Resignificando los conceptos “Paisaje” y “Borde” desde una perspectiva del Interdiseño

De Sousa, Mitchell; Fernández, Analía; Groppa, Nicolás; Delgado, Sheila; Toroski, Susana; Tella, Guillermo.

mdesousa-@fi.uba.ar; analia.fernandez@fadu.uba.ar; nicolas@groppa.com.ar; sheiladenissed@gmail.com; storoski@agro.uba.ar; guillermotella@gmail.com

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

Línea temática 1. Palabras, campo, marco
(Conceptos y términos en la definición teórica de las investigaciones)

Palabras clave

Paisaje urbano, Borde urbano, Interdiseño, Sustentabilidad, Unidades de paisaje

Resumen

El presente trabajo propone una reflexión acerca de aquellas palabras que resultan claves en el desarrollo del Proyecto UBACyT “Paisaje urbano en áreas de borde: una aproximación metodológica desde el interdiseño sustentable”, y que constituyen elementos nucleares desde la formación del proyecto hasta la actual instancia de investigación.

El valor capital de los términos que estructuran esta investigación está dado por su mutación en el tiempo y su continua actualización en función de las variables intervinientes. El término “paisaje” trasciende el sentido pictórico y su interpretación subjetiva de la mano de geógrafos, que definen el

paisaje cultural como un espacio geográfico creado y reproducido por el conjunto de los grupos sociales que lo habitan, cuya morfología es consecuencia de una superposición de formas sobre el paisaje natural y donde la cultura es presentada como la acción y transformación del hombre sobre el medio natural.

Paralelamente a las vertiginosas transformaciones culturales, sociales, ambientales y patrimoniales que operan en distintos espacios urbanos dando respuesta a las problemáticas emergentes, los conceptos de paisaje, borde y demás elementos que incluye su conformación se modifican e interpretan a la luz del conocimiento teórico y metodológico en constante transformación de distintos campos disciplinares enmarcados en el concepto de Interdiseño Sustentable.

En el campo del territorio que comprende el borde norte de CABA, específicamente los barrios de Núñez - Saavedra, y por otra parte el área próxima de Provincia de Buenos Aires correspondiente a Vicente López - Florida, se identifican unidades y subunidades de paisaje que permiten la confección de mapas en un catálogo documental de carácter descriptivo y prospectivo, que da cuenta de los valores y estados de conservación del paisaje. Estas unidades de paisaje son 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, manteniendo su homogeneidad desde el punto de vista fisionómico y desde su funcionamiento interno.

Esta invitación a reflexionar sobre las palabras claves que estructuran desde el inicio de nuestro enfoque de exploración, y que forman parte de los distintos trabajos en desarrollo, es sin duda una oportunidad para analizar e interpretar sus significados con el fin de consolidar procesos y resultados con mayor acierto.

Introducción

Los términos “paisaje” y “borde” han ido mutando a través del tiempo. A finales del siglo XIX, gracias al accionar de los geógrafos, trasciende el sentido pictórico de estos conceptos y la interpretación subjetiva que hasta entonces tenía, para comenzar a verse como una unidad formada por componentes característicos de un sitio que permiten diferenciar recortes territoriales desde estas particularidades. El nacimiento de la geografía cultural, dio forma a la definición de “paisaje cultural” como un área geográfica creada por un grupo social, cuya morfología es consecuencia de una superposición de formas sobre el paisaje natural. La cultura es presentada como la acción del hombre sobre el medio natural y el paisaje cultural como el resultado de la transformación de ese medio (Sauer, 1925). El paisaje cultural viene a ser una construcción teórica que decanta por sobre el paisaje que percibimos, que está en constante transformación y en gran medida es la población local que se apropia, modifica, representa, generando permanentemente nuevos territorios que vienen a significar unidades de paisaje, individualizadas y con rasgos propios.

Por otro lado, detrás de estas dos palabras clave, aparece la reflexión ontológica acerca de sus convenciones y la reflexión por detrás de la genealogía de atribuirles estas convenciones a las palabras y a las cosas que se refieren. Esta reflexión cuestiona si el producto es del conocimiento, o el sentido de la verdad, o si el lenguaje es la forma más apropiada para referirse a las cosas. En sí, el lenguaje y las atribuciones de las cosas a sus definiciones tienen sentidos capciosos. La arbitrariedad en la genealogía y en la convención que surge, nos hace reflexionar sobre lo que está atrás de estas definiciones arbitrarias, reproducciones de sonidos articulados generados por el sistema nervioso y que, en las diferentes formas de expresión del lenguaje- sean estos los idiomas u otras formas de asociar las cosas con ideas- tienen una carga de acción escondida. (Nietzche, 2018)

Otros autores traducen esa arbitrariedad definida por la “verdad” detrás de esas convenciones en dispositivos de poder, siendo elementos convencionalmente transformados por los diferentes grados de poder establecidos en el conjunto social en el que se definen y dictaminan las palabras. (Foucault, 1966,1978) En este sentido, las palabras “Paisaje” y “Borde” son convenciones establecidas de ideas que se generan a través de un conjunto asimilable de elementos que los componen, que se simplifican al delimitarlos a la convención sin cuestionar la carga pragmática. El carácter colonialista del lenguaje, hace que la riqueza de otros elementos -que estaban incorporadas en otras relaciones de convención en territorios previos- se transformen y generen una suerte de destrucción de la “fauna y flora” de la semántica de los significados a nivel local. Un poco lo que sucede con la importación de especies nativas, lo mismo sucede con el lenguaje.

Al asumir los conceptos en sus sentidos semánticos y pragmáticos estamos reproduciendo las convenciones, y así, reforzando las relaciones de poder existente, tal como los entienden los niños, que tratan de captar las convenciones utilizando sus sentidos y cuestionando cada pequeña y simple cosa que sucede a su alrededor. Como arquitectos, diseñadores, urbanistas y estudiantes, este debe ser un desafío de poder volver atrás y repensar las convenciones para no seguir reproduciendo los vacíos que se generan al ser traducidas en todos los territorios de manera unísona.

El “Paisaje” como construcción de la percepción colectiva

En ocasión de producir decisiones en tratadistas urbanísticas, usualmente se dan por sentado una serie de conceptos que han sido incorporados en la formación de los responsables técnicos de la planificación urbana. Entre estos, la idea de paisaje se relaciona con cuestiones estéticas y relacionadas al predominio de la naturaleza sobre la presencia humana. Sin embargo, asumir estos conceptos sin cuestionarlos, no implica una complejidad mayor sobre el tema. La geografía, por ejemplo, considera al paisaje como la percepción plurisensorial del entorno con relación a referentes simbólicos, estéticos, culturales e individuales, y por lo tanto subjetivos, que requieren para su existencia de un sujeto que los perciba (Santalices, Meleán, 2005).

Las diferentes miradas disciplinares sobre el término paisaje y la falta de coordinación interdisciplinar producen una contradicción en las definiciones de las tratadistas paisajísticas. En general, este resguardo conceptual podrá ser solventado en una mesa común previa a los acuerdos proyectuales, donde se acuerde sobre temas teóricos; sin embargo, esta situación no es frecuente fundamentalmente por presiones mercantiles, y en consecuencia, el paisaje no cuenta como prioridad a la hora de definir estrategias territoriales que establece la formalidad en el “hacer ciudad”. Adicionalmente, y pese a que las disciplinas se desprenden una de otra, las miradas profesionales se jactan de los errores que otras cometen, produciendo mayor la distancia conceptual entre ideas (Hartl, 2006).

Sin embargo, el resultado de todas esas conjunciones es también “paisaje”, entendido como la relación entre lo que se permite construir con lo que se consolida a través del tiempo y el espacio. La construcción colectiva es de todos aquellos que denotan la espacialidad a nivel subjetivo, la forma en que impactan los elementos percibidos y cómo los factores externos de niveles alcanzables, como la política, o inalcanzables, como los factores climáticos, van construyendo esa subjetividad en objetiva.

En el marco del proyecto “Paisaje urbano en áreas de borde: una aproximación metodológica desde el interdiseño sustentable”[1], los desarrollos partieron siempre de la construcción de una idea de paisaje, para luego definir las intervenciones urbanas. Así, se propone el concepto de unidades de paisaje, conformado por todos los elementos de un área con cualidades paisajísticas, formadas por la cultura, la percepción, la historia, los flujos de circulación y los recuerdos de ese espacio (Tella, De Sousa: 2021). Las unidades de paisaje están determinadas por la percepción colectiva de paisaje, resultado de elementos físicos y perceptivos de intervenciones urbanas, tanto de entidades institucionales como de la población colectiva (Choi et al, 2018).

Entretanto, el límite de ese paisaje está justamente dado por este palimpsesto de paisajes percibidos, y está determinado por una línea, muro u obstáculo, definido por la idea de borde urbano.

El Borde como elemento limitante, impermeable, rígido, poderoso y obstaculizador del usuario

La carga semántica de las palabras tiene el poder de traducir esas denominaciones en elementos concretos, en instrumentos del armado de figuras precisas de ese poder, como por ejemplo las murallas. La construcción colectiva para defenderse de agentes externos, han utilizado una serie de palabras para ordenar la gestión en la materialización de un elemento concreto que conformara algo similar a una cueva para la subsistencia.

Las ciudades de la antigüedad y de la edad media estaban fortificadas para evitar el avance de invasiones o ataques externos. Esta política de acción las clausuraba y las convertía en reductos fácilmente controlables desde los muros hacia adentro, al tiempo que dichos muros servían para regular el ingreso y egreso de los habitantes. Años más tarde, en las ciudades comerciales, estos límites se conformaron por elementos naturales - ríos o mares- con los mismos fines que en el caso anterior y dentro de este espacio delimitado se construían los relatos de sus distintas representaciones físicas.

Así, la idea de borde tiene una genealogía primitiva y su configuración estuvo siempre representada por escalas de detección territorial individual y de delimitación entre lo público y lo privado en todas las circunstancias históricas (Villamizar-Duarte, 2014). Ciertamente, la división de espacios heterotópicos determina la representatividad del borde, definiendo la pertenencia individual y/o colectiva. Asimismo, , los bordes urbanos están representados por las relaciones de poder espaciales (Schäfer-Biermann et al, 2016). Estos delimitan

[1] Proyecto UBACyT dirigido por el Dr. Tella y subsidiado por la SECyT-UBA

territorios y se representan en diferentes formas aun cuando son más o menos inquebrantables.

¿Pero qué es lo que define al borde como concepto limitante? Es un logismo relativamente simple que está incorporado en nuestro inconsciente reflexivo desde nuestra etapa de creación. Determinar límites a un espacio, como por ejemplo el caso del borde costero que es el límite entre lo construido y el balneario.

Al incorporar la urbanidad en la idea de borde, generalmente se lo asocia a la traza urbana. La complejidad del concepto se simplifica a la representatividad física, cuando en realidad existen redes de diferentes tipos de urbanidad que configuran los bordes urbanos.

La simplificación del concepto es la definición del diccionario que se le atribuye, y la cuestión escalar dentro de las clasificaciones de los conceptos, queda desplazada por la verbalización literal que producen y reproducen el lenguaje. Pensar los bordes en escala permite además encontrar, en distintas agrupaciones del espacio urbano, diferentes grados de borde. Así, se pueden identificar los dispositivos de poder de forma detallada y observar la diversidad de límites que configuran al paisaje urbano. Estos límites, definidos por los dispositivos de poder, se traducen en grados de permeabilidad que tienen los habitantes a los elementos urbanos, permitiéndoles circular por la ciudad.

En este grado, existen dos variables: las *estructurales*, que exceden la escala urbana y las *biopolíticas y de movilidad*, que están totalmente vinculadas a la cuestión urbana. Las primeras tienen que ver con cuestiones interseccionales dominadas por el poder, tales como género, edad, perfil étnico o migratorio. La ciudad -representación capital de la sumisión de poder-, traduce y reproduce estas relaciones confluencia en el espacio físico y en las políticas de acción territoriales. El hecho que ciertos objetos en el territorio, tipos de comercio y la misma idea de una zona central comercial financiera altamente accesible, coloca a otros tipos de usos de suelo urbanos más relacionados al carácter reproductivo de la vida, papel relegado a roles femeninos con reducidos flujos rutinarios y con escasa inversión de infraestructura, es un ejemplo de ello. La segunda variable, la movilidad y la biopolítica -aun relacionada con la primera-, es el grado de accesibilidad a dispositivos de extensión de los movimientos corporales que permiten a las personas desenvolverse en mayor o menor medida en ciertos territorios (Certoma, 2013).

Las ciudades están constituidas por calles y ciertos elementos que vencieron a otros en el espacio de la ciudad pública (Augé, 2018). Así, los que tienen la posibilidad de circular rápidamente en la ciudad tienen un espacio de apropiación distinto a aquellos que se desplazan más lento. Esta variable,

sumamente relacionada a la primera, se ve reforzada por el carácter interseccional en relación a la velocidad.

Los territorios se forman sobre las configuraciones históricas a las que están sometidos; lo que pertenece a un sitio u otro puede tener una extensión tan grande como nuestro vasto territorio argentino o ser tan pequeña como nuestra propia vivienda. Lo relevante del caso es que siempre se encuentra limitado por lo tangible y concreto de una línea, muchas veces reforzada por un elemento natural o de infraestructura, siendo esas extensiones lineales lo que transforma al territorio y lo determina. Barrios, líneas de intervención de diferentes grosores y formas, límites de proyectos, decisiones personales, imágenes perceptuales y criterios de subjetividad se ven configurados por esas líneas, que, con el paso del tiempo, se ven más reforzadas y que van más allá de la literal figura cartesiana, para definirse como divisoras de áreas y unidades.

El concepto de “paisaje” en los *barrios linderos a la avenida General Paz*

Al considerar la revisión de estos conceptos e interactuarlos en el territorio, seleccionamos un sector urbano donde los bordes se definen en base a la diferencia de escalas de apropiación territorial, yuxtapuestos con la identidad histórica y la materialización de infraestructuras que lo determinan, pero aun así, muros que son desplazables e interactuados consolidando un paisaje.

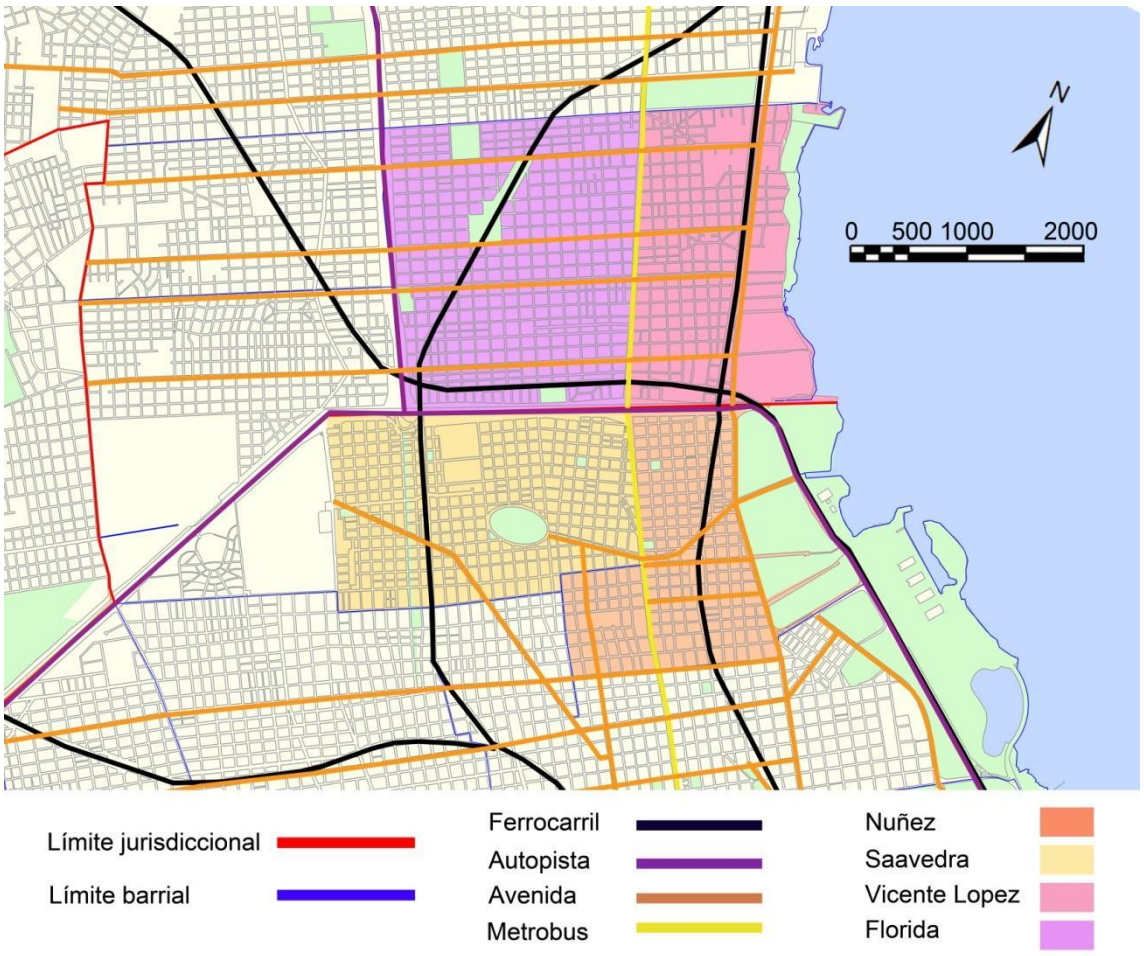
El paisaje urbano seleccionado corresponde al área norte de la Ciudad de Buenos Aires conjuntamente con los barrios linderos de Provincia de Buenos Aires, sectores poco fragmentados en comparación a otros espacios de la ciudad, pero con un límite claro y donde los conceptos de Borde y Paisaje, como convencionalmente se los define, se encuentran en este punto en un conflicto semántico. En este caso, los bordes están definidos, pero a su vez son generadores de paisaje -cómo se lo suele entender- y paisaje en sí mismo.

Este complejo territorio lleva al concepto de unidades de paisaje a partir de la construcción colectiva, a otra instancia de aproximación. Sin embargo, para poder analizar el borde como unidad de paisaje, es necesario primero identificar todas las unidades que dialogan con los límites jurisdiccionales, junto a sus necesidades de ordenamiento y desarrollo particular.

Inicialmente se identificaron los límites entre jurisdicciones, sin que necesariamente signifiquen el fin y comienzo de un paisaje urbano, pero que colaboran en la generación de bordes conceptuales entre espacios. Por otro lado, se exponen las vialidades de mayor importancia con distintos grados de facilidad de cruce, siendo el ferrocarril el elemento con mayor dificultad para atravesar, seguido por la autopista, luego avenidas con Metrobús y finalmente las avenidas comunes. Si bien ninguno de los anteriormente mencionados

suponen ser barreras infranqueables, son elementos poco frecuentes de traspasar, que generan ambientes distintos, con personas distintas en cada uno de sus sectores y con un grado de conocimiento del área próxima recorrida por sobre el resto (Figura 1).

Figura 1. Identificación de elementos lineales de carácter infraestructural, enfocados en el transporte - movilidad, y límites jurisdiccionales.



Fuente: Elaboración propia de Nicolás Groppa y Sheila Delgado

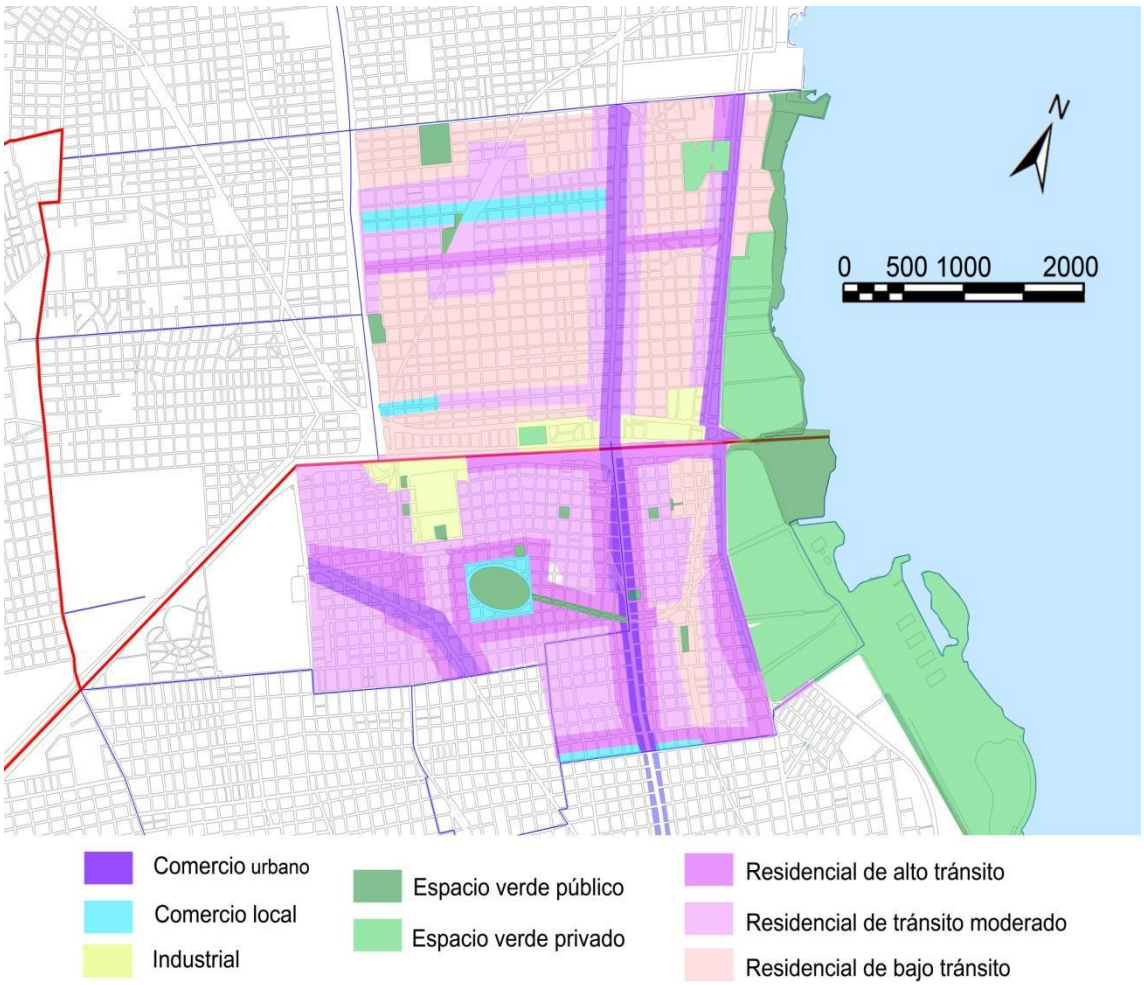
Las particularidades de cada uno de estos sectores irán particionado el territorio, generando paisajes particulares, convirtiéndose en los elementos principales para la identificación de las unidades de paisaje. Sabemos que la imaginabilidad de un espacio no se forma a partir de un concepto único, sino que intervienen un conjunto de factores, en cantidad y combinaciones infinitas, que le otorgan identidad paisajística. Entre estos, el factor de mayor incidencia

es el uso que se otorga a dicho territorio, continuando con el caudal de personas, anchos de calles, iluminación, sensación de seguridad, alturas, tipos de construcciones, vegetación y espacios públicos; todos estos serán los que más se destacan al momento de realizar las identificaciones.

En este sentido, entendemos que los paisajes urbanos están definidos por diferentes escalas de intervención y análisis, según los factores de mayor incidencia. En línea con esta afirmación, se realizaron los relevamientos sobre el área de estudio, identificando los usos según las normas de codificación y la zonificación de territorios de CABA y Provincia de Buenos Aires. En esta instancia, se realizó el estudio exhaustivo de las normas locales para luego simplificar las lecturas, reduciéndolas a la clasificación residencial, comercial, espacios verdes e industrial. Estos datos definen el mapa de usos de suelo institucionales, generando una conformación conocida del paisaje.

Sobre la base antes mencionada, se realizó un análisis perceptivo, mapeando las escalas de las funciones urbanas según el paisaje. El análisis se centró en la variable movilidad, contemplando los desplazamientos según la zonificación realizada inicialmente y las actividades realizadas por las personas en relación a la escala del entorno. Ejemplificando, el sector comercial local está conformado por espacios de uso comercial que abastecen a los habitantes locales, mientras que el comercial urbano se caracteriza por su escala

Figura 2. Identidad según apropiación.

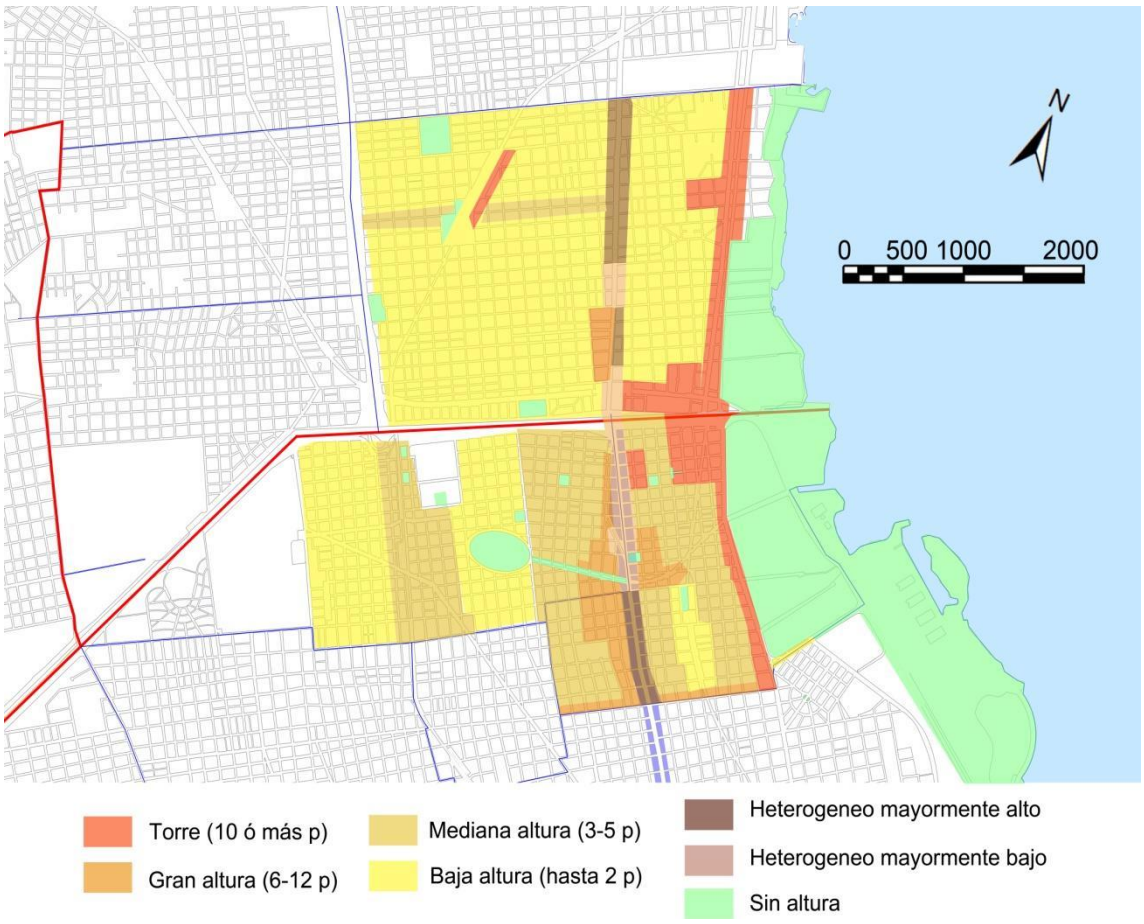


Fuente: Elaboración propia por Nicolás Groppa y Sheila Delgado

metropolitana, atendiendo la demanda generalizada de personas que circulan por las avenidas más transitadas. Más allá del uso específico de cada zona, quedan en evidencia los paisajes definidos por la cantidad de personas que los recorren y habitan, determinando distintos grados: concurrencia intensiva o con escaso tránsito peatonal, transitados por las personas que viven en la cercanía o aquellos visitantes que llegan desde otros puntos de la ciudad (Figura 2).

En esta línea de análisis, se identificaron también las alturas de los edificios construidos (existentes, no potenciales en código) y su homogeneidad. En esta selección no se incluyen las viviendas con carácter edilicio especial, dado que no generan un paisaje por sí mismas (Figura 3).

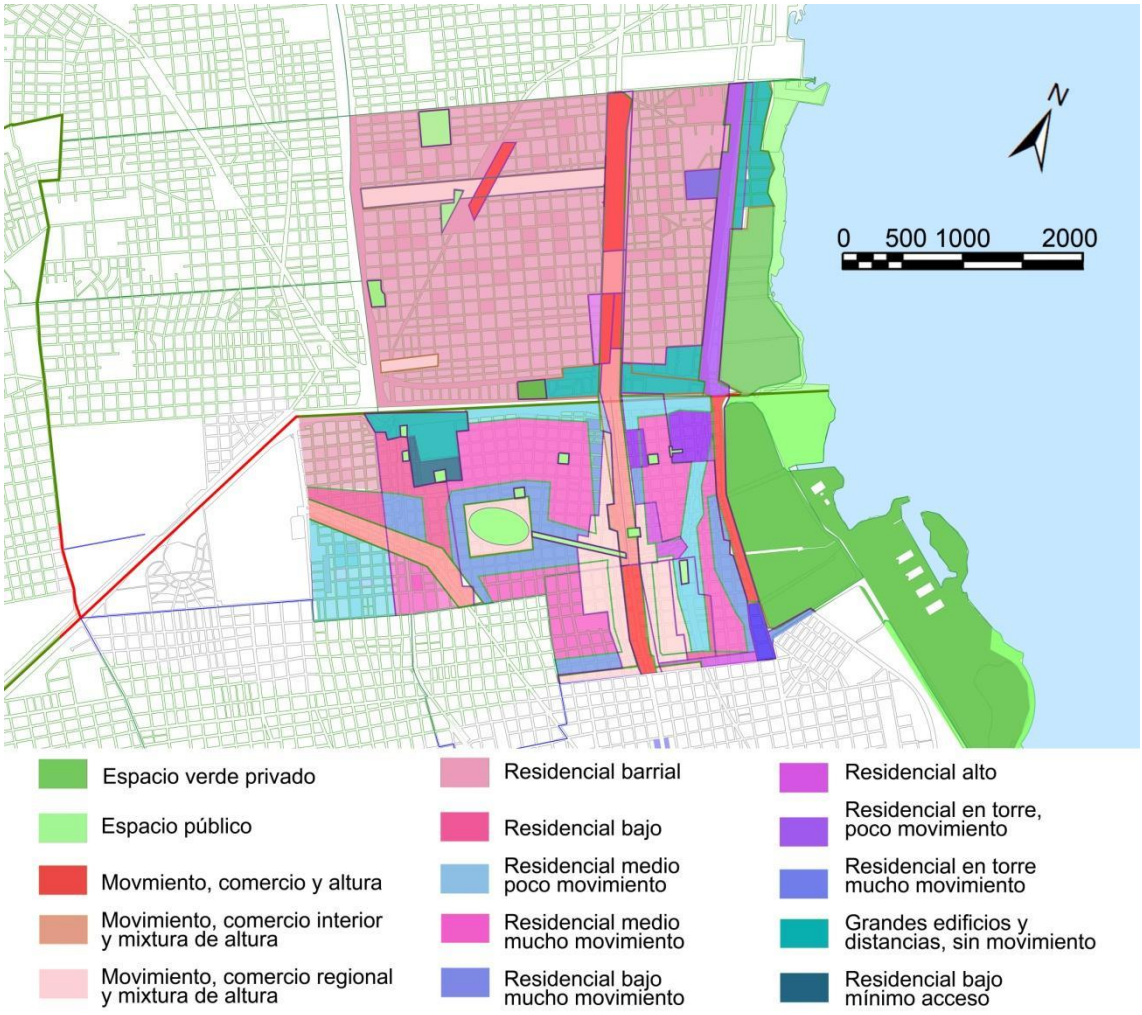
Figura 3. Altura de las edificaciones.



Fuente: Elaboración propia por Nicolás Groppa y Sheila Delgado

Por último, se yuxtaponen todos los mapeos realizados según las distintas variables y se identifican las unidades de paisaje. Las capas previamente tratadas generan paisajes urbanos que se diferencian unos de otros por cuestiones específicas. En cambio, las unidades acá definidas muestran una configuración diferenciada de aquella establecida por las normativas jurisdiccionales, diferenciando además bordes con características propias (Figura 4).

Figura 4. Identificación de las unidades de paisaje en el borde CABA y Vicente López.



Fuente: Elaboración propia por Nicolás Groppa y Sheila Delgado

El “borde” General Paz

En períodos normales (no pandémicos), atravesar la General Paz en la extensión de las avenidas Cabildo y Maipú era escenario de diferentes reconfiguraciones de uso de la infraestructura que incidían fortaleciendo la zona. Este elemento lineal que corta y representa el límite jurisdiccional, no sólo lo limita, sino que intensifica su significación. La autopista se vuelve muro, pero es también espacio, paisaje, y es el elenco en donde una multiplicidad de actores se ven involucrados con la presencia impuesta de este elemento.

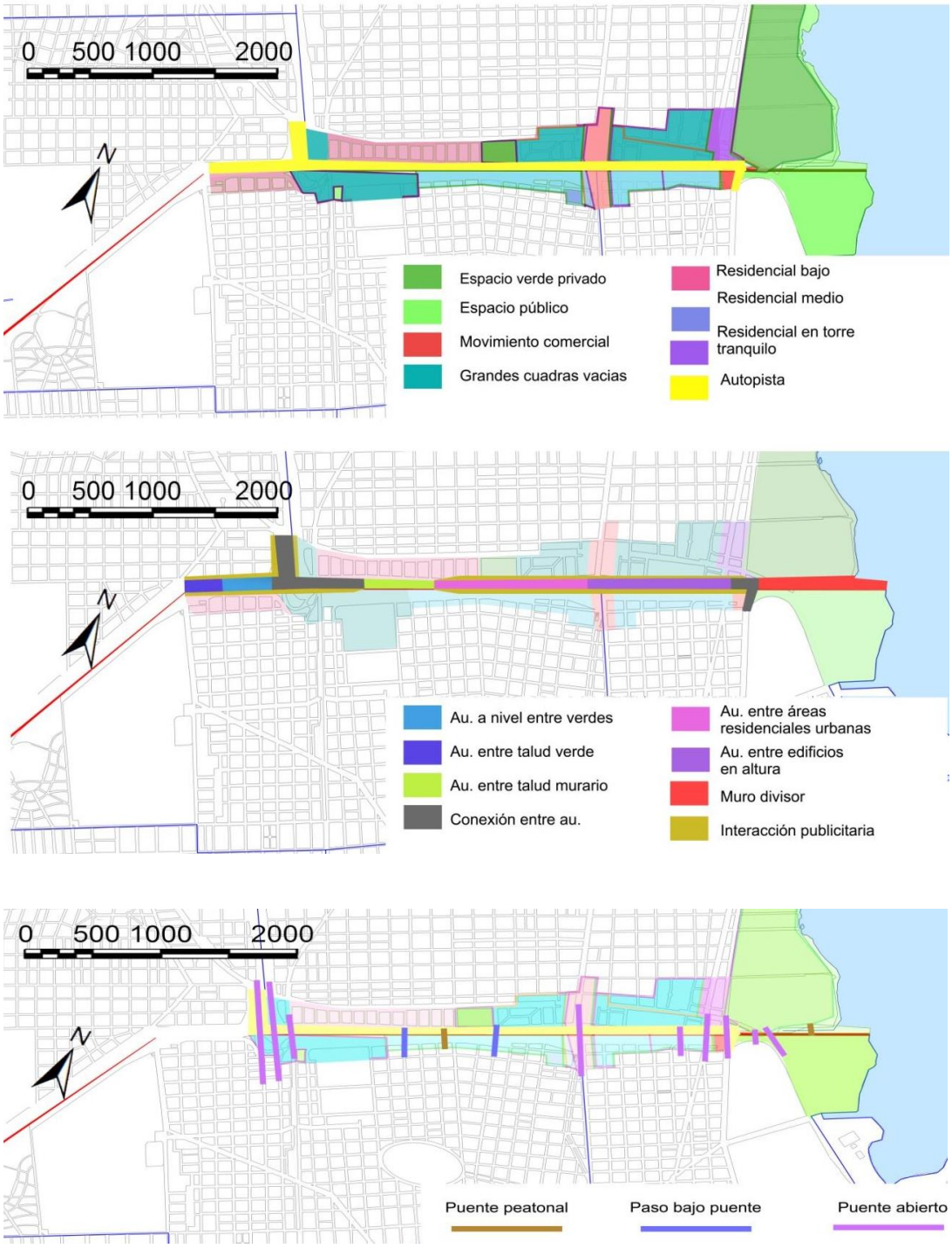
La imaginabilidad de las vivencias que ocurren en dicha infraestructura y todo lo que la rodea está formada por trabajadores de zona norte de la Provincia de Buenos Aires que hacen sus transbordo a colectivos para cumplir con sus obligaciones laborales en las propias inmediaciones o hacia otros espacios de trabajo en la capital porteña. Como ejemplo, los estudiantes de arquitectura y diseño con maquetas y planos intentando subir escaleras angostas y degradadas de la autopista para viajar en las líneas de colectivos a Ciudad Universitaria. En este caso, el paralelismo de la ciudad de la antigüedad puede ser evidente: la autopista representa un muro y algunos espacios de circulación (los que eran en aquél entonces las vías comerciales, hoy aún son esas vías de circulación rápida) como los puentes representan los portones de entrada y salida de un territorio jurisdiccionalmente denominado de una forma y del otro.

Estas áreas próximas al borde juntamente con la autopista conforman una unidad de paisaje. Sin embargo, las diferentes características reconocidas a lo largo de su recorrido, definen subunidades dentro de la “unidad de paisaje avenida General Paz”. Así, este borde, materializado en toda su extensión por la avenida General Paz, puede ser dividido en subunidades de paisaje según características propias (Figura 5a)

La General Paz no es sólo la puerta de entrada a Capital Federal, sino también un espacio de accesibilidad y circulación que facilita la movilidad a aquellos que tienen los medios para utilizarlo. Es un espacio con paisaje propio, y aunque un poco caprichoso, se abstrae completamente de la realidad de aquellos que lo miran como muro. Un paisaje comercial, tal como el Strip de Las Vegas, cargado de logos, símbolos, fotografías de un estilo de vida relacionado al consumo y propaganda política en épocas eleccionarias; todos elementos que refuerzan la idea de que es el paisaje que debería ser, el vivenciado (Venturi, 1977). Es el paisaje de la velocidad, de lo efímero, de símbolos simples que sostienen su impacto visual al movimiento de usuarios de una ciudad que solo se atraviesa y que se destaca por sus elementos de referencia, manteniéndose exenta ante las vivencias individuales de sus pasajeros y conductores; y que define características diferentes en el desarrollo de su recorrido (Figura 5b)

Cuando hablamos de borde urbano, es importante comprender que refiere a límites territoriales discrecionales. Tal como se mencionó previamente, este puede estar materializado por algún elemento de infraestructura urbana o natural, pero no significa que lo que ocurre un lado del borde quede aislado de lo que ocurre del lado opuesto. Así, el borde entre la Ciudad de Buenos Aires y Vicente López conforma un elemento material y conceptual, que genera en los espacios que lo anteceden, y en ambos lados, un área urbana de borde, vinculada funcionalmente al borde propiamente dicho.

Figura 5. Subunidades de paisaje en áreas de borde (a) y en avenida General Paz (b) y ubicación de conectores CABA-Prov. Buenos Aires (c).



Fuente: Elaboración propia por Nicolás Groppa y Sheila Delgado

Una subunidad de paisaje es un recorte más específico de una unidad de paisaje. En este caso, es el encuentro de todas las unidades de paisaje previas y como éstas dialogan con el borde urbano. Asimismo, conjuga la representatividad del borde para quienes circulan por la autopista como para quienes lo perciben como borde. La identificación de estas subunidades de paisaje no solamente permite definir el modo en el cual se percibe el espacio, sino también la interacción que existe entre espacios, a partir de la ruptura de cada unidad. Hay ciertas unidades que están relacionadas entre sí, marcadas en el mapeo por similitud de color, mientras otras son cambios rotundos.

Por lo expuesto, no existe una relación clara entre lo que ocurre a uno y otro lado de la avenida, dejando en evidencia que, lo que en un principio parecía ser un mero límite entre distritos, pasa a ser una línea continua que separa unidades de paisaje a uno y otro lado de la misma y que en si misma constituye un paisaje.

Los puentes como elementos generadores de unidades de paisaje y la desapropiación de los bordes.

En presencia de un borde jurisdiccional que no pretende actuar como separador de sectores, se producen poros o vínculos físicos entre uno y otro lado, pudiendo ser visuales o materializados con puentes, túneles o pasos bajo nivel. Se entiende entonces que el elemento clave para romper bordes lo constituyen estos elementos. Estos cruces tienen el potencial de generar una continuidad a uno y otro lado del borde, reforzando la idea de borde como límite jurisdiccional en oposición a la concepción actual de barrera socio-espacial.

El puente, como concepto, recibe las mismas reflexiones que las ideas de paisaje y borde desarrolladas en este texto. Este elemento, usualmente infraestructural y lineal, interrelaciona dos o más espacios limitados por un borde para posibilitar su permeabilidad. Asimismo, la General Paz, como autopista, es el puente de la Ciudad con los barrios de zona norte y con el resto del conurbano. Su extensión y sus elementos le confieren un paisaje propio que dialoga en forma permanente con sus usuarios.

Sin embargo, para los habitantes de las subunidades adyacentes, la autopista es un borde. Su proceso de consolidación como infraestructura lo coloca en diferentes prioridades para sus usuarios ya que no se tuvo en cuenta la integralidad de todos los afectados, principalmente los peatones que se sienten relegados, dándoles posteriores respuestas de intervención cuando el proyecto original las carece (Pirez, 1995; Delgado, 1998).

La traducción de elementos conectores lineales que atraviesan bordes se puede también definir como túneles. Tanto estos como los puentes, en el caso de estudio, son los elementos que dan complementariedad al pasaje, pero al estar aun anclados a la idea infraestructural en vez de pensarlos integralmente, quedan relegados a meros elementos de intervención y muchas veces tienden a ser escenarios que limitan los desplazamientos.

Cruzar un túnel bajo autopista se asocia a una idea negativa de la percepción de los desplazamientos urbanos y estos casos no son distintos. La llegada al túnel parecería una situación poco permeable y generalmente se encuentra en situaciones urbanas donde la velocidad de los usuarios no coincide con otros, relegando su original función. “La sensibilidad se conecta con las experiencias que se producen y se reproducen en la ciudad” dice Cervio. Así, comienza un proceso de retroalimentación entre la sensación que se tiene de la ciudad frente a las vivencias específicas en las que uno no se sintió a gusto, tomará la imagen de la porción de la ciudad en la que se originó dicha experiencia, y la transportará a cualquier situación o imagen similar. “El miedo al otro se actualiza en situaciones de desprotección, desconfianza e incertidumbre” (Cervio, 2020). Tal como se comentó previamente, estos puentes reaniman esas vivencias productoras de miedo y de rechazo hacia su uso.

Bajo estos contenidos, se identificaron en el área de estudio, diecinueve vínculos clasificados según puente peatonal cerrado tipo jaula, puente mixto abierto y cruces bajo los puentes. Cada uno de estos se analizó en relación al nivel de identidad existente antes de la llegada, en el accesos propiamente dicho, en el paso por el mismo –sea automovilístico y/o peatonal-, su salida y el espacio urbano a contiguo (Figura 5c).

De esta forma, pudo observarse la heterogeneidad referida a los espacios previos y posteriores al conector y la desvinculación entre su identidad con la calidad de los espacios urbanos a uno y otro lado, entendiéndose que no necesariamente influye la imagen previa existente fuera del vínculo a la que se encuentra dentro del mismo. Ahora bien, los núcleos de todos los pasos se encuentran dentro de los tres niveles más bajos de identidad y calidad urbana, siendo catorce de los diecinueve los que pertenecen a una calidad totalmente deficiente, reforzando así la idea de muro inmaterial.

En el análisis, se observaron los puntos de encuentro entre borde porteño y el bonaerense y, en todos los casos, se identifican en los niveles más altos de anonimato, inseguridad, desolación y falta de identidad, de los cuales catorce de diecinueve son totalmente deficientes (~75%), dos altamente deficientes (~10%) y tres medianamente deficientes (~15%). Por el contrario, los pasos bajo puente Cabildo-Maipú y Av. Libertador tienen mejor calidad, dada principalmente por la continuidad inmediata de paisajes similares en ambos

bordes. Del lado Vicente López, la mayor concentración de movimiento está en cercanías al borde, asimilando el movimiento existente del lado de Núñez.

Respecto a los puentes peatonales, todos muestran un fuerte anonimato, pudiéndose deber a las extensas distancias de cruce -entre 80 y 130m- y a que algunos se encuentran con acceso en calles muy poco transitadas. A estos elementos se suma la sensación de encierro dada por la morfología de viga reticulada/jaula en todo su recorrido. Por otro lado, los que muestran una mejor situación son aquellos puentes de cruce peatonal + vehicular, que pese a tener reducido movimiento de peatones, se elimina la sensación de encierro e inseguridad. Estos espacios se encuentran dentro de un paisaje formado por la sumatoria de la unidad de paisaje Gral. Paz más la de ambos bordes, estando fuertemente cargada de identidad.

Es interesante destacar, que la unidad de paisaje General Paz no cambia de subunidad de paisaje cuando es atravesada por un puente por encima o por debajo, pero si se manifiesta rotundamente la diferencia entre un paso puente de un paso sobre la autopista, validando el enunciado anterior que propone el diseño de espacios públicos en estos puentes.

Una propuesta interesante estaría orientada en diseñar un puente peatonal, con ancho y morfología de puente mixto, y con la posibilidad de que toda esa superficie pueda utilizarse como espacio público, materializando parques con actividades, por ejemplo, de modo que no solo conecte ambas áreas, sino que también sea punto de encuentro cargado de identidad.

Otro sector significativo que atraviesa la General Paz en una longitud aproximada a setecientos metros es el área del borde costero, lindando por un lado con el Parque de los Niños y por el otro con la Costanera de Vicente López. En ese vasto recorrido, sólo existe un puente pequeño entre ambos bordes, ubicado por fuera del área parquizada recreativa y en un sitio poco visible desde los accesos. En contraposición, existe un muro de ladrillo de aproximadamente trescientos metros en uno de los lados y un muro verde de cuatrocientos metros, evitando de esta forma el cruce físico y visual de un borde al otro.

Para concluir, cabe destacar que existe una superposición de paisajes urbanos en el borde entre los distritos, entendible desde un mapa tridimensional, donde todo aquello relacionado a la avenida General Paz (lo soterrado cuando la autopista está enterrada, y lo elevado cuando la autopista se eleva) pasa a pertenecer a un paisaje distinto al presente en ambos bordes y en los nexos a nivel (puentes y bajo puentes), definiendo otra caracterización definida por la espacialidad que otorgan las distintas alturas.

Consideraciones finales

La resignificación de los conceptos de paisaje y borde modifican las miradas territoriales sustancialmente. Una de las estrategias posibles para resignificar estos conceptos consiste en el análisis de las unidades de paisaje, tal como se presenta metodológicamente en este trabajo, posibilitando el análisis de un espacio urbano con fuertes ambigüedades, tanto en la idea de paisaje como en la de borde.

En el proceso de determinación de las unidades y subunidades de paisaje surge la idea de conexión y su necesidad de materializarse en el territorio como puente o túnel, siendo este un recurso valioso para orientar el desarrollo de las propuestas de intervención, respondiendo a estrategias puntuales en el área. La existencia de una ciudad monoléctica que mira todo el tiempo hacia su interior genera una dificultad al momento de proponer relaciones entre ésta y aquellos sectores urbanos que operan de borde. En estos casos, la relación con espacios externos parecería limitarse al ingreso y egreso de personas para realizar actividades específicas, principalmente laborales, sacrificando la continuidad para que prevalezca la existente centralidad.

El desinterés resultante en estos puntos de borde, caracterizados como espacios de paso, carece del reconocimiento de las partes jurisdiccionales que lo conforman, quedando en un limbo ajeno a cualquier interés. Además, la ausencia de usos definidos, da lugar al deterioro conceptual del espacio, y pese a que algunos cruces se encuentran en buenas condiciones edilicias, son las mismas personas las que intentan evitarlos.

En este sentido, la generación de espacios habitables que respondan a los distintos impactos ambientales, tanto climáticos como antropogénicos, fomentará el encuentro social y el uso individual de los habitantes de ambos lados del borde, desdibujando de esta forma la idea de borde-muro de este sector urbano. Esta propuesta es posible si ambas jurisdicciones trabajan en forma conjunta, planificando el espacio urbano desde los códigos y con las herramientas que entiendan al borde como una transición que debe ser planificada, pensando en su continuidad y con sus paisajes homogéneos.

Tanto los conceptos como las estrategias deberán ser puestos a la luz de estudios de factibilidad previos y al análisis de las particularidades de cada sector desde el enfoque del interdiseño (Murillo, 2005) y de la variable tiempo, que incide en forma directa en la definición de estos espacios. Así, como el idioma, las costumbres, la cultura y otros campos se van redefiniendo y transformando con el tiempo, también se van apropiando de los espacios.

Compatibilizar ideas desde el interdiseño en intervenciones sobre el territorio, induce a la generación de contradicciones pero la resultante será de mayor

riqueza en beneficio de diseños de paisajes que respondan a los pilares que definen la sustentabilidad social, económica y ambiental, promoviendo la participación e interacción de los vecinos con las autoridades públicas de poder, a fin de generar espacios vivos, testigos de nuestra historia pero también de nuestras aspiraciones futuras, dando lugar así a la variabilidad temporal. Para ello, es importante resignificar las ideas y entenderlas desde el territorio y no como órdenes impuestas que pretenden configurar el mismo, sino dando respuesta a cada caso particular, encontrando formas intrínsecas e interconectadas que trascienden las metodologías de planificación tradicional y las soluciones generalizadas.

Bibliografía

Augé, M. (2018). *"Por una antropología de la movilidad".* Madrid: Gedisa Editorial.

Choi, J.; Corbalán Viero, L.; De Sousa, M.; Di Corrado, R.; Larumbe Araujo, M. (2018). *"Mapeos del borde urbano: Riachuelo, Ciudad y Flujos. Percepción de tres unidades de paisaje en el límite nueva Pompeya (CABA) y Valentín Alsina (GBA)"*. Paper presentado en el I congreso de Ríos Urbanos. Universidad Nacional de la Plata.

Certoma, C. (2013). "Expanding the `dark side of planning´: Governmentality and biopolitcs in urban planning". Sage Journals. Recuperado el 09/06/2021 de: https://doi.org/10.1177/1473095213506202

Cervio, A. (2020). "Trayectorias de habitabilidad en contextos de segregación socio-espacial: Una aproximación teórico-metodológica desde las sensibilidades". Economía, sociedad y territorio. Vol.20 (63). Recuperado el 11/06/2021 de: https://doi.org/10.22136/est20201544

Delgado, R. (1998). "*Inversiones en infraestructura vial. La experiencia argentina"*. Buenos Aires: CEPAL.

Foucault, M. (1966). *"Les mots et les choses: Une archéologie des science"*. Paris: Tel galimard.

Foucault, M. (1978). *"La verdad y las formas jurídicas"*. Buenos Aires: Gedisa Editorial.

Hartl, H. (2006). *"Die Grenze der gebauten Stadt zur freien Landschaft. Inhalte von formellen und informellen Planwerken am Beispiel von Gemeinden des Müncher Umlandes"*. Munich: mediaTUM. DOI:10.14279/depositonce-1682

Neitzsche, F. (2018). "Über Wahrheit und Lüge im außermoralischen Sinne". Berlin: CreateSpace Independent Publishing Platform.

Murillo, F. Fernández, A. Tella, G. Calegari, D. Rossi, P. (2005). *Investigación e Interdiseño*. Buenos Aires: FADU, UBA.

Pírez, P. (1994). "*Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad"*. Buenos Aires: Centro Editor.

Santalices, G.; Meleán, C. (2006). "El paisaje urbano como fenómeno". Portafolio 11-12. Recuperado el 06/06/2021 de: https://produccioncientificaluz.org/index.php/portafolio/article/view/12819

Sauer, Carl O. (2006). La morfología del paisaje. POLIS, Revista Latinoamericana, 5 (15), Recuperado el 17 de junio de 2021 de: https://www.redalyc.org/pdf/305/30517306019.pdf

Schäfer-Biermann, B.; Westermann, A.; Vahle, M.; Pott, V. 2016. “Foucaults Heterotopien als Forschungsinstrument”. London: Springer VS.

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

Venturi, R. (1977). *“Learning from Las Vegas”*. New York: The MIT Press.

Villamizar-Duarte, N. (2014). “Bordes urbanos: Teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios de dialogo”. Bitácora Urbano Territorial. Vol.24 (2). Recuperado el 06/06/2021 de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000200091