
IDENTIDAD URBANA. FASE II

Adad, Diego Matías

diegoadad@outlook.com

Instituto de la Espacialidad Humana, FADU-UBA

Cátedra Teoría del Habitar Doberti-Scaglia, FADU-UBA

Resumen

A partir del trabajo de investigación desarrollado durante el período 2018-2019 en el Proyecto SI PII PyH-04 "Identidad Urbana. Procesos", en el cual se abordó la construcción del imaginario de la C.A.B.A. a partir de entrevistas, para esta segunda fase del proyecto se propone abordar específicamente la construcción del imaginario de la C.A.B.A. a partir del imaginario de los habitantes del conurbano bonaerense que desarrollan actividades regularmente en el territorio de la capital. La finalidad es poder deconstruir los límites físicos y políticos de la ciudad para reconstruirlos a partir del imaginario bonaerense.

Para tal fin se aborda la mirada sobre la identidad propuesta en el marco teórico del proyecto cruzándola con el concepto de *imagen urbana* desarrollado por Lynch en *La imagen de la ciudad* y un análisis cuantitativo de la movilidad en el A.M.B.A. en transporte público que permita construir un correlato espacial del concepto de identidad urbana.

Respecto de la imagen urbana Lynch nos dice que para comprenderla es fundamental entenderla como la percepción que tienen los habitantes (a quien llama observadores) y no como *una cosa* en sí, señalando que la imagen se constituye como una organización sensorial coherente que procede del mundo exterior al sujeto y le permite moverse con eficacia.

Entendiendo la imagen urbana en estrecha relación con el movimiento, y tomando el concepto de continuidad formal como un elemento que identifica y da estructura a esta imagen, se propone el abordaje de la movilidad urbana como una invariante más de la imagen, que a partir del tiempo se constituye como territorio.

En línea con la temática de las presentes jornadas se propone socializar el modo a partir del cual estamos construyendo esta relación espacio-tiempo que tienen los bonaerenses en transporte público que reconfiguran los límites perceptibles de la ciudad tensionándose en las vías ferroviarias que tienen cabecera en la C.A.B.A.

Palabras clave

Identidad urbana, Imagen urbana, Movilidad, Urbanidad, Conurbano

Movilidad: la práctica social viajar por la ciudad

A partir de la Teoría del Habitar se entiende que el hombre habita en el continuo ejercicio de las prácticas sociales. Siguiendo a Roberto Doberti¹ (2011) en su Teoría del Habitar², estas se definen como un conjunto de acciones que tienen registro y convalidación social sosteniendo que no existe nada por fuera de las mismas. Por ello se puede decir que la movilidad urbana es una práctica y surge como producto del ejercicio de otras prácticas sociales. La movilidad vincula actividades distantes en el espacio que hacen necesario el desplazamiento.

Si bien el ejercicio de las prácticas sociales tales como trabajar, estudiar, ir al gimnasio, ir al teatro, etc., se complementan con las de viajar en tren, subte y colectivo; el circular se define como la acción que implica una *espera que*

¹ Profesor Emérito de la UBA. En FADU, UBA es Director de la Comisión de Doctorado, Creador y Profesor Titular de la Materia Teoría del Habitar, Director y Profesor de la Maestría en Lógica y Técnica de la Forma, entre otras. Es Presidente Académico de ALTEHA (Asociación Latinoamericana de Teoría del Habitar), miembro plenario de la Asociación de Filosofía Latinoamericana y Ciencias Sociales, entre otras. Ha obtenido en dos oportunidades el premio Lápiz de Plata de Diseño Industrial por sus trabajos de investigación. Autor de varios libros, artículos y ponencias publicados en revistas nacionales e internacionales. Seminarista y conferencista en Universidades y en organismos culturales en Latinoamérica y España. Ha reformulado los estudios morfológicos otorgándoles dimensiones generales comunes a todas las ramas del diseño y un lugar capital en una red interdisciplinaria.

² En un marco de aproximación general, pone en relación las personas y las cosas, sosteniendo que existe un sistema significativo de relaciones, enmarcado por las particulares propias de cada cultura, entre el comportamiento humano y la conformación del espacio que lo alberga.

conecta mediante un desplazamiento. No se definen de interés para el presente trabajo los medios de transporte privados.

Para el desarrollo del concepto de identidad urbana se toma como punto de partida el concepto de imagen urbana desarrollado por Lynch y se propone el sistema de orientación como narrativa. Tanto los elementos componentes de la urbanidad como el sistema de señalética se conciben como realizaciones de las disciplinas del proyecto.

Densidad y temporalidad

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (C.A.B.A.) constituye el centro metropolitano del Área Metropolitana de Buenos Aires (A.M.B.A.).

La C.A.B.A. se instaura como el polo administrativo y de entretenimiento más grande y denso de la región, recibiendo miles de personas que se desplazan diariamente a ella.

Se observa en la Tabla 1 datos oficiales del Ministerio de Transporte de la Nación sobre la cantidad de boletos abonados con la tarjeta SUBE³ por modalidad de transporte. Asimismo, en las tablas 2 y 3 se observa el promedio mensual y diario de pasajes por modalidad durante un período de doce meses.

³ Sistema Único de Boleto Electrónico implementado en 2011.

Tabla 1: Datos sobre operaciones con tarjeta SUBE por mes en RMBA

PERÍODO	COLECTIVO	SUBTE	TREN
jun-19	243.074.672	26.327.241	33.136.359
may-19	266.861.975	29.364.056	36.763.985
abr-19	509.151.008	54.073.306	68.077.282
mar-19	258.536.746	26.901.617	34.270.425
feb-19	425.272.310	45.918.108	62.227.248
ene-19	216.538.134	22.645.772	31.951.700
dic-18	250.236.326	25.686.111	32.571.396
nov-18	273.623.609	28.296.266	35.271.222
oct-18	295.043.315	32.409.946	39.717.694
sep-18	531.216.746	57.119.430	70.196.819
ago-18	291.109.881	32.975.734	38.123.027
jul-18	261.560.541	30.428.613	33.151.127

Fuente elaboración propia con datos de Ministerio de Transporte.

https://servicios.transporte.gob.ar/gobierno_abierto/seccion.php?t=mcancelaciones

Tabla 2: Promedio de pasajes por medio de transporte por mes

Promedio pasajes por modo / mes 2018-2019		
Colectivo	RMBA	318.518.772
Subte	RMBA	34.345.517
Tren	RMBA	42.954.857

Tabla elaboración propia a partir de los datos op. Citados Ministerio de Transporte.

Tabla 3: Promedio de pasajes por medio de transporte por día

Promedio pasajes por modo / día 2018-2019		
Colectivo	RMBA	872.654
Subte	RMBA	94.097
Tren	RMBA	117.685

Tabla elaboración propia a partir de los datos op. Citados Ministerio de Transporte.

En la búsqueda de datos referidos a los tiempos de viaje que tienen los habitantes de la urbe, se encontraron datos de movilidad publicados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires⁴. La apertura de estos ha fomentado el desarrollo de distintas aplicaciones que predicen viajes y calculan recorridos, tiempos de viaje y mejores estrategias para la movilidad urbana. Ejemplos de estas aplicaciones son BA Cómo Llego, Moovit, InTransit, Trenes Argentinos, entre otras. Estas aplicaciones utilizan datos abiertos y alertas de los servicios de movilidad que son integrados con los servicios propios de la aplicación para generar sus propios datos y convertidos en estadísticas.

Tal es el caso Moovit, aplicación que se posiciona como líder en el desarrollo de aplicaciones para la movilidad urbana en todo el mundo, proveyendo servicios en 130 países y publicando estadísticas en base a información que

⁴ <https://data.buenosaires.gob.ar/dataset?groups=movilidad>

surge de la movilidad de sus usuarios. La fidelidad de estas estadísticas⁵ constituye un muestreo significativo que encuentra su límite en los usuarios de la aplicación, es por esta razón que se toman solo como referencia cualitativa. Se pueden observar los datos a continuación.

Tabla 4: Promedios distancia y tiempo de viaje y espera

Promedio de viaje 1 destino en transporte público	79 min
Muestreo con más de 2 hs de viaje	23%

Promedio de tiempo de espera por modo	14 min
Muestreo con más de 20 min de espera	20%

Promedio de distancia 1 destino en transporte público	8,9 km
Muestreo con más de 12 km en una dirección	21%

al menos 1 transbordo por destino	60%
al menos 2 transbordos por destino	19%

Promedio distancia a pie a 1 destino	0,79 km
Más de 1 km	26%

Tabla elaboración propia a partir de datos Moovit

Si a la jornada laboral estándar de nueve horas le sumamos las dos horas y cuarenta minutos promedio que tiene una persona con dos viajes diarios a su lugar de empleo, y le agregamos los veintiocho minutos diarios promedio en la que se espera un transporte público, se observa un promedio superior a las tres horas de viaje diarias, y doce horas de uso del territorio de la C.A.B.A. tanto de porteños como de bonaerenses.

⁵ https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit_Insights_Índice_de_Transporte_Público-1602

Extensión y uso

Definiendo los servicios de ferrocarriles de la Región Metropolitana de Buenos Aires (R.M.B.A.) como el medio de transporte público urbano que mayor distancia recorre en menos tiempo, se observan en la Tabla 5 los tiempos de viaje desde cabeceras hasta los centros de transferencia de C.A.B.A. en días laborables discriminados por ramal. En este sentido se intenta aproximar la distancia de viaje tomando como referencia el promedio de viaje expuesto previamente. Con estos datos se pone de relevancia las distancias recorridas diariamente por los habitantes del conurbano bonaerense y que sirven de marco espacial para delimitar el alcance de la *identidad urbana* en el caso del A.M.B.A.

A fines de calcular la distancia recorrida en el viaje promedio de 79 min, teniendo como destino el centro porteño y descontando un promedio de 15 min de viaje desde las estaciones de tren hasta el destino, y 28 min a lo largo de todo el viaje en esperas considerando un transbordo, se aproxima un tiempo neto de viaje en tren de 35 min (tabla 5). Para las líneas Belgrano Sur y Gral. Urquiza el tiempo de conexión entre las estaciones cabecera de la ciudad y el centro administrativo se definió en 25 min por la distancia de la estación al mismo, dando un tramo neto de viaje en tren de 25 min (tabla 6). Las distancias desde las estaciones cabecera en C.A.B.A. hasta las estaciones que resultan de los viajes calculados, fueron medidas linealmente desestimando las a veces serpenteantes curvas de los servicios ferroviarios. De acuerdo con las tablas construidas, y de acuerdo a los horarios provistos por las empresas de tren, se aproxima una distancia promedio de viaje de 17,8 km para las estaciones que se encuentran en los límites del centro de la ciudad y de 11,3 km para las estaciones cabeceras que se encuentran más alejadas.

Tabla 5: Tabla correspondiente a los servicios ferroviarios con cabeceras en los barrios de Constitución, Retiro y Balvanera.

Tren Roca	Tiemp. e/ cabec.	35 min viaje	Km desde cabec.
Constitución - Ezeiza	52 min	Est. Turdera	19,0
Contitución - A. Korn	56 min	Est. Burzaco	22,5
Constitución - La Plata	70 min	Est. Berazategui	22,3
Constitución - Bosques	52 min	Est. Berazategui	22,3
Tren Sarmiento			
Once - Moreno	65 min	Est. Haedo	17,4
Tren Mitre			
Retiro - Tigre	56 min	Est. San Isidro	18,4
Retiro - J. L Suarez	50 min	Est. Miguelete	12,9
Retiro - Mitre	37 min	Est. Cetrángolo	13,3
Tren San Martín			
Retiro - Pilar	87 min	Est. Devoto	12,7
Tren Belgrano Norte			
Retiro - Villa Rosa	90 min	Est. Villa Adelina	17,3
Promedio dist km			17,8

Fuente: elaboración propia de acuerdo a los horarios suministrados por las empresas proveedoras de servicios. Se expresa el tiempo de viaje entre cabeceras y la distancia a la estación que se encuentra a 35 min de viaje neto de la misma.

Tabla 6: Tabla correspondiente a los servicios ferroviarios con cabeceras en los barrios de Chacarita y Nueva Pompeya.

Tren Urquiza	Tiemp. e/ cabec.	25 min viaje	Km desde cabec.
Chacarita - G. Lemos	49 min	Est. M. Coronado	12,5
Tren Belgrano Sur			
Pompeya - G. Catán	54 min	Est. Tapiales	10,7
Pompeya - Merlo	69 min	Est. Tapiales	10,7
Promedio dist km			11,3

Fuente: elaboración propia de acuerdo a los horarios suministrados por las empresas proveedoras de servicios. . Se expresa el tiempo de viaje entre cabeceras y la distancia a la estación que se encuentra a 25 min de viaje neto de la misma.

El fin de exponer los datos anteriores es poder construir la mancha que se observa en la figura 1 para tomar dimensión del territorio que se encuentra a 79 min de viaje promedio en transporte público por habitante hasta el centro. Estos datos encuentran su límite en la elección del medio de transporte analizado y la información estadística anteriormente expuesta. Asimismo, para complementar la información respecto de los límites que encuentra el centro en los usos comerciales y administrativos, se toma como fuente el diagnóstico de configuración territorial publicado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a través del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte⁶. Han sido de particular interés los mapas resultados del diagnóstico que se pueden observar en las figuras a continuación.

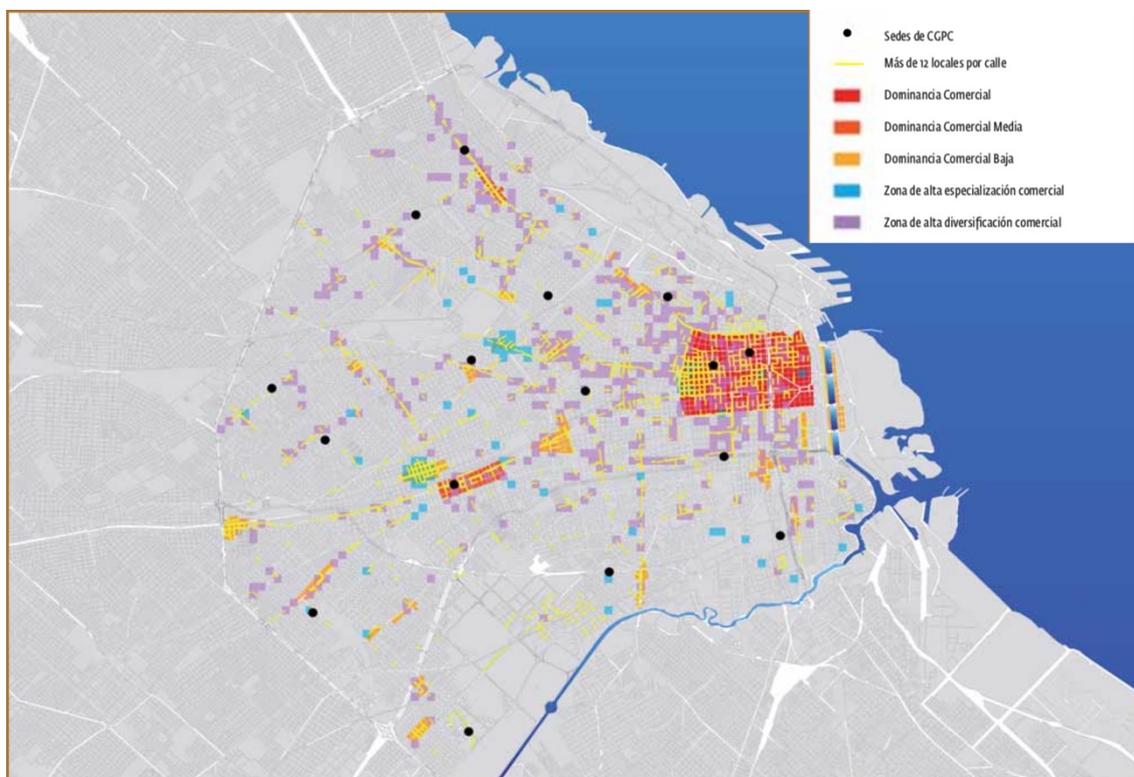
⁶ Recuperado desde http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO%20TERRITORIAL/2.%20Ciudad%20Actual/2_ciudad_actual.pdf

Figura 1: Mapa de distancia promedio de viaje en tren hasta el centro



Mapa de elaboración propia a partir de los datos de las tablas 5 y 6.

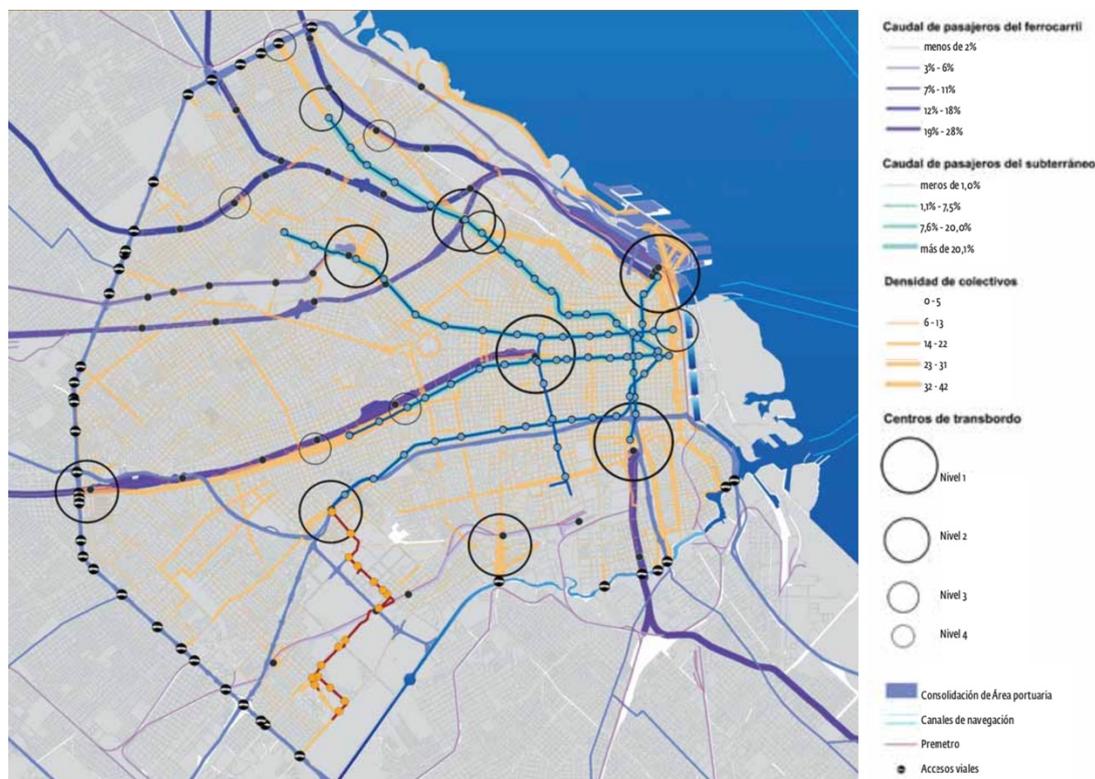
Figura 2: Mapa de uso de suelo comercial.



Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Coinciden con los límites del centro. Diagnóstico Ciudad Actual.

En la figura 2 se observa el uso comercial del suelo de C.A.B.A. y se observa la mayor concentración con un límite tajante en las Av. Leandro N. Alem, Av. Santa Fe, Av. Pueyrredón y su continuación Av. Jujuy, y la Av. Belgrano. Este uso del suelo define por saturación el centro comercial y administrativo de la ciudad prácticamente en coincidencia con la ubicación de las estaciones de ferrocarril metropolitano.

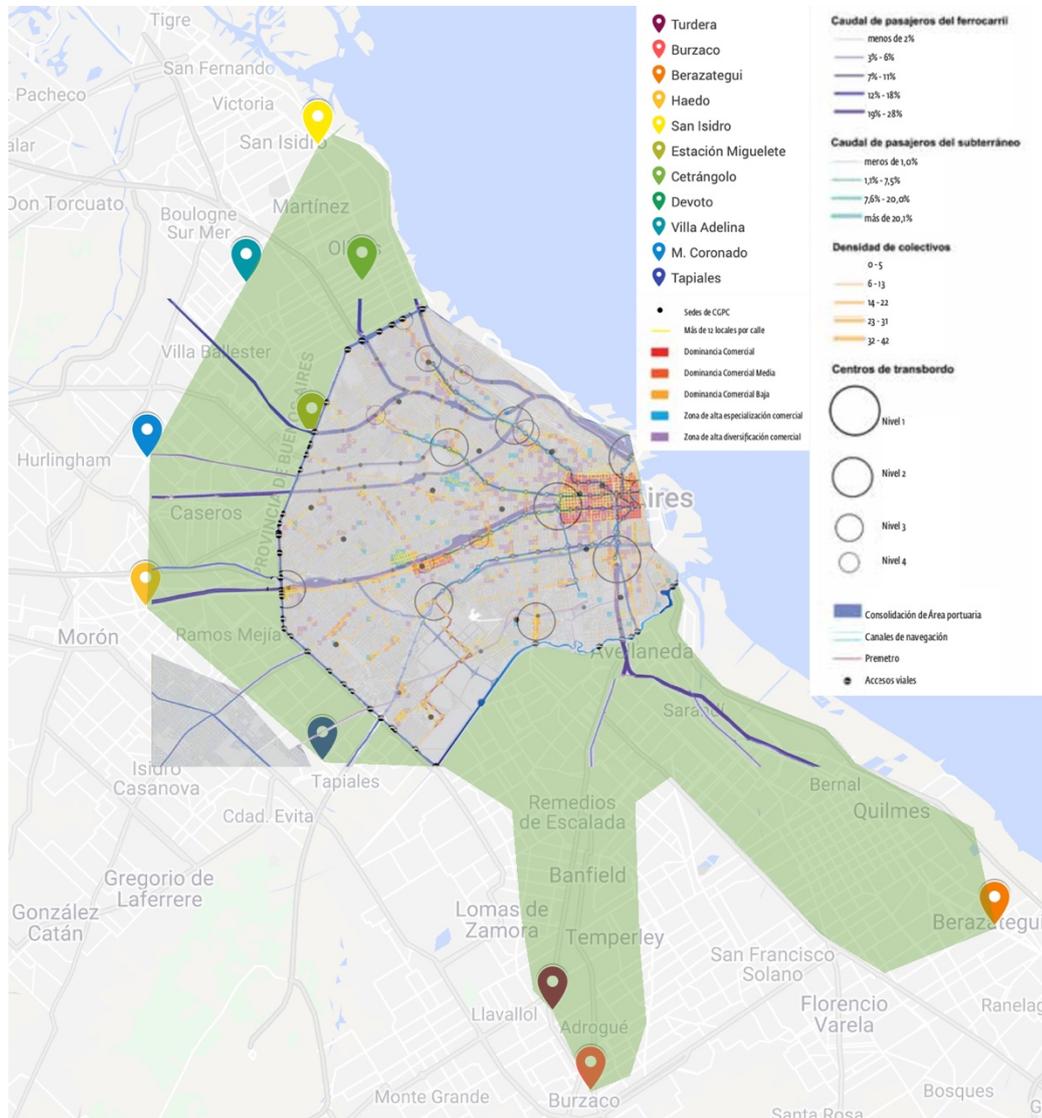
Figura 3: Mapa de movilidad urbana. Diagnóstico Ciudad Actual.



Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En la figura 3 se observa el caudal de pasajeros de acuerdo con las distintas modalidades de transporte (ferrocarril, subte y colectivo) y los centros de transbordo. Se observa un gran caudal que ingresa a la ciudad en ferrocarril desde la provincia a través de las líneas Roca, Sarmiento, Mitre y San Martín. Además, es notoria la densidad vehicular de colectivos en el área céntrica y la saturación del uso del subte. Este mapa nos permite identificar con claridad la densa movilidad que ejercen los habitantes para el ejercicio de las prácticas sociales en el ámbito de la C.A.B.A. A modo de síntesis se observa en la figura 4 la superposición de los tres mapas anteriormente descritos. Esta imagen permite una doble interpretación de los datos, siendo que puede ser vista como la mancha de acción consecuencia del centro comercial y administrativo de la C.A.B.A. y a su vez permite identificar el alcance de proyección de la C.A.B.A. hacia el conurbano en una distancia de 79 min.

Figura 4: Mapa síntesis



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos citados para la construcción de las figuras previas.

La R.M.B.A. es un punto relevante dentro del sistema de ciudades de Argentina, al concentrar una población de 13.174.170 habitantes⁷, distribuida en 40 municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su mancha urbana abarca una superficie de 2440 km² en los que se produce alrededor del 52% del PBI del país. (Plan Estratégico Territorial, Min. Infraestructura Prov. Bs As.)

⁷ Según Censo Nacionales de Población y Vivienda, 2011

¿De qué elementos está compuesta la imagen urbana y cómo pueden estos intervenir en la construcción de identidad? ¿Cuál es el alcance de las disciplinas del proyecto en la construcción de identidad?

Imagen urbana

A partir de entender la imagen como un concepto fundamental de los procesos de construcción de identidad, para la escalada a la dimensión urbana se toman los conceptos desarrollados por Lynch (1998). Él mismo nos dice que para comprender la imagen urbana es fundamental entenderla como la percepción que tienen los habitantes (a quien llama observadores) y no como *una cosa* en sí, señalando que se constituye como una organización sensorial coherente que procede del mundo exterior al sujeto y le permite moverse con eficacia. La define como una representación mental producto de la sensación inmediata y del recuerdo de experiencias anteriores para interpretar su entorno. La imagen urbana entonces, adquiere características de escenario físico y de materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de diversos grupos sociales, y si bien en un momento la considera como una superposición de imágenes individuales, también señala que puede ser interpretada como una imagen pública sostenida por un gran número de ciudadanos que orienta la acción.

Se observa como el autor pone en relación el espacio físico construido, las representaciones mentales de los sujetos sobre el mismo y como la imagen urbana se constituye como universo simbólico, que en el movimiento, construye espacialidad.

El autor desagrega la imagen urbana en cinco elementos que la componen y son reconocibles en el ejercicio de la práctica social viajar por la ciudad.

Sendas: Conductos que sigue el observador normal, ocasional o potencialmente. Para este elemento se mencionan calles, caminos y organizaciones espaciales que involucran desplazamientos lineales o sinuosos con una direccionalidad clara. En la ciudad se observa esta categoría en avenidas, bulevares, paseos peatonales, entre otros.

Bordes: Elementos lineales que el observador no usa comúnmente para circular pero que podría llegar a considerar sendas por su morfología. Los bordes establecen límites entre dos fases rara vez impenetrables, rupturas lineales de continuidad, tales como las vías de ferrocarriles, elementos naturales como el Riachuelo, bordes físicos construidos como la Av. General Paz o incluso el mismo cambio de la morfología urbana de manera abrupta como sucede con los límites del Barrio 31 en Retiro.

Barrios: Secciones entre medianas y grandes de la ciudad donde los usuarios pueden “entrar” y son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica. Ejemplos de estos en la Ciudad de Buenos Aires pueden ser zonas reconocibles como Parque Chas, Puerto Madero o Palermo Viejo.

Nodos o núcleos: Son focos intensivos de concentración desde los que parte un sujeto o a los que se encamina. Son puntos estratégicos de paso entre estructuras con gran influencia que se yerguen como símbolos urbanos. Pueden ser centros de transbordo tales como la estación de ferrocarril Mitre de Retiro, Constitución, Once de Septiembre, o focos barriales que irradian su influencia como la Plaza de la República.

Mojones: Son puntos de referencia donde los sujetos no acceden, sino que le son exteriores. Poseen la característica de poder ser observados desde diversas distancias y ángulos y sobresalen de una multitud de elementos por su escala y singularidad, siendo su principal característica el contraste entre figura y fondo adquiriendo características de orientación general de modo simbólico. Ejemplos de estos en la ciudad pueden ser el Obelisco, edificios imponentes tales como la torre Macro en Retiro, el teatro Colón, el parque San Martín o cualquier elemento que pueda ser ubicado por su morfología en contraste con su entorno.

La imagen urbana puede actuar como organizadora del movimiento a partir de la organización del paisaje que establece una relación simbólica entre los habitantes y su medio ambiente total proporcionando estructura y dotando de identidad. Se plantea la continuidad formal como una variable que define identidad y da estructura a la imagen urbana. Si bien Lynch hace hincapié en que la imagen se construye a través de todos los sentidos, y las percepciones subjetivas no siempre coinciden por diversas condiciones particulares del entorno, sostiene que la percepción generalizada de la imagen siempre distingue estos cinco elementos.

A fines de establecer vinculaciones entre este concepto y las disciplinas del proyecto, se puede mencionar que el urbanismo y el paisajismo proyectan lineamientos que establecen distintas lógicas y estrategias de apropiación del territorio proponiendo y modificando *sendas*, *bordes* y códigos de edificación de *barrios*, mientras que la arquitectura opera mediante la forma en la consolidación de la identidad de estos últimos, y a su vez construyendo *nodos* y *mojones* que instauran la *imagen urbana*.

Además, las grandes urbes como la C.A.B.A. y su área metropolitana cuentan con sistemas de referencia explícitos y simbólicos que posibilitan la adecuada circulación urbana de los habitantes y se consolidan como un sistema orientación, campo de acción del diseño industrial en conjunto con el diseño gráfico.

La C.A.B.A. viene realizando sostenidamente un reordenamiento del tránsito y ocupándose de facilitar la interconexión y transbordo de los habitantes. Un claro ejemplo de esto, que además contribuye a la continuidad de la imagen urbana, son los distintos ramales del Metrobus que no solo operan dando velocidad a los pasajeros, sino además cohesionando la estética urbana.

A fines de establecer la relación entre el concepto de identidad con la imagen urbana, cabe mencionar que en el campo social no hay espejo posible que permita a la sociedad verse reflejada en su totalidad, sin embargo, ese reflejo se reconstruye en el recuerdo, en la historia, en las narraciones y en las imágenes que cada sociedad produce y legaliza dando forma a su identidad. La imagen urbana no es la excepción.

Narrativa urbana

Sistema de orientación

La complejidad del sistema de transporte intermodal que existe en la R.M.B.A. requirió el diseño de un sistema de orientación preciso que acompañe el viaje en toda su extensión. Entendiendo la imagen urbana en estrecha relación con el movimiento y tomando el concepto de continuidad formal como un elemento que identifica y da estructura a esta imagen, se propone el diseño de la señalética de movilidad urbana como una invariante más de la imagen.

El proyecto para el sistema de señalética y orientación de pasajeros en la C.A.B.A. fue llevado a cabo por una O.N.G. llamada Instituto para la Ciudad en Movimiento⁸ (I.V.M.⁹), el que dio como resultado el programa Ciudad Legible.

El I.V.M. sostiene que la movilidad es un “derecho genérico (‘derecho de derechos’), porque condiciona el acceso a otros” como la vivienda, la salud, el trabajo, la educación, etc.) poniendo en valor la “calidad del tiempo”.

El I.V.M. integra en su fundamentación de la estética iconográfica adoptada una serie de trabajos de investigación realizados en Brasil, San Pablo y en el Centro Metropolitano de Diseño de Buenos Aires.¹⁰ Sobre las realizaciones del I.V.M., la O.N.G. declara que “no hay patentes ni derechos de autor, salvo un registro genérico on line de Creative Commons”, posicionándose así como un sistema de referencias abierto con posibilidades de extensión.

⁸ Esta ONG fue fundada por iniciativa de PSA Peugeot Citroën con su casa central en Francia. Desde 2016 se encuentra asociada a la fundación VEDECOM 'Vehículo Descarboxado Comunicante y su Movilidad'. La sede del IVM América Latina con sede en Buenos Aires se encuentra dirigida por el Arq. Andrés Borthagaray.

⁹ Por sus siglas en Francés. *Institut pour la ville en mouvement.*

¹⁰ <https://ciudadenmovimiento.org/ciudadlegible/>

Ciudad Legible

El proyecto “Ciudad Legible” fue presentado por la Subsecretaría de Movilidad Sustentable del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El mismo sostiene que la ciudad “crece y se transforma para adaptarse a las necesidades de sus habitantes y de quienes la visitan”, haciendo más placentera la experiencia.

Este proyecto concibe al transporte como “una red integrada” facilitando el desplazamiento de un punto a otro mediante la señalética y la colocación de información de vital importancia en los centros de transbordo que indique la cercanía y medios de transporte hacia las diferentes zonas e hitos urbanos. El planteamiento de un sistema de señalización del transporte basado en la iconografía como signos de ubicación, tiene como destinatario un ciudadano con capacidades de lectura alfabetizado y recursos de abstracción que le permitan desarrollar una orientación espacial en el plano significativo.

Para facilitar la lectura de los mismos, no todos los mapas son iguales, diferenciando la cantidad de información de acuerdo al medio de transporte al cual estén asociados. El proyecto cuenta con mapas de ubicación y con esquemas topológicos para facilitar la lectura de los recorridos de los medios de transporte buscando facilitar la intermodalidad.

El proyecto Ciudad Legible justifica su creación e implementación en la información recogida a través de estudios cualitativos sobre los usuarios regulares e irregulares de la ciudad, argumenta que uno de los hallazgos principales de estos estudios es que la experiencia de viajar en C.A.B.A. *“generan distintos tipos de malestares y sufrimiento: miedo, inseguridad, agobio, cansancio y estrés”*. Asimismo, afirma que *“una de las principales conclusiones (...) es que existe una fuerte demanda de información”* para movilizarse por la ciudad, obteniendo una apreciación positiva. Parte de este proyecto también es accionar sobre la imagen urbana y redefinir usos, tal es el caso de la colocación de direccionadores urbanos en el barrio de Parque Patricios con el objetivo de crear un nuevo centro cívico¹¹. Este proyecto reconstruye experiencias llevadas a cabo por el IVM en otras ciudades del mundo tales como Londres (Legible London) y Nueva York (WalkNYC).

Si bien el problema de la densidad de movimiento que se observa en la ciudad es un hecho y el proyecto de Ciudad Legible, mediante su implementación, facilita el acceso a los distintos medios de transporte organizando el tránsito y proveyendo a los ciudadanos de herramientas para mejorar la eficacia en el planeamiento y movilidad urbana, esta condición de facilidad promueve el

¹¹ Información en proyecto de Ciudad Legible.

desplazamiento de personas haciendo más accesible zonas que se encuentran hiperdensificadas, tanto de uso residencial como comercial y corporativo.

Conclusiones

El objetivo del presente trabajo fue el de desarrollar el concepto de *identidad urbana* desde una mirada proyectual a partir de la puesta en relación de los conceptos imagen, narrativa y la práctica social viajar por la ciudad.

De acuerdo con el análisis desarrollado previamente, se observa la gran densidad de movilidad urbana que posee el A.M.B.A. en relación con el centro comercial y administrativo de la C.A.B.A. Si observamos los tiempos de viaje de la práctica social viajar por la ciudad, es evidente que un habitante del conurbano que se desplaza a la capital pasa más de dos horas y media en promedio habitando en las conformaciones¹² del transporte, y aproximadamente 12 horas diarias haciendo uso del suelo de la ciudad.

A fines de abordar el concepto de identidad a escala urbana se tomó el concepto de *imagen urbana* desarrollado por Lynch, quien nos dice que ésta adquiere sentido no sólo como forma física (imagen ambiental), sino además a través de la percepción que los individuos hacen de ella. Esta imagen se materializa en la morfología urbana y además se reconstruye imaginariamente en los habitantes como un sistema de referencias que orienta el desplazamiento por la urbe, lo que quiere decir que tiene una consecuencia conductual.

La Real Academia Española¹³, entre una de sus acepciones, define la identidad como *la cualidad de ser igual al otro con que se compara*. En el mismo orden de ideas desde una perspectiva científica, la identidad se da en las características o rasgos comunes que nos definen como especie.

En este sentido, si la cualidad de igualdad define identidad; y la ciudad es un escenario compartido sostenido por la *imagen urbana*, ésta iguala a los habitantes a partir de instaurar comportamientos comunes.

La identidad entonces en un aspecto físico queda definida por la imagen-forma (compartida) y en un aspecto simbólico por las conductas-simbólicas (instauradas). A partir de lo desarrollado en el presente trabajo, se puede decir que la *imagen urbana* define un arquetipo conductual.

¹² Las conformaciones son una categoría de análisis propuestas en la Teoría del Habitar. Consisten básicamente en los ámbitos físicos que hacen de soporte a las prácticas sociales. Las conformaciones son constitutivas de la espacialidad de las prácticas, en tanto textura significativa.

¹³ <http://www.rae.es>

Referencias

http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO%20TERRITORIAL/2.%20Ciudad%20Actual/2_ciudad_actual.pdf

<http://cdn2.buenosaires.gob.ar/ecobici/ciudadlegible.pdf>

<https://data.buenosaires.gob.ar/dataset?groups=movilidad>

https://servicios.transporte.gob.ar/gobierno_abierto/seccion.php?t=mcancelaciones

https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/mapa_de_usos_predominantes.pdf

Dossier: Ciudad Legible (2015). SCA Revista de Arquitectura, (núm. 254).

Recuperado de <https://ciudadenmovimiento.org/wp-content/uploads/2015/06/RevistaSCA-CiudadLegible-NuúmeroEspecial.pdf>.

Número de revista <http://socearq.org/2.0/2015/03/09/revista-sca-254/>

Plan Estratégico territorial. Ministerio de Infraestructura de la Prov. De Buenos Aires, recuperado de

http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/planurbana/RMBA_ModeloActual.pdf

[https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit Insights Índice de Transporte Público-1602](https://moovitapp.com/insights/es-419/Moovit%20Insights%20Índice%20de%20Transporte%20P%C3%BAblico-1602)

<https://www.trenroca.com.ar/imagenes/constitucion-ezeiza-lunes-a-viernes.pdf>

<https://www.trenroca.com.ar/imagenes/constitucion-temperley-glew-alejandr-korn-lunes-a-viernes.pdf>

<https://www.trenroca.com.ar/imagenes/horarios-constitucion-la-plata-lunes-a-viernes.pdf>

<https://www.trenroca.com.ar/imagenes/constitucion-bosques-por-quilmes.pdf>

<https://www.trensarmiento.com.ar/imagenes/horarios-de-lunes-a-viernes-trenes-a-moreno.pdf>

<https://www.trenmitre.com.ar/imagenes/Horarios-Retiro-Tigre.pdf>

<https://www.trenmitre.com.ar/imagenes/Horarios-Retiro-Jose-Leon-Suarez-Bartolome-Mitre.pdf>

<https://www.trenbelgrano.com.ar/norte/horarios/lunes-a-viernes-retiro-villarosa.php>

<https://www.trensanmartin.com.ar/imagenes/horarios-trenes-jose-c-paz-pilar-cabred-lunes-a-sabados.pdf>

<https://www.metrovias.com.ar/wp-content/uploads/2019/04/Horarios-Urquiza-Invierno-2018-WEB.pdf>

<https://www.trenbelgrano.com.ar/imagenes/horarios-buenos-aires-gonzalez-catan-lunes-a-viernes.pdf>

Bibliografía

Bauman, S. (2005). *Identidad*. (Sarasola, D.) España: Ed. Losada.

Doberti, R. (2006). *La cuarta posición*. Buenos Aires.

Doberti, R. (2011). *Habitar*. Buenos Aires: Ed. Nobuko.

Doberti, R. (2014). *Fundamentos de Teoría del Habitar: una cartografía del mundo material*. Buenos Aires: Ed. UMET.

Evans, D. (1996). *Diccionario introductorio de psicoanálisis lacaniano* (Piatigorsky, J.) Buenos Aires: Ed. Paidós.

Freud, S. (1992) *Tomo XVIII: Más allá del principio de placer. Psicología de las masas y análisis del yo y otras obras (1920-1922)* (Etcheverry, L.) Buenos Aires: Ed. Amorrortu.

Halbwachs, M. (2004) *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona. Ed. Guilli.

Ricoeur, P. (1995) *Tiempo y narración. Configuración del tiempo en el relato histórico.*, México: Siglo XXI.

Ricoeur, P. (1999) *La lectura del tiempo pasado*. Madrid: Arrecife.

Ricoeur, P. (2006) *Si mismo como otro*. España: Siglo XXI