

PAPER

## EL PAISAJE DESDE EL CAMPO DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL TRADICIONAL Y LA CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE CIUDAD. UNIDADES DE PAISAJE EN LOS CASOS NUEVA POMPEYA Y FLORES (C.A.B.A)

**CORBALÁN VIEIRO, Laura; DE SOUSA, Mitchell; DI CORRADO, Rocio; FERNÁNDEZ, Analía; LATAGLIATA, Nancy; TELLA, Guillermo**

[l.corbalan.v@gmail.com](mailto:l.corbalan.v@gmail.com) ; [jchoi1093@gmail.com](mailto:jchoi1093@gmail.com) ;  
[desousa.mitchell@gmail.com](mailto:desousa.mitchell@gmail.com) ; [rociodicorrado@gmail.com](mailto:rociodicorrado@gmail.com) ;  
[gandinojuana@gmail.com](mailto:gandinojuana@gmail.com) ; [nancylatagliata@hotmail.com](mailto:nancylatagliata@hotmail.com) ;  
[guillermotella@gmail.com](mailto:guillermotella@gmail.com)

FADU, UBA

### Resumen

*Los bordes urbanos, elementos lineales que generan una ruptura entre continuidades (Lynch, 2008), han suscitado y organizado las actuales dinámicas urbanas de los diferentes sectores de la ciudad, entendiendo la misma como un palimpsesto. Dentro de este territorio, se detectan espacios caracterizados por la combinación de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva, simbólica, cuyas dinámicas muestran bordes difusos pero capaces de ser leídos como áreas homogéneas por presentar continuidades estructurales. Estas áreas pueden ser analizadas y tratadas como unidades del paisaje, tal como las reconoce la ecología del paisaje.*

*Estas unidades tienen componentes físicos y tangibles capaces de ser analizados y diagnosticados desde la planificación urbana tradicional, pero también son resultado de percepciones subjetivas y colectivas que permiten ser abordadas desde un trabajo colectivo de construcción cívica. En esta investigación, las unidades de paisaje fueron estudiadas previamente a través de un detallado análisis de la estructura urbana de los casos de estudio, de la percepción y de la construcción de*

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

*asociaciones e imágenes que los mismos habitantes tienen del sitio.*

*Este trabajo presenta los resultados del diagnóstico desde la perspectiva del paisaje en la planificación territorial tradicional e introduce la experiencia colectiva de los diferentes actores que habitan en forma permanente los recortes de los casos expuestos: por un lado el Riachuelo como borde entre Nueva Pompeya y Valentín Alsina, y por otro, el borde entre Flores y el Bajo Flores. Los resultados se desarrollaron en el marco del proyecto UBACyT 2016-2018 “Paisaje urbano e interdiseño sustentable: estrategias de intervención en áreas de borde de la ciudad” y del Proyecto UFLO “Paisaje cultural del barrio de Flores: tratamiento del paisaje urbano y su incidencia en el valor de suelo”*

*Palabras clave: paisaje, unidades de paisajes, percepción, infraestructura y rupturas del paisaje*

## Introducción

Las ciudades latinoamericanas presentan patrones arrítmicos de crecimiento poblacional y de extensión sobre el territorio, muchas veces sesgado entre lo planificado y lo informal. Además frente a los acelerados procesos de desarrollo tecnológico y comunicacional mundiales, se producen incongruencias entre lo llamado local y la imagen global a la que tienden las ciudades. Estas contradicciones se reflejan en procesos discontinuos de desarrollo, que sumados a la inestabilidad económica de los países en vías de desarrollo, dan cuenta de situaciones de fragmentación socio-territorial cuyas implicancias son cada vez más difíciles de leer en mapas.

Esta investigación en desarrollo propone contribuir a la optimización y al mejoramiento del paisaje urbano en áreas degradadas en beneficio de la apropiación del espacio público como potencial para promover la centralidad y la vinculación entre sus habitantes, identificando y tipificando los distintos sectores que ofrecen condiciones de hábitat no saludables en términos ambientales, sociales y territoriales. En ese marco, se busca mostrar a través de dos casos de estudio, cómo desde el concepto de paisaje, sus componentes y la percepción se pueden aportar herramientas de diagnóstico y de actuación estratégica para intervenir estos territorios y sus procesos intangibles de fragmentación socio-cultural.

Los casos analizados son dos enclaves urbanos de la ciudad de Buenos Aires que muestran situaciones de borde, originalmente concretas y legibles, y fueron transformándose luego en bordes difusos y dinámicos.

El primer caso de estudio es el barrio de Nueva Pompeya, seleccionado por su situación de borde con el Riachuelo como división física y jurisdiccional, y sus

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

dinámicas de intercambio de flujos por el cruce de la Av. Sáenz por Puente Alsina. El segundo caso pertenece al barrio de Flores, elección dada por su situación de borde con “Bajo Flores”, consolidada a lo largo de la historia pero enfatizada con el trazado de la Autopista 25 de mayo en 1978. Fundamentalmente, se analizan las relaciones socio-culturales que llevan a difuminar estos bordes por las situaciones transversales a sus características físico-territoriales, pese a las reminiscencias de éstos en la memoria colectiva del paisaje.

En consecuencia, el proyecto apunta a la conversión del paisaje degradado de dichas áreas, en un paisaje integrado, diverso, de apropiación colectiva, ordenado y recalificado, que apunte a mejorar la calidad de vida y las oportunidades de desarrollo, mejorando sus usos y la calidad ambiental de los mismos, integrando otras ramas del diseño para generar propuestas de intervención y soluciones superadoras de las conformaciones actuales, resultado de una mirada parcial del problema.

### **Paisaje y Unidades de paisaje: percepción, infraestructura y rupturas**

El término y definición de paisaje fue re direccionando a lo largo del tiempo, principalmente al accionar de los geógrafos -alejándose de un sentido pictórico o de escena- para acercarse definitivamente a una interpretación más amplia dotada de rasgos existenciales, emotivos y simbólicos, representando una totalidad social, histórico-cultural y natural-ambiental. Como asegura Augè (2014, p.48): “La noción de paisaje depende estrechamente de las concepciones del tiempo y del espacio que intentan dar cuenta de él”.

Así, el paisaje es un sistema que involucra rasgos espaciales y temporales dinámicos que se localiza en la interfase naturaleza-sociedad. Contiene múltiples datos distribuidos de manera regular, espontánea o aleatoria, susceptibles a ser captados a través de estudios territoriales. Entendemos territorio, entonces, como un tejido vivo a modo de trama en la que los diferentes componentes, físicos y biológicos se encuentran relacionados y conectados mediante procesos de interacción (Díaz Pineda y Schmitz, 2003: p.12).

Sin embargo, la principal referencia mundial institucional y legal contemporánea en cuanto a la identificación del paisaje, su protección y conservación es la Convención Europea del Paisaje aprobada en el año 2000 por el Comité de Ministros del Consejo de Europa y en vigencia desde el año 2004, una vez aprobada por la mayoría de sus miembros. En ese Convenio se define formalmente el cuerpo jurídico más avanzado de actuación sobre el paisaje, con una mirada absolutamente innovadora, generando herramientas de actuación sobre el territorio entendiendo por paisaje: “Cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.” (Convenio Europeo del paisaje, 2000)

Analizar y comprender el funcionamiento del paisaje implica además, identificar la interacción entre los elementos que lo componen, tener en cuenta las escalas espacio-temporales y las dependencias jerárquicas entre estos. Asimismo, los

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

distintos grados de interacción entre los elementos dotan de carácter y cohesión a ese paisaje.

Forman y Gordon (1981:733), en uno de los textos fundadores de la ecología del paisaje proponen una distinción entre diferentes elementos que componen el paisaje. Interpretando a éstos, la matriz del paisaje existente y su patrón paisajístico, con sus fragmentaciones, diversidades, integración y singularidades, nos permitirá establecer un análisis de la estructura focalizado en los elementos presentes y aquellos potenciales a generar. (Corbalán, Kestelman y Tella, 2017)

En este contexto, se propone analizar el territorio tomando el concepto de unidad de paisaje y sus componentes y así, detectar las áreas conflictivas y potenciales dentro de los recortes estudiados en ambos trabajos. La delimitación del paisaje es “una herramienta básica de integración de la información territorial y, al mismo tiempo, una trama de referencia espacial para analizar los componentes, la organización y el funcionamiento de los paisajes” (Pérez – Chacón 2002:124).

La unidad de paisaje sienta las bases de ciertas porciones del territorio con algún grado de homogeneidad que otorga sentido y coherencia a la unidad fijada. Se busca establecer criterios para poder compartimentarla y caracterizarla por el predominio de elementos estructurantes, funcionalidad o dinámica. Dicha homogeneidad debe entenderse como una abstracción que permite identificar paisajes similares de paisajes distantes, dependiendo del grado de detalle que se persigue en el estudio (Serrano Giné (2012: p.232).

Si bien estas unidades tienen cierto dinamismo evolutivo producto de la codependencia holística de los elementos, el establecimiento de límites se halla estrechamente ligado a la concepción con la que se hayan establecido las unidades de paisaje e, indiscutiblemente, es uno de los aspectos más delicados a la hora de delimitar unidades (Serrano Giné, 2012: p.218). El dinamismo de las unidades está muy relacionado a las intervenciones estructurales producidas territorialmente.

En este caso precisamos el nivel de análisis de las transformaciones de las infraestructuras y sus redes en el territorio y cómo las mismas modifican las acciones de los actores y las prácticas sociales. Para este análisis vamos a centrar parte de la discusión de lo que denomina Stephen Graham y Simon Marvin “infraestructuras de paisaje” Estos paisajes proveen la “mediación” entre la naturaleza, la cultura y la producción de la ciudad (Graham, Marvin, 2001: 15). Dichas infraestructuras son las que denominan los autores ensamblajes sociotécnicos, son todos el conjunto de estructuras de mediación, los bienes físicos y tecnológicos esenciales de las ciudades contemporáneas. (Transporte, Distribución de energía, calles, telecomunicaciones, etc.) Estas pueden ser enclaves inmóviles o fijos. Hasta ahora, el aporte científico de estudiar estas infraestructuras como mediadoras de todos los procesos sociotécnicos de la ciudad ha sido muy deficiente ya que las mismas han rechazado el estudio de la red de infraestructuras. Graham y Marvin argumentan que eso ha sucedido por dos razones: primero, por una falla de paralelismo disciplinario. Muchos científicos de la sociología, geografía o de la arquitectura se encierran en sus disciplinas y toman las infraestructuras como elementos que otras ciencias técnicas o económicas se deberían encargar, existe un potencial rechazo a la interdisciplina. Finalmente, al tener estas infraestructuras un carácter urbano puntual o invisible en muchos casos,

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

se las da por sentado o se las banaliza, el foco de atención de las ciencias terminan siendo el efecto de los que estas infraestructuras producen sin estudiar la causa de estos efectos que suelen estar asociadas a estos ensamblajes urbanos. (Graham, Marvin, 2001: 32)

La noción de planificación de la cultura del movimiento moderno, mantenía una concepción por la cual, de mayor a menor, primero se planificaba, después se urbanizaba y finalmente se edificaba, manteniendo en el proceso una coherencia lógica basada en la permanente interacción entre morfología y tipología. Con más frecuencia asistimos a procesos de mutación súbita en los que no se cumplen ni la noción de transformación evolutiva, ni siquiera el proceso supuestamente lógico que va desde el planeamiento a la edificación. (Solá Morales, 1996: p.10)

Será a partir del momento en que la moción se conceptualice como flujo cuando se consumará, la diferencia entre la moción de espaciotiempo utilizada por la vanguardia arquitectónica en los años veinte-cuarenta y tomada de la física einsteiniana y la moción de flujo tal como en los últimos años ha empezado a ocupar un lugar central a la hora de explicar la arquitectura y la ciudad contemporáneas. (Solá Morales, 1996: p.14)

No tendría sentido pensar, por un lado, la forma de la red o del conducto y por otra la forma del contenido. Medio y mensaje son inseparables porque ambos no son más que las dos caras de un único fenómeno distributivo por el que personas, bienes, servicios e informaciones circulan incesantemente. (Solá Morales, 1996: p.15)

Las geografías del sujeto de los años '60, incorporan la dimensión interior del ser humano. Se fundamenta en la percepción psicológica del medio a través de los sentidos y en el comportamiento de la sociedad mediante el estudio de la conducta. (San Eugenio Vela, 2009: p.4)

Vidal y Pol (2005: p.287) afirman que

*(...) El espacio (simbólico urbano) se convierte en una expresión de la identidad que nos traslada al interés por la relación entre este y los procesos más generales de la identidad social". Este concepto de identidad social urbana se relaciona con procesos de apropiación del espacio.*

*La visión holística del apego al lugar considera como aspectos clave los diferentes patrones en que debe entenderse el apego (afecto, emociones, sentimientos, creencias, pensamientos, conocimientos, acciones, conductas), el lugar (variables en su escala, tangibilidad y especificidad), los actores (en el sentido individual, grupal, colectivo o cultural), las relaciones sociales (interpersonales, de la comunidad o culturales, a las que las personas se vinculan a través del lugar) y el tiempo (lineal como pasado, presente y futuro además de cíclico, con significados y actividades recurrentes (Vidal y Pol, 2005: p. 290).*

## Entre Nueva Pompeya y Valentín Alsina

### *Estructura urbana*

El sector urbano estudiado está configurado por la ocupación de diferentes usos, la conflictividad y la ocupación del Riachuelo como arteria productiva durante el desarrollo de formación nacional. En la década del 1870, con la aparición de la nueva infraestructura portuaria y el proyecto del ingeniero Luis Huergo, el Riachuelo toma un rol de importancia como infraestructura y equipamiento urbano. Esta situación, acompañada a la expansión industrial nacional, los conflictos de áreas de propiedad privada principalmente pertenecientes al ferrocarril central Midlands (actualmente ocupados por situaciones de hábitat informal) y las ambivalentes actividades políticas, sientan las bases en la configuración territorial y los conflictos que, con el correr de los años, dejan reflejados particularidades en este sector de estudio.

Actualmente, si bien el sector ha decaído escalonadamente como centralidad, la instalación de fábricas dibujan los límites difusos jurisdiccionales entre provincia y ciudad. Asimismo los terrenos que antes pertenecían al ferrocarril nacional y que denotan grandes infraestructuras obsoletas en el territorio, se transformaron en tierras fiscales o de poca regulación. Ante las necesidades habitacionales de la población excluida que buscaba mejores condiciones de habitabilidad, empezaron a tomar estas tierras y generar nuevos polígonos infraestructurales pero con nuevo uso.

La expansión urbana desde el centro de la ciudad hacia su periferia, ha permitido la estructuración de los usos del suelo de dos maneras contrastantes: por un lado, regulados desde el norte hacia el sur del sector de estudio (o del sur hacia el norte en el caso de Lanús ya que su centralidad está ligada al ferrocarril) y, por otro, usos conflictivos a las dinámicas diarias cuando se acercan al área de borde representado por el Riachuelo.

En lo que respecta a la codificación del municipio de Lanús y de la Ciudad de Buenos Aires, se aprecia un orden relativamente consecuente para las áreas de borde. Por lo tanto, la problemática actual encuentra un importante obstáculo para desprenderse de planificaciones anteriores y perspectivas futuras.

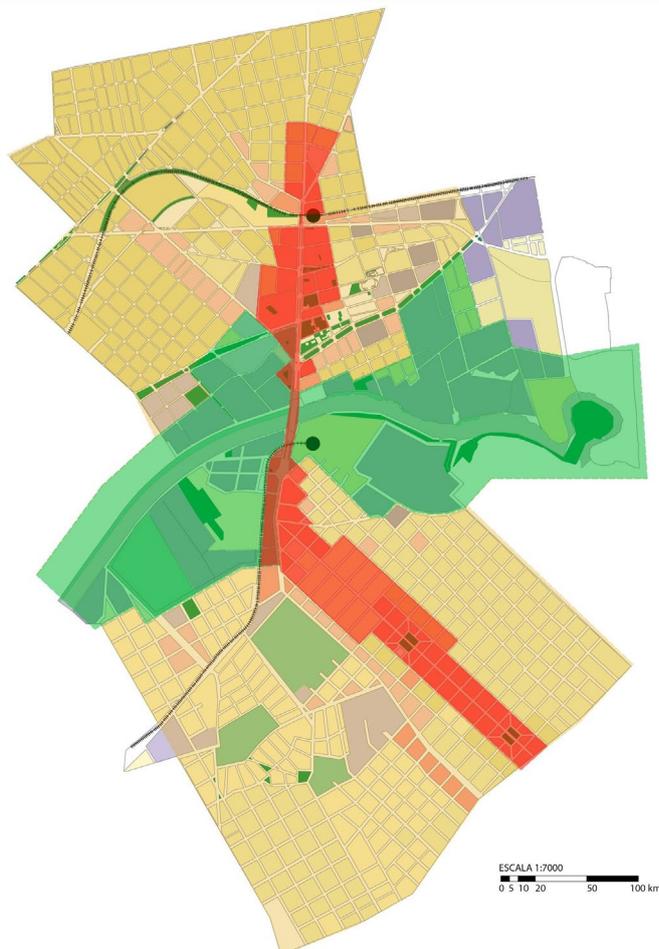
*Unidades de paisaje*

Fig. 1. Mapa de estructura urbana y unidades de paisaje. Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo.

Según el análisis de la percepción y los movimientos de la población, así como de la historia y la formación del territorio, se han podido detectar tres unidades de paisaje que conciben con los usuarios y su relación con el Riachuelo.

En la unidad 1, coincidente a las orillas del Riachuelo por la reconstrucción del camino de Sirga, se describe un uso predominante de circulación vehicular y de transporte de carga. Esta situación, en simultaneidad con la radicación de industrias y la exclusividad del uso industrial, hace que el tejido se configure con grandes parcelas de predios fabriles tanto activos como vacíos.

Por lo antes expuesto y la incompatibilidad de usos en las orillas del Riachuelo donde conviven grandes predios industriales y asentamientos informales sobre el margen del río urbano, el imaginario colectivo de degradación socio-ambiental impide apropiarse del espacio ribereño acompañado fundamentalmente por el olvido de políticas vinculadas al sector en cuestión.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Los grandes equipamientos industriales y ferroviarios generan conflictos entre la percepción y el habitar, desregulando la calidad ambiental al no permitir la continuidad de espacios verdes que empoderen a la ciudadanía, favoreciendo la construcción de espacios comunitarios.

La segunda unidad de paisaje se caracteriza por la circulación de velocidad alta y media representada en el Eje Saenz-Escalada y por su importancia nodal de escala metropolitana como uno de los ejes de conectividad emblemáticos del área sur de la ciudad de Buenos Aires. Esta unidad de paisaje se impone por su continuidad como eje conector entre las dos orillas, enfatizado por su exclusividad comercial. El paisaje de Av. Sáenz es dinámico y se modifica en diferentes horarios, siendo muy activo durante el día y estanco por la noche. La presencia de infraestructura viaria de transporte público (MetroBUS) dota a la zona con caracteres de lectura global en relación al resto de la ciudad perdiendo su identidad barrial detectada en la tercer unidad de paisaje: el tejido residencial.

Este tejido residencial está espejado en sentido norte-sur respecto al eje del río. Se detectó al contemplar los cuadrantes obtenidos por el cruce de las dos unidades de paisaje de borde previas, Riachuelo y eje Av. Sáenz - Av. Remedios de Escalada y de su caracterización homogénea en cuanto a los indicadores físicos de trama ortogonal, tejido consolidado y densidad edilicia. En este sector se encuentra el mayor potencial de identidad barrial: la convivencia de población de distintos estratos etarios con los migrantes de diferentes orígenes.

Mapas perceptuales



Fig. 2. Mapas perceptuales. Fuente: Elaboración propia en base a encuestas realizadas en trabajo de campo.

A partir del trabajo de campo sobre el territorio estudiado, se armaron propuestas cartográficas siguiendo las referencias utilizadas por Lynch (2008), agregando algunos aspectos pertinentes sobre los límites que encuentran los actores dentro de

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

las unidades de paisaje detectadas. La imagen mental resultante deviene de la construcción de una propuesta fílmica sobre la percepción del paisaje trabajada desde el proyecto UBACYT <sup>1</sup>.

En la unidad de paisaje uno, caracterizada por una problemática mayor, se observan límites físicos muy claros conformados por las orillas que se enfrentan y difuminan con la unidad de paisaje de la ciudad “formal”. El vínculo entre lo villero y lo fabril es íntim, por lo que hitos o mojones que dibujan la imagen mental están dados por los elementos verticales de las chimeneas industriales, el verde del Riachuelo y las viviendas apiladas sin terminaciones superficiales.

En la segunda unidad de paisaje es interesante ver, observar cómo la imaginabilidad (Lynch, 2008: 25) se relaciona al Riachuelo como elemento limitante, a su cruce y al intercambio modal como temas que atraviesan la percepción de este recorte. Sin embargo, aún está vacante el vínculo de ésta unidad como parte del paisaje donde confluyen la mayor cantidad de interacciones entre habitantes. Un elemento de la percepción que figuró en menor medida, pero no deja de mostrar una contradicción, ha sido la sensación de tranquilidad contrapuesta a la de inseguridad en el tejido circundante, formada por la degradación visual del resto de su entorno (Pierce, 2015).

En el rango de imaginabilidad, el paisaje consolidado por los medios de transporte y el ruido urbano son los que delimitan este fragmento urbano. Los mojones principales de circulación peatonal corresponden a aquellos que sobresalen por encima, sean letreros o los principales enclaves arquitectónicos que están localizados en el corredor (Puente Alsina, la catedral de Pompeya y las plazas).

En el caso de la tercera unidad de paisaje, el mapa perceptual de los entrevistados tiene un carácter notorio conformado por los límites de jerarquías viales cercanas a aproximación. El resto de la formalidad del barrio no es ajeno en cuanto ciudad pero su rango vivencial tampoco es exponencialmente amplio (todos se conocen en un rango de 7 cuadras). Por lo tanto, surgen pequeños núcleos sub-barriales dentro de los diferentes límites de este tipo de unidad de paisaje donde prevalece la homogeneidad normativa.

Estos núcleos dentro de la trama homogénea entran en litigio con las otras unidades de paisaje en tanto atraviesan constantes cambios, tanto por la demanda comercial por un lado como por la informalidad del otro. Históricamente, aun tomados por la oferta industrial, ambos tipos de configuraciones nunca tuvieron políticas de articulación entre sí, por lo que lo fabril pasaba por un lado y lo vivencial por el otro.

### *Diagnóstico*

Las unidades de paisaje no pueden ser leídas como recortes estancos y de tipo claustro sin relaciones entre sí, porque hay componentes intangibles como la

---

1-Corbalán Viero, L.; De Sousa, M.; Kestelman, M.; Tella, G. [Mitchell de Sousa]. (2017, Septiembre 1). Fragmentos del Paisaje - Pompeya (CABA) y Alsina (Pcia de BsAs). Recuperado de <https://youtu.be/K70M6c-Q1B0>

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

percepción, las dinámicas de intercambio socio-cultural, las redes de comunicación y flujos que difuminan los bordes y los vinculan desde dinámicas de conflictos.

Los conflictos se dan en los límites entre unidades, por ejemplo, la desvinculación perceptual del tejido lindante a las orillas del Riachuelo debido a la dificultad de acceso peatonal a la misma, o la gran contaminación auditiva del eje Sáenz que extiende el recorte en los puntos de mayor congestión vehicular. (Fig. 3)

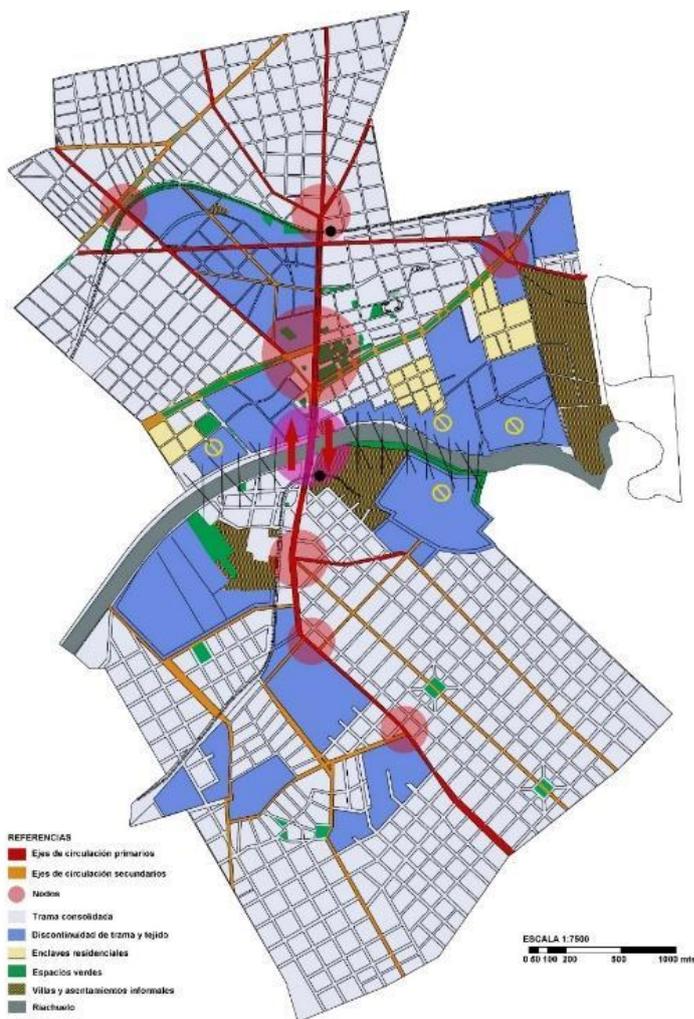


Fig. 3. Mapa diagnóstico. Fuente: Elaboración propia en base a encuestas realizadas en trabajo de campo

## Entre San José de Flores y el Bajo Flores

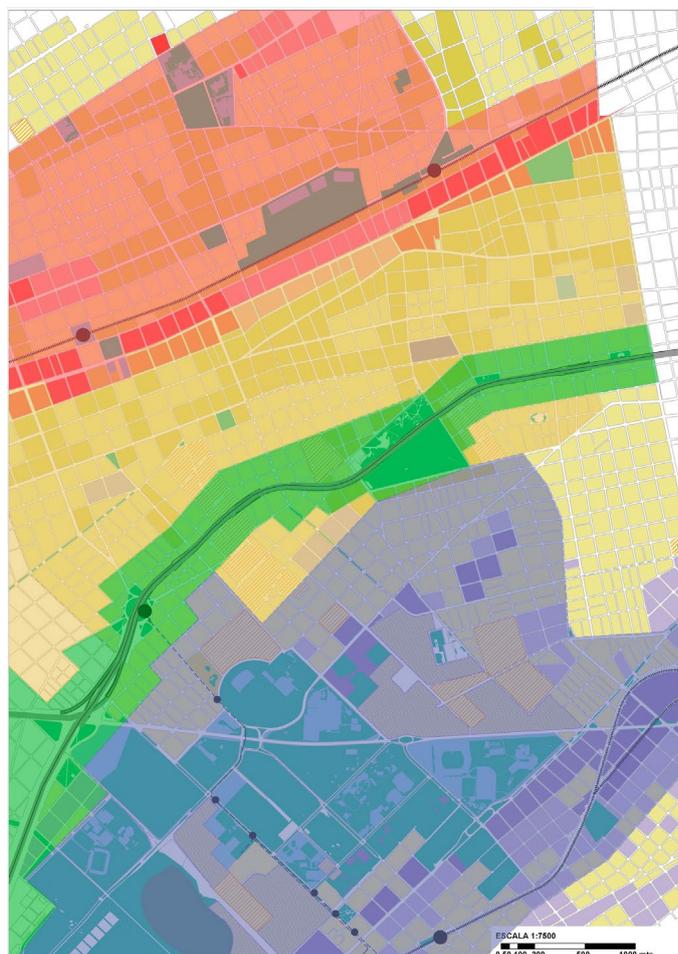


Fig. 4. Mapeos de análisis de la estructura urbana. Fuente: Elaboración propia.

### *Estructura Urbana*

El barrio de Flores toma identidad como una vasta tierra de quintas solariegas pertenecientes a la clase proletaria de la ciudad de Buenos Aires, a causa de dos factores estudiados por Ulises Camino<sup>2</sup>: uno responde a su geografía natural y otro a la antropización del otrora pueblo. El primero de estos factores corresponde a su paisaje de bañados de sus dos ríos principales, el Maldonado al norte (hoy entubado bajo Av. Juan B. Justo) y el Matanza-Riachuelo al sur. El segundo factor está vinculado a su ubicación estratégica entre el camino de Gauna (actual Av. Gaona) y el Camino Real (hoy Av. Rivadavia) que fueron las principales vías comerciales del virreinato, consolidándose como los ejes estructurales de la zona junto con el

2-Ulises Camino (2008) desarrolló un proyecto de investigación en la que estudia el carácter estratégico de San José de Flores respecto a la ciudad de Buenos Aires y respecto a las dinámicas socio-económicas mundiales. Los resultados de la investigación se publicaron en marzo de 2011, en la revista COMECHINGONIA. Revista de arqueología, (Córdoba, Argentina) Número 14, 2011, pp. 173-189, Córdoba ISSN 0326-7911. Rescatado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/come/v14n1/v14n1a10.pdf>

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

ferrocarril y los posteriores tranvías. Estos ejes fueron vías de acceso este-oeste pero también marcaron los primeros límites transversales en nuestra área de estudio, acuñando la división Flores y Bajo Flores.

Estas características del paisaje originario de Flores formaron la estructura urbana actual (fig.5). Por un lado el área norte desarrolló un carácter de centralidad, abastecida de infraestructura y servida de equipamiento socio-cultural, y por otro, un sector al sur de tierras bajas cuyos grandes predios vacantes fueron ocupados por equipamientos urbanos de gran escala y sectores de viviendas informales, en un tejido mixto con industrias de tercer categoría y residencias precarias de muy baja densidad.

El borde urbano fue avanzando hacia el sur hasta la actual Av. Eva Perón que divide Flores del Bajo. A fines de la década del setenta, y sin criterios de planificación más allá de unir dos puntos, la AU1 (autopista 25 de mayo) disrumpe en dirección este-oeste el tejido urbano y las unidades de paisaje consolidadas, enfatizando la división norte-sur de este caso de estudio. Esta autopista pertenece al Plan Cacciatore, del último gobierno de facto de nuestro país, que materializó dos de sus nueve trazados del Plan Autopistas Urbanas de 1976.

En 2013 se extiende la línea A del subte hasta la plaza Pueyrredón, comúnmente conocida como Plaza Flores, enfatizando su cualidad de nodo de transbordo y de centralidad urbana. Esta línea, inaugurada en 1910 como la primera de la Ciudad de Buenos Aires, conecta el centro porteño con la estación ferroviaria Once de Septiembre, consolidando este nodo como uno de los de mayor flujo de intercambios modales.

Recientemente, en marzo de 2018, se concluyeron las obras de las ocho dársenas para el transporte colectivo de pasajeros sobre Av. Rivadavia, que organizan la circulación y paradas de las veintiún líneas en ambas direcciones.

### *Unidades de Paisaje*

El desarrollo de grandes infraestructuras fragmentaron el paisaje de Flores y del Bajo, definiendo cuatro unidades de paisaje que han sido objetos de nuestro análisis y diagnóstico territorial. (fig.4).

La primera unidad de paisaje comprende el eje estructural de Av. Rivadavia, las vías del ferrocarril Sarmiento y el eje Av. Avellaneda conformando un área de características de usos de suelo, densidades y equipamiento similares.

La segunda unidad identificada es la autopista 25 de mayo y su área de influencia como componente del paisaje cultural en sí misma y como agente de ruptura del espacio urbano, generadora de subunidades de paisaje capaces de ser analizadas individualmente.

La tercera unidad es el sector de los grandes equipamientos urbanos del Bajo Flores que muestra un tejido arrítmico entre situaciones de marginalidad como la villa 1-11-14, el Cementerio de Flores, los clubes deportivos, la CEAMSE, AySA y el desarrollo de fenómenos de galponización en diferentes escalas.

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Por último, la cuarta unidad estudiada ha sido la zona intersticial entre las anteriores, la zona residencial que conserva características de baja densidad poblacional y edilicia, con predominio de tipologías habitacionales de viviendas unifamiliares y una trama regular.

*Mapa Perceptual*

En base a los mapas de estructura urbana y de unidades de paisaje elaborados en gabinete, se procedió a contrastar esta información en territorio a través de una serie de recorridos perceptuales basados en los principios de la legibilidad urbana de Kevin Lynch<sup>3</sup>. Con los datos recabados se elaboró un mapa perceptual (fig. 5) que muestra la caracterización de los componentes y subunidades de paisaje.

La Unidad de Paisaje del Bajo Flores muestra un espacio público en desuso relacionado con la degradación visual de la zona, la sensación de inseguridad, la cercanía de la villa 1-11-14 y los grandes equipamientos urbanos. El cementerio, la CEAMSE, AySA y los clubes, se presentan en grandes predios atentando a la caminabilidad de la zona. La imagen mental está dada por los muros que bordean estos equipamientos a modo de barrera junto a la verticalidad de las viviendas del asentamiento con ladrillo a la vista. Por otro lado, las sendas principales de este sector no son transitadas por peatones pero sí tienen un alto tránsito vehicular y de transporte de cargas.

La Unidad de Paisaje del eje estructural de Av. Rivadavia se presenta como la zona mayor uso del espacio público relacionado a la gran actividad comercial de la zona, el actual centro de trasbordo (Línea A de subte, líneas de colectivos y estación Flores del Ferrocarril Sarmiento) y la contaminación acústica generada por el tráfico vehicular. Es la zona donde se dan la mayor cantidad de interacciones entre habitantes, porque también se concentran los principales hitos patrimoniales (la Basílica san José de Flores, el Centro Cultural Marcó del Pont, la Estación de trenes, Plaza Pueyrredón, entre otros). Su límite se empieza a difuminar con la zona residencial de baja densidad. La senda Av. San Pedrito no es transitada por peatones, mientras que la Av. Carabobo presenta alto tránsito peatonal entre la Av. Rivadavia y la Av. Directorio.

La zona intersticial entre las anteriores de características similares está atravesada por la Au. 25 de Mayo (como elemento preponderante en la legibilidad de la zona como un borde para el peatón) generando una ruptura en la trama urbana con un nodo en Plaza de los Virreyes donde convergen la última estación de la línea E de subte, el Premetro y las avenidas Eva Perón y Lafuente.

---

3-En su libro *La imagen de la ciudad* publicado originalmente en 1960, Kevin Lynch define la legibilidad de una ciudad en base a la clara detección de sus componentes urbanos y su interrelación. El método utilizado fue la detección de los cinco componentes urbanos establecidos por Lynch: sendas, bordes, barrios o áreas, nodos y mojonos o hitos en el recorte territorial analizado.

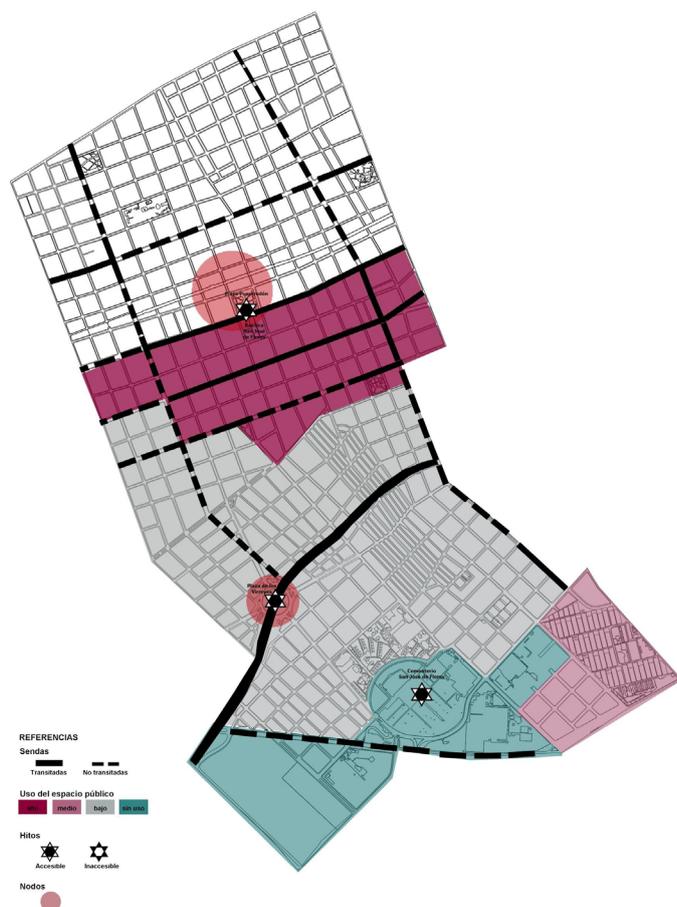


Fig. 5. Mapa perceptual del borde Flores y Bajo Flores. Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo.

### Diagnóstico

Las unidades de paisaje son dinámicas y manifiestan las relaciones entre los elementos estancos, como los componentes físicos de la ciudad, tanto naturales como antropizados; y los elementos intangibles, como la percepción, los diversos flujos de intercambios y los procesos de transformación socio-económicos que conforman las relaciones de poder en el territorio.

La relación dialéctica entre el paisaje y su percepción permite introducir a las metodologías tradicionales de diagnóstico urbano, variables que garantizan una construcción democrática de la ciudad porque las transformaciones sobre el territorio decantan en un palimpsesto en el que cada colectivo social escribe sus símbolos culturales.

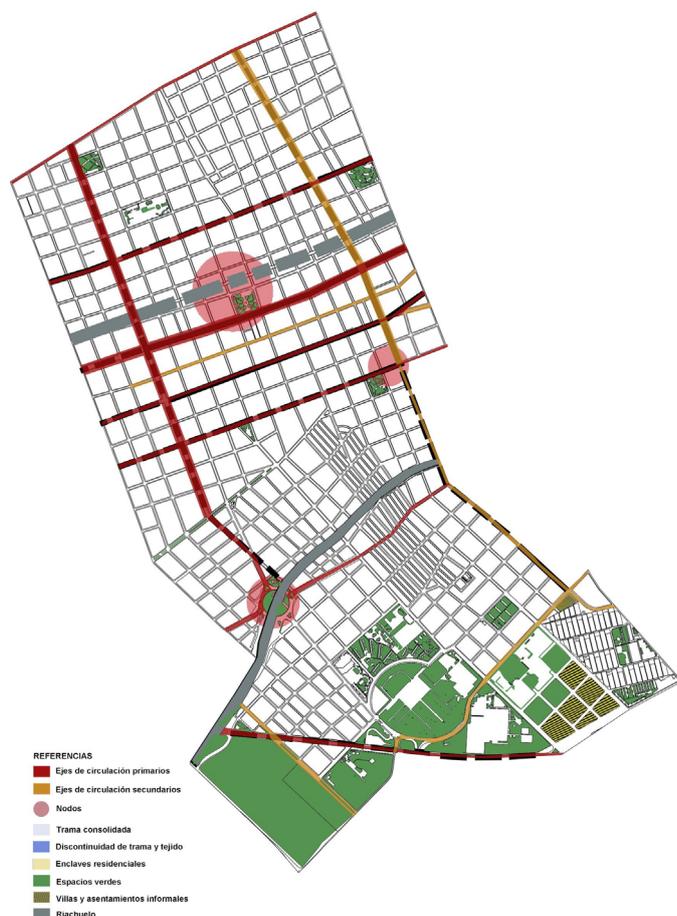


Fig. 6. Mapa diagnóstico de Flores y Bajo Flores. Fuente: Elaboración propia en base a trabajo de campo.

En síntesis, los conflictos detectados en el área de estudio surgen por la irrupción de grandes infraestructuras en el paisaje urbano cultural. La autopista, el nuevo centro de trasbordo y el ferrocarril producen cambios que se relacionan con el concepto de mutaciones como “la capacidad de acumular poderosos medios públicos y privados, así como las tecnologías de destrucción rápida y de no menos rápida nueva edificación, hacen que centenares de hectáreas de ciudades ya existentes o de espacios hasta ahora no urbanos, sufran mutaciones, súbitas, casuales e imprevisibles desde la lenta lógica de la evolución. Resulta preocupante, cómo ante acontecimientos de tal magnitud innovadora la disciplina arquitectónica y las exigencias del mercado y de las políticas acaban, casi siempre, echando mano de formas absolutamente banales e históricamente obsoletas, cuyas limitadas innovaciones serán, en el futuro, la causa de múltiples y graves problemas.”(Solá Morales, 1996, p.3)

## Reflexiones finales

Nuestras ciudades, pensadas frecuentemente desde el manifiesto del CIAM en la Carta de Atenas de 1933, muestran la inclusión de la variable de movimiento como una de las componentes funcionales de las ciudades -habitar, trabajar, recrearse y circular. Actualmente, así como la definición de borde como elemento lineal de escisión de dos situaciones urbanas queda obsoleta, el movimiento como mera función lineal de transporte de personas y bienes de un punto a otro, tampoco responde a los fenómenos de moción de flujos, en términos de Solá Morales y de las dinámicas perceptuales y socio-culturales que hemos analizado.

El concepto de flujos es clave para Manuel Castells para desarrollar su visión de las dinámicas y tendencias de la sociedad y el poder. Aporta a lo largo de los años definiciones que nos acercan a un entendimiento de este concepto. “La materialidad de nuestra existencia está hecha de flujos y/o de resistencias a estos flujos” (Castells, 1994a: p.47). Dos años después amplía este concepto a “flujos como elementos de la organización social: son la expresión de los procesos que dominan nuestra vida económica, política y simbólica (Castells, 1996: p. 489). Entiende por flujo “las secuencias de intercambio e interacción determinadas, repetitivas y programables entre las porciones físicamente inconexas que mantienen los actores sociales en las estructuras económicas, políticas y simbólicas de la sociedad” (Castells, 1996: p.489).

Añadir la percepción como indicador de problemáticas incorpora al planeamiento urbano situaciones de conflictos que exceden al diagnóstico tradicional. Frente a estas transformaciones dinámicas, Morales Solá propone que sólo proyectos con mecanismos de autorregulación, de interacción y de reajuste durante el propio proceso de realización pueden tener sentido en situaciones difícilmente parangonables a las de otros momentos del pasado. (Morales Solá, 1996. p.12) La lectura, interpretación y construcción del paisaje cultural como proceso colectivo puede ser legitimado dentro de procesos democráticos de participación ciudadana por apelar al sentido de pertenencia de los habitantes de un lugar.

## Bibliografía

AUGÈ, M. (2014). El antropólogo y el mundo global. Buenos Aires: Ed. Siglo XXI.

CASTELLS, M. (1994a). “Flujos, redes e identidades: una teoría crítica de la sociedad informacional”. En Manuel Castells; et al (eds.), Nuevas perspectivas críticas en educación. Barcelona: Paidós.

CASTELLS, M. (1996). La era de la información. Vol.1: La sociedad red. Madrid: Alianza.

CORBALÁN VIEIRO, L.; Kestelman, M.; Tella, G. (2017) La lectura interdisciplinaria del Paisaje como estrategia de sustentabilidad urbana: El caso del límite Pompeya - Alsina. En: XXXI Jornadas de Investigación y XIII Encuentro Regional Si+desnaturalizar y reconstruir. Buenos Aires, Argentina.

CHOI, Corbalán Vieiro, De Sousa, Di Corrado, Larumbe Araujo (2018) Mapeos del borde urbano: riachuelo, ciudad y flujos. percepción de tres unidades de paisaje en el

## UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

límite nueva Pompeya (CABA) y v Alentín Alsina (GBA), ISSN-e 26181975.

Disponible en: <http://congresos.unlp.edu.ar/index.php/JRU/IJRU/paper/view/3615>

DÍAZ PINEDA, F. y Schmitz, M. F. (2003): "Tramas espaciales del paisaje. Conceptos, aplicabilidad y temas urgentes para la planificación territorial", en García Mora, M. R. (coord.), Conectividad ambiental: las áreas protegidas en la cuenca mediterránea, Junta de Andalucía, Sevilla, pp. 9-28.

GRAHAM, Stephen y Marvin, Simon (2001) Splintering Urbanism. Ed. Routledge. Londres.

La historia del Bajo flores barriada porteña, 11 de noviembre de 2016,  
<http://diariodeflores.com.ar/la-historia-del-flores-barriada-portena/>

LYNCH, Kevin (2008). La imagen de la ciudad. Barcelona: Editorial GG

PÉREZ-CHACÓN, E. (2002): "Unidades de paisaje: aproximación científica y aplicaciones", en F. Zoido y C. Venegas (ed.): Paisaje y Ordenación del territorio. Sevilla, Junta de Andalucía, Fundación Duques de Soria

PIERCE, A. (2015). Some thought on Narrow Streets. Strong towns. disponible en:  
<https://www.strongtowns.org/journal/2015/3/17/some-thoughts-on-narrow-streets>

SERRANO GINÉ, D (2012) "Consideraciones en torno al concepto de unidad de paisaje y sistematización de propuestas". Estudios Geográficos Vol. LXXIII, 272, pp. 215-237

SOLÁ MORALES, I (1996). Presente y Futuros. La arquitectura en las ciudades. Barcelona (p.10-23)

VIDAL, Tomeu y POL, Enric. "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares", Anuario de Psicología, vol. XXXVI, nº 3, pp. 281-297. Madrid, 2005.