

HERRAMIENTAS PARA INTERVENIR EL PAISAJE URBANO: PROPUESTAS DE RECUPERACIÓN DE ÁREAS DE BORDE DEL RIACHUELO

**DE SOUSA, Mitchell; FERNANDEZ, Analía; PRILLWITZ, Sofía;
TELLA, Guillermo**

mde Sousa@fi.uba.ar; arqanal Fernandez@yahoo.com.ar;
sofiaprillwitz@gmail.com; guillermotella@gmail.com

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

Resumen

Históricamente, el río Riachuelo ha sido asociado en el imaginario de los ciudadanos porteños y bonaerenses, como un espacio de borde urbano. Convencionalmente reconocido como límite interjurisdiccional sur entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Buenos Aires, constituye un espacio de intersticio atravesado por puentes vinculantes y circundados por una importante concentración de infraestructuras que hacia fines del siglo XIX abastecieron al viejo puerto.

Hoy este borde constituye uno de los espacios más relegados del territorio, con orillas marcadas por el abandono de fábricas y demás equipamientos usurpados por la habitación informal, sumado al intenso tránsito vehicular pesado en sus principales arterias. Su ambigüedad jurisdiccional y en consecuencia la ausente intervención de los organismos públicos, favorece el uso indebido de este espacio, lejos de aprovecharse paisajísticamente. De modo que su concepto de límite asociado a la marginalidad social es la resultante que caracteriza a este sector relegado de la ciudad.

En el marco del proyecto de investigación denominado “Paisaje urbano e Interdiseño sustentable”, se desarrolló una propuesta urbanístico-paisajística en el entorno del Riachuelo, sobre el borde ribereño de Valentín Alsina. Dicha intervención surge de los resultados de un diagnóstico socio territorial que identifica y diferencia niveles de fragmentación del paisaje más altos a los observados sobre la ribera opuesta de Nueva Pompeya.

Este trabajo tiene como objetivo el desarrollo de propuestas sobre la base de unidades de paisaje que amplían el campo de la planificación territorial bajo una mirada perceptiva, orientada hacia la construcción colectiva de un paisaje integrado visualmente y articulado con sus redes político-urbanas.

Los resultados obtenidos dan cuenta de la generación de mayor permeabilidad entre los diferentes espacios de circulación en el barrio y una eficiente accesibilidad hacia el ingreso a Valentín Alsina; disminuyendo la graduación de los bordes urbanos existentes y promoviendo mayor permeabilidad entre las dos localidades urbanas (Nueva Pompeya y Valentín Alsina) al potenciar la peatonalización de vías y al orientar el paisaje urbano hacia el Riachuelo.

Asimismo, la incorporación de los criterios urbanísticos que establece la nueva normativa urbanística para el área de Nueva Pompeya (definida como Unidad de Paisaje 1 en la investigación marco), sobre la margen ubicada en el barrio de Valentín Alsina, optimiza la conexión visual entre ambos bordes, favoreciendo aún más la vinculación entre ambos barrios.

Palabras clave

Áreas de borde, Paisaje urbano, Interdiseño sustentable, Herramientas de intervención.

Introducción

El presente trabajo se sintetiza parte de los resultados de investigación¹ en un análisis socio territorial, de tipo cualitativo, aplicado a bordes urbanos a partir de una construcción colectiva de miradas desde diferentes disciplinas. Se explora la relación entre procesos y mecanismos implícitos en la construcción del paisaje en las últimas décadas, a partir de un estudio de caso poniendo en evidencia las relaciones establecidas por el mercado en la estructuración del territorio, así como a los fenómenos que conducen hacia la fragmentación social, la acumulación diferencial y la participación inequitativa de la población en el acceso a la ciudad.

Desde esta perspectiva, se observa un territorio que responde a un orden espacial definido para ejercer el control social de las prácticas colectivas a partir de una interrelación directa entre marcas urbanas que surgen de las políticas orientadas a ordenar el espacio y un discurso que recorre tiempo y espacio, que remite a la demarcación de lugares y que define una dimensión simbólica, ordena las relaciones de fuerza, controla las actividades y establece distancias sociales (Tella, 2015). El acceso al paisaje manifiesta las diferencias socioeconómicas entre actores y se comporta como una mercancía particular, que tiene un valor de uso complejo.

Unidades de Paisaje y Unidades de Planeamiento

En primer lugar, el trabajo se enfocó en la detección de territorios paisajísticos fragmentados y en la construcción de un marco teórico que incluya en un cuadro conceptual el paisaje y el territorio (Choi *et. al.*, 2017). Posteriormente, se desarrollaron estrategias proyectuales para potenciar espacios de borde a partir de los resultados obtenidos a la luz del modelo metodológico proyectado.

En una última fase el análisis se enfocó en el área de borde de Valentín Alsina, próximo al acceso al Puente Alsina, constituyéndose en sub-área de estudio dentro del sector que inicialmente comprendía el proyecto marco, correspondiendo al segundo tramo del río caracterizado por sus altos niveles de marginalidad² (Silvestri, 2003:122). Asimismo, ésta sub-área urbana

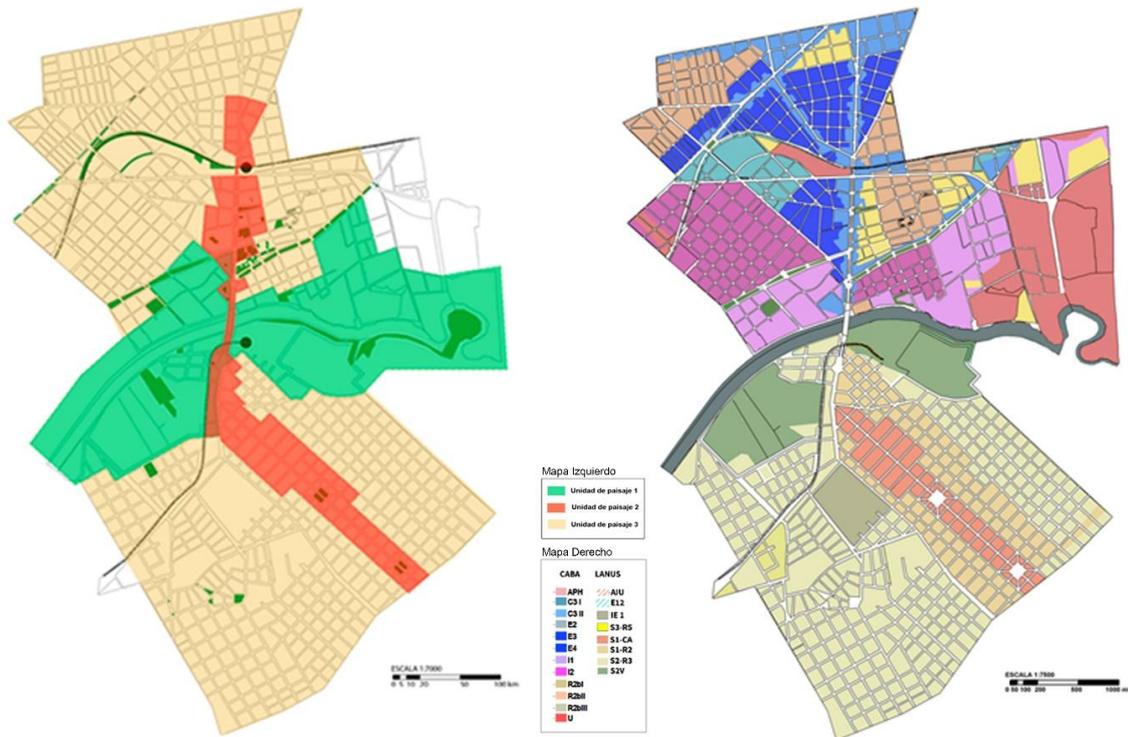
¹ Proyecto de Investigación UBACyT 2016, Categoría: "Consolidados Financiados", Código: UBACyT 20020150100208BA -Resolución (CS) N° 4756/2016-, Programación Científica 2016-2019. Tipo de Proyecto: Modalidad I, Tipo B, Conformación I. Tema desarrollado: "Paisaje urbano e Interdiseño sustentable: Pautas y estrategias de intervención del paisaje en áreas de borde de la ciudad". Director: Dr. Guillermo Tella. Sede: Secretaría de Investigaciones; Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo; Universidad de Buenos Aires.

² Particularmente a la orilla de Nueva Pompeya (Ciudad de Buenos Aires) y Valentín Alsina (Lanús) la arquitecta Graciela Silvestri, separa la extensión del río en tres partes según su historicidad y el proyecto de intervención que finalmente fue abandonado cuando se desplazaron las actividades portuarias de la zona sur de la Ciudad a Puerto Madero y Retiro. El segundo sector que ella define en su libro "El color del río" es dónde se localiza el área de estudio del proyecto marco.

pertenece a la Unidad de Paisaje número dos, respecto a la zonificación planteada en etapas anteriores (Choi *et.al.*, 2017), que acompaña principalmente el eje de la avenida Sáenz (Figura 1). Valentina Alsina se ubica en la frontera con la Ciudad de Buenos Aires, opuesta al barrio Nueva Pompeya y separada por la barrera natural del Riachuelo, pese a la presencia del puente que desde 1938 constituye uno de los cinco conectores que vinculan la zona sur de la Ciudad Autónoma con el territorio provincial.

Se observa entonces una situación de marcada fragmentación que supera los índices relevados en Nueva Pompeya. Su origen como barrio fabril pudo potenciarse por la proximidad al río, situación que se extiende en la actualidad a toda la costa, generando un tapón visual que bloquea el acceso hacia el río, generando un intersticio urbano de escasa permeabilidad. Su histórica marginalidad y su imposición de borde jurisdiccional se suman para terminar de conformar una imagen con un importante deterioro urbano. Los mapas de codificación y usos de suelo muestran claramente la simplificación de la regulación en esta sub-área del Conurbano Bonaerense (Figura 1). La calle Carlos Pellegrini que bordea al riachuelo, se constituye también en una barrera urbana por la carencia de pasos peatonales y señalizaciones, generando una situación hostil al peatón que se suma a los muros que recorren sus veredas.

Figura 1. Mapa de Unidades de Paisaje de Nueva Pompeya y Valentín Alsina, Proyecto Marco; y Mapa de codificación y usos de suelo.



Fuente: Choi et. al., 2017.

En este contexto, emerge la noción de borde urbano para explicar la construcción del concepto de unidades de paisaje y planeamiento. El borde urbano está focalizado en la imagen representativa que cada individuo entiende a nivel físico, y fundamentalmente a todo aquello que impida el movimiento. Esta idea está asociada al concepto de borde³ de Kevin Lynch en la Imagen de la ciudad, dónde el autor otorga un carácter estático a los bordes urbanos (Lynch, 1960:46). Gorter, Nijkamp y Poot amplían este concepto incluyendo el movimiento, definiendo al borde urbano⁴ como aquellos elementos físicos limitantes que rompen la continuidad o impiden el movimiento fluido de las

³ "Los bordes son los elementos lineales no utilizados o considerados como caminos por el observador. Son límites entre dos fases, rupturas lineales en la continuidad: las orillas, cortes de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. (...) Estos elementos de los bordes, aunque probablemente no tan dominantes como los caminos, son para muchas personas importantes características organizativas, en particular en la función de mantener juntas las zonas generalizadas, como en el contorno de una ciudad por el agua o la pared" (Lynch, 1960: 46).

⁴ "Los bordes y los límites se construyen a partir de los movimientos de las personas, cuando los mismos restringen la motricidad o afectan el ritmo de los movimientos es donde se pueden definir diferentes grados de bordes, los mismos pueden ser la semaforización de una calle por ejemplo, el ancho de una avenida o una simple señalización que corta el movimiento peatonal" (Gorter, Nijkamp, Poot, 2018:139).

personas en un espacio, en este caso el espacio urbano (Gorter, Nijkamp, Poot, 2018:139).

Respecto al concepto de escala territorial⁵, Erik Swyngedouw la define como el resultado de procesos socio-espaciales que regulan y organizan las relaciones sociales de poder (Swyngedouw, 1997). Así, el concepto de escala está relacionado a la imposición material e inmaterial representado en objetos u otro tipo de elementos sobre el espacio territorial. En este sentido, el Riachuelo representa un borde urbano no sólo por su condición física, sino también por su escala territorial como elemento que separa jurisdicciones e impuesto por la construcción de poder sobre el territorio desde antes de la formación del territorio como país (Barovero, 59). Su historia verifica y valida estos conceptos enunciados.

Por otro lado, las Unidades de Paisaje son recortes territoriales caracterizados por los diferentes elementos que componen su paisaje. Estos elementos -que pueden ser tanto naturales, culturales o simbólicos- reconocen sus propias territoriales y las difiere de otros sitios más allá de los límites impuestos, tanto por sus bordes físicos como jurisdiccionales o inmateriales y las escalas territoriales a las que pertenecen (De Sousa *et.al.*, 2018). A estos elementos ya definidos y que conforman la conceptualización teórica marco de este trabajo, se suma la determinación de las Unidades de Espacios Verdes (EVR) (Gandino *et. al.*, 2019).

Detección de unidades de paisaje en áreas de borde

Estos EVR surgen de la observación particularizada de las distintas características de los espacios ribereños y que luego se constituyen en Unidades proyectuales aplicables tanto al campo del paisaje como de la arquitectura y del planeamiento urbano. De este modo, se propone consolidar las unidades dentro de Unidades de Planeamiento, sumando a su inicial conceptualización, la capacidad de constituirse en generadoras de normativas y estrategias para la consolidación de proyectos y propuestas de intervención.

Inicialmente, se determinó una estrategia de diagnóstico urbano utilizando diferentes técnicas que incluyen desde el mapeo colectivo a entrevistas a actores sociales para detectar unidades de paisaje de forma ilustrativa en el territorio, desconsiderando los diferentes grados de borde urbano existentes. Asimismo, estas Unidades conforman Sub-unidades de Paisaje en el territorio con elementos propios y específicos, que a fines de esta propuesta de

⁵ “La escala territorial es el resultado de procesos socio-espaciales que regulan y organizan las relaciones sociales de poder. Es una construcción geográfica donde las escalas se convierten en elencos alrededor de las cuales el poder socio espacial se promulga y se reproduce” (Swyngedouw, 1997).

intervención llevan los bordes urbanos desde una escala territorial más amplia a la meramente inter-jurisdiccional.

Si bien en trabajos anteriores se examinaron las características particularizadas de cada unidad de paisaje detectada en el límite Nueva Pompeya-Valentín Alsina (Choi *et. al.*, 2017), sintéticamente podemos referenciar a la Unidad de Paisaje 1 como remanente de antiguos y nuevos sitios industriales que cubren una vasta zona con escasos espacios construidos. En ambas orillas del río y sobre los terrenos que antes ocupaba el ferrocarril, se encuentran los barrios populares de Villa Zavaleta en Ciudad de Buenos Aires y Villa 8 en Valentín Alsina.

A esta situación se suma un importante flujo de transporte pesado que circula paralelamente al río suturando aún más el área. En cuanto a la Unidad de Paisaje 2, su principal característica queda definida como un corredor de uso mixto con un único conector, el Puente Alsina. Este corredor posee un importante flujo de personas que lo recorren diariamente en ambas direcciones, sumado a una fuerte presencia del automóvil particular. Por último, la Unidad de Paisaje 3 corresponde a un tejido homogéneo residencial o comercial que abastece las necesidades de los pobladores.

El eje Sáenz-Remedios de Escalada-Av. Perón como corredor metropolitano

El trabajo que se presenta está enfocado en este sector del Conurbano Bonaerense como caso de estudio, precisamente en la Unidad de Paisaje 2 que fue enunciada en el punto anterior. Con un perfil urbano muy heterogéneo definido por actividades comerciales, esta unidad está fundamentalmente dominada de flujos que dependen básicamente del transbordo intermodal pero que también sirve de centralidad de la que se apropian diferentes actores sociales. Sin embargo, el carácter vehicular y de flujos del área metropolitana a Capital está fuertemente arraigado al movimiento sobre el eje Sáenz-Remedios de Escalada, otorgándole una escala mayor y más metropolitana (Figura 2).

Figura 2. Mapa perceptivo Unidad de Paisaje 2.



Fuente: Choi et. al., 2017.

El mapa perceptivo que muestra la figura anterior, es resultado de entrevistas a peatones que circulan por la Unidad 2. Aquí, el Riachuelo no representa para los transeúntes un borde urbano ya que el movimiento de circulación de los mismos es a través de los corredores viarios (Av. Sáenz, Remedios de Escalada, Av. Perón). Además, en el análisis se asumió que la mayoría de los comerciantes que reproducen sus economías en este lugar no son actores sociales que habitan zonas próximas, por lo tanto el Riachuelo no constituye un límite como tal.

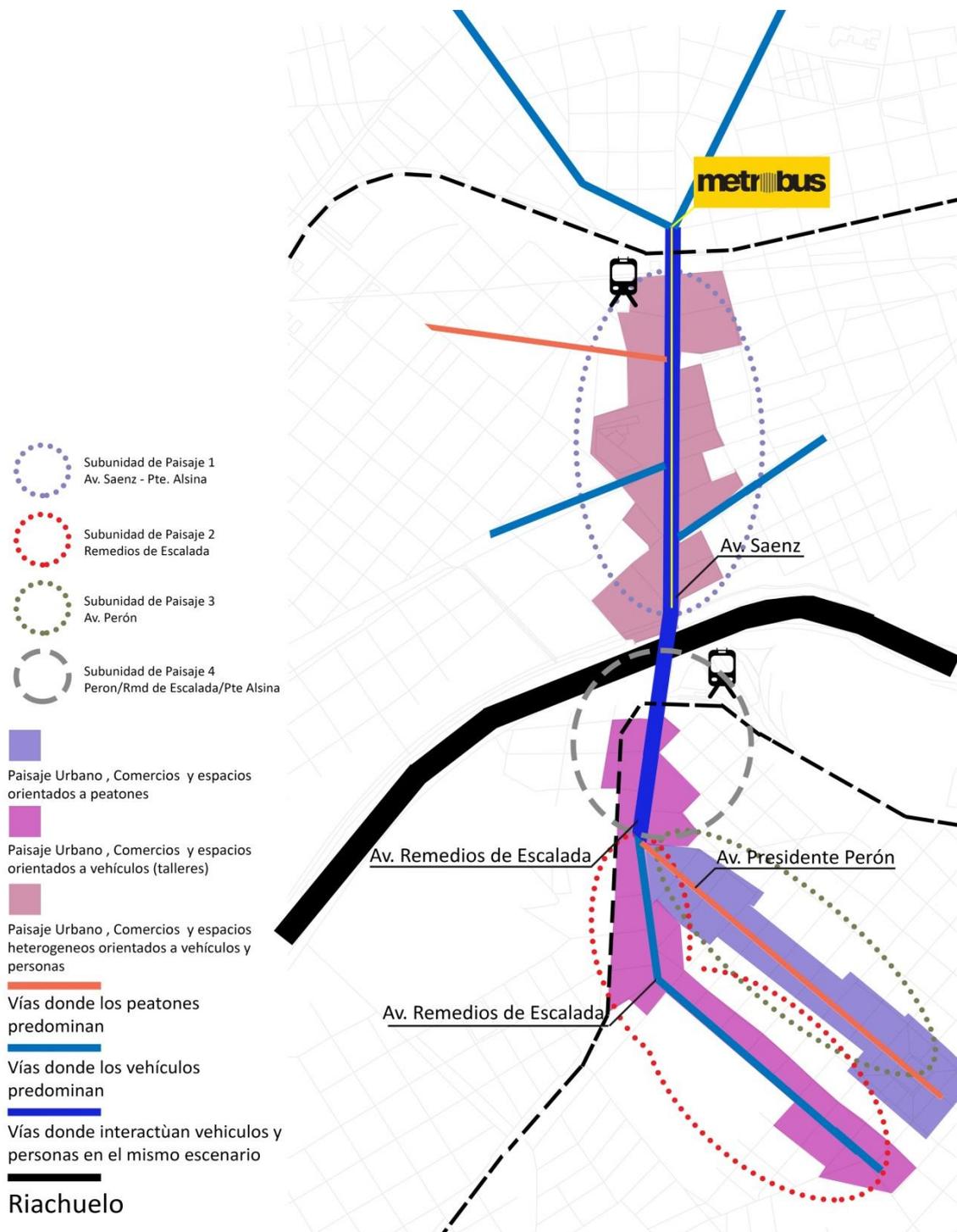
El paisaje de ambas orillas de este eje es radicalmente distinto, principalmente en el punto de acceso y de encuentro de las dos localidades. El sector del eje perteneciente a Nueva Pompeya se caracteriza por una fuerte presencia de infraestructura a partir de la aparición de elementos como el Metrobús y el Ferrocarril Belgrano Sur activo, que conecta con la Estación Constitución, mayor centro de transbordo de la zona sur. Contrariamente, el sector del eje que pertenece al Valentín Alsina tiene una fuerte subdivisión de flujos separados por vehículo y personas. El abandono de sus infraestructuras y el caos vehicular de sus accesos son otras de las características que se contrastan con la misma unidad de paisaje estudiada para Capital Federal.

En este sentido se identifican cuatro tipos de Sub-unidades de Paisaje en relación a los territorios detectados dentro del análisis de la Unidad de Paisaje 2: Por un lado, el eje Sáenz de carácter mixto, vehicular y peatonal donde el uso de suelo circundante tiene un carácter comercial residencial mixto, cuyo paisaje urbano predominante corresponde a la señalética vehicular, las fachadas abiertas comerciales, el acceso al Metrobús y los desplazamientos de transbordo.

Las otras tres Sub-unidades de Paisaje detectadas en Valentín Alsina contrastan con la anterior y se dividen en Remedios de Escalada, cuyo paisaje urbano está predominantemente orientado al vehicular ya que lo comercial está también enfocado al flujo vehicular (talleres, venta de repuestos de vehículos, etc.), calzadas lisas para el acceso vehicular; y la avenida Perón orientada al peatón y con comercios de escala peatonal como cotillones, restaurantes, cafés, y otros.

Por último, la Sub-unidad detectada en el punto de intersticio de esta concatenación de paisajes es donde radica el mayor problema por su carencia de unidad paisajística. Este punto de convergencia es también una sub unidad de paisaje de correlación entre lo que denominamos Unidad de Paisaje 1 y Unidad de Paisaje 2 ya que muchos de los que suelen habitar la unidad de paisaje de la ribera (UP 1), interactúan en este punto. En la siguiente figura se visualizan las escalas territoriales de las vías principales y el paisaje urbano predominante (Figura 3).

Figura 3. Mapa de Sub-unidades de Paisaje del Eje Saenz-Remedios de Escalada.



Fuente: Elaboración propia.

El enfoque de esta propuesta es sobre este punto conflictivo de intersección. La intervención justifica un accionar puntual que impacta positivamente en sobre la red de intervenciones posibles a realizar sobre un borde. Las propuestas anteriores realizadas en el proyecto marco (Gandino *et. al.*, 2019), se centralizaron en una intervención paisajística, básicamente orientada a las orillas del río y los senderos que acompañan su trayecto. Este trabajo se centra puntualmente en elaborar una propuesta que de respuesta a una sumatoria de situaciones complejas que convergen en el mismo espacio (Figura 4).

Figura 4. Contrastes paisajísticos en las dos Sub-unidades de Paisaje 1 y 4 respectivamente.



Fuente: Google Maps.

Propuestas de Unidades de Planeamiento: Valentín Alsina.

La propuesta se centra en la intervención de la Sub-unidad de Paisaje 2 que, en función del análisis y evaluación previa, queda definida en dos Unidades de Planeamiento, con propuestas de intervención planteadas por etapas dentro de un proyecto más amplio. La primera Unidad abarca el eje Sáenz-Remedios de Escalada con la extensión del Metrobús como continuador de la red de infraestructura de transporte para extender el centro de Transbordo Sáenz a la red del ferrocarril Belgrano Sur. Esta red actualmente se encuentra desactivada y con riesgo a ser desmantelada. Esta UP-1 incluye dos puntos críticos de intervención puntual: uno focalizado en la conexión del Ferrocarril Belgrano Sur con el puente Alsina, y el otro correspondiente al sector de arribo peatonal hasta la avenida Perón. La segunda Unidad de Planeamiento corresponde a la avenida Juan Domingo Perón (Figura 5).

Figura 5. Mapa de Unidades de Planeamiento, Sub-unidad 2 de Paisaje.



Fuente: Elaboración propia.

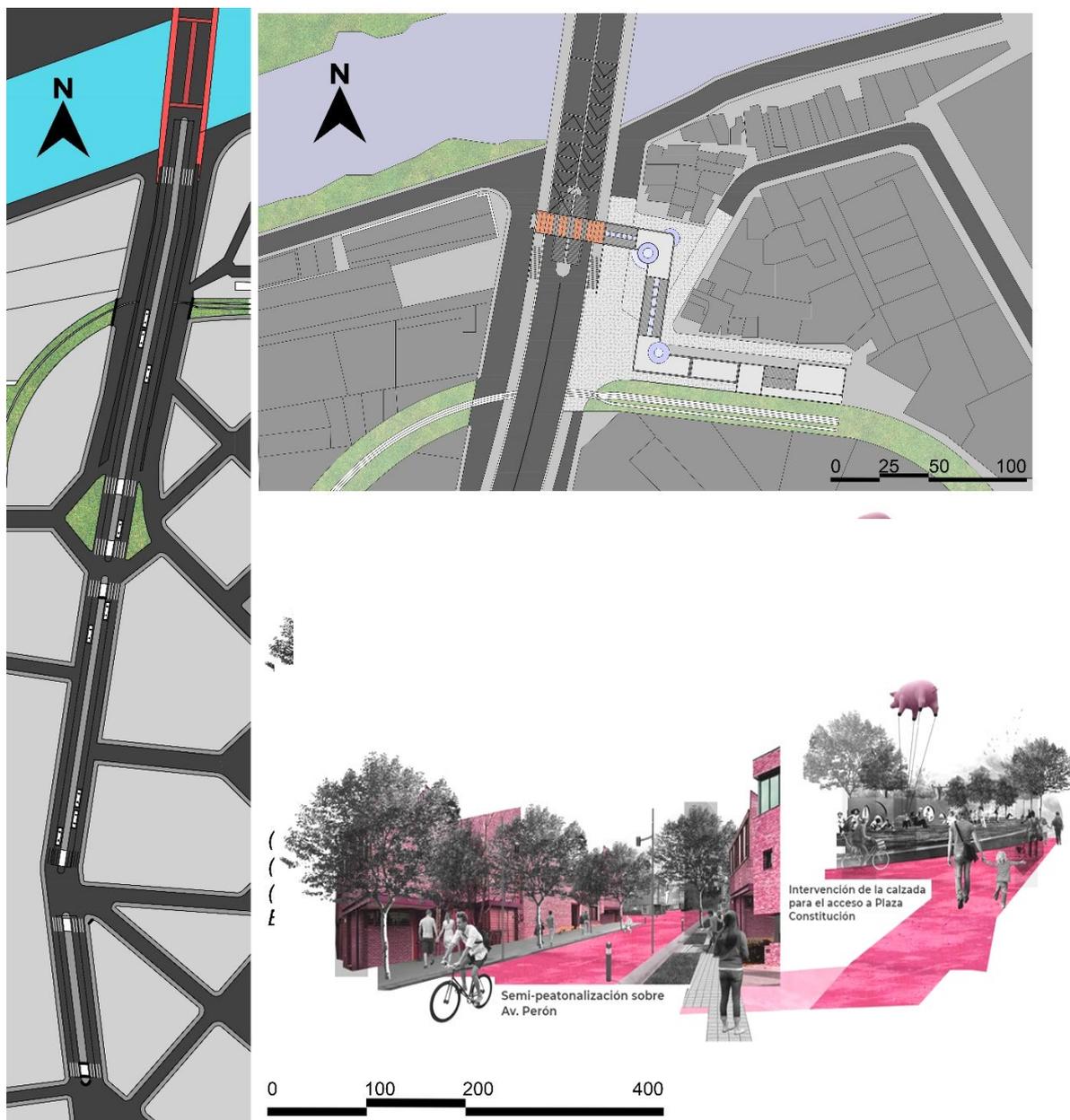
En el mapa de la Figura 5 se muestran las dos unidades de planeamiento que pertenecen a la Sub-unidad de Paisaje 2 y los dos puntos críticos que requieren intervenciones puntuales. En la misma figura se indica el uso de suelo real de los predios frentistas y próximos a las vías principales. Estas dos Unidades de Planeamiento, junto a los dos puntos críticos antes mencionados, requieren etapas y estrategias de intervención diferentes a partir del análisis de sus debilidades y fortalezas adicionalmente al grado de factibilidad de acción respecto al contexto actual de gestión político administrativo.

Inicialmente, la propuesta de intervención de la Unidad de Planeamiento 1 se centra en la expansión de la infraestructura. Sin embargo, ante la negativa de la Municipalidad de Valentín Alsina de expandir el Metrobús por cuestiones de costo del movimiento industrial (Pozzo, 2019). Pese a las controversias que genera la infraestructura del Metrobús, se espera como resultado que su puesta en marcha construya una espacialidad que genere continuidad del recorrido espacial de la vía, así como también que organice la accesibilidad del transporte público (Figura 6).

Según el concepto antes expresado, existen escasos estudios que analicen el impacto de esta infraestructura en el territorio circundante, incluyendo aquellos donde el Metrobús no modifica las relaciones de valor o la condición de uso de suelo circundante (D'elia, Gran, León, 2020). Por lo tanto, las expectativas positivas sobre esta intervención son amplias en virtud de que cualquier modificación del valor de uso de suelo circundante puede generar gentrificación (Torres-Tovar, 2019) u otro tipo de desplazamientos de los sectores populares a zonas aún más marginales (Rodríguez, 2019).

En el extremo norte de esta Unidad de Planeamiento aparece un sector crítico que es una infraestructura puntual y de factibilidad menor, por el costo que este representa, pero cuyo beneficio para la economía en su conjunto resulta favorable en términos de integración de los sectores populares a la red de infraestructura de la ciudad y formas de requebrar los bordes urbanos sin tener que intervenir directamente con la ribera del Riachuelo (Figura 6). Esta estrategia consiste en reactivar el ferrocarril Belgrano sur y consolidar una estructura que integre la estación al puente en forma directa. De esta manera, se alivian los bordes urbanos relacionados con la motricidad y el ritmo, destacando el concepto del mismo referido por Gorter *et. al.* (2018) mencionados en el capítulo precedente.

Figura 6. Propuestas Unidad de Planeamiento 1 (izquierda), Punto crítico Puente Alsina (arriba) y Unidad de Planeamiento 2 (abajo)



Fuente: Elaboración propia.

La tercer Unidad de Planeamiento pertenece al diseño e intervención del área peatonal hasta la avenida Perón para otorgar mayor permeabilidad entre la infraestructura del Metrobús y la accesibilidad hacia ambas orillas. Las

unidades de planeamiento 1 y 2 están relacionadas también con dicha idea de borde urbano y con el ritmo de los movimientos local por parte de los diferentes actores sociales. Se observa entonces es cierta falta de consistencia paisajística del área urbana en cuestión. Estas unidades de planeamiento ofrecen buena factibilidad de implementación dado su carácter jurisdiccional.

Consideramos que una simple y somera intervención del diseño de accesibilidad a las calles para los peatones podría elevar la cualidad paisajística del espacio y potenciar la unidad de paisaje y su corredor, potencialmente consolidando otra unidad de paisaje más orientada a la direccionalidad peatonal separándola del tránsito vehicular. Ambas unidades de planeamiento estarían en conjunto ya que la cuarta es una intervención propositiva de la avenida Perón como un corredor comercial peatonal cuya cualidad de ser así ya la tiene, sin que la misma se explicita en su actual estado. Dentro de estas intervenciones, una consiste en desplazar los colectivos que pasan por dicha calle a avenidas paralelas para descomprimir cualquier tipo de tránsito. El impacto potencial que dicha intervención podría generar es un cambio del valor de uso de suelo circundante ya que se encuentra investigado en experiencias anteriores la relación del uso de suelo con las intervenciones puntuales que benefician al peatón por sobre el transporte privado (Bruns, Matthes, 2019).

Dado el carácter municipal de las últimas unidades de planeamiento, se propone una elaboración de un plan parcial de los ejes comerciales con un uso de suelo apropiado a la orientación de cada uno de los flujos. Entendemos que la avenida Remedios de Escalada tiene una importante respuesta de la presencia automotriz y el constante flujo económico es fuertemente dependiente de esa movilidad. Sin embargo, la coexistencia pacífica entre los medios y el estímulo de la infraestructura de transporte público son tendencias globales de intervenciones urbanas que benefician la economía en su conjunto (Palop, Raga, 2014: 89). Por lo que la idea de un plan parcial en el área alrededor de los ejes de circulación pensados para estas últimas unidades de planeamiento es orientar más al peatón que al conductor de vehículos otorgándole aún más potencial paisajístico a la avenida Remedios de Escalada. Sin embargo, es un proceso por lo que las intervenciones que se proponen en este trabajo se abren para una continuación de elaboraciones de planes a medida que se vayan consolidando nuevas unidades de paisaje.

Cabe destacar que en el marco de la concepción del paisaje se consideraron todos los elementos del equipamiento urbano ya que los mismos contribuyen a la definición de dicho paisaje. El arbolado, el solado, la iluminación, el impacto de los elementos publicitarios, la señalética, bancos, juegos de niños, y demás son parte del espacio no limitado sólo a los frentes edilicios o la infraestructura vial. En las propuestas de diseño, estos elementos responden a los criterios del diseño sustentable, contemplando todas las instancias de proceso, desde su

implantación en el terreno hasta la definición de sus detalles constructivos en el marco de la economía circular. Asimismo, el diseño de los espacios exteriores contempla las pautas del diseño bioclimático generando un ambiente de características microclimáticas confortables, con la inclusión de distintos tipos de especies vegetales típicas de la zona y que promuevan la protección de vientos en períodos de bajas temperaturas y la promoción de brisas en los meses cálidos. Con esta orientación, los espacios priorizarán el asoleamiento y su protección necesaria según el período climático del año, favoreciendo el uso y apropiación para las distintas actividades de circulación o de menor movimiento existentes en el área. Árboles, arbustos y todo elemento vegetal que se incluye en forma intensiva, promueve el mejoramiento de la calidad de aire y las condiciones de habitabilidad y salubridad en el sector. (Fernández, Gandino, 2018).

Consideraciones finales

Cualquier intervención de carácter urbano merece una revisión luego de sus análisis de impacto, sean los mismos de carácter estadístico o perceptivo (como el que expusimos en el trabajo). Esto implica que, al pensar las unidades de planeamiento como secuenciales dentro de un plan, podemos volver a medir los impactos territoriales que estas mismas generan para analizar si las unidades de paisaje, previamente detectadas sufren transformaciones de uso territoriales o si precisan volver a ser analizadas para encontrar diferentes y nuevos patrones que las conviertan en nuevas unidades de paisaje. Esta observación y registro de fortalezas y debilidades en el proceso de búsqueda enunciado se constituye en una herramienta de trabajo aplicable a distintos casos de similares características en el marco de los bordes de nuestra Ciudad o bien aplicables en otros casos.

En consecuencia, las acciones puntuales realizadas a través de la detección específica de unidades de paisaje presentan una resolución efectiva para la propuesta jurídico-administrativa de la gestión de las ciudades, reconociendo también los límites que cada una de las componentes estatales y las jurisdicciones pueden realizar sin tener que recurrir a otras estrategias estructurales para la operacionalización de proyectos urbanos. Ni desde la óptica del paisaje o de cualquier otra acción.

Tal abordaje permitió constatar cómo las transformaciones en la construcción del paisaje están produciendo procesos de fuerte tensión. Por un lado, surgieron evidencias en diferentes relevamientos, referidas a experiencias donde el capital maneja el proceso en su totalidad y, por otro, surgen espacios donde los actores toman el control del proceso de construcción y van conformando el lugar en el territorio donde esto se desarrolla (Tella, 2016). Desde esta perspectiva, aparecería un orden marcado por una constelación de marcas físicas de ese territorio definidas por su calificación como producto. La

construcción del paisaje, entendida como parte de la reproducción social, va generando procesos de diferenciación socio territorial.

Mediante la articulación de diferentes elementos podemos identificar un estatus urbano de lugar donde la noción de orden aparece como expresión de una compleja interacción entre actores. El Estado sostiene el orden en el territorio y las relaciones de poder, y el mercado lo diferencia y establece las distancias sociales. Se observa cómo las decisiones y las acciones influyen tanto en la construcción del paisaje como en su ordenamiento, su valorización y su diferenciación. El Estado se ocupa de ordenar espacios y actividades y el mercado define las condiciones favorables que debiera brindarle la ciudad para su reproducción (Tella y Lombardo, 2020).

Y, finalmente, cuando actúan sobre el territorio, los actores sociales lo hacen también sobre un plano simbólico, modificando las condiciones materiales. El orden socio espacial se proyecta como una capa simbólica que es producida, interpretada y reproducida por los diferentes actores. Emerge la noción de frontera entre territorios, como depositaria de valoraciones y significaciones de poder sobre un adentro y un afuera. Se conforma un discurso urbano, legitimado socialmente, mediante el cual la ciudad expresa orden, poder y diferenciación para garantizar condiciones de reproducción. Se observa entonces cómo las decisiones influyen en la construcción del espacio urbano, su ordenamiento, su valorización y su diferenciación, determinando condiciones de fragilidad territorial y de vulnerabilidad social como clave para interpretar el proceso reciente de construcción de cada paisaje.

Referencias

Barovero, D. (2013). *Caudillos y protagonistas políticos en la boca del Riachuelo*. Editorial Dunken. Buenos Aires

Bruns, A.; Matthes, G. (2019). *Moving into and within cities – Interactions of residential change and the travel behavior and implications for integrated land use and transport planning strategies*. Hong Kong Society for Transportation Studies. Elsevier Ltd. Hong Kong.

Choi, J.; Corbalán Viero, L.; De Sousa, M.; Di Corrado, R.; Larumbe Araujo, M. (2017). *Mapeos del Borde Urbano: Riachuelo, Ciudad y Flujos. Percepción de tres unidades de paisaje en el límite Nueva Pompeya (CABA) y Valentín Alsina (GBA)*. I Jornadas de Investigación "Ríos urbanos. Nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales" (La Plata/ Gral San Martín, 2017). Universidad Nacional de la Plata.

De Sousa, M.; Fernández, A.; Choi, J.; Corbalán Viero.; Di Corrado, R.; Larumbe Araujo, M. (2018). *Perception, territory and urban planning: Perceptive*

studies over the south border of the city of Buenos Aires, Argentina. Presentado en el 54th ISOCARP Congress 2018. Bodo. Noruega.

D'Elia, V.; Grand, M.; León, S. (2020). *Bus rapid transit and property values in Buenos Aires: Combined spatial hedonic pricing and propensity score techniques.* Research in Transportation Economics. Vol 80. Elsevier.

Fernández, A., Gandino, J. (2018). Áreas de borde de la Ciudad: Propuesta de articulación entre Pompeya y Valentín Alsina. En: Ríos, S. (ed.) (2018) *Primer Congreso Vivir la Ciudad: Patrimonio, diversidad cultural e identidad en la ciudad contemporánea* (pp. 5.1-5.8) CABA, CICOP.

Gandino, J.; Fernández, A.; Daniel, C.; Noriega, N.; De Sousa, M.; Di Corrado, R. (2019). *Imaginabilidad del Paisaje Urbano.* Paper presentado en las XXXIII Jornadas de Investigación XV Encuentro Regional Si +. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

Gorter, C.; Nijkamp, P.; Poot, J. (2018). *Crossing Borders: Regional and Urban Perspectives* Routledge Revivals. Londres.

Palop, A.; Raga, R. (2014). *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible.* Publicacions de la Universitat de Valencia. JPM Ediciones. Valencia.

Pozzo, G. (2019). *Por qué Lanús le dijo no al Metrobus.* El termómetro. <https://eltermometroweb.com/2019/09/21/por-que-lanus-le-dijo-que-no-al-metrobus/>

Rodríguez, M. (2019). *Urbanismo "Pasito a Pasito". Villas y reconfiguración de la centralidad metropolitana en Buenos Aires, Argentina*. Andamios. Vol. 16, nº 39. Buenos Aires.

Silvestri, G. (2004). *El color de río.* Universidad Nacional de Quilmes. Quilmes.

Swyngedouw, E. (1997). *Nature, Place and the Politics of Scale.* Scaled Geographies. Vol 1. No 1.

Tella, Guillermo -coord.- (2015). *Espacio, poder e identidad: Hacia un estatus urbano de lugar.* Buenos Aires: Ediciones UNGS, Colección Cuestiones Metropolitanas Nro. 18.

Tella, Guillermo -coord.- (2016). *Precariedad urbana y reproducción social en la construcción de la ciudad: El caso de la región metropolitana norte de Buenos Aires entre 1991 y 2010.* Buenos Aires: Ediciones UNGS, Colección Cuestiones Metropolitanas Nro. 22.

Tella, Guillermo y Lombardo, Juan -coords.- (2020). *Construir la periferia: Procesos, mecanismos y derechos en la ciudad de borde*. Buenos Aires: Diseño Editorial.

Torres-Tovar, C. (2019). *Movilidad, espacio público y diseño participativo*. Revista Bitácora Urbano Territorial. Vol 29. N° 3. Universidad Nacional de Colombia.