

Paper

La escala barrial de los proyectos metropolitanos: impactos en el paisaje del bajo viaducto del ferrocarril San Martín, Ciudad de Buenos Aires.

Rubinstein, Antonia

antorubinstein@gmail.com

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

Línea temática 3. Escalas, realizaciones, productos y obras

Palabras clave

Paisaje barrial, infraestructuras urbanas, percepción comunitaria.

Resumen

En 2016, dentro de un proyecto de actualización del nodo ferroviario para el Área Metropolitana de Buenos Aires, se anunció la elevación de las vías del ferrocarril San Martín en un tramo de 5 kilómetros en los barrios de La Paternal, Chacarita y Palermo, CABA. El proyecto fue lanzado oficialmente con los objetivos de conectar los barrios de la ciudad, mejorar la seguridad vial y la fluidez del tránsito y disfrutar de nuevos espacios verdes. Entre vecinos, las principales preocupaciones tenían que ver con los cambios en el paisaje barrial y con el destino de los terrenos bajo viaducto, frente a lo cual surgieron propuestas

de espacios verdes y de uso comunitario para actividades culturales, deportivas y sociales. La obra se inauguró en julio de 2019, lejos de estar finalizada, para luego ser suspendida tras conflictos con la empresa adjudicataria. Luego de más de tres años de abandono, en 2022 se reanudaron las obras para finalizar las estaciones elevadas de La Paternal y Villa Crespo. Sin embargo, el destino de los terrenos bajo viaducto sigue siendo una incógnita.

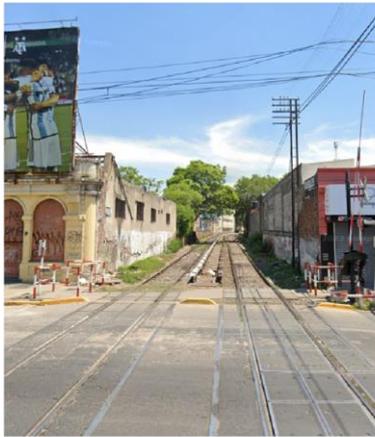
El presente trabajo se desarrolla en el marco de una beca de investigación del Consejo Interuniversitario Nacional y busca indagar sobre el paisaje de escala barrial del viaducto San Martín, entendiendo al barrio en su dimensión espacial, social, simbólica y afectiva. A partir de un acercamiento a la comunidad mediante metodologías cualitativas, se busca analizar las prácticas sociales, apropiaciones y expectativas de la comunidad en relación a los espacios bajo viaducto, preguntándonos: **¿Qué efectos tienen los proyectos de escala metropolitana en la escala barrial? ¿Se pueden prever estos impactos? ¿Qué lugar se otorga a las actividades comunitarias barriales en los proyectos urbanos?**

Introducción

La Ciudad de Buenos Aires (CABA) es atravesada por siete líneas de ferrocarril, que funcionaron históricamente como directrices determinantes del crecimiento de la ciudad (Gómez, 2016; Torres, 2006). En muchos casos, el tendido ferroviario atraviesa los territorios sin respetar la trama urbana reticular preexistente. Esta interferencia puede ser entendida como una problemática desde distintas ópticas: desde el punto de vista de la eficiencia del servicio ferroviario, desperdicio de potencial de transporte y por el riesgo de graves siniestros viales (Fuentes, 2016) y desde un enfoque del espacio urbano, ya que las vías pueden terminar constituyendo barreras que condicionan los procesos de interacción social que se dan en las ciudades (Croce, 2021).

Para dar solución a estas situaciones urbanas conflictivas, desde principios del siglo XX en la ciudad se aplicaron distintas tipologías de reconfiguración, dentro de las cuales podemos mencionar la elevación y la construcción a bajo nivel de las vías, reconstruyendo las líneas férreas en viaductos, trincheras o túneles (Fuentes, 2016). Si bien la elección de una u otra en general se centra en criterios clásicos de la ingeniería del transporte, estas soluciones ofrecen distintas calidades espaciales y diversos impactos urbanos en el paisaje de la escala local donde son implementadas (Figura 1).

Figura 1: Paisajes urbanos de un cruce de vía a nivel, cruce bajo nivel y viaducto elevado. Comuna 15, Ciudad de Buenos Aires.



Cruce a nivel
FFCC Urquiza y Av. Del Campo.



Cruce bajo nivel
FFCC Urquiza y Av. Chorroarín.



Viaducto
FFCC San Martín y Av. Jorge Newbery.

Elaboración propia a partir de fotografías propias y Google Street View

En 2016, a partir de un convenio entre el Ministerio de Transporte de la Nación y el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), se encara el proyecto de elevación de un tramo de las vías del ferrocarril San Martín. A partir del desarrollo de esta obra, nos planteamos las siguientes preguntas: ¿Qué impacto tiene este proyecto de escala metropolitana en el paisaje barrial? ¿Cómo se mide la efectividad de la obra en términos de revertir esta barrera urbana?

Objetivos e hipótesis del trabajo

Esta ponencia se desarrolla en el marco de una investigación cuya hipótesis plantea que los proyectos de escala metropolitana generan impactos en la escala barrial que muchas veces no son contemplados. Como objetivo general, nos proponemos analizar la construcción social del paisaje en torno a los terrenos del bajo viaducto del barrio de Chacarita, CABA. Como objetivos específicos, se busca en primer lugar examinar las características y elementos compositivos del paisaje a escala barrial a partir de un acercamiento al sitio y, en segundo lugar, analizar las prácticas sociales, apropiaciones y expectativas de la comunidad en relación a los espacios del bajo viaducto, a través de entrevistas y testimonios.

El trabajo se estructura en cinco partes. En un primer apartado realizamos un recorrido teórico donde se abordan los principales conceptos que consideramos pertinentes para abordar este caso de estudio, desde la óptica del paisaje. En una segunda parte realizamos una descripción del caso de

estudio, y una breve recapitulación del proyecto desde el comienzo de la obra hasta la situación actual, haciendo hincapié en los terrenos bajo viaducto. En tercer lugar, detallamos la metodología utilizada para llevar adelante la investigación. En el cuarto apartado, buscamos hacer una caracterización del paisaje barrial que funcione como un diagnóstico, a partir del trabajo de campo realizado. Finalmente, se plantean algunas reflexiones finales a modo de conclusión.

Breve marco teórico

En el marco de esta investigación abordamos el concepto de paisaje desde la perspectiva de Nogué (2009), quien lo define como un producto social y un reflejo del poder que *contribuye a naturalizar y normalizar las relaciones sociales y el orden territorial establecido* (p.12). Bajo esta óptica, entendemos que el paisaje manifiesta una cierta mirada sobre el mundo, una mirada que no es neutral y responde a una ideología; donde el paisaje constituye la cultura a la vez que es un reflejo de ella. También concebimos el espacio público desde Borja (2014), quien lo describe como espacio democrático, colectivo y polivalente, *el marco en el que se tejen las solidaridades y donde se manifiestan los conflictos, donde emergen las demandas y las aspiraciones y se contrastan con las políticas públicas y las iniciativas privadas* (p. 123).

En cuanto al paisaje de escala barrial, consideramos al barrio como un término medio entre las esferas públicas y privadas, *esa porción del espacio público en general (anónimo, para todo el mundo) donde se insinúa poco a poco un espacio privado particularizado debido al uso práctico cotidiano de este espacio* (Mayol, 1994, p. 11). La vida cotidiana cobra significativa importancia en esta escala; en este sentido retomamos los estudios que incorporan una perspectiva de género para pensar el espacio público, donde destaca el trabajo de Ana Falú (2021), quien acentúa la escala del barrio como territorio intermedio entre lo público y lo privado, donde tienen lugar los vínculos cotidianos y las relaciones comunitarias de proximidad y solidaridad.

En torno a las barreras urbanas y sociales, Gehl (2013) plantea que “la arquitectura puede ser un obstáculo para los modelos de actividad deseables” (p. 64), y que, en general, en el diseño de los espacios públicos urbanos no se tiene en cuenta dónde y cómo pueden tener lugar las actividades comunitarias. En esta línea se expresa también la investigadora Marcús (2018), quien retomando a Lefevre, explora las tensiones entre el diseño del espacio público concebido para ciertos usos predeterminados y las heterogéneas acciones sociales que acontecen en él. Indica cómo los habitantes imprimen nuevos sentidos y se reapropian de los espacios, modificando el orden impuesto por el urbanismo. Su hipótesis es que los espacios planificados por urbanistas no prevén el impacto barrial de las transformaciones en el paisaje urbano y en el uso y apropiación de ese espacio. *Se trata de una distancia entre el espacio público diseñado y el espacio urbano real donde acontecen innumerables y heterogéneas acciones sociales* (Marcus, 2018, p. 703).

En cuanto a infraestructuras de movilidad como elementos que moldean el paisaje, podemos mencionar el trabajo de Temtem y D'Alencon (2017), que a partir de ejemplos históricos y contemporáneos, aborda el cambio de paradigma en el diseño ferroviario, donde empieza a concebirse el proyecto de transporte como un elemento que moldea el paisaje y viceversa, donde la línea del tren se trata como una cubierta bajo la cual se instalan equipamientos.

En torno a los recientes viaductos ferroviarios de la CABA, destacamos el estudio "Viaductos elevados" (Zunino Singh, 2019) que, desde una aproximación sobre los paradigmas relativos al ferrocarril, indaga sobre el paisaje cotidiano y relacional de las infraestructuras del transporte. El autor advierte que el paisaje propuesto a partir de la elevación de las líneas ferroviarias en viaductos está pensado desde la mirada del automóvil y prioriza este tipo de movilidad, a la vez que reflexiona sobre la percepción de los vecinos y pasajeros del tren frente a esta nueva infraestructura. Por su parte, "Un análisis al Proyecto 'Red de Expresos Regionales' (RER) bajo el sistema de Participación Público-Privada (PPP)" (Baracco et al., 2018) hace un análisis crítico del proyecto que engloba la elevación de las vías del tren y sostiene que el viaducto destruye el valor paisajístico de los corredores del ferrocarril que constituyen reservas de espacio verde.

Breve estado de la cuestión

Localización del caso de estudio

El caso de estudio se localiza en los terrenos bajo la nueva traza del viaducto del Ferrocarril San Martín, en el barrio de Chacarita. Se trata de un tramo de 1,4 km de longitud comprendido entre las avenidas Garmendia y Dorrego (Figura 2).

Figura 2: Localización del caso de estudio.

Elaboración propia

El barrio de Chacarita se emplaza en el centro de CABA, con una superficie aproximada de 3 km². Tiene una densidad poblacional de 9 mil habitantes/km² (INDEC, 2010). Forma parte de la Comuna 15, que cuenta con 1,7 m² de espacios verdes públicos por cada habitante, número que se encuentra muy por debajo de la media de la Ciudad de 6m² por habitante¹. La elección del sitio de estudio tuvo que ver con las particularidades del contexto: el Cementerio de Chacarita, la avenida Warnes -zona comercial especializada, con una gran concentración de locales del rubro automotor- y una zona residencial cuya fisonomía cambió mucho a partir de la llegada del viaducto y la consecuente apertura de calles que dan conectividad norte-sur.

Cronología de una obra zigzagueante

¹ Todos los datos de superficie de espacio verde por habitante corresponden a datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires, según la Proyección de población para el año 2018 (Informe de Resultados N° 789). Recuperados de: <<https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=27349>>.

En 2016, dentro de un proyecto de actualización del nodo ferroviario para el Área Metropolitana de Buenos Aires, se anunció la elevación de las vías del Ferrocarril San Martín en un tramo de 5 kilómetros, comprendido entre las calles Punta Arenas y Paraguay, en los barrios de La Paternal, Chacarita y Palermo, CABA.

El Código Urbanístico vigente prevé normas especiales de ocupación para los bajo viaductos ferroviarios, priorizando la incorporación de usos de servicio y comerciales. Por su parte, desarrolladores inmobiliarios esperaban que la obra generara una revaloración de las propiedades de la zona y lleguen nuevos desarrollos; mientras que entre habitantes de la zona, la principal preocupación tenía que ver con el destino de los bajo viaductos.

En julio de 2019, la obra se inaugura en el apuro electoral pero sin estar finalizada: las dos estaciones elevadas no estaban terminadas y los terrenos del bajo viaducto seguían cercados y su futuro uso no estaba claro. En diciembre de ese mismo año, se adjudicó la concesión por 30 años de los terrenos del bajo viaducto². En nuestra zona de estudio, el tramo entre Av. Garmendia y Av. J. Newbery fue adjudicado, pero los espacios entre Av. J. Newbery y Av. Dorrego quedaron vacantes. De todas maneras, en 2020 (luego de las elecciones y con la obra aún inconclusa) se deroga la concesión de tierras en el bajo viaducto³. Luego de más de tres años de abandono, en 2022 se reanudaron las obras para finalizar las estaciones elevadas de La Paternal (reinaugurada en julio de 2022) y Villa Crespo (actualmente en obra). Mientras tanto, en los terrenos bajo viaducto empiezan a aparecer distintas formas de uso y apropiación de estos espacios. Al mismo tiempo, en los primeros meses de 2023 la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE) comienza a otorgar el uso precario de ciertas parcelas de la traza del bajo viaducto a organizaciones sociales⁴. Sin embargo, aún no se ha abordado un proyecto integral que dé una respuesta definitiva al conjunto de esta pieza urbana.

Metodología

El trabajo se sustenta principalmente en aportes obtenidos a través de observaciones y testimonios recogidos a partir del trabajo de campo y la realización de entrevistas. En primer lugar se recurrió a material cartográfico, planos, documentos oficiales, normas jurídicas y notas periodísticas con el fin de comprender en detalle las complejidades del caso de estudio.

Simultáneamente se efectuó un acercamiento al sitio, a fin de identificar las distintas experiencias, disputas y formas de apropiación en torno al bajo viaducto. Este trabajo de campo se realizó, en una primera instancia, a través de la observación participante, con la intención de obtener registros del entorno espacial y el ambiente social, contemplando mecanismos de apropiación,

²<https://www.pagina12.com.ar/237719-viaducto-san-martin-macri-otorgo-concesiones-un-dia-antes-de>

³<https://observatorioamba.org/descargas/adjuntos/boletin-oficial-republica-argentina-agencia-de-administracion-de-bienes-del-estado-decreto-145-2020.pdf>

⁴<https://www.argentina.gob.ar/noticias/nuevo-centro-de-formacion-profesional-para-la-asociacion-tierra-techo-y-trabajo>

manifestaciones culturales y actividades individuales y colectivas que dieran cuenta de distintos modos de habitar y disputar el territorio. Dentro de este acercamiento se tomaron algunos testimonios de habitantes y comerciantes de la zona con el fin de conocer sus impresiones y expectativas en torno al paisaje barrial.

En una segunda instancia, se realizaron entrevistas semi estructuradas a distintos actores claves. Se formuló una guía de preguntas y se entrevistó a un total de seis personas: tres vecinas del barrio de distintas edades (que viven hace 16, 25 y 50 años en el barrio, respectivamente), dos miembros de una organización social barrial (y también vecinos del barrio), y un arquitecto que forma parte del equipo técnico de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del GCBA y participó activamente de la obra durante su ejecución, Federico. Los ejes de las entrevistas giraron en torno al paisaje barrial, los impactos de la obra, y las expectativas en torno a los terrenos bajo viaducto.

Desarrollo analítico

El paisaje barrial del bajo viaducto del Ferrocarril San Martín

La obra del viaducto significó un antes y un después en la fisonomía de Chacarita; sobre todo, en el polígono comprendido entre las avenidas Jorge Newbery, Warnes, Dorrego y la calle Guzmán, conocido popularmente como La Cueva. Este sub-barrio contaba con únicamente dos cruces a nivel, en las calles Girardot y Jorge Newbery, y un cruce a bajo nivel a la altura de Av. Dorrego y Otero (Figura 3).

11). Esta apropiación, según la mirada técnica de Federico, que trabajó en la obra dentro del equipo del GCBA, hizo que la obra fuera vista, en un principio, con descontento y desconfianza. Según su visión, se dio una situación particular en la cual la falta de presencia estatal en esta porción de la Ciudad a lo largo del tiempo buscando una integración urbana, hizo que alguna gente se beneficiara de eso y ciertas condiciones fueran asumidas como una situación de privilegios: “se sentía como que che no, me estás descuidando, me estás abriendo y me siento desprotegido, (...) había mucha desinformación y muchas cuestiones que hablaban del miedo de la gente a volver más permeable al barrio.” (Federico, c.p. 6/06/23). Estos miedos, que derivaron en situaciones conflictivas en el transcurso de la obra, se asociaban principalmente al alto flujo de vehículos que comenzarían a circular, impactando en los usos y patrones de vinculación que se daban en el espacio público. Esto fue expresado por los vecinos del barrio:

La gente se oponía a que abran las cortadas, la que hace mil años que vive en el barrio, la que vive hace poco tiempo, justamente venía porque esto era más tranquilo a nivel vial. Bueno, no pasó nada, abrieron las calles igual. La peleamos hasta que no pudimos más (vecino y participante de La Cueva Social Club, c.p., 1/04/23).

El tren elevado: impactos del viaducto en la escala local

A partir de la inauguración de la obra en 2019, mediante la exploración y el registro efectuado en el trabajo de campo, se pudo observar la manera en la que la irrupción del viaducto afecta y modifica el paisaje barrial (Figura 4). A partir de este cambio aparecen distintas formas de experimentar este proceso y apropiarse de este espacio. Entre los distintos testimonios hay un acuerdo generalizado sobre que el principal beneficio de la obra tiene que ver con que ahora es mucho más seguro para la gente, en términos de siniestralidad por el paso del tren, y también beneficioso para los vehículos (hay quienes expresaron que es únicamente favorable para los autos). Entre otros impactos positivos, fue mencionada la disminución de la contaminación sonora: “Y el ruido, antes detonaba... a los gritos estaba cada vez que pasaba el tren. Temblaba toda la casa. Y ahora ya no se siente más nada.” (vecina 2, c.p., 1/07/23).

En cuanto a los impactos negativos, se hizo mucho hincapié en el aumento en la circulación de vehículos: “hoy por hoy ni mis sobrinos pueden venir a visitarme porque pasan volando ahí, es un peligro” (vecina 1, c.p., 1/07/23), y “es una calle angosta y vienen como locos, tenés que cuidarte hasta para cruzar” (vecina 3, c.p., 1/07/23) fueron algunas situaciones mencionadas. Entre trabajadores de talleres mecánicos, un sector con gran presencia en este barrio, esto también fue nombrado como un punto en contra: “lo que nos jode a nosotros que estábamos acostumbrados a trabajar acá en la calle es que está el tránsito completamente circulando y no hay lugar donde estacionar” (trabajador de taller mecánico, c.p., 9/06/23).

Más allá del aumento en la circulación, el otro perjuicio central gira en torno a los terrenos bajo viaducto que están abandonados hace ya cuatro años. Se

está metiendo gente que roba... no siguió la obra y es un juntadero de vagos, comentó un vecino (c.p., 9/06/23); y otro sumó que esto quedó abandonado, y se empezó a juntar basura, la gente lo empezó a usar como un basural, mismo de Warnes tiraban restos de coches (vecino y participante de La Cueva Social Club, c.p., 1/04/23).

Figura 4: Paisaje barrial actual de los bajo viaducto.



Elaboración propia en base a fotografías de la autora.

En este contexto de abandono, en la calle Leiva, integrantes de una organización social inserta en el barrio decidieron abrir el alambrado e intervenir dos terrenos. En uno crearon el jardín vecinal y cultural La Cuevita, que funciona desde 2021 como lugar de recuperación ambiental y encuentro vecinal y comunitario; y en el otro, inauguraron en mayo de 2023 La Cueva Social Club, un espacio social, deportivo y cultural donde se realizan actividades deportivas todos los días, para todas las edades (Figura 5). Según el relato de sus integrantes, esta iniciativa tiene que ver con una demanda del barrio y con una búsqueda de conservar las formas de ocupación del espacio público, tan identitarias:

Los chicos cruzaban como si nada, jugaban a la pelota en la calle... ahora no pueden jugar por el sólo hecho de que pasan los coches. Entonces frente a la posibilidad de tener un lugar abandonado, decidimos intervenir para que esos pibes que están en la calle o metidos en sus casas con la

computadora tengan una educación, como es el deporte, **mover lo que pasaba antes en la calle a acá adentro** [refiriéndose a los terrenos bajo viaducto] (vecino y participante de La Cueva Social Club, c.p., 1/04/23).

Figura 5: Jardín vecinal La Cueva y La Cueva Social Club.



Fotografías de la autora.

Expectativas en torno al bajo viaducto

Por último, resulta interesante indagar acerca de las expectativas que aparecen en torno a los terrenos bajo viaducto. A partir de las entrevistas realizadas, y también del análisis de fuentes periodísticas, redes sociales y otras fuentes primarias, podemos afirmar que la ausencia de gestión sobre estos terrenos es vista, hoy en día, como el principal desacierto de esta obra, que, en el discurso público y los renders, prometía lograr disfrutar de nuevos espacios verdes, lo que deja en evidencia que “la disputa por la apropiación del suelo, provoca en numerosas oportunidades que la planificación y gestión del espacio público (...) no surja, más allá de lo discursivo, como una prioridad en las políticas públicas” (Campari, 2021, pp. 180-181).

En general, los deseos de los habitantes del barrio tienen que ver con espacios públicos verdes que den vitalidad a la zona: “haría plazas, canchas de fútbol para los chicos, canchas de tenis, haría algún comedor para chicos, haría alguna feria de frutas y verduras, algo que sea vistoso y se pueda utilizar” (vecino 2, c.p., 9/06/23). Se reconoce el déficit de espacios verdes que tiene la ciudad y el barrio en particular, donde el bajo viaducto surge como una oportunidad: “me gustaría que haya más verde, para los chicos, para nosotros los grandes que estamos encerrados, para ir a la plaza tenemos que caminar 7 cuadras” (vecina 1, c.p., 1/07/23). Otra persona mencionó “a mí me gustaría

que los déficits que tiene la ciudad, que son falta de espacios recreativos, falta de espacios verdes, se reproduzcan y sean viables” (vecino y participante de La Cueva Social Club, c.p., 1/04/23). Estas necesidades coinciden con lo planteado en reuniones de participación ciudadana realizadas en 2019, donde de 108 propuestas para el bajo viaducto, el 62% correspondían a usos comunitarios y espacio público. Sin embargo, en los procesos licitatorios planteados en su momento, se permitía una ocupación de entre el 65 y el 100%, sin contemplar circulaciones y estacionamientos; por lo que las propuestas de espacio verde eran más bien secundarias, pequeñas superficies acompañando a los espacios comerciales y de equipamientos.

Conclusiones

La escala de un proyecto, en las disciplinas proyectuales, incide en el grado de detalle que va a tener el mismo. También determina el impacto que tendrá una obra. Mientras que los proyectos de escala metropolitana abarcan grandes extensiones, afectan a grandes masas de población y tienen tiempos de ejecución muy largos, en los proyectos de escala barrial estas cifras se reducen, afectando la vida cotidiana de comunidades más pequeñas. Sin embargo, los proyectos urbanos indefectiblemente modifican en su paso al paisaje barrial, es decir, requieren la resolución de detalles que pocas veces son considerados prioritarios, donde *pareciera que el espacio público concebido por urbanistas y técnicos del gobierno, no previera el impacto que produce esa planificación en la transformación barrial en tanto paisaje urbano y en tanto uso y apropiación de ese espacio* (Marcus, 2018, p.13). En otras palabras: se puede inaugurar la obra de un viaducto diciendo que *se cumplió con el plazo*⁵ y sumando un número al total de obras terminadas de una gestión, pero dejando dos estaciones de tren cerradas y cinco kilómetros lineales de terrenos baldíos durante más de cuatro años.

Esta *distancia entre el espacio público diseñado y el espacio urbano real* (Marcus, 2018, p.14) también nos lleva a preguntarnos: ¿por qué fracasaron los intentos de licitaciones comerciales para este sector? ¿Podríamos pensar que, frente al fracaso de la licitación comercial que estaba prevista, no se supo proponer alternativas? **¿Cómo puede el Estado garantizar espacios vitales y seguros de uso comunitario desde otras lógicas, sin recurrir a la mercantilización del espacio público?** En esta línea se expresa Poore (2023), quien reflexiona que en la actualidad es difícil concebir propuestas de revitalización de los espacios públicos por fuera de modelos de explotación privada y propone algunas opciones de políticas públicas que intenten contrarrestar la homogeneización y mercantilización de los espacios públicos.

En este sentido, el proyecto de apropiación comunitaria llevado adelante por la organización *La Cueva* nos presenta líneas de fuga posibles:

Nosotros con este accionar que tenemos, organizándonos entre nosotros, [buscamos] también mostrarle a la gente que si uno se organiza más o

⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=lsSHoSuHyfQ&t=120s>

menos puede cambiar algo de la realidad del otro. Esa perspectiva política me parece que no hay que perderla, (...) es importante mostrar estos espacios, mostrar que se puede hacer. Digo, el viaducto que está abajo de Libertador [viaducto del FFCC Mitre], eso ya se concesionó todo para empresas privadas y van a hacer locales porque ahí va a ser rentable, pero bueno, no en todas partes va a ser rentable eso. ¿Qué sucede ahí? ¿Cómo se organiza? (vecino y participante de La Cueva Social Club, c.p., 1/04/23).

Entre el abandono estatal y los proyectos comunitarios que comienzan a emerger, los terrenos del bajo viaducto constituyen trincheras de oportunidad donde probar experiencias que nos permitan reimaginar usos posibles del espacio público. Escapando de los imaginarios urbanos imperantes y resignificando lógicas barriales muy arraigadas, se pueden pensar nuevas formas de vida urbana necesarias y posibles.

Bibliografía

AABE (2020). *DECNU-2020-145-APN-PTE - Decreto N° 1382/2012*.

Modificación. Recuperado el 20/07/2023 de:

<https://observatorioamba.org/descargas/adjuntos/boletin-oficial-republica-argentina-agencia-de-administracion-de-bienes-del-estado-decreto-145-2020.pdf>

Argentina (2023) *Nuevo centro de formación profesional para la asociación Tierra, Techo y Trabajo*. Recuperado el 20/07/2023 de:

<https://www.argentina.gob.ar/noticias/nuevo-centro-de-formacion-profesional-para-la-asociacion-tierra-techo-y-trabajo>

Baracco, A., Borthagaray, A., Carciofi, R., Einstoss, A., Lucente, G. y Magliano, J. (2018) *Un análisis al Proyecto “Red de Expresos Regionales” (RER) bajo el sistema de Participación Público-Privada (PPP)*. Buenos Aires: Fundación Cece.

Borja, J. (2014) *Segunda Parte, La ciudad como espacio público y el movimiento ciudadano, Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

Campari, G. (2021). Territorios del paisaje: espacio público y verde urbano. En: Paiva, V. (Comp.) *Sociología y vida urbana: de los clásicos a los problemas actuales* (pp. 177-196). Buenos Aires, Argentina: Teseopress.

Comuna 15 Noticias (2020) Les vecines de La Cueva tienen su huerta. *Comuna 15 Noticias*. <https://comuna15noticias.wordpress.com/2020/02/12/les-vecines-de-la-cueva-tienen-su-huerta/>

Croce, F. (2021). *Infraestructura y barreras urbanas: La autopista Panamericana y el impacto en el desarrollo urbano del partido de San Isidro. (1950-2015)*. Buenos Aires: XIV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

- Dirección General de Estadísticas y Censos de la Ciudad de Buenos Aires. (2018) Superficie de espacios verdes por habitante por comuna. Ciudad de Buenos Aires. Años 2006/2018. Informe de Resultados N° 789. Recuperado el 10/11/2022 de: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=27349>.
- Falú, A. (2021). De puntos de fuga y rupturas de epistemes patriarcales. En: Barrale, M. (Coord.) *Feminismos, arquitecturas y territorios* (pp. 8-20). Rosario, Argentina: A&P Ediciones Especiales.
- Fuentes, A. (2016). *El soterramiento del F.C. Sarmiento: infraestructura verde, movilidad metropolitana y controversias sociotécnicas*. Buenos Aires: Quid 16 N°6 -2016- (192-219).
- García Ramón, M., Ortiz Guitart, A. y Prats Ferret, M. (2014). Introducción. En: *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas* (pp. 21-49). Barcelona: Icaria.
- Gehl, J. (2013). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2018). *Código Urbanístico*. Recuperado el 29/11/2021 de <https://n9.cl/xu6ez>.
- Gómez, L. (2016). El diseño del paisaje como herramienta para la integración urbana del ferrocarril. Propuesta de tratamiento paisajístico de vías férreas para el ramal Retiro-Mitre de la empresa Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria. Trabajo Final de intensificación, LPDP. FADU-UBA y FAUBA.
- Grêt-Regamey, A. y Galleguillos-Torres, M. (2022) *Global urban homogenization and the loss of emotions*. Sci Rep 12, 22515. <https://doi.org/10.1038/s41598-022-27141-7>
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- Jirón, P. e Imilán, W. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. Buenos Aires: Quid 16 N°10 – Dic. 2018-Mayo 2019- (17-36).
- Marcús, J. (2018). *Los impactos sociales de la transformación del espacio público (Ciudad de Buenos Aires, 2007-2017)*. Buenos Aires: Revista Nodo,12(24), 8-20.
- Mayol, Pierre (1994). Habitar, en: de Certeau, M., Giard L. y Mayol, P. (1999) *La invención de lo cotidiano. 2. Habitar, cocinar* (pp. 5-127). México: Universidad Iberoamericana.
- Nogué, J. (2009). El paisaje como constructo social. En: *La construcción social del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Observatorio metropolitano. (2019) *2019 - Bajo viaductos: nuevos espacios urbanos*. CPAU. Recuperado el 20/07/2023 de: <https://observatorioamba.org/planes-y-proyectos/caba/proyectos/2019-bajo-viaductos-nuevos-espacios-urbanos/ficha>

- Poore, F. (2023) ¿Por qué nuestros barrios son cada vez más iguales? *Cenital*. <https://cenital.com/por-que-nuestros-barrios-son-cada-vez-mas-iguales/>
- Prensa GCBA (2019) Macri, Rodríguez Larreta y Vidal en la inauguración del Viaducto San Martín. Recuperado el 25/07/2023 de: <https://www.youtube.com/watch?v=IsSHoSuHyfQ&t=120s>
- Romero, N. (2019) Viaducto San Martín: Macri otorgó concesiones un día antes de irse. *Página 12*. <https://www.pagina12.com.ar/237719-viaducto-san-martin-macri-otorgo-concesiones-un-dia-antes-de>
- Temtem, F. y Alfaro D'Alencon, P. (2017). *Arquitecturas del tráfico: el encadenamiento de herramientas arquitectónicas para la planificación de infraestructuras de transporte*. Santiago: ARQ, (96), 124-133.
- Torres, H. (2006). El mapa social de Buenos Aires (1940-1990). Serie difusión 3. Edición: Dirección de Investigaciones. Secretaría de Investigación y Posgrado, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.
- Von Lücken, M., Tavella, G., Segura, M. y Antolini, C. (2021). Cartografías del deseo: dos experiencias de mapeos espontáneos. En M. Barrale (Coord.), *Feminismos, arquitecturas y territorios* (pp. 165-173). Rosario, Argentina: A&P Ediciones Especiales.
- Zaparaín Hernández (2016). *La ciudad elevada de Le Corbusier*. Zarch. 2016, n.7. Disponible en: <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/zarch/article/view/1531>. ISSN 2341-0531.
- Zunino Singh, D. (2019). *Viaductos Elevados*. Buenos Aires: Revista Notas CPAU.