Paper

Aproximación a la percepción colectiva del Paisaje Urbano: borde norte de la Ciudad de Buenos Aires

De Sousa, Mitchell; Fernández, Analía; Groppa, Nicolás; Piñeiro, María Belén; Benedetti, Micaela; Tella, Guillermo

mdesousa-@fi.uba.ar; analia.fernandez@fadu.uba.ar; nicolas@groppa.com.ar; pineiromariabelen@gmail.com; micaylen_b@hotmail.com; guillermotella@gmail.com

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Instituto Superior de Urbanismo, Territorio y Ambiente. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Línea temática 2. Categorías, clasificaciones y métodos

Palabras clave

Unidades de paisaje, Categorías de borde, Interdiseño urbano, Sustentabilidad ambiental, Categorías perceptuales

Resumen

Se presentan las categorías que estructuran el proceso de investigación en distintas etapas de desarrollo del Proyecto UBACyT “Paisaje urbano en áreas de borde: una aproximación metodológica desde el interdiseño sustentable”; dónde se consideran dos escalas paralelas de trabajo: una física con sus componentes objetivos (suelo, aire, clima, geología, agua, construcciones, etc.) y otra

fenomenológica que contempla la percepción de sus habitantes (asociaciones, gustos, deseos, recuerdos, preferencias, valoraciones, etc.).

Las categorías y sub-categorías se establecen a partir de un diagnóstico como referencia cuantitativa y cualitativa, que permite conocer y monitorear la evolución y estado del paisaje, la satisfacción de la población y la efectividad de las posibles iniciativas públicas y privadas en su mejoramiento. Estos indicadores están enfocados en la transformación, diversidad, valor económico, satisfacción, sociabilidad, actuación pública y privada, entre otros posibles indicadores de paisaje.

El sector de territorio de estudio comprende el borde norte de la Ciudad de Buenos Aires, específicamente los barrios de Núñez - Saavedra, y por otra parte el área próxima de Provincia de Buenos Aires correspondiente a Florida - Vicente López, dónde se identifican unidades y subunidades de paisaje a partir de una caracterización de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva y simbólica, así como de dinámicas claramente reconocibles que confieren una idiosincrasia diferenciada del resto del territorio, manteniendo su homogeneidad desde el punto de vista fisionómico y de funcionamiento interno.

El borde urbano jurisdiccional, materializado en este caso por Avenida General Paz, constituye además otra unidad de paisaje en sí mismo, factible de categorizar por sus diferentes nexos y barreras que constituye en su recorrido. Porosidad, impenetrabilidad, conexión física o visual, permeabilidad y continuidad entre otros, son materializados por puentes, túneles o pasos en distintos niveles conformando barreras socio-espaciales que, en ciertos casos, se ubican en contraposición a sensaciones percibidas por sus propios usuarios.

Del estudio de diferentes caracterizaciones espaciales del borde urbano, el nodo Puente

Saavedra constituye un punto de confluencia de múltiples factores que otorgan al sitio especificidades propias, tanto por sus cualidades físicas como perceptivas, según datos obtenidos en relevamientos y encuetas a sus usuarios y vecinos.

En síntesis, las etapas de relevamiento, diagnóstico, análisis y propuestas del trabajo se estructuran, ordenan y clasifican a partir de categorizaciones espaciales y sensaciones perceptuales, potenciándose y complementándose como resultado de discusiones entre los actores que conforman el conjunto de los diferentes saberes de la FADU, definidos en el concepto de Interdiseño.

Introducción al marco conceptual

Los diferentes procesos de construcción territorial en el espacio urbano construyen el conjunto de la ciudad (de Sousa et al, 2021). Estos procesos de territorialidad son formados por los elementos físicos y no físicos, constituidos por la diversidad de eventos en todas sus escalas, tanto jurisdiccionales como historiográficos e identitarios. Por ende, el resultado es la hibridez y heterogeneidad del paisaje urbano qué, al perdurar en el tiempo, va construyendo lazos de otro tipo de espacialidad, producto de la apropiación colectiva de sus tierras, definidas por los elementos que la delimitan.

La territorialidad, o apropiación territorial, es aquella acción formada por el sentido de pertenencia de un espacio particular (Flores, 2010). Esa apropiación incluye un conjunto de actitudes respecto al sitio (Sebba, Churchman, 1983); consecuencia de todas las transformaciones que suceden desde las diferentes esferas de poder. Rachel Sebba y Arza Churchman (1983) agregan que el control individual está definido por "… la naturaleza de la relación de la persona con el espacio dentro del modelo territorial; las características físicas de dicho espacio; las características personales y socio demográficas del individuo y el efecto de su estatus en el grupo social (rol, edad, género, etc)" (Sebba, Churchman, 1983).

Es claro que las relaciones territoriales no son estáticas en el tiempo y en el flujo constante de la liquidez de las relaciones sociales (Jay, 2010; Bauman, 2000), producto de la construcción creativa de dispositivos institucionales neoliberales (Brenner, Theodore, 2002) que se traducen en el desarrollo tecnológico de elementos que refuerzan esta relación fluida entre las redes de infraestructura que construyen la ciudad (Graham, Marvin, 2001). Así, se genera un dinamismo constante, cuyo "homo urbanus" es el actor y

protagonista de las construcciones territoriales urbanas que, al individualizarse, van configurando ambientes múltiples, producto de sus propias decisiones en base a las lógicas preestablecidas por las figuras dominantes de la conformación de territorios.

El desarrollo individual del “homo urbanus” (Oberzauher, 2017) es agente y actor de los territorios, además de estar conformado por las actuales dinámicas regionales, por el poder jurídico institucional y los flujos activos del capital. Es indudable, como muchos economistas urbanos lo definen, que el flujo y la movilidad son las vías que promueven las relaciones territoriales y es la decisión individual la relación de su ganancia, siendo la ubicación elegida indiferente al lugar en donde se encuentren (Glaesser, et al, 2010).

Sin embargo, la decisión económica inicial está siempre acompañada por las acciones colectivas, las luchas jurisdiccionales a gran escala y la memoria individual. En ese sentido, se destaca que ciertos territorios, a pesar de responder a dinámicas de poder y estar trazados por elementos inmateriales, van traduciendo las territorialidades individuales y colectivas.

Las redes de infraestructura en su conjunto y los accidentes naturales que componen los asentamientos urbanos representan elementos fundantes para su funcionamiento. Así, la ciudad no sólo es el espacio urbano donde las producciones del capital se medían, sino que es fundamental pensar en la importancia de las redes de infraestructura que configuran la permeabilidad de sus espacios. Estas redes “proveen la grilla de distribución y la conexión topológica que conecta sistemas y prácticas de producción con los sistemas y prácticas de consumo” (Graham, Marvin, 2001:11). Sin embargo, dichos elementos pueden ser disparadores de la circulación de la producción de la ciudad en los espacios donde se establecen las relaciones de poder, pero pueden producir barreras para otros: “las experiencias de las infraestructuras son por lo tanto altamente contingentes” (idem, 2001:11). En este sentido, la distinción entre estos dos tipos de borde urbano -el de red de infraestructura y el natural- es su carácter identitario autónomo, ya que es un espacio de circulación, de conectividad y accesibilidad, un paisaje en sí mismo que responde a las lógicas de producción, con el afán de reforzar los bordes institucionales ya existentes.

Los bordes interjurisdiccionales, marcados por la historiografía como límites político territoriales con fuerte carga simbólica relacionada al acceso e incluso a derechos civiles y urbanos, representan un borde urbano poco permeable visualmente pero fuertemente impermeable espacialmente. Las imágenes dadas por las condiciones de habitabilidad, espacialidad, dimensión escalar y bordes físicos que lo representan son parte de dicho establecimiento. Así, los límites políticos jurisdiccionales pueden no traducirse a ciertos tipos de usuarios, pero la construcción imaginaria de lo que ¨sucede del otro lado¨ está presente en el discurso, tanto desde lo profesional como desde lo jocoso, así

como los estigmas que lo envuelven, especialmente los referidos al crimen y la inseguridad (Legewie, 2018). Estos elementos generan estigmatización y sus traducciones físicas producen ghettificación (Wacquant, 2012).

Así, entendiendo al paisaje como "cualquier parte del territorio, tal y como es percibida por las poblaciones, cuyo carácter resulta de la acción de los factores naturales, humanos y de sus interrelaciones" (Olmo, 2006), es el elemento espacial que traduce y representa las territorialidades. El paisaje urbano moldea las territorialidades y, es así como lo define el marco referencial de la investigación que se presenta en este trabajo[1], cuyo objetivo es construir una metodología de detección de unidades de paisaje que representen la percepción colectiva a través de sus habitantes y pensar el territorio desde una óptica más sensible, más relacionada. El valor de estudiar el paisaje urbano -entendido como traducción espacial de territorialidades- radica en construir un paradigma original de diagnóstico territorial, analizando variables de impacto por sobre los análisis socio demográficos que, clásicamente se utilizan y georreferencian para realizar proyectos.

Puntualmente, y en línea con la temática adoptada en este trabajo, las incógnitas se centraron en: ¿Cómo categorizar los niveles de habitabilidad de los distintos sectores desde la percepción de los habitantes del sector y desde los componentes físicos, con el fin de dar respuestas con propuestas superadoras que contribuyan a la unión de las dos jurisdicciones claramente fracturadas por el borde urbano?

Entendiendo que la complejidad en la categorización representa una semántica (y sintaxis) del orden (Dos Santos Claro, 2021) y de hermenéutica de ese orden[2], dicha forma de representación es una interpretación de la realidad que significa la construcción de conocimiento desde la interdisciplina, precisamente del interdiseño, con respecto al abordaje del trabajo presentado a continuación, pero cuya dimensión de análisis se encuentra limitada justamente al conocimiento técnico heredado por las propias instituciones[3] que apoyan esta contribución científica.

Por lo tanto, lo que se procura hacer a la hora de categorizar y clasificar la percepción colectiva del Paisaje es comunicar la interpretación de la realidad que las instituciones establecen a partir de las relaciones intrínsecas de poder. Asimismo, la siguiente propuesta de clasificación de Paisaje, resultado de la metodología propuesta, procura complementarse con la interpretación de la

[1]. Proyecto UBACyT "Paisaje urbano en áreas de borde: una aproximación metodológica desde el interdiseño sustentable". Director Dr. G. Tella. Subsidiado por la SECyT-UBA en el marco de la Programación Científica 2020.

[2] Dicha reflexión lleva a pensar las clasificaciones como esta constante apropiación del orden para establecer un significado entre la realidad y las formas de interpretación de la misma. El discurso remite a la referencia que realiza Foucault (1998) en el prólogo de las Palabras y las Cosas, al hacer referencia a un cuento de Borges sobre la clasificación arbitraria de los animales en la enciclopedia china.

[3] Entendiendo las instituciones como dispositivos de poder (Kaminsky, 1990) que, en la asimilación del campo del conocimiento humano se procura seguir reproduciendo la complejidad de las relaciones de poder.

realidad de la gestión territorial por las propias instituciones, entendiendo que la centralidad del Estado, especialmente en los bordes jurisdiccionales, es el espacio para poder solventar las contradicciones del paisaje.

Dichas contradicciones se proyectan en una serie de conceptos subjetivos que se desarrollarán a continuación (inseguridad, parámetros estéticos, identidad, etc.) que también se encuentran viciados por el orden. Por ende, las clasificaciones y categorizaciones propuestas sirven como "hermenéutica institucional" para la sencilla traducción de lo investigado al territorio. Sin embargo, las acciones de "ordenamiento" del territorio no se encuentran en la discusión del presente trabajo, ya que requeriría una reflexión que excedería el campo de la presente línea de investigación.

Aproximación metodológica a la percepción colectiva de Paisaje

Para definir el campo metodológico en la construcción colectiva de paisaje urbano se parte de la base teórica sobre la conceptualización de Unidades de Paisajes, definidas como "Porciones del territorio caracterizadas por la combinación específica de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva y simbólica, así como de dinámicas claramente reconocibles que le confieren una idiosincrasia diferenciada del resto del territorio. Deben mantener una homogeneidad, ya sea desde el punto de vista fisionómico o desde su funcionamiento interno" (Tella, De Sousa, 2021).

El relevamiento de datos y la construcción metodológica se representa en mapas georreferenciados -pese a que ciertas representaciones mentales tienen escalas y sensibilidades que dan cuenta de otro tipo de percepción espacial- que se establecen para la delimitación de los territorios estudiados. Esta metodología, desarrollada en proyectos anteriores[4], es factible de aplicación en otros territorios con características semejantes, dónde, además, el uso de mapeos posibilita el diálogo con mecanismos institucionales con el objetivo común de desarrollar estrategias de diagnóstico desde la gestión y desde otras entidades, compatibilizando datos y resultados de intervención.

En primer lugar, se identifica el territorio de borde y se realiza la detección ad-hoc de las unidades de paisaje sobre la base del diagnóstico territorial demográfico y la superposición de todas las construcciones del territorio recopiladas este desde la órbita jurisdiccional. Léanse la identificación de la zonificación urbana de las jurisdicciones. Luego, se establecen los criterios de homogenización más relevantes, en virtud que las particularidades territoriales del paisaje urbano presentan una importante complejidad, potencialmente clasificables hasta alcanzar la escala de parcela.

4. Proyecto UBACyT "Paisaje urbano e interdiseño sustentable: pautas y estrategias de intervención del paisaje en áreas de borde de la ciudad.". Director Dr. G. Tella. Subsidiado por la SECyT-UBA. Programación Científica 2016.

Las pautas de homogenización antes mencionados son de orden escalar, tales como: circulación de las vías, densidad poblacional, flujos de circulación, tipo y escala de vías comerciales, presencia de infraestructura de movilidades extra barriales, metropolitanas y/o regionales, codificación de zonas y accesibilidad.

El mapa como representación posee una evidente complejidad[5] que limita las cuestiones perceptivas, siendo estas indispensables para la fortaleza de las unidades de paisaje en destaque. Por esta razón, se efectúa un relevamiento fotográfico de los distintos sectores para identificar los puntos coincidentes con el criterio anterior de identificación ad-hoc, basado fundamentalmente en algunos elementos que confieren identidad a las unidades: graffitis en muros, reconocimiento de peatones (por ejemplo aquellos que pasean sus mascotas se movilizan dentro de una unidad de paisaje diferente a los que circulan con una velocidad mayor), entre otras características.

Una vez clasificadas las unidades se procede a contrarrestarla con las hipotéticas entidades de paisaje determinadas previamente. Esta validación se realiza a partir de encuestas a vecinos que habitan el sector en estudio, interrogándolos fundamentalmente sobre la relación subjetiva con su entorno inmediato y con los bordes urbanos cercanos. Se indaga además sobre los elementos que radican en la subjetividad del vecino para determinar las áreas selectas para circular y los elementos u obstáculos que infieren para excluir de su recorrido sendas no apropiadas.

Ya definidas las unidades de paisaje y los conflictos de borde, se procede a la identificación pormenorizadas de los elementos de potencial intervención con el objetivo de quebrar las áreas de borde, luego de su clasificación previa y orientada a detectar espacios de mayor conflicto territorial. Es en esta etapa que se colectan datos secundarios georreferenciados que puedan fortalecer las variables subjetivas clasificadas e identificadas en etapas anteriores. Dichos datos son mediciones realizadas por instituciones y departamentos de estadísticas oficiales filtrados en el territorio de estudio. Entendiendo que dichos datos no carecen de subjetividad ni de discurso pero que, siendo la fuente de datos primarias elementos agrupados en elementos subjetivos, servirán para cualificar y explicar la percepción del paisaje.

Finalmente, se cruzan las variables más destacadas del resultado de las encuestas y se las dimensiona en el objeto de estudio, reconociendo territorialmente los elementos que destacan los resultados más relevantes. Con este diagnóstico se pueden establecer lineamientos estratégicos para intervenir territorialmente.

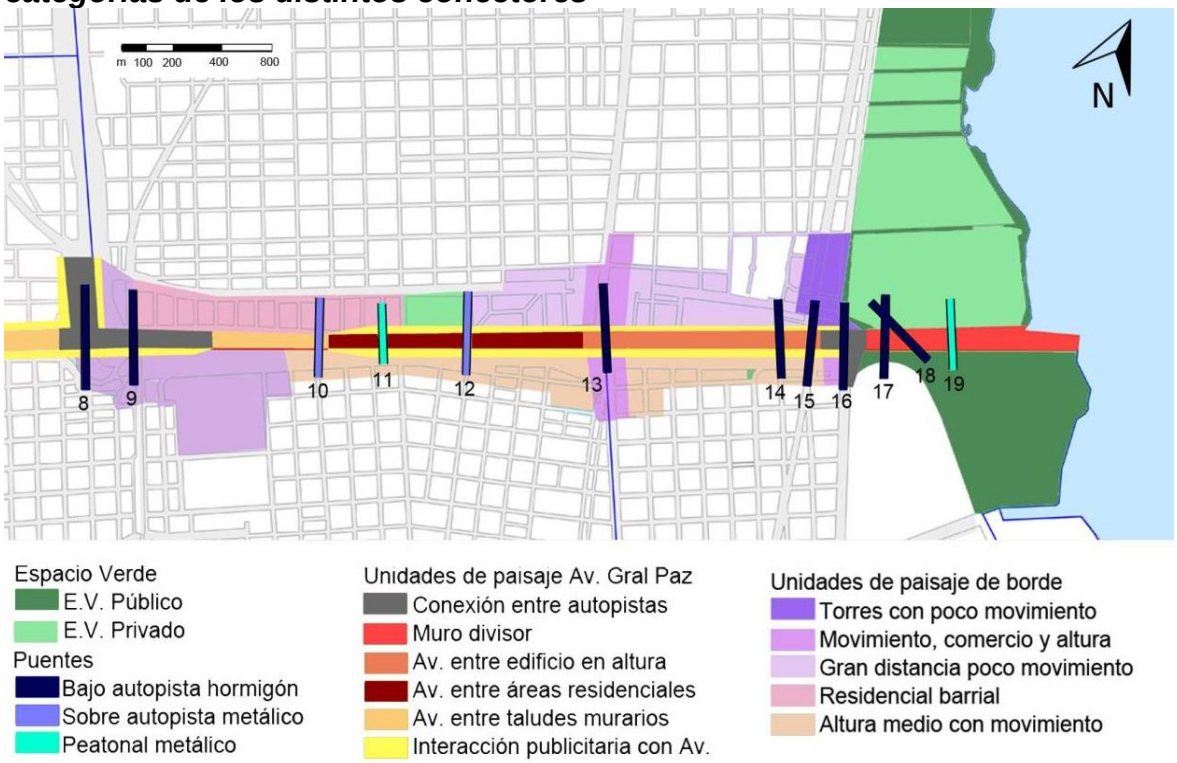
[5] La complejidad de los mapas corresponde a la dificultad de clasificar y definirlos en el ámbito científico. En el trabajo utilizamos representaciones que fueron construidas a través de instituciones, yuxtaponiéndolas con imágenes satelitales en plataformas como Open Street Map o Google Earth, entendiendo que dichas plataformas representan la realidad desde lo identificable en el registro tecnológico y no desde la construcción colectiva de dicha realidad.

En presentaciones anteriores se explicitó la implementación de esta metodología en el sector de estudio que comprende el borde norte de la Ciudad de Buenos Aires -barrios Núñez y Saavedra-, y por otra el sector de Provincia de Buenos Aires -Florida y Vicente López-, dónde se identificaron unidades y subunidades de paisaje a partir de una caracterización de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva y simbólica, así como de dinámicas claramente reconocibles que le confieren particularidades diferenciadas al resto del territorio, manteniendo su homogeneidad física y funcional. Este trabajo fue realizado con la colaboración de pasantes de las carreras de Arquitectura y Diseño del Paisaje (De Sousa, Fernández et al, 2021)

La unidad de paisaje avenida General Paz: categorías de los conectores.

Si bien el borde materializado por la avenida General Paz constituye una unidad de paisaje en sí misma, en su trayecto se reconocen subunidades con distintas características, atravesadas por conectores, puentes, túneles, elementos de referencia, carteles publicitarios, símbolos de tránsito, entre otros, que son atravesados a gran velocidad por la circulación vehicular tanto pública como privada (Figura 1).

Figura 1. Sub-unidades de paisaje del borde avenida General Paz y categorías de los distintos conectores



Autor: Nicolás Groppa[6]

De los elementos antes mencionados, los conectores lineales que atraviesan el borde, tales como los puentes y túneles son clave para romper este límite y generar conexión entre ambas márgenes de la avenida generando una continuidad a uno y otro lado. Sin embargo, las percepciones al atravesar un túnel son muy diferentes al cruce de un puente abierto con iluminación natural y conexiones visuales con su entorno. Lo mismo ocurre respecto al móvil usado, entendiendo que cruzar a pie genera mayor inseguridad que el cruce en un vehículo público, dónde no se activan las mismas percepciones de desprotección, desconfianza e incertidumbre (Cervio, 2020).

Así, el tramo de borde en estudio es atravesado por los conectores enunciados, pudiéndose clasificar en tres grandes grupos: a) puente peatonal cerrado tipo jaula, b) puente mixto abierto, c) cruces bajo la avenida. Cada uno de estos tipos se analizó a la luz de distintas variables, concluyendo que la calidad ambiental en su mayoría -tres cuartas partes- es my deficiente, reforzando así la idea de muro inmaterial, acompañado de percepciones tales como el anonimato, inseguridad, desolación y falta de identidad. Contrariamente a estas situaciones, los pasos bajo puente Cabildo-Maipú y Av. Libertador poseen características favorables dadas por la continuidad inmediata de paisajes

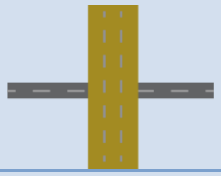
[6] Becario Estímulo las Vocaciones Científicas, EVC-CIN 2020.

similares en ambos bordes y la pluralidad de sensaciones y características físicas del espacio.

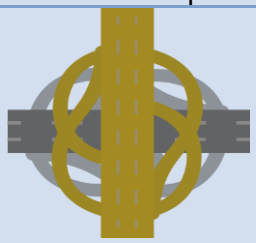
A partir de los datos relevados, se analizaron distintas categorizaciones de los conectores según su escala, morfología, entorno, movilidad, actividad, función, impacto visual e intensidad de uso (Cuadros 1 y 2)

Cuadro 1. Categorías de conectores según su escala

Puente a escala barrial

	Son puentes pequeños, puntuales, con una única senda de doble circulación Con tramos de recorrido cortos.	Se ubican en lugares con y sin identidad.

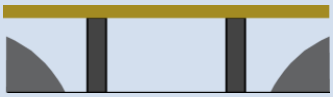
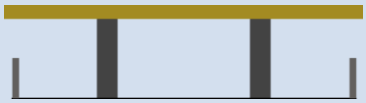
Puente a escala metropolitana

	Nodos de circunvalación Se conjugan varios puentes conectores/ distribuidores. Presenta espacios abiertos (solo columnas) o cerrados (paredón, talud). Tramos de recorrido corto o largo	Brinda espacios carentes de identidad, en lugar de aspecto desolado (8). Abarca lugares con identidad, y transitados (13 y 16).

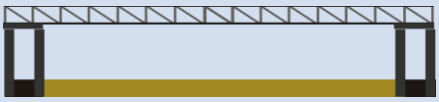
Autor: Susana Torosky[7]

Cuadro 2. Categorías de conectores en el borde de Av. Gral. Paz.

Paso vehicular – peatonal bajo puente

	A) Con taludes a ambos lados. Crea un espacio lúgubre, con superficie residual en ciertos casos.	1. Av.Cons-tituyentes	Transitado a Poco transitado
		2. Av. Gral Paz 4900.	Desolado
	B) Bordes con elemen- tos divisorios menores que permiten visuales prolongadas y mayor luminosidad del espacio	18. Zufriategui	Desolado
	C) Totalmente cerrado, formando un túnel. Con escasa luz natural.	9. Plaza	Poco transitado
		17. La cachita	Desolado

[7] Pasante con crédito académico de la carrera de Diseño del Paisaje de la FADU-UBA.

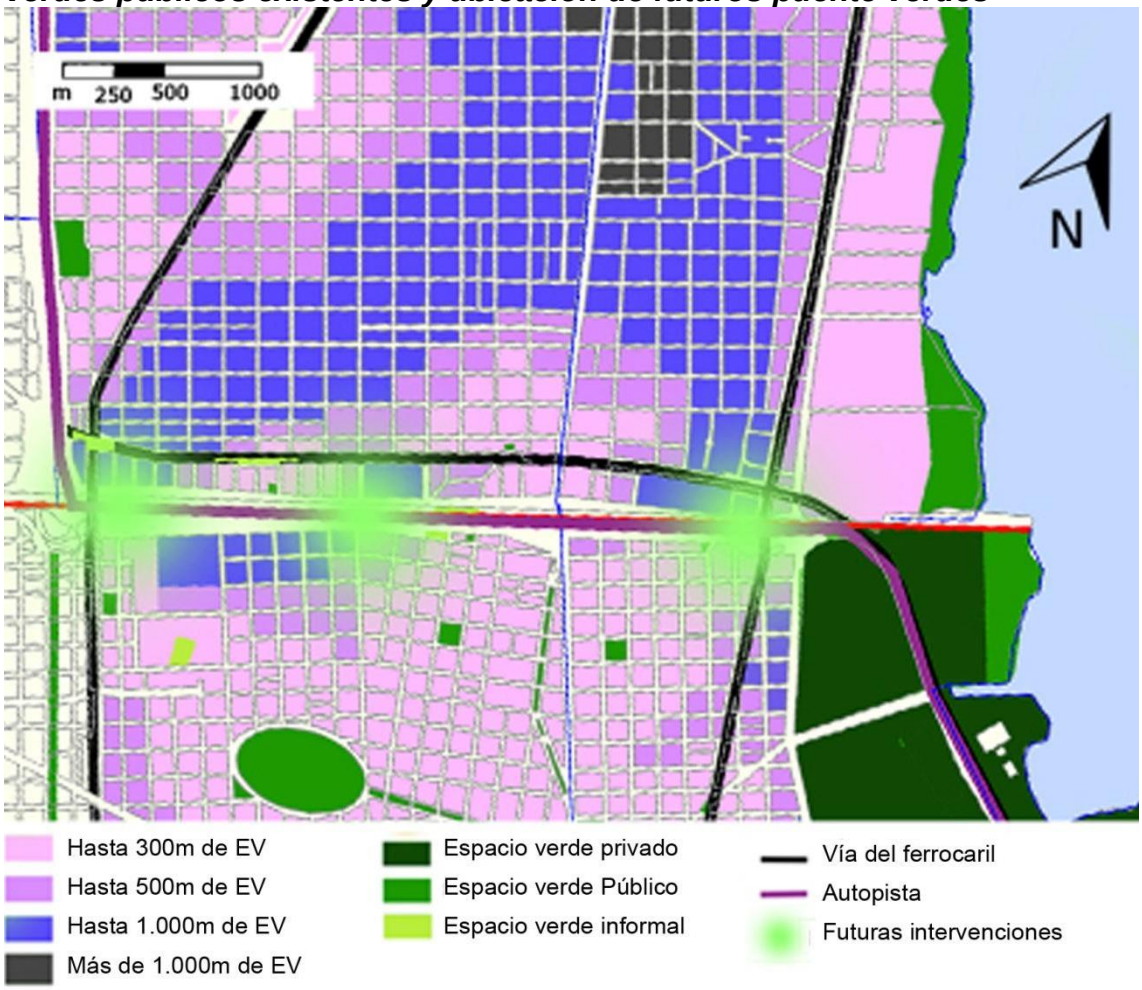
	D) Espacio abovedado, totalmente cerrado, formando un túnel. Con escasa luz natural.	14. Grecia	Desolado
	E) Un borde duro y otro permeable, que permite visuales y aumento de la luminosidad.	15. 11 de Septiembre	Desolado a transitado
	F) Combina bordes abiertos y cerrados, o ambos abiertos e iluminados, o ambos cerrados con baja luz	8. Panamer. 13.Saavedra 16.Libertadr	Desolado Transitado Transitado
Puente vehicular – peatonal abierto			
	G) Espacio abierto, sin cobertura, con borde de seguridad bajo. Excelente luz natural. Sin identidad.	6. Av. Dr. Balbín	Transitado
	H) Espacio abierto, sin cobertura, con estructura que brinda mucha identidad. Luz	10. Superi 12. Zapiola	Transitado Transitado a Desolado
Puente peatonal			
	E) Abierto a visuales, y luminosidad	3. Av. Gral Paz al 5500 4. al 4800 5 .al 4300 7. al 3100 11.al 2100	Desolado Desolado Poco trans. Semi trans trans. Transitado

Autor: Susana Torosky

Paralelamente al relevamiento de puentes, se observaron áreas vacantes de espacios verdes en las unidades de paisaje próximas a la avenida General Paz, en especial, en el sector de Provincia de Buenos Aires, dónde existen distancias importantes para tener acceso a un área verde. Con este fin, se mapearon las plazas, parques y otros espacios verdes existentes en los barrios aledaños para determinar la localización de los sectores de territorio con ausencia de espacios públicos en relación a la siguiente categorización: a) distancias menores a trescientos, b) distancias entre trescientos y quinientos

metros y c) sectores a una distancia entre quinientos y mil metros y d) áreas con distancias mayores a mil metros; quedando determinadas tres zonas en la unidad de paisaje avenida General Paz que claramente muestran la necesidad de intervención (Figura 2).

Figura 2: Determinación de las áreas vacantes en relación a los espacios verdes públicos existentes y ubicación de futuros puente verdes



Autor: Nicolás Groppa

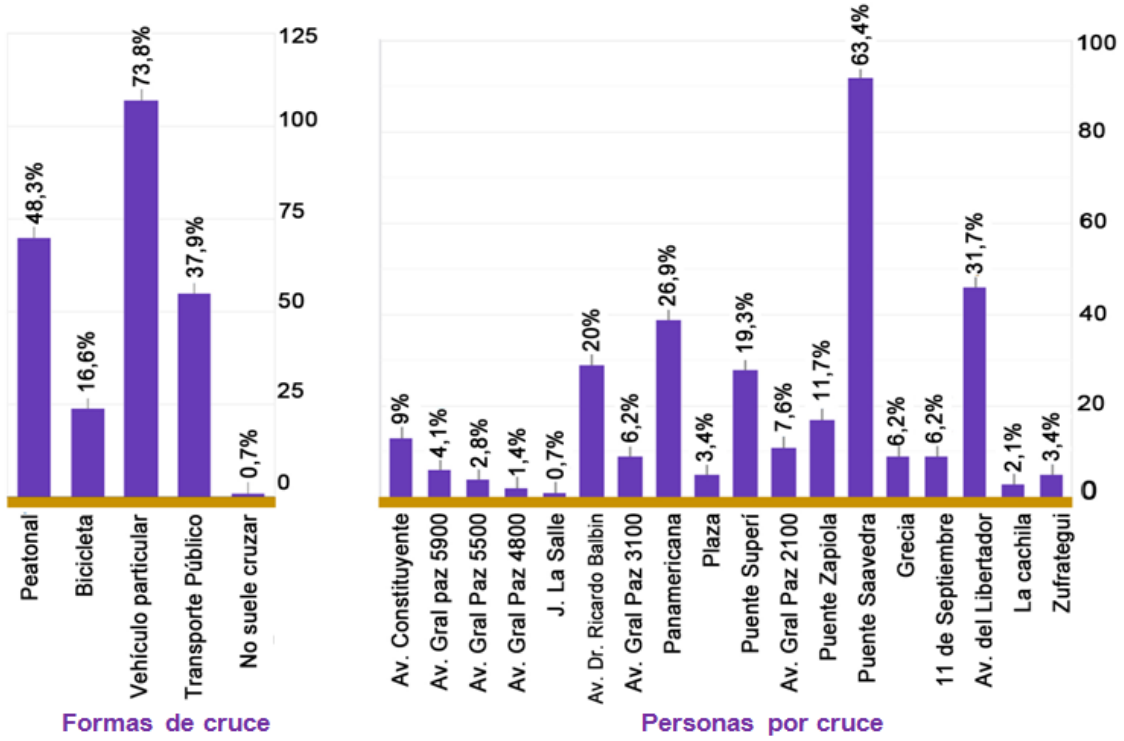
Percepción colectiva en áreas de borde: categorías según encuestas y entrevistas a sus vecinos

Con el fin de analizar las diferentes sensaciones experimentadas por los vecinos al cruzar la avenida General Paz, se elaboró una encuesta con una estructura similar a la aplicada en las unidades de análisis de Valentín Alsina y Nueva Pompeya, pertenecientes al proyecto UBACyT anterior. Las encuestas se realizaron en período pandémico Covid 19, utilizándose redes sociales para

captar un número mayor de la población vecina, con un total de ciento cuarenta y cuatro encuestados. Posteriormente se realizaron entrevistas breves y puntuales a peatones que cruzan habitualmente la avenida.

Las variables aplicadas a la encuesta estuvieron centradas en la elección de uso del o los distintos conectores, el móvil utilizado (peatonal, bicicleta, transporte público, vehículo particular) y las sensaciones individuales percibidas (disgusto por la zona, miedo frente a hechos de inseguridad, tranquilidad por iluminación, gusto por la zona o presencia policial, nada o ninguna sensación diferente, alerta por la vorágine y el tráfico) (Figura 3).

Figura 3. Categorías según movilidad y elección del conector de cruce



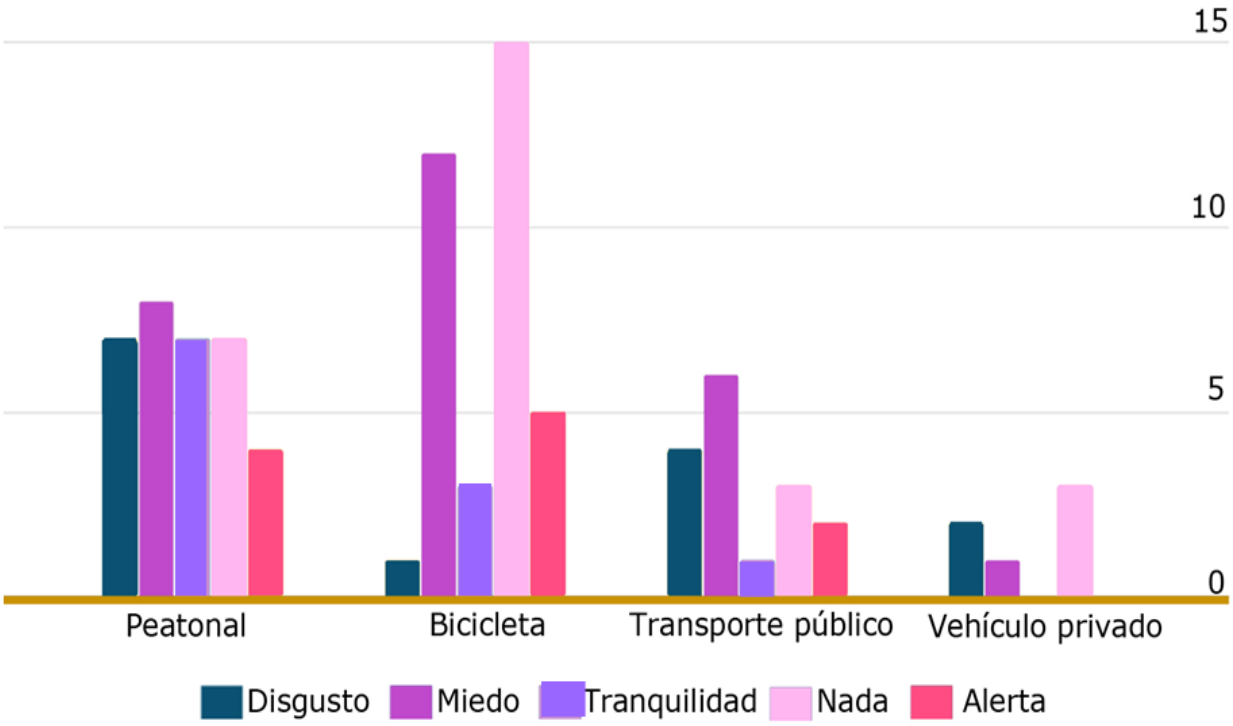
Autor: María Belén Piñeiro[8]

Del cruzamiento de estas variables, se determinó que las personas que cruzan peatonalmente y/o utilizando transporte público son más propensas a sentir miedo por inseguridad y estado de alerta frente al tráfico. Sin embargo, las personas que utilizan móviles particulares, sienten e su mayoría estados de tranquilidad producto de la desconexión con el entorno.

[8] Alumna pasante con crédito académico de la carrera de arquitectura.

Excluyendo la sensación “nada”, se evidencia un mayor porcentaje de personas que utilizan medios peatonales y de transporte público que sienten “miedo” (frente a robos) y sensación de “alerta” (por tráfico). Los que contestaron “tranquilidad” se evidencian en mayor medida por ser usuarios de Vehículos Particulares. Asimismo estos porcentajes se comparten con la sensación “nada”. Para cada uno de los conectores se realizó el cruzamiento de datos y se analizaron las particularidades (Figura 4).

Figura 4. Percepciones de las personas que cruzan Puente Saavedra.



Autor: María Belén Piñeiro

En síntesis, se observa que, a la hora de elegir el conector de cruce peatonalmente, las percepciones de inseguridad prevalecen sobre la cercanía y accesibilidad. Asimismo, las condiciones del entorno terminan de definir la elección, situación vinculable a las características de la unidad de paisaje en la que se encuentren, como por ejemplo los puentes número 18, 3, 4 y 5.

Instancias propositivas surgida del entrecruzamiento de datos físicos y perceptivos

De las distintas categorizaciones físicas y perceptivas, y con el objetivo de reforzar la idea de vinculación entre barrios, se propuso el concepto y materialización de “puentes verdes” en áreas vacantes de espacios abiertos públicos, en línea con los objetivos del Acuerdo de París.

La intención de "… proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles…" que se incluye en el objetivo 11 "Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles" (Naciones Unidas, 2017), ha estado presente desde el inicio de este trabajo. En esa línea, la propuesta "puentes verdes" se orienta a generar un espacio público con actividades deportivas y recreativas con accesibilidad peatonal, en bicicleta y para todos, que promueva mejores condiciones de calidad de vida, la salud física y psicológica y la sociabilización de los vecinos, contribuyendo además en la generar un sumidero para los gases contaminantes provenientes de la avenida. Estos espacios verdes colaborarán en el equilibrio térmico, ofreciendo sombra, asoleamiento, protección de vientos y aprovechamiento de brisas, según los requerimientos de los distintos períodos climáticos.

Este espacio incluirá además un sector para una feria ambulante, ofreciendo así una contribución al crecimiento económico de los vecinos, quienes participarán en forma activa en el desarrollo y diseño de la propuesta a partir de talleres de participación comunitaria.

Por lo expuesto, se entiende que los conectores son instrumentos potenciales para la generación de mayor dinamismo en el área, fundamentalmente si existe una intervención desde el espacio previo en ambos extremos que, en la mayoría de los casos, se visualizan sin uso, ociosos o residuales. En particular, en este trabajo se realizaron propuestas de diseño para los puentes peatonales –ferias de arte, por ejemplo- que incluyen el tratamiento de sus extremos a partir de actividades que potencian la apropiación del sitio como respuesta a las demandas de los vecinos por ausencia de infraestructura que responda a sus intereses y que fomente la vinculación de los habitantes de las dos jurisdicciones.

Las categorías y sub-categorías se establecieron a partir de un diagnóstico como referencia cuantitativa y cualitativa, que permitió conocer y monitorear la evolución y estado del paisaje, la satisfacción de la población y la efectividad de las posibles iniciativas públicas y privadas en su mejoramiento. Estos indicadores están enfocados en la transformación, diversidad, valor económico, satisfacción, sociabilidad, actuación pública y privada, entre otros posibles indicadores de paisaje.

Reflexiones finales

El destaque de los aspectos positivos y negativos de los habitantes del territorio representan una muestra significativa de la percepción colectiva de los actores dentro de sus unidades de paisaje y de los bordes urbanos que lo circundan. El

predominio en particular de los elementos de negatividad asociados a las redes de infraestructura que conforman el borde -a pesar de las acciones concretas realizadas por los actores gubernamentales para aliviar dichas variables subjetivas- no son suficientes para opacar otros que exceden la potestad institucional, ya que rigen en dicho casos, relaciones de poder intrínsecas (la dependencia del automóvil, la asociación relegada de los límites jurisdiccionales, el paisaje ruidoso y la falta de apropiación territorial de los espacios de circulación entre otros).

Reconocer y cuantificar las variables que influyen en el efecto negativo de áreas de borde es una estrategia de identificación para evaluar las posibilidades de todo tipo de intervención que pueden realizarse en estas áreas, en beneficio de encontrar soluciones certeras para no intervenir con las redes de infraestructura ya existentes y a su vez generar nuevas unidades de paisaje que permitan mayor apropiación territorial a los usuarios.

Entendiendo asimismo el valor simbólico que representan los puentes, en especial el acceso General Paz, cuantificar y definir las variables subjetivas a través del análisis cualitativo es el próximo paso para objetivar en un análisis más preciso de los conceptos de “inseguridad”, “belleza” y la ambigua respuesta “nada”. Esta última refiriéndose a un estado de abstracción que no construye un reconocimiento del paisaje, sino el refuerzo de la territorialización y comportamientos individuales ante las acciones que realizan en su cotidiano.

El territorio de borde significa ese elemento de impenetrabilidad según las condiciones de accesibilidad al mismo, dónde los peatones tienen mayor peso en su prefiguración, en virtud que los vehículos particulares simplemente lo perciben como parte del quiebre rítmico del movimiento propio de las conductas urbanas relacionadas a la mentalidad del conductor en el espacio que le confiere su ciudad: la autovía.

Esta escala de ciudades definida por los diferentes actores que la prefigurar y territorializan (peatón, vehículo particular, pasajero de transporte público y ciclistas) remite a las reflexiones de los “ensamblajes urbanos”, siguiendo la teoría del Actor-Red[9]: Los ensamblajes se basan entonces en relaciones exteriores entre las partes. Estas relaciones exteriores son posibles por las capacidades de estos componentes o entidades para afectarse mutuamente. Sin embargo, estas interacciones afectivas no constituyen su identidad actual. Los ensamblajes tienen así una cualidad emergente, desde el sentido que involucran conjuntos de relaciones que no se explican a partir de las partes, aunque dependen de ellas” (Farias, 2011). Esta reflexión permite dilucidar la imagen paisajística de estas partes de las ciudades y el uso apropiado que le

[9] La Teoría del Actor-Red, conocida como ANT (siglas de la expresión inglesa *Actor-Network Theory*), es un enfoque ontológico característico de teoría social y de investigación originado en el campo de los estudios sociales de la ciencia en los años 1980. Fue iniciada por Bruno Latour, Michel Callon y otros investigadores del Centro de sociología de la innovación de Mines ParisTech, en Francia.

dan los diferentes actores que construyen la territorialidad. Son en sí mismas diversificadas, pero el espacio de interacción es el mismo, y es la territorialidad que cada uno de los agentes de construcción aporta para formar el conjunto de las partes ensambladas.

Agradecimientos

Loa autores de este trabajo agradecen la valiosa colaboración de las pasantes Susana Toroski, María Belén Piñero y Micaela Benedetti que realizaron su pasantía de investigación con crédito académico en el marco del Proyecto UBACyT en el que se encuadra esta presentación.

Bibliografia y referencias

Bauman, Z. (2000) "*Liquid Modernity*". Malden, EE.UU., Polity Press.

De Sousa, M.; Fernández, A.; Groppa, N.; Delgado, S.; Toroski, S.; Tella, G. (2021). "*Resignificando los conceptos "Paisaje" y "Borde" desde una perspectiva del interdiseño*". Paper presentado el XXXV Jornadas de Investigación XVII Encuentro Regional del 05 al 08 de octubre de 2021. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo de la universidad de Buenos. (en prensa)

Farias, I. (2011) "*Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad*". Athenea Digital, núm. 11, pp. 15-40 ISSN: 1578-8946

Flores, I. (2010) "*Un recorrido teórico a la territorialidad desde uno de sus ejes: El sentimiento de pertenencia y las identificaciones territoriales*". Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe, núm. 8, pp. 13-35. Universidad de Costa Rica San Pedro de Montes de Oca, Costa Rica

Graham, S.; Marvin,S. (2001) "*Splintering Urbanism*". Londres, Inglaterra, Routledge.

Glaeser, E.; Rossenthall, S. Strange W. (2010) "*Urban Economics and entrepreneurship*". Journal of Urban Economics. Volume 67, pp. 1-14, DOI 10.3386/w15536

Jay, M. (2010). "*Liquidity Crisis: Zygmunt Bauman and the Incredible Lightness of Modernity*". Theory, Culture and Society. Vol. 27. No.6. https://doi.org/10.1177/0263276410382024

Legewie, J. (2018) "*Living on the Edge: Neighborhood Boundaries and the Spatial Dynamics of Violent Crime*". Demography 55 pp. 1957–1977. https://doi.org/10.1007/s13524-018-0708-1

Naciones Unidas (2017). "*La Agenda para el Desarrollo Sostenible*" París 2015. Rescatado el 15/06/2021 de: https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/

Oberzauher, E. (2017) "*Homo urbanus: Ein evolutionsbiologischer Blick in die Zukunft der Städte*". Berlin, Springer

Olmo, R. (2006). "*Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio*" en Mata, R y Domenech, M "*El paisaje y la gestión del territorio. Incorporación de criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanism*". Barcelona, Diputació de Barcelona

Sebba, R.; Churchman, A. (1983) "*Territories and Territoriality in the Home*". Environment and Behavior. Sage Publications. Vol 15. No.2 Pp 191-210.

Tella, G.; De Sousa, M. (2021) "*Paisaje urbano: Estrategias para intervenir un Riachuelo en ciernes*". Diseño. Buenos Aires

Wacquant, L. (2012) "*A Janus-Faced Institution of Ethnoracial Closure: A Sociological Specification of the Ghetto*". Routledge. London