor que es lo Cultural, con sus especificidades más valiosas, que son Arte y Convivencia respetuosa. Armonía estética y ética.

Relaciones armónicas entre las partes entre sí y con la totalidad. Sabemos de la gran pertinencia de la Armonía en el arte musical, y podemos tomar esto como referencia: Dos sonidos primarios resultan armónicos si tienen en común un tercer factor que es una ratio, una razón, una relación entre sus frecuencias vibratorias que resulta simple y abarcable por nuestra inteligibilidad y nuestra sensibilidad.

Con el Arte de nuestras “razones armónicas” podemos conciliar Naturaleza y Tecnología, generando y utilizando por añadidura recursos tecnológicos superadores, de una mayor calidad, sutileza e inteligencia.

En el contradictorio y complementario paisaje de lo fijo y lo móvil, del cemento y el verde, de los autos y los pájaros, aparece el hombre como observador activo con su vivencia, completando la tríada Paisaje-Observador-Vivencia. Es ésta vivencia la que puede ser propiciada por un paisaje a ser descubierto, un paisaje sin acumulaciones inarmónicas de componentes; un paisaje que estimule el asombro, que deje preguntas abiertas, lugares no resueltos, adaptaciones sucesivas en una evolución que seguramente no podrá prescindir de lo aleatorio. Y que finalmente permita también un poco de paz.

El gran desafío de la ciudad contemporánea

Arq. Pablo Medinaceli

Casi como una fórmula irrefutable o una medida exacta de las cosas he aplicado repetidamente un método de comprobación sobre la urbanidad.

Viajando en tren por la frontera alemana próxima a Polonia y profundamente dormido en el asiento, recostado sobre la ventana, desperté -tal vez veinte minutos o dos horas después- ante la frenada de la máquina y bajé en una estación sin tener muy en claro donde me hallaba, producto del abrupto despertar, el desconocimiento del idioma y los días acumulados de viaje.

Como había resultado en otros sitios del mundo apliqué la fórmula que rápidamente me ubicaría dentro del contexto en el que me encontraba.

Esta resultaba de la presencia de dos elementos que combinados eran reveladores: niños y ancianos mendigando en formas varias y animales sueltos, flacos y enfermos me aseguraban que estaba en algún lugar fuera del mundo “central”.

Esto funcionó con la mayoría de las ciudades africanas y americanas, muchas de Asia y en este caso, algunas europeas.

A este combo de parámetros le pude sumar a medida que iba progresando en mis estudios académicos otra característica que se repetiría sistemáticamente en estos contextos: el descuido (y seguramente desprecio) del espacio público.

Lo público

Más allá de los edificios particulares, las grandes obras de arquitectura o la cultura de la ciudad lo que creo que claramente define a la urbe es el espacio público; éste es la manifestación más precisa del colectivo de conductas y aspiraciones de los grupos sociales que la habitan o tan sólo la transitan. También es el espacio donde se manifiesta (o debería manifestarse) el espíritu republicano que el estado, el gobierno y sus instituciones deberían promover. Este territorio precioso ha sido operado por los gobiernos no democráticos para el control de las acciones masivas por lo que ha representado un lugar de expresión de la ideología y la praxis del control, lo que ha hecho que su recuperación sea un logro del estado de derecho y deberíamos entenderlo de este modo y no como el “afuera” de nuestros espacios privados, transformándolo en el mundo sin reglas donde volcamos nuestras miserias y no sólo las espirituales.

La Paz, Bolivia. Esta imagen siempre se me presenta como la ex-

presión del espacio público sin el ejercicio de políticas ni controles donde el territorio se obtiene por la simple presencia despreciando el bien común y generando un paisaje ideal para la libre acción de “lo particular” en su peor expresión, con consecuencias, muchas veces, lamentables.

Humanización - educación y punición

Es muy interesante que desde el gobierno se trabaje sobre estos ámbitos proponiendo acciones precisas como son los concursos de ideas o el desarrollo de obras sobre espacios de tamaños variados reconociendo en cada uno de éstos un valor importante para su entorno inmediato entendiendo lo necesario de su importancia e incidencia en la calidad de la vida metropolitana.

Pero bien, cuando pienso en “humanizar el espacio público” pienso que algo no hemos hecho bien con nuestro patrimonio urbano común. Sin pretender hacer de esto un juego de palabras básico, ni un planteo retórico pensar en “humanizar el espacio público” es como intentar “bestializar la selva” o “democratizar las elecciones”; si bien son comprensibles las intenciones y anhelos y la necesidad de remarcar el sentido de las acciones, no deja de llenarme de preguntas como arquitecto, pero principalmente como ciudadano.

Por ejemplo -y pensando en lo que nuestros humanos urbanos le han hecho a nuestras plazas y paseos- ¿cercar una plaza es “humanizar”? Definitivamente sí. Estamos respondiendo a los problemas de la ciudad con acciones tendientes a neutralizar a ciertos humanos desaprensivos -que por cierto son muchos- y sus aspiraciones personales sobre el bien común mientras se estructuran o desarrollan las acciones de educación en todos los niveles.

Basta con ver los pequeños sectores no protegidos de estos paseos como han sido degradados rápidamente con la más variada colección de comunicaciones efímeras.

En estos términos humanizar es generar acciones para estar en sintonía con los usos y costumbres de la especie y la comunidad que la alberga proponiendo soluciones a lo inmediato y -¡por supuesto!-, y paralelamente políticas que construyan lo mediato: prevención, educación y punición.

(Para quienes tengan dudas de ésto los invito a destruir el patrimonio público en los países desarrollados y experimentar las consecuencias)



La Paz, Bolivia. Esta imagen siempre se me presenta como la expresión del espacio público sin el ejercicio de políticas ni controles donde el territorio se obtiene por la simple presencia despreciando el bien común y generando un paisaje ideal para la libre acción de “lo particular” en su peor expresión, con consecuencias, muchas veces, lamentables.

Comparto el valor de la educación ciudadana como solución de fondo de éstas y otras cuestiones, pero existe un “mientras tanto”, un “hoy”, una inmediatez que debe ser observada, analizada y neutralizada con decisiones en pos del bien común, y es importante que entendamos que no hay ciudad posible sin la propuesta y la ejecución de políticas sobre el espacio público sobre la base del interés general y quien atenta contra él está atentando contra cada uno de nosotros.

En este sentido creo que no hay futuro posible en una sociedad dominada por intereses particulares de todas las escalas donde no sólo accionan los pequeños vándalos sino las empresas que intru-

san el espacio aéreo, las aceras con mesas y publicidad, las calles con “estacionamientos particulares” para motos de entregas de pedidos, la cartelería peligrosamente ubicada y una lista extensa de beneficiarios de la ausencia de políticas sobre el espacio público, o sea, el de todos, el nuestro.

Este es el gran desafío de la ciudad contemporánea -de la Buenos Aires contemporánea, por lo menos- sobre el cual debemos trabajar como profesionales, educadores y ciudadanos colaborando en la construcción de un espacio público que gradualmente represente los mejores valores del grupo social que la habita y en definitiva de la especie humana.

Espacio público y ciudadanía

Lic. Salvador Rueda Palenzuela

La ciudad es, en esencia, la reunión de complementarios. Es la reunión de usos y funciones distintas que trabajan sinérgicamente manteniendo la organización urbana de manera dinámica. En la ciudad mediterránea, el lugar de reunión y el lugar de encuentro es el espacio público. Es el lugar simbólico en que ciudad, democracia y política se encuentran. La ciudad, la democracia, la política y la filosofía nacieron juntos en la antigua Grecia con la irrupción de las leyes disociativas del logos y de la superación del organicismo de la vida preurbana que otorgaba a cada cual un destino marcado por la irrefutable naturaleza¹.

El espacio público marca los límites de la idea de ciudad. Donde no lo hay puede hablarse de urbanización pero difícilmente de ciudad¹.

Si el espacio público es, en esencia, la ciudad, un ciudadano lo es enteramente cuando ocupa “sin límites” el espacio público. Si uno recuerda las imágenes de los hermanos Lumiere, se aprecia como las calles de París a principios del siglo XX eran un caos de personas, caballerías y carruajes. Parecían que iban a colisionar unos con otros con movimientos azarosos de alta velocidad provocados por la tecnología de filmación de aquella época. Pero todo ocurría con armonía ocupando (y eso es lo esencial) “todo” el espacio público. Luego, con la aparición del automóvil y con él la posibilidad de cubrir espacios en un menor período de tiempo, se divide el espacio público asignándole, normalmente, el centro de la calle a los vehículos y unas cintas pegadas a la edificación a los “peatones”. Desde ese instante el que habita la ciudad se convierte en peatón y deja de ser ciudadano. Desde ese momento, el vehículo se enseñoera y se hace dueño del espacio público, de manera paulatina al principio, explosiva hoy.

Actualmente, las ciudades españolas dedican más del 60% de su espacio público (directa o indirectamente) al automóvil, sometiendo a unas condiciones de entorno inadmisibles. El ruido, la contaminación atmosférica, los accidentes de tráfico o la intrusión visual son, entre otras, variables que ven superados los límites y que mer-

man la calidad urbana y el espacio dedicado al peatón y al resto de modos de transporte. El vehículo privado condiciona, a su vez, el resto de usos y funciones del espacio público.

La colisión de intereses en el espacio público

Para sustituir el actual uso del espacio público, mayoritariamente ocupado por el vehículo privado, por otros usos y funciones donde el ciudadano vuelva a recuperar su estatus y se convierta en actor principal, es necesario identificar la incompatibilidad entre usuarios del espacio público.

El vehículo de paso, que tiene por objetivo cubrir el espacio en el menor tiempo posible, entra en colisión y se hace incompatible con los objetivos del resto de usuarios y la mayor parte de funciones urbanas. El uso del espacio ocupado por el coche es incompatible con los usos que necesitan los niños, los ancianos y los ciudadanos en general, también con la distribución urbana, las emergencias, etc. A excepción del vehículo de paso, el resto de usuarios pueden hacer compatibles sus objetivos en un espacio común, también la presencia en éste del vehículo del residente.

Las rigideces que impone el objetivo principal del vehículo de paso y las que se derivan de las propias características de este tipo de móviles, como el hecho de que no se puedan tocar entre ellos o colisionar con el resto de móviles, que no giren sobre su propio eje como pueden hacerlo las personas, que ocupen el espacio que ocupan, que transporten a 1,2 personas de media en su interior, etc. da lugar a una planificación de la movilidad que busca la continuidad del movimiento en el conjunto de la red viaria (dedicada prácticamente toda ella al vehículo de paso), en detrimento de la continuidad del movimiento de los otros móviles: los peatones, los minusválidos, la bicicleta. En Barcelona, el vehículo privado ocupa entre el 65% y el 70% de su espacio público directa o indirectamente, cuando el porcentaje de desplazamientos diarios de los residentes barceloneses no supera el 25% de los viajes totales.

¹ Ramoneda, H. (2003). A favor del espacio público. El País.

Flujo de vehículos en hora punta²



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Distrito de Gracia y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

Está claro que hay una desproporción entre la ocupación espacial y los desplazamientos en vehículo privado. El vehículo es hoy el factor que mayores disfunciones urbanas genera e impide que la ciudad (el espacio público) sea para el ciudadano y se convierta de manera contundente en la ciudad para los coches.

En cualquier caso, el vehículo juega un papel que tiene que ver con la funcionalidad urbana, cuestión ésta que no puede, en ningún caso,

obviarse. El uso del coche podríamos decir que se justifica y es necesario, lo que se pone en cuestión es el abuso y las consecuencias que de ello se derivan. Ordenar y planificar el espacio público intentando aumentar los usos y funciones urbanas, haciéndolos compatibles entre ellos en la mayor parte del espacio público, supone reducir, drásticamente, la ocupación actual de éste por el vehículo privado y con ello, modificar el porcentaje de desplazamientos para este modo de transporte. Ello supone, consecuentemente, crear un

² El análisis de flujos de la realidad actual nos indica que por las vías básicas circula el 89% de los vehículos del Distrito de Gracia en hora punta (la longitud de esta red supone el 47% de la red), siendo sólo un 11% los vehículos que ocupan el resto de los tramos de la red viaria (representa el 53% de la longitud de la red). Reduciendo un 4% el número de vehículos circulando, se obtienen valores para el tráfico similares a la situación actual. En cualquier caso, manteniendo el número de vehículos circulando, la red de vías básicas los soporta, debiendo realizarse un par de ajustes en la confluencia entre Diagonal y Vía Augusta y en el estrangulamiento existente en la Ronda de Dalt con Escorial.

nuevo modelo de movilidad, entendiendo que un nuevo modelo no es más que cambiar las proporciones en los porcentajes de los desplazamientos para cada modo de transporte.

Garantizar, a la vez, la funcionalidad urbana y una nueva concepción del espacio público, supone, por un lado traspasar parte de los desplazamientos que hoy realiza el transporte privado al resto de modos de transporte y asignar para cada modo una red que haga compatibles además de la funcionalidad, el resto de usos y funciones urbanas.

Las supermanzanas: una propuesta para reinventar el espacio público en la ciudad mediterránea, compacta y compleja

Puesto que el vehículo de paso juega un papel específico en la funcionalidad urbana y siendo su objetivo principal cubrir espacios en el menor tiempo posible, parece razonable crear una red de vías básicas en la ciudad entera que haga factibles los objetivos que acompañan a este tipo de móviles.

Las vías básicas son, a su vez, las vías rápidas urbanas, y son las vías por donde circula el vehículo de paso y el transporte público de superficie, ocupando cada modo de transporte su propio espacio, creando una red específica que cubra toda la ciudad. La red viaria básica abraza varias manzanas del tejido urbano, de ahí la denominación de supermanzanas, las cuales quedan definidas por el perímetro que dibuja la red.

En las intervías de las vías básicas se desenvuelven el resto de usuarios del espacio público: los ciudadanos que van a pie, las bicicletas, el transporte de distribución y los servicios, las emergencias y los vehículos de los residentes. Todos menos el vehículo de paso que circula por las vías periféricas que, como se ha dicho, definen áreas interiores denominadas supermanzanas.

Las supermanzanas acogen pues, el conjunto de usos que hoy se dan cita en cualquier parte de la ciudad menos uno, impedir la circulación del vehículo de paso en su interior. No son, por tanto, zonas peatonales estrictamente.

Las supermanzanas son espacios cuya velocidad se restringe a 10

km/h. Son áreas 10, que sustituyen a las áreas 30 que, como se ha podido comprobar en la práctica, no resuelven ninguna de las disfunciones urbanas antes planteadas.

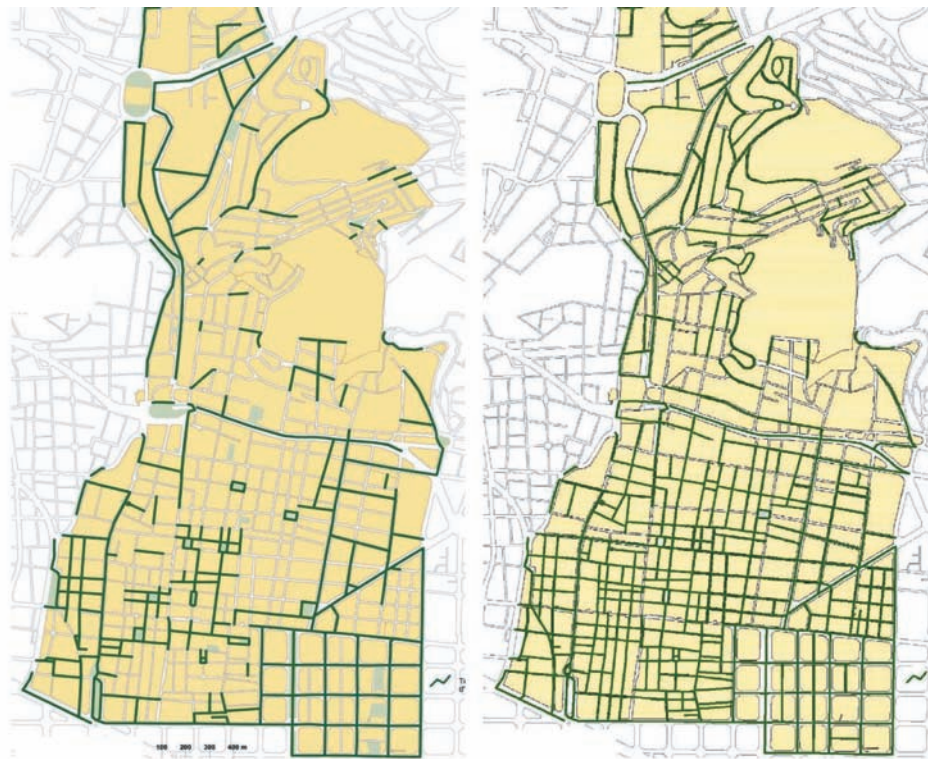
El interior de las supermanzanas puede diseñarse con plataforma única puesto que la velocidad de cualquier móvil se acomoda a la velocidad del peatón, lo que supone que la accesibilidad para las personas con dificultades físicas se garantice en prácticamente la ciudad entera. Hoy, a pesar de los esfuerzos realizados por el Ayuntamiento de Barcelona que tuvo el acierto de dotarse de una ordenanza que va extendiendo el “vado 120” en cada una de las operaciones urbanísticas, transformaciones y renovaciones del espacio público, quedan todavía amplias áreas urbanas con aceras de un metro o menos de ancho. Además de espacios que aún teniendo el ancho adecuado son inhábiles para las personas con dificultades físicas por la presencia de artefactos físicos del mobiliario urbano.

Para este colectivo, salir a la calle se concreta en una “carrera de obstáculos” que pone de manifiesto el nivel de calidad urbana. El minusválido juega un papel indicador de calidad del espacio público de primer orden, similar al que juega (salvando las distancias y dicho metafóricamente) la nutria en un río u otros organismos en los ecosistemas indicando su grado de conservación y calidad. Donde viven nutrias, el río manifiesta una calidad excelente. Si la persona con dificultades físicas puede pasar haciendo uso de la continuidad de movimiento, sin barreras, se puede afirmar que el espacio cumple, como mínimo, la condición necesaria de calidad y se habrá de ver si suficiente en cada caso.

Si la primera característica de la supermanzana es impedir la circulación del vehículo de paso por su interior, la segunda es establecer una red diferenciada para cada modo de transporte.

La periferia, definida por las vías básicas se reserva para los vehículos de paso y el transporte público de superficie (bus, autocares, taxis, etc.), en el interior se pueden crear redes para cada modo o no, dependiendo del ancho de la calle. Los fotomontajes muestran la sección propuesta de una calle en el interior de una supermanzana del Ensanche barcelonés donde el espacio para el peatón se

Tramos de calle accesibles para personas con movilidad reducida³



ACTUAL

FUTURA

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Distrito de Gracia y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

multiplica, reservando un espacio para la carga y descarga y otro para el acceso a los vecinos, las emergencias o la propia distribución urbana, compatibles todos ellos, por su velocidad restringida, con la bicicleta. Cuando el ancho de calle no permite la separación formal, es posible dar una cierta especialización a las vías buscando la compatibilidad entre modos.

Con las supermanzanas, las proporciones entre el espacio ocupado por el vehículo y por el resto de usos se invierten. En el caso del dis-

trito de Gracia las proporciones entre calzada y acera se reparten en un 54% y un 46% respectivamente. Con la aplicación del modelo de supermanzanas, el porcentaje de calzada se reduce hasta el 25% y el de acera aumenta hasta un 75%.

El control de las variables de entorno

En la naturaleza, los ecosistemas en un estadio avanzado, con una complejidad elevada, tienen tendencia al control de las variables del

³En los gráficos de accesibilidad para personas con dificultades físicas se aprecia el aumento significativo de tramos accesibles. En la situación actual 756 tramos no son accesibles para las personas con dificultades físicas. En el escenario de supermanzanas, el número de tramos no accesibles es de 375 y la mayoría no lo es porque la pendiente es superior al 8%.



Vista actual y fotomontaje de la propuesta. Calle del Eixample em el interior de una super manzana.
Fuente: ProEixample y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

medio, es decir, hay una cierta regulación de la temperatura, de la humedad relativa, de la insolación, de las sombras, etc. No llegan a tener, sin embargo, una regulación tan exhaustiva como la que tienen los organismos, por ejemplo, los vertebrados, en los que todo lo que hay en su interior está a un nivel constante en el torrente sanguíneo y en el líquido intercelular. Es la homeostasis. Esta particularidad es la que permite, por ejemplo, a los hombres, “olvidarnos” de la fisiología y ser lo que somos, con un elevado grado de independencia de estos procesos.

En los ecosistemas urbanos, los arquitectos buscan regular las variables de entorno en el interior de las edificaciones: la luz entrante, la temperatura y otras condiciones de habitabilidad, ahora bien, este esfuerzo buscando el confort no es el mismo cuando se trata del espacio público donde dominan, en la mayoría de ocasiones, otros aspectos más relacionados con la funcionalidad o la estética.

Entendiendo que el espacio público es el espacio común, es razonable diseñarlo intentando controlar las variables de entorno sean estas de carácter físico: temperatura, acanalamiento de aire, insola-

ción, sombras, ruido, inmisión de contaminantes atmosféricos, colorología, olores, etc. o de carácter socioeconómico: seguridad viaria, seguridad ciudadana, accesibilidad, usos, funciones, etc.

Para ello, se deberán articular instrumentos y metodología que permitan la cuantificación de las variables de entorno y la creación de escenarios, tal como vienen desarrollándose en la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona y que aquí, por la limitación de espacio, tan sólo es posible enunciar.

La compacidad corregida

Una de las ideas más ricas conceptualmente planteadas por Ildefonso Cerdá ha sido la dicotomía: relación-aislamiento, como expresión de los dos lados de la vida ciudadana en general y del espacio público muy especialmente. La plasmación de la citada dicotomía en el diseño del Ensanche barcelonés dio lugar a una división simple del espacio entre suelo edificado y suelo verde, del 50%-50%. Una división que, formalmente, permitía disfrutar del espacio verde de manera cotidiana, puesto que era adyacente al lugar de residencia.

Distribución del espacio público



Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Distrito de Gracia y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

Es decir, era un espacio efectivo para los propósitos del uso del verde sin las restricciones que impone la distancia espacial.

La expresión de esta dicotomía no es exclusiva del ámbito urbano y, de hecho, se articula también en la vivienda ya que en ella se encuentran (cuando está bien concebida) espacios dedicados al contacto: el salón, el comedor, la cocina... los lugares de relación y los espacios dedicados a la intimidad: los dormitorios, el wc, los despachos... los lugares dedicados al aislamiento. Se sabe que una vivienda donde conviven varios miembros sin una definición suficientemente clara de la citada dicotomía es causa de fricciones y conflictos interpersonales.

Otra expresión de los dos ámbitos de la dicotomía lo encontramos también en las propias personas humanas. Un ser humano es, en síntesis, vida interior y relación. Los psicólogos sabemos que si la expresión del comportamiento de una persona está excesivamente decantada hacia una de las partes de la dicotomía, esta entra en crisis por desequilibrio y seguramente acabará pidiendo ayuda a alguno de mis colegas.

La vida ciudadana reclama un cierto equilibrio entre la relación y el aislamiento, o también entre los espacios dedicados al movimiento y los espacios estáticos, entre la compresión y la descompresión. De aquel 50%-50% ideado por Cerdá se ha pasado a un 91% de

edificación y un 9% de verde en el actual Ensanche. Una relación a todas luces desequilibrada que ha tenido y continúa teniendo consecuencias graves para el territorio más extenso. No es casual que Cataluña, con más de 800.000 segundas residencias, sea una región con uno de los ratios mundiales de segundas residencias por mil habitantes más elevado que existe.

A veces olvidamos las características esenciales de la naturaleza humana y cuando lo hacemos olvidamos que más del 90% de nuestro comportamiento es expresión de nuestro origen animal y, como tales, necesitamos contactar con otros organismos vivos, a la vez que se manifiesta (nos damos cuenta) nuestro esquema corporal. Esta relación necesita escenarios tranquilos y relajantes. El murmullo de una fuente, el paisaje sonoro creado por los insectívoros (aves de canto), o el impacto de un paisaje verde en un rincón soleado, son escenarios deseados por la población por necesarios.

A las características citadas del espacio relacionado con el aislamiento, deberían añadirse otras, como aquellas que tienen a ver con la estancia: lugares donde poder detenerse para hablar con alguien, tomar una copa, jugar si son pequeños, o simplemente, estar.

La expresión cuantificada de la dicotomía citada y el grado de equilibrio que manifiesta en un determinado tejido urbano ha sido recogida en diversos trabajos, siguiendo una ecuación simple pero efectiva⁴. Para una determinada superficie, la

Compacidad corregida =

volumen edificado

espacios de estancia

Empieza a contarse como espacio de estancia una acera con una anchura igual o superior a los 5 m, entendiendo que por un espacio de estas características pasan dos sillas de minusválidos a la vez que dos personas pueden permanecer estáticas, hablando, sin entorpecer el paso. A partir de estos mínimos se suman aquellos espacios que los superan: plazas, jardines, parques, etc.

Los espacios públicos con otras funciones, por ejemplo, el viario, también están contados indirectamente y vienen a añadirse al numerador, es decir, a los espacios dedicados a la funcionalidad y a la actividad urbana.

En los gráficos se calcula la compacidad corregida para una retícula de 200x200 m y se comprueba el grado de desequilibrio urbano: compresión-descompresión que presenta la situación actual. En el escenario de supermanzanas el reequilibrio es significativo.

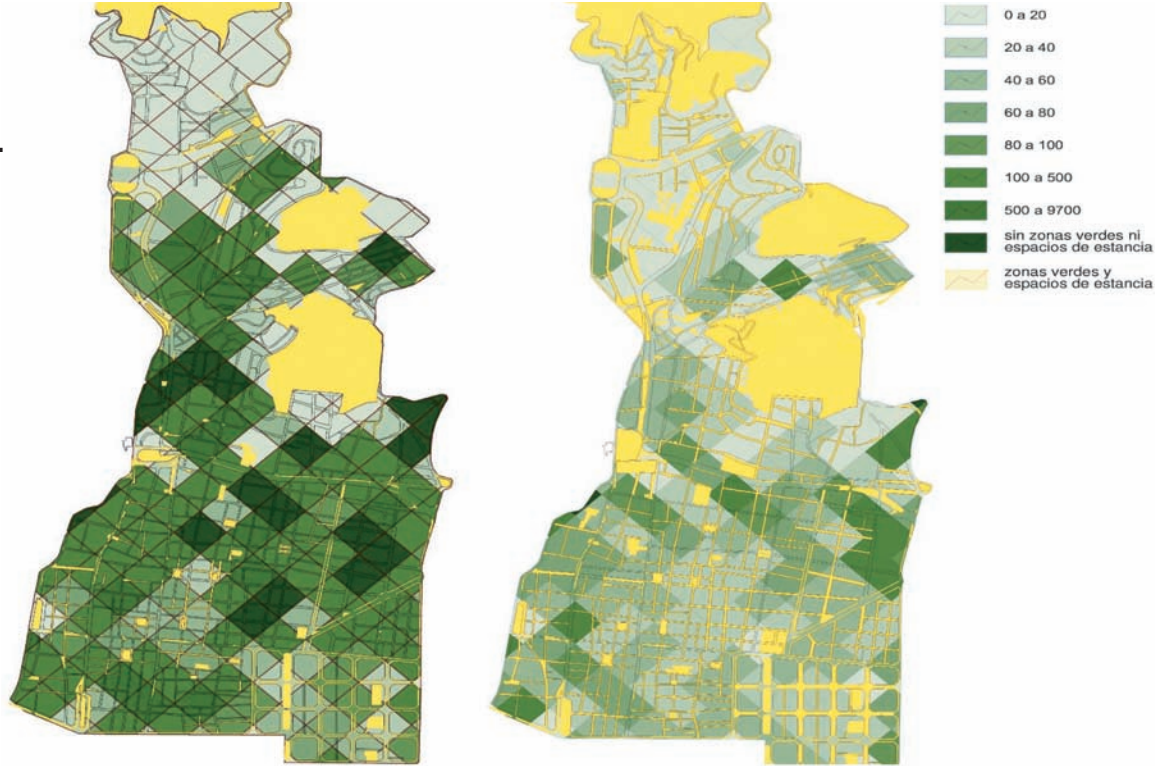
La expresión del espacio público en un nuevo urbanismo

En la actualidad, la coherencia de cualquier planificador urbanístico está expresada en superficie, a nivel de calle. El plano y el mapa que son las expresiones sintéticas de sus trabajos tienen dos dimensiones pero solo una cota, la cota cero. Las infraestructuras, el verde, la edificación, etc. están relacionadas y ocupan su lugar en superficie. No hay ningún plano del subsuelo que integre los usos y funciones actuales y previstas de manera similar a los planos que tenemos de superficie. Tampoco existe ningún plano, a escala urbanística, que plasme de manera integrada los usos y funciones planificadas en alzada, en las cubiertas o no. A los terrados se les asigna un papel residual, sin importancia, para implantar pequeñas instalaciones e infraestructuras. Como máximo, podemos encontrar la sección de un edificio pero nunca los tres niveles tratados cada uno de ellos de manera integrada, tanto en horizontal como en vertical.

La concepción del “urbanismo de los tres niveles”⁵ permite repensar la ciudad y el espacio público incorporando nuevas variables y reformulando otras que hoy han perdido parte de su flexibilidad. La creación de la ciudad subterránea donde la distribución urbana o la gestión de los servicios estuviesen contempladas permitiría, por ejemplo, reducir la actual fricción y disfunciones del espacio público en superficie. Las posibilidades son enormes como lo son los posibles usos y funciones del urbanismo en alzada donde el agua, la energía, la biodiversidad o el uso como espacio público de las cubiertas pueden tener un papel que el urbanismo actual no contempla.

⁴ Ver Rueda, S. (2003). Barcelona, ciudad mediterránea, compacta y compleja: Una visión de futuro más sostenible. Ed. Ayuntamiento de Barcelona, o Rueda, S. et al. (2003) Plan de movilidad, accesibilidad y espacio público en el Distrito de Gracia.

**Compacidad corregida:
nivel de compresión/
descompresión
urbana en una
cuadrícula de 200x200 m.**



ACTUAL

FUTURA

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Distrito de Gracia y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona

⁵ Rueda, S. y Schaefer, B. (2003) Elementos estratégicos para el desarrollo del futuro Ensanche del Prat Nord: Indicadores y evaluación ambiental.

Ciudades de recuerdos, escritos y dibujos

Arq. Luis Pereyra

Estoy preparando el equipaje para concurrir a las Jornadas Internacionales de Humanización del Espacio Público que organiza el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en mayo de este año. Como en todo viaje, hay que seleccionar con cuidado pues todo no se podrá llevar, entonces...

En principio decido llevar algunos recuerdos, 4 libros y mi carpeta de dibujos de viajes.

Los recuerdos tienen que ver con la vivencia de lugares públicos, durante mi infancia en Rosario. Como es sabido, esas experiencias de los primeros años, desprovistas de condicionamientos teóricos o intelectuales, son las más puras y las que acompañan nuestras acciones, pensamientos y sentimientos durante el resto de la vida, y por eso me parece importante evocarlas, ya que todas son positivas.

El primer espacio público que recuerdo, es el Monumento a la Bandera, y su entorno, al cual relaciono con la “humanización de lo institucional”.

A diferencia de otros monumentos emblemáticos inaccesibles, este podía recorrerse, conocerse y disfrutarse sin mayor restricción que un sentimiento de veneración hacia nuestro pasado con la sensación de pertenecer a una patria bien organizada y con fuertes tradiciones. Para mí resultaba un lugar casi mágico por su imponente escala y su organización: la venerable galería de las Banderas Americanas, con sus escudos y flores nacionales, la monumental escalinata que descende hacia las barrancas, rematando en la solemne cripta con los tesoros patrios y sobre ella, la alta torre que mira hacia el río, o tal vez vislumbra el futuro. El conjunto, impactante y abstracto, inspiraba seguridad institucional con su llama votiva, eternamente encendida.

El segundo lugar, el Parque Independencia, estaba “humanizado por la convivencia”.

Este frondoso y ondulado parque ofrecía innumerables opciones a los visitantes, desde los “paseos” de sábados y domingos (¿placer en vías de extinción?) para disfrutar de la sombra de los árboles y las coloridas flores, los recorridos en bote por el lago en compañía de majestuosos cisnes, las visitas al Museo de Bellas Artes, el zoológico, el aviario, la Sociedad Rural, un estadio de fútbol, hasta poder sorprenderse frente a la exhibición de un enorme meteorito, caído en tiempos remotos, en algún lejano campo. Todas estas actividades desarrolladas en libertad, con alegría y cierta inocencia, eran el “sumun” del placer colectivo.

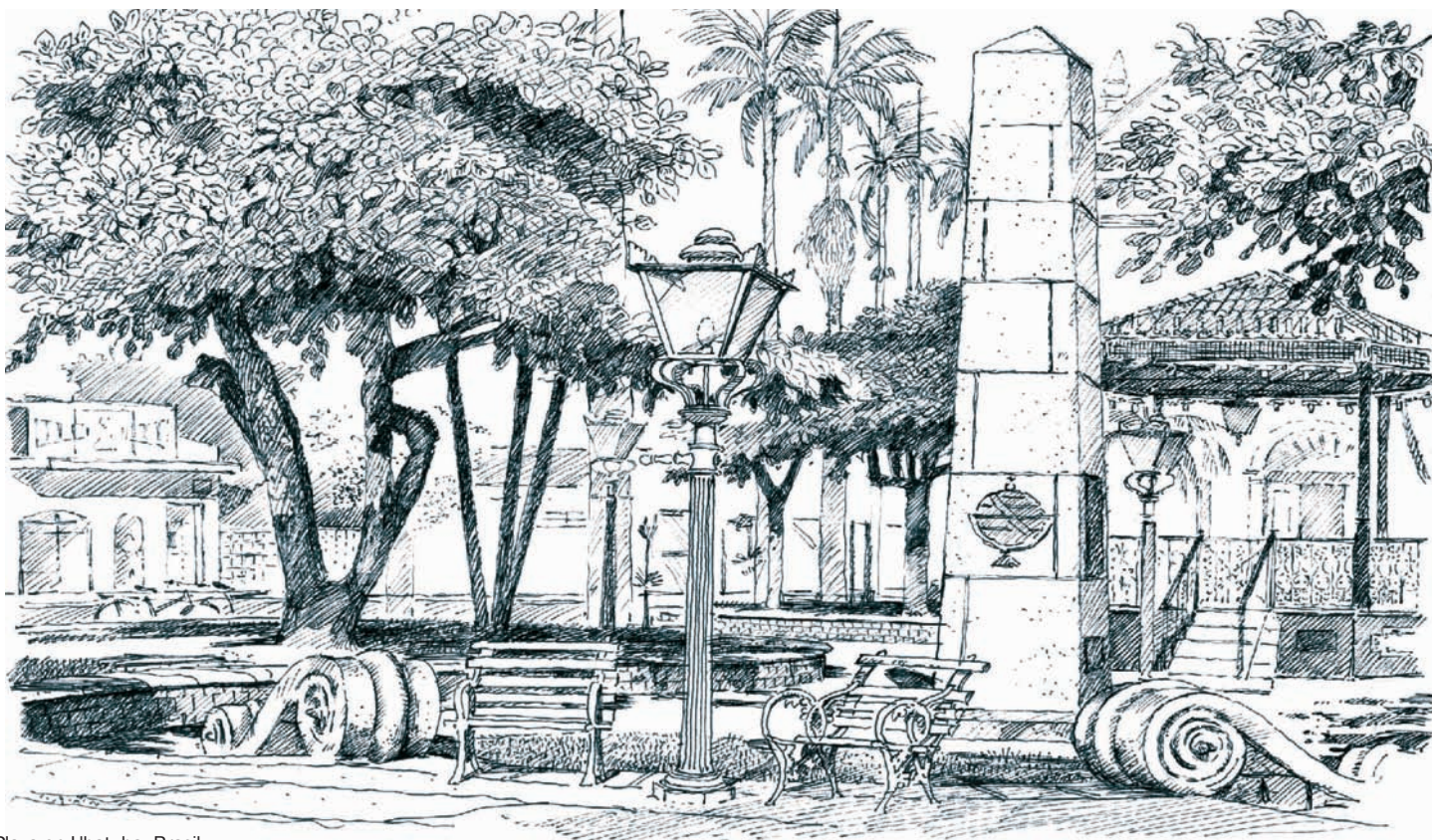
El último recuerdo, tiene que ver con la “humanización por la intimidad”. La Plaza Pringles, un agradable lugar a pocas cuadras del centro de la ciudad, era un sitio pequeño con grandes árboles, que cubrían el piso con una filigrana de luces y sombras. En los bancos, la gente descansaba, conversaba o refrescaba sus manos en el borde de una rumorosa fuente central. Un detalle: este cálido remanso se complementaba con una sencilla Biblioteca Pública, situada en eje con la fuente, cruzando una estrecha calle perimetral. En esta plazoleta el placer se encontraba en la pequeña escala y la serena reflexión, vivencias de las cuales la lectura en la biblioteca podía ser la culminación. Luego viajé a Buenos Aires donde vivo, y por supuesto surgen otros recuerdos, pero los primeros me parecen los esenciales...

Los cuatro libros que preparo son aquellos sobre historia y teoría de los asentamientos humanos que me han inspirado y dejado duraderas enseñanzas.

El primero, “Townscape” de Gordon Cullen, (1971), donde el urbanista inglés, con sus extraordinarios y sintéticos dibujos fue capaz de hacernos ver que una ciudad, un pueblo o un paisaje están conformados por la integración de diferentes espacios y cómo una modificación mínima puede hacer que un lugar sea atrayente, confortable, o desagradable.

El segundo, complementando el anterior, es: “Townscape del Cono Sur”, de 1974, escrito por Roberto Bonifacio, Ramón Gutiérrez y Federico Ortiz (¡un lujo!) para la revista española Hogar y Arquitectura. Esta publicación, que no creo demasiado difundida, retoma el enfoque de Cullen y lo aplica a las ciudades sudamericanas. En una lucida introducción afirman los autores, mediante una visión continental, la necesidad de... “recuperar esa Patria Grande Americana”, y luego se dedican a ejemplificar con numerosos textos y fotografías, las particularidades de la urbanidad americana, sus orígenes y sus posibilidades futuras.

Los dos últimos, posiblemente más conocidos, son: “La Arquitectura de la Ciudad” (1971) de Aldo Rossi y “Aprendiendo de la Vegas” (1977) de Robert Venturi. Resulta interesante confrontar estos dos libros que muestran por un lado la visión de un arquitecto europeo que concibe el “hacer” ciudad, integrando la historia, los monumentos, las tipologías, y las mismas obras arquitectónicas, y por el otro, la mirada norteamericana de Robert Venturi, quien al analizar la ciudad artificial de Las Vegas, plantea que la convivencia de lo popular, lo



Plaza en Ubatuba, Brasil

decorativo y aun lo feo, puede conformar un cierto estilo “vernacular comercial”, del cual desprender un nuevo lenguaje teórico-estético para aplicar a futuros desarrollos.

Por ultimo, agrego los dibujos de viaje por Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia, Perú y Chile.

Al revisarlos, no veo grandes especulaciones teóricas, ni esquemas, ni ejes, ni cuadrículas. Veo imágenes de lugares que se relacionan con todo el resto del equipaje y con el placer que sentí al conocerlos e intentar retenerlos, mientras los dibujaba. (¿Las enseñanzas de Cullen?)

Veo una sombreada plaza en Ubatuba, Brasil (¿Plaza Pringles?), una

pequeña casa en la Pedrera, Uruguay, que retoma la arquitectura tradicional del sur de Brasil (¿Rossi y las tipologías?), también un humilde porteador boliviano, con un peso imposible en su espalda, pasando frente al colonial patio de la Casa de la Moneda en Potosí (¿Townscape del Cono Sur?), una Iglesia de pescadores en Brasil, en la cual el altar es...una canoa... (¿el rescate popular de Venturi?), y muchos mas...

Creo que esto será suficiente...

Aguardo entonces el comienzo de las Jornadas, las cuales a su vez espero que sean humanizadas por la fraternidad y la reflexión.

Preludio y contrapunto: por una ciudad llena de vida

Arquitectos Paolo Riani y Edgardo Salamano

¿Qué entendemos los arquitectos por humanizar el espacio?

Esencialmente, hacer fluido un grupo de relaciones entre objetos que ocupan un ámbito espacial determinado.

Si estas relaciones son débiles, el espacio también lo es. Cuando faltan del todo, el espacio no existe.

La ciudad es (o debería ser) un cruce de relaciones de todo tipo, y por lo tanto lugar humanizado por excelencia. Para destruirla basta dividirla en ámbitos funcionales separados (residencia, industria, comercio, tiempo libre...) y listo. Lamentablemente las expansiones urbanas han sido siempre hechas así y se las seguirá haciendo así, aun afirmando -después de años de experiencias negativas- que se quiere cambiar el sistema.

¿Cuales son las características de un espacio urbano de dimensión humana? Creo que la primera y la más obvia es que la ciudad es, ante todo, una suma, sobre todo de población (una de las señales de la declinación de una ciudad es la disminución de sus habitantes).

Luego, de mercaderías, de dinero y de todos los medios posibles de comunicación (rutas, teléfonos, diarios, libros, TV, Internet)... Si nos preguntamos qué cosa va a hacer la gente a la ciudad todas las mañanas, la respuesta puede ser una sola: va a usar esos medios de comunicación.

Es una suma también de sí misma (monumentos, archivos, museos...) o sea, de memoria. Por lo tanto es también una acumulación de tiempo. Desde este punto de vista la ciudad es, por naturaleza, conservadora.

La segunda característica viene como consecuencia: es aquella de ser un instrumento de intercambio. Desde este punto de vista la ciudad no es nunca conservadora. No acumula para conservar, sino para intercambiar. En el origen de toda ciudad hay siempre un mercado, ubicado generalmente en las vías de tránsito. Es este intercambio la matriz del desarrollo urbano.

Las ciudades japonesas eran exclusivamente instrumentos de intercambio: servían para concretar negocios, para producir y para divertirse. Efímeras e instrumentales, no tenían necesidad de ser bellas. No por nada el ideograma que expresa el concepto de ciudad es el mismo que el de mercado.

Nuestras ciudades-museo, las ciudades-sirena que hoy atraen mareas de turistas, son bellas, pero están destinadas a convertirse poco a poco en no-lugares. Es el riesgo que corre por ejemplo Florencia, cuya riqueza es aprovechable solo como grotesca replica en Las Vegas.

La tercera es la movilidad

Se piensa generalmente que los habitantes de una ciudad son sedentarios. No es verdad.

Un ciudadano es sobre todo un viajero, también cuando vive en Plaza del Duomo.

Cada ciudad es sobre todo una red de calles que sirven para moverse velozmente en la búsqueda de algo o alguien. La prueba está en que el mayor problema de todas las ciudades -nunca resuelto- ha sido siempre el tráfico, desde la antigua Roma hasta hoy.

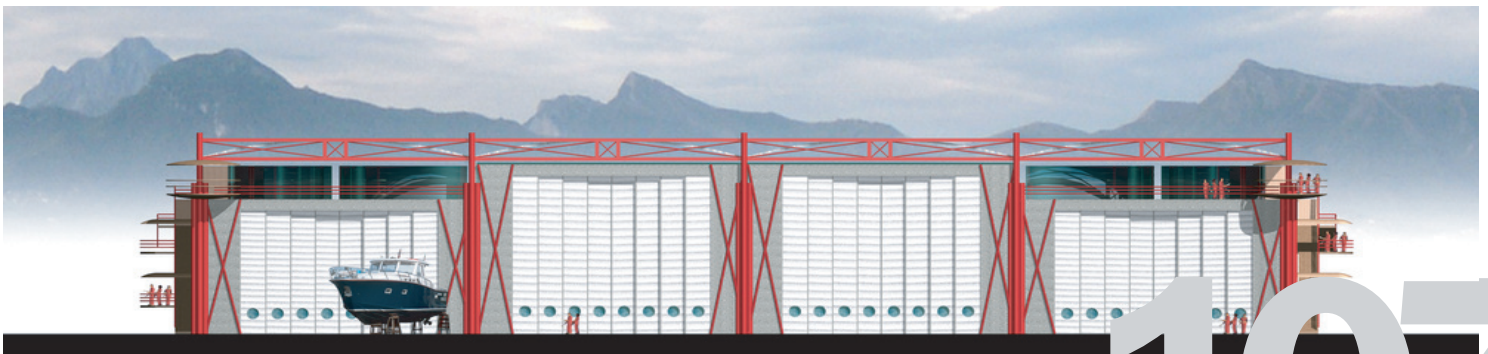
Decimo Juvenal describía así las noches de la vieja capital: "...Pueden dormir sólo aquellos que poseen grandes riquezas. La causa principal del insomnio es ésta: el continuo pasaje de los carros por las estrechas curvas de las callejas y el ruido del pasar del ganado... iterminarán por sacar el sueño hasta a las focas!".

Y los días: "Si un negocio lo lleva fuera de casa, el rico, transportado rápidamente en litera a espaldas de gigantescos liburnos, se abre paso entre la multitud... Mientras tanto nosotros, que no tenemos menos apuro que él, debemos luchar contra la oleada de gente que nos obstaculiza y contra el gentío que nos empuja de atrás. Uno nos da un codazo, otro nos golpea con un palo, éste nos golpea la cabeza con una viga, aquel otro con una camilla..., me siento pisar los pies por zapatos militares que me plantan los clavos en los dedos...".

En la Florencia medieval había una multa por cabalgar ancho (con las piernas abiertas), en aquellas calles angostas. Más tarde Leonardo da Vinci pensó en dotar a la ciudad de planos peatonales elevados. Era la primera intuición de nuestras metrópolis subterráneas, que hoy son posibles gracias a aquel medio de comunicación que se llama electricidad.

Una cuarta característica es la artificialidad, para desgracia de los amantes de la naturaleza. Nada es naturaleza en una ciudad, todo es artificial.

Es artificial el tiempo, que no está ritmado por el sol sino por los



Dársena y astillero naval en Viareggio, Italia

horarios de los negocios, de los autobuses, de los trenes, de las citas. El reloj nace en la ciudad. El de la torre del Mangia en Siena, es del Trescientos.

Es artificial la luz, que es constante porque la electricidad prolonga el día también de noche, hasta la mañana.

Es artificial el suelo (embaldosado, multiplicado en altura en los pisos de los edificios y en profundidad, en sus estructuras). Hasta la naturaleza es artificial: árboles plantados en línea recta en las avenidas, dispuestos según figuras geométricas en los jardines públicos, continuamente podados para no hacerlos crecer mucho.

La quinta es la agresividad.

Los Güelfos y los Guibellinos, los Montescos y los Capuletos nacen en las ciudades.

Vivir en ciudad significa tratar de “trepar”. Para moverse en la ciudad hay que saber hacerse brecha, como Juvenal. No debemos creer que la vida en la ciudad deba ser -por fuerza- color de rosa. La ciudad es un gimnasio de agresividad. La ville radieuse existe sólo en la fantasía. Si existiera verdaderamente sería aburridísima. Los ladrones, los estafadores, las prostitutas y hasta los manifestantes que bloquean las calles gritando hacen involuntariamente al efecto urbano, aunque sea incómodo reconocerlo.

Desde el punto de vista arquitectónico se puede decir que una ciudad debería siempre mostrarse como una suma de formas contrastantes: edificio alto contra edificio bajo, calles angostas contra arterias anchas, callejas tortuosas contra plazas abiertas. En cambio se hace de todo para hacer su perfil uniforme. Un perfil urbano uniforme es enemigo de lo urbano, como decía Giovanni Michelucci.

En el panorama de las down-town llenas de rascacielos altos, pretensiosos y luminosos, los edificios-símbolo de los potentados industriales, se contraponen entre ellos por contraste, dando lugar a las skyline características. Las de New York, de Chicago, de Atlanta, de Houston o de Los Ángeles son cúmulos brillantes a veces de extraordinaria belleza, destinados a transferir a la posteridad la imagen abstracta de la ciudad de nuestro tiempo.

La sexta característica de la ciudad es su tendencia a codificar todas sus relaciones: del código de la lengua hablada a aquel de las buenas maneras que, no por nada se llaman urbanas (el Libro de las buenas

maneras de Messer Pace de Certaldo es del Doscientos, o sea al inicio del desarrollo de Florencia). Del de la señalética vial, a los códigos civiles y penales, que son el otro rostro de la agresividad urbana (sirven para regularla). Las personas inurbanas son aquellas que fingen ignorarlas.

En arquitectura los códigos si llaman tipologías, como sostenía Muratori.

Es el tipo, en cambio, siempre diverso de ciudad en ciudad, que da el código histórico necesario para atribuir un significado comprensible a cada intervención. La tipología es por lo tanto un instrumento que define una estructura y nos permite comprender la historia.

Un monumento es un emergente, y como tal puede ser justamente inesperado, fuera de escala y parecer agresivo (como la enorme cúpula de Florencia, desubicada como un zeppelin aterrizado en el jardín del vecino, según una eficaz imagen de Gordon Cullen).

Sería un error extirpar de la ciudad las cúpulas -o sea los emergentes- porque no habría más contrastes. Un panorama hecho sólo de monumentos es un cementerio.

Una última característica de la ciudad es la abundancia de comunicaciones.

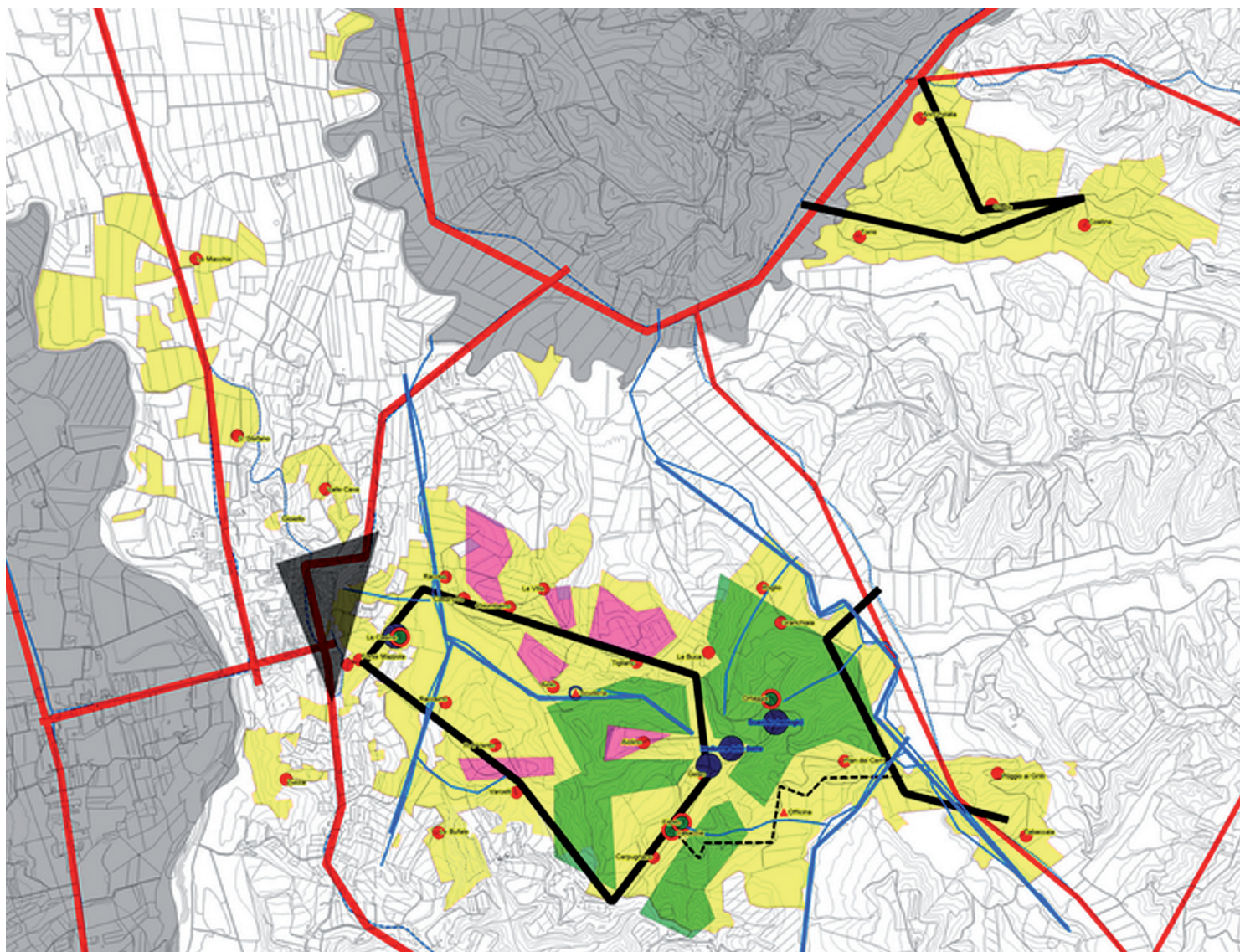
Es tal vez la más importante porque es la resultante de todas las otras juntas y produce la ambigüedad urbana.

En la ciudad medieval la praxis era aquella opuesta: las ocasiones de interferencia no venían evitadas, sino aprovechadas y predisuestas.

El característico desorden, la aparente casualidad de las plazas medievales derivaba del hecho de ser espacios ambiguos, o sea no puestos al servicio de una única o de pocas vías como lo fueron mas tarde.

Un pórtico o una plaza no pertenecían necesariamente a la iglesia o al palacio a los cuales se refería: allí podía hacerse un mercado, un comicio, un espectáculo, una ejecución capital. Por lo tanto no se pensaba que el edificio principal debía ocupar una parte central. Lo mismo puede decirse de las fuentes o las entradas de los edificios: eran todos episodios espacialmente repetitivos desde el punto de vista de la circulación, de la necesidad de entrar y salir de una vivienda, de ir a buscar el agua o lavar la ropa.

Para aquellas exigencias eran espacios en gran parte superfluos. Desde punto de vista de la interacción urbana tenían en cambio una enorme importancia, porque consentían una gran contaminación entre



Plano de recuperación ambiental de 100 hectáreas de la campiña de Toscana, Italia

todos los sistemas de comunicación en uso, justificando de ese modo la existencia misma de la ciudad.

En una ciudad todo se transforma en comunicación, como se transformaba en oro, según la leyenda, todo lo que el rey Midas tocaba. Todo se transforma en publicidad (un Kg. de manzanas en el mercado no es un Kg. de manzanas, es dinero).

Puede parecer contradictorio hablar de ambigüedad donde todo es comunicación. En realidad, cuando las comunicaciones se superponen, se deforman unas a otras, se contradicen, se transforman en ambiguas o sea plurisignificantes. Es el efecto urbano.

El aire de la ciudad, se decía antes, hace que el hombre sea libre. No sólo porque lo sustraía del despotismo feudal (después de un año y un día), sino porque la ambigüedad urbana se presta al ejercicio de la libertad de pensamiento y de comportamiento.

Nuestros centros, llamados históricos porque las formas góticas se mezclan con las barrocas, con las renacentistas, con las ochocentistas y en fin, con las actuales (allí, *“donde las águilas se atreven”*) son buenos ejemplos de ambigüedad urbana.

Y también los centros urbanos parlantes o sea: más ricos de negocios, de carteles publicitarios, de manifestos, de muros pintarrajeados con el spray, son también ambiguos y, por lo tanto, vivos. En *“Aprendiendo de Las Vegas”* Robert Venturi proponía la confusión luminosa de Las Vegas como un modelo de efecto urbano.

Si aquella propuesta es provocadora, creo poder afirmar que la humanización de los espacios públicos de una ciudad no es sólo un problema urbanístico, es también -y sobre todo- de diseño urbano, o sea de relaciones físicas entre objetos físicos para dar a cada uno de ellos un valor existencial propio, que es la mejor definición de arquitectura.

León Battista Alberti escribía: “El arquitecto colocará las cosas más nobles en los lugares más visibles, y aquellas humildes en los lugares menos visibles. Pero a veces le convendrá poner estas últimas junto a las nobles, a fin de que la nobleza crezca con la comparación”. Es un buen programa de diseño urbano.

Pienso que el diseño de una ciudad de dimensión humana no debería temer a la ambigüedad y al desorden, sino más bien al orden; no a lo efímero sino a lo duradero. Porque no son los arquitectos que ha-

cen las ciudades con sus invenciones bellas o feas, es el tiempo. O sea, la gente que allí vive anima la arquitectura, usándola en modos imprevistos.

El arquitecto debe sólo dar los parámetros para que esto pueda suceder. Un buen proyecto urbano no puede ser más que una obra abierta, en el sentido que Umberto Eco atribuye a esta expresión: una obra que vive el cambio debido a su uso.

“Se deben dejar suficientes oportunidades para la participación de los ciudadanos” - afirmaba Kenzo Tange en la explicación que acompañaba el proyecto para el nuevo centro directivo de Bologna en 1970-; personalmente creo que son los ciudadanos los que deben tener la responsabilidad del futuro de la ciudad.

La humanización del espacio público a través de la arquitectura podrá decirse en marcha si parte de estas consideraciones.

No nos hagamos ilusiones de resolver el problema simplemente comunicando mejor los barrios nuevos con la ciudad vieja (el llamado centro histórico), o dotándolo de los servicios faltantes, o con otras intervenciones de este tipo.

Es más bien la ciudad vieja que debe invadirlos, extendiendo las propias características urbanas: sus atractivos culturales y comerciales, su vida diurna y nocturna, su seductor desorden, sus lugares superfluos donde estacionar, sus códigos, los emergentes y todo lo que se necesita para obtener un efecto urbano.

En conclusión, una última observación: si la forma de una ciudad está dominada por la concentración de comunicaciones que forman su tejido, los medios que lo permiten y su evolución deberían ser la causa principal de sus variaciones.

Valgan las diferencias entre la ciudad medieval, individualista (porque es hija del comercio), y la renacentista, cortesana (porque es hija de la pólvora, que es lamentablemente un muy buen medio de comunicación, y ha consentido en Europa la formación de las Señorías). Entre aquella barroca -hija del carruaje- y aquella burguesa -hija en cambio de la máquina a vapor- hasta las modernas



Complejo Comercial en Viareggio, Italia

megálópolis, hijas de la electricidad, donde la comunicación a distancia en su versión electrónica ha convertido en virtual el espacio y anulado el tiempo con la simultaneidad.

Este elenco puede sugerir otra característica de lo urbano: la persistencia en el cambio.

Ninguno de los medios para comunicar que hacen a lo urbano jamás ha reemplazado, en el desarrollo de una ciudad, a aquellos que ya la caracterizaban. La forma de una ciudad no está hecha de extractos arqueológicos sobrepuestos: es una amalgama.

Esto explica cómo es posible que cada ciudad sea siempre reconocible a través de los siglos de su historia y confirma -como decía Darwin- que el desarrollo nunca es interrupción, es siempre la continuación de algo.

Re-epilogando, la humanización de los espacios públicos se mide en: La capacidad de guardar, de acumular y por lo tanto de conservar (el tiempo, la historia, la lengua).

La capacidad opuesta: la de mutar, hija de la movilidad urbana (una ciudad se renueva continuamente también en la lengua, aun permaneciendo siempre la misma).

La capacidad de fagocitar la naturaleza (la abundancia de provisiones alimenticias, de parques, de luz, de agua).



Su ausencia, que es, al contrario, artificial.

La agresividad, la competitividad que diversifica cada individuo en medio a los otros.

El intercambio que, al contrario, tiende a agregar cada individuo a los demás (quien es capaz de bastarse a sí mismo y no tiene necesidad de los otros o es una bestia o es un dios (Aristóteles, La Política) y produce las reglas y los códigos.

Tenemos entonces parejas de opuestos que se contradicen unos a otros, pero que -justo porque se contradicen- confieren a la ciudad su característica fundamental: la ambigüedad.

Es mucho más difícil hacerlo hoy que en los tiempos pasados: no sólo porque los medios para comunicar se han desarrollado enormemente y siguen haciéndolo; no sólo porque cada uno de ellos pide siempre más intervenciones especializadas para funcionar; sino tal vez porque la cultura prevalentemente racionalista y economista de la cual somos hijos, ha producido un diseño estándar enemigo de la ambigüedad, de la variación y del superfluo, incluido el urbano.

Cualquiera sea el arquitecto o los arquitectos llamados a esta tarea tendrán que formar parte de esta realidad y buscar de valorizarla con un lenguaje arquitectónico adecuado y explícito.