

ACADEMIA Y COVID

SUPERMANZANAS DEL ÁREA CENTRAL

¿Cómo estamos pensando y
diseñando los espacios públicos
que queremos habitar?

Schiavoni María Julia

*Arquitecta. Profesora asistente Urbanismo 1A - Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Diseño de la UNC.
Becaria doctoral. CONICET-IDH-FAUD-UNC*

Arreguez Facundo Martín

*Estudiante avanzado de Arquitectura en FAUD-UNC.
Adscripto en formación en Cátedra de Urbanismo 1A FAUD-UNC.*

Consideraciones iniciales

En el marco de la convocatoria propuesta por Tecyt, esta presentación aborda una reflexión sobre la actual propuesta de diseño urbano, desarrollada por la gestión Municipal, en tres macromanizaciones en el área central de la ciudad de Córdoba, Argentina. Este modelo ha sido propuesto desde principios del siglo por varios urbanistas con distintos modelos teóricos y técnicos, bajo el nombre de supermanzanas. La agencia de Ecología Urbana de Barcelona, dirigida por Salvador Rueda, ha sido la impulsora más activa del concepto como nuevo paradigma de diseño urbano.

El año 2020 nos encuentra atrave-

sando un contexto atípico, pero no desconocido. A lo largo de la historia, se han atravesado pandemias, epidemias, enfermedades sin cura, tales son los casos de la peste negra, el cólera, fiebre amarilla, tuberculosis, entre otras. Esos casos implicaron grandes cambios a nivel urbano, arquitectónico y en las formas de planificar la ciudad. Según García Novo (2020)

“Cuando sus habitantes se resfrían, las ciudades estornudan. Tanto es así que las pandemias pueden modificar los espacios urbanos para siempre”

Al menos eso es lo que nos cuenta la historia. Ya la peste negra del siglo XIV alteró su fisonomía por el éxodo

rural masivo, provocando el crecimiento de los núcleos urbanos, y el cólera por ejemplo transformó las medidas de higiene en las urbes en el siglo XIX para proteger a sus ciudadanos.

El siglo XXI ha visto ahora Sars, Mers, Ébola, gripe aviar, gripe porcina y ahora covid-19. Esta crisis epidemiológica actual va cobrando más de 38.304.172 vidas¹ en el mundo, podríamos considerarla una de las catástrofes más importantes y relevantes del siglo XXI. Las repercusiones hasta ahora conocidas han provocado serias problemáticas tanto a nivel sanitario, social, económico y cultural, y en consecuencia surge la necesidad de

repensar y readaptar el uso del espacio público de las ciudades. El experimento urbano de aquietar el movimiento de personas y vehículos, tiene como contracara positiva el silencio, el aire y el agua más limpios, menos accidentes ciclistas y peatones, la necesidad de servicios a distancia peatonal, incrementar espacios de circulación y recreación, espacios para el peatón.

Ciudad de Córdoba

La ciudad de Córdoba, fundada en 1573, es una de las ciudades más importantes de Argentina. Cuenta con una población de 1.329.604, según último Censo Nacional de Hogares y viviendas 2010, y un ejido urbano de 24 x 24 km. Se sitúa en la región central del país, a orillas del río Suquía. Su emplazamiento, planeado por el entonces gobernador Lorenzo Suarez Figueroa, forma parte del primer trazado urbanístico de 70 manzanas en damero. La plaza San Martín, se traza en el centro de ese damero, y en las manzanas contiguas se emplazan los edificios más importantes, el Cabildo y la Iglesia Catedral. Poco tiempo después los religiosos de la

“Las repercusiones hasta ahora conocidas han provocado serias problemáticas tanto a nivel sanitario, social, económico y cultural, y en consecuencia surge la necesidad de repensar y readaptar el uso del espacio público de las ciudades.”

Compañía de Jesús fundaron fundan la Iglesia de la Compañía, el Colegio Máximo y el Convictorio, a partir de los cuales se comienza a desarrollar la labor espiritual y educativa, dando origen a la Universidad Nacional de Córdoba y al Colegio Nacional de Monserrat, conformando así La Manzana Jesuítica de Córdoba (Argentina), ubicada en pleno centro de la ciudad, declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco en 2000.

A lo largo de la historia, Córdoba atraviesa diversos procesos de expansión, sustentado en diferentes

modelos y con variados patrones de ocupación. Durante el siglo XIX la ciudad se expande hacia el Noreste, Sureste y hacia el margen Sur del Río, superando las barreras físicas de este importante elemento natural. El final del siglo XIX, incorpora el concepto de modernidad heredado del modelo del Paris de Haussman, con sus boulevares y avenidas y un notable crecimiento urbano, pero al igual que en la gran mayoría de las grandes ciudades latinoamericanas, la identidad urbana está ligada a su condición fundacional, el centro histórico, área central de la ciudad o nodo central.

Intervenciones en el contexto de pandemia

En coincidencia con la pandemia provocada por el covid, a finales de 2019 asume en Córdoba la actual gestión municipal. Ya durante la promoción de su campaña, se vislumbraba la idea de un cambio en el área central de Córdoba. La premisa de intervenir las calles, fue el denominador común para abordar un proyecto que contempla la refuncionalización de tres manzanas muy importantes de la



Figura 1. . Supermanzanas en el Area Central. Antes y después. De izquierda a derecha; Mercado Norte, Plaza San Martín, Edificio de Tribunales I. Fuente: libre descarga de internet

Ciudad; la plaza San Martín, el original edificio de Tribunales I, y el Mercado Norte. En este contexto se desarrolló un proyecto de peatonalización basado en el concepto de "supermanzanas" con la idea de promover nuevas células urbanas de unos 400 o 500 metros sin tránsito vehicular, e interrumpiendo la circulación del transporte público y garantizando la máxima circulación peatonal. Bajo la premisa de "distanciamiento social" se llevaron a cabo intervenciones en; la Plaza San Martín, sobre las calles San Jerónimo y 27 de Abril, sobre el espacio contenido entre Tribunales I, el Paseo Sobremonte, el Palacio 6 de Julio y la Plaza de la Intendencia, y la tercera, en la zona del Mercado Norte de la ciudad, sobre los tramos de calles San Martín, Oncativo y Rivadavia.

Las intervenciones comenzaron con el cierre de las calles y la toma de las mismas ocupándolas con instalaciones artísticas, pintura y demarcación sobre el pavimento acompañado de equipamiento, canteros y señalética de tránsito con el objetivo de que la gente ocupe las calles. Simples incorporaciones para generar espacios conectados entre sí y de mayor participación de los peatones. Este proyecto tuvo importantes repercusiones a favor y en contra, pero quizás al debate al que nos expone tiene que ver más con **¿cómo estamos pensando y diseñando los espacios públicos que queremos habitar?** Esta pregunta, sencilla y abierta por cierto, nos propone reflexionar a priori en la necesidad de que para que una ciudad este cohesionada socialmente una clave es priorizar las relaciones humanas.

En este sentido, encontramos como cuestión favorable entre estas

intervenciones **"la conquista de la calle"**. Según muchos pensadores contemporáneos es uno de los nuevos paradigmas de intervención. En ello nos referimos a que históricamente la mayor cantidad de recursos y la mayor parte del sistema viario público, estuvo prioritariamente destinado a favorecer la circulación de vehículos a motor. En consecuencia, desde hace algunos años, se han comenzado a visualizar en muchos países y ciudades otros métodos de concebir lo público basados en la "pirámide de movilidad sostenible". La pirámide sigue un orden descendente, en la cima se encuentra el medio de transporte menos agresivo, los **peatones**, el modo de desplazamiento más universal y de menor impacto medioambiental. Le sigue la **bicicleta**, eficiente, económica, sostenible ambientalmente,

saludable, divertida, segura, ocupa poco espacio. En el tercer escalón están los **transportes colectivos** en sus diferentes versiones: autobuses, metros, tren de cercanías. Luego el transporte de servicios, autos compartidos y finalmente vehículos privados.

“Las intervenciones comenzaron con el cierre de las calles y la toma de las mismas ocupándolas con instalaciones artísticas, pintura y demarcación sobre el pavimento acompañado de equipamiento, canteros y señalética de tránsito con el objetivo de que la gente ocupe las calles.”

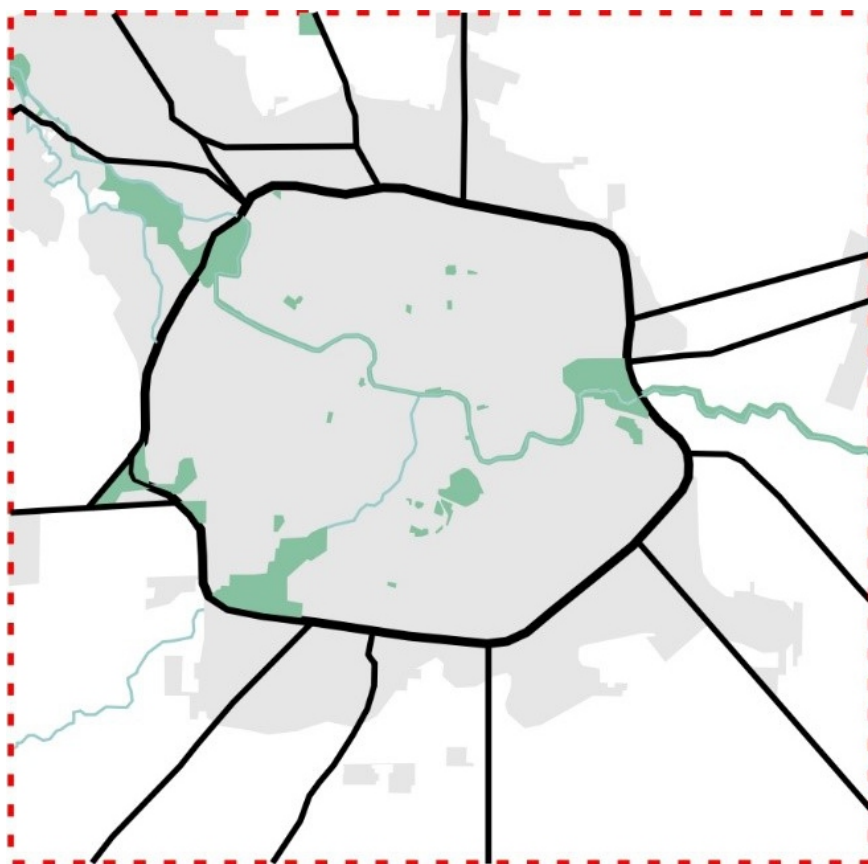


Figura 2. Mapa del ejido municipal de la ciudad de Córdoba. Fuente de elaboración propia en base a googlemaps y Plano de áreas verdes de Catreira Urbanismo 1A FAUD-UNC. Ambos disponible en <https://www.google.com.ar/maps/@-31.4093495,-64.1755453,12z> y <https://faudiurbanismo1a.wixsite.com/2018/copia-de-sector-2019?lightbox=dataitem-jtbs97b62>



Figura 3. Intervención supermanzana plaza San Martín. Fuente, imagen de libre descarga disponible en internet.



Figura 4. Foto de calle 27 de Abril en la ciudad de Córdoba, se observa la nueva intervención y transformación a calle peatonal y ciclovia. Fuente: Viramonte, G. 2020.

En algunas notas y blog se puso de manifiesto si en tiempos de pandemia el espacio público ha muerto o está en un proceso de obsolescencia por la crisis sanitaria, y en referencia a ello, se considera lo opuesto, de acuerdo con López (2020)

“Con la desescalada, el espacio público ha vuelto a convertirse en protagonista y las calles de nuestras ciudades están experimentando un cambio de uso espontáneo y radical”.

Siguiendo al autor

“Estamos viviendo escenas que parecen sacadas de una utopía, donde las personas toman multitudinariamente el espacio que solían ocupar los coches”.

Sin embargo, y frente a las iniciativas desarrolladas en Córdoba, creemos como apunta López (2020) que es necesario promover espacios, donde el uso temporal, pueda trascender a eliminar un porcentaje de usos excluyentes únicamente, y dejar espacios permanentes que ofrezcan cualidades mínimas. Posibilitar el acceso a vehículos no motorizados para el desplazamiento, parquización en detrimento nuevas calzadas, dotación de mobiliario para garantizar higiene y sanidad, como así también la

importancia de la puesta en valor del tejido histórico y patrimonial, las plazas y plazuelas, puentes, monumentos, fachadas, etc. Eslabones que no son colaborativos a una propuesta de diseño urbano, sino centrales en la construcción de ciudad. Los cambios no deben apuntar a intervenciones meramente funcionalistas sino buscar una correlación más equilibrada entre la calidad y la oferta de los espacios y el diseño urbano.

A partir de ello, no cabe duda de que la condición reciente que enfrenta nuestra sociedad crea un ambiente de incertidumbre ante una pandemia persistente, y aún está lejos de ser una solución definitiva, pero de acuerdo con Gehl, (2015)

“El espacio público debe estar vivo, seguro, sostenible y saludable, utilizado por muchos grupos

“Que es necesario promover espacios, donde el uso temporal, pueda trascender a eliminar un porcentaje de usos excluyentes únicamente, y dejar espacios permanentes que ofrezcan cualidades mínimas.”

diferentes en la ciudad, para que la simple presencia de personas muestre qué lugares son positivos para la vida urbana”.

De acuerdo con Lafranchini (2020),

“Todo hecho traumático, para bien o para mal, trae siempre la oportunidad de modificar el statu quo y cambiar las prioridades de las agendas de gobierno”

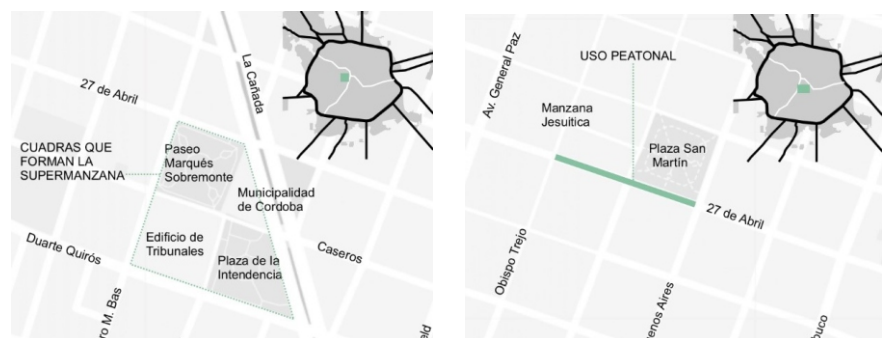


Figura 5. Izquierda, mapa de ubicación de supermanzana, calle Caseros en la ciudad de Córdoba. Derecha, mapa de ubicación de supermanzana, calle 27 de Abril en la ciudad de Córdoba. Fuente de elaboración propia en base a googlemaps y mapstyle. Disponibles en <https://www.google.com.ar/maps/@-31.4167024,-64.1850785,18z> y <https://mapstyle.withgoogle.com/>



Figura 6. Calle San Jerónimo, antes y después de cuarentena. Fuente libre descarga de internet

pero volviendo a la pregunta inicial, creemos que la verdadera discusión tiene que ver con incrementar la soberanía entre la ciudadanía y la apropiación de bienes culturales identitarios como así también de aquellos espacios territoriales y conocimientos que estén cargados de un fuerte simbolismo y valor histórico. No se trata de una mirada genérica, sino una mirada crítica respecto de las operaciones efectuadas en los espacios públicos, es evidente que el problema parece ser la ausencia de planes que estructuran un proyecto urbano que contemple la calidad de los espacios públicos en cuanto a su accesibilidad y legibilidad; que sea extensible y sustentable en el tiempo.

Se trata como menciona Moreno

“De acercar la demanda del habitante a la oferta que se le ofrece, de garantizar una combinación

funcional mediante el desarrollo de interacciones sociales, económicas y culturales, de garantizar una densificación no despreciable, al tiempo que aumentar los espacios públicos de reunión e interacción social, optimizando la gama de servicios gracias a la tecnología digital y los modelos colaborativos y compartidos, haciendo que las calles se conviertan en espacios de movilidad descarbonizada mediante la movilidad a pie o en bicicleta, reinventando nuevas hiper proximidades, redescubriendo la biodiversidad en su lugar de vida fomentando circuitos de cercanías.”

REFERENCIAS

¹ Esta dato se toma de mapa interactivo covid-19 el 14 de octubre del 2020 <https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

BIBLIOGRAFIA

- García Novo. 10 septiembre 2020.

Ciudades después de la pandemia: así cambiarán. <https://www.huellasbysareb.es/en-primera-persona/ciudades-despues-covid/>

- Andrade Bezerra y Ferreira Cunha. 2020. Ciudades, espacios públicos y comportamiento: debates sobre el escenario urbano en el contexto de una pandemia global. <http://www.observatorioamba.org/noticias-y-agenda/noticia/ciudades-espacios-publicos-y-comportamiento-debates-sobre-el-escenario-urbano-en-el-contexto-de-una-pandemia-global>
- López. 6 de mayo del 2020. El urbanismo en tiempos de coronavirus. <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad/>
- De Grande (2019). Cartografía de radios del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado el 23 de septiembre, 2020, de <https://mapa.poblaciones.org/>

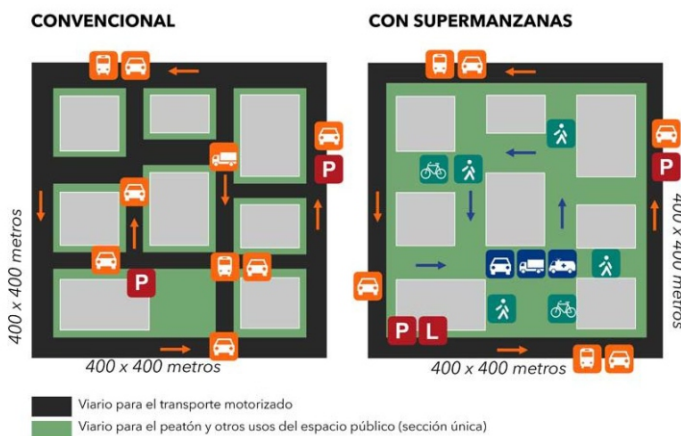


Figura 7. Esquema Supermanzanas. Fuente: Salvador Rueda Palenzuela. Ecología Urbana: Barcelona y su Región Metropolitana como referentes.

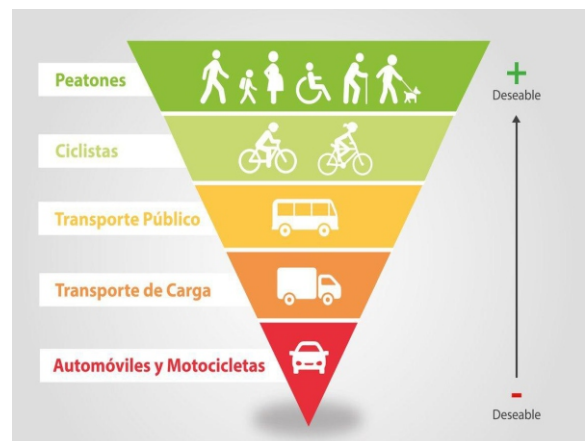


Figura 8. Pirámide de movilidad sostenible.