

Habitar la ciudad

Una experiencia de taller



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Cátedra Dra. Arq. María Marta Lupano

Dra. Arq. María Marta Lupano / Arq. Jorge Purriños / Arq. Federico Falabella

Consideraciones y marco metodológico

Antes de iniciar la exposición de este trabajo se deben hacer algunas precisiones: no se pretende arribar a resultados definitivos ni generalizables -al ser solo una muestra referencial- sino presentar un ejercicio que ha sido realizado con alumnos de la materia Historia Urbana de Buenos Aires durante el presente año¹. La idea es reflexionar sobre los datos obtenidos a fin de detectar problemáticas urbanas, tendencias, formas de desplazamiento, de apropiación o de percepción de la ciudad². Y poder, luego, delinear y desarrollar líneas de investigación futuras -según la información obtenida- y que sirvan, posteriormente, como material de consulta para aquellos técnicos, profesionales u operadores urbanos que deban intervenir en Buenos Aires y su área metropolitana. Por lo tanto, el trabajo tiene un marcado sesgo exploratorio.

Se ha utilizado como disparador del ejercicio la memoria urbana individual de cada integrante a través de la realización de un croquis de viaje, o sea la marcación de un recorrido topográfico-cronológico -desde el lugar de residencia hacia el trabajo y/o la facultad- que se concretó en un día habitual de la semana. Se eligió el martes por ser el día que concurrían los estudiantes a la FADU para cursar la materia. A través de un registro visual que fue motorizado desde el recuerdo³ se les pidió que determinaran el tipo de transporte utilizado, los tiempos de desplazamiento y los territorios que atravesaban en la ciudad y/o el área metropolitana (barrios, localidades, etc.).

También debían marcar nodos o hitos que consideraban representativos del viaje (quiebres o transición entre distintas situaciones urbanas, centros de transferencia, flujos de tránsito o aglomeración de personas, edificios destacables, áreas degradadas, plazas, ferias, etc.) y explicar brevemente los motivos de la elección o la representatividad de cada sitio seleccionado.

Posteriormente realizaron, otro día (un martes), el mismo recorrido pero esta vez debían observar y constatar lo evocado. Fotografiaron los hitos elegidos en el croquis de viaje y racionalizaron el recorrido y los elementos significativos a través de un plano digitalizado con referencias codificadas por la cátedra.

El resultado final de la totalidad -sumatoria del informe de cada estudiante con el análisis correspondiente que fue volcado gráficamente sobre planos de Buenos Aires y el área metropolitana, además de las observaciones detectadas- que se expondrá en las páginas que siguen fue estructurado en dos líneas fundamentales: una primera, se centró en un trabajo estadístico mediante la elaboración de datos cuantificables representados en forma gráfica y una segunda línea de carácter cualitativo, se basó en la experiencia vivencial de los estudiantes en el territorio⁴ que refleja los diferentes modos que tienen estos jóvenes de mirar, de percibir la ciudad o sea de habitarla.

¹ Han participado en total 41 jóvenes que pertenecen a un grupo etario entre 22 y 30 años que están cursando los últimos años de la carrera de Arquitectura de la UBA. La materia es electiva y se dicta en el turno noche (19 a 23 hs), por lo tanto son los estudiantes quienes la eligen por interés personal o conveniencia horaria. Cabe destacar que varios de los encuestados -aproximadamente un 20%- son alumnos extranjeros de intercambio de reciente residencia en la ciudad.

²El ser humano se conecta con el mundo por vía de la percepción. (Merleau-Ponty: *Fenomenología de la percepción*; 1985)

³Mediante la evocación se puede recomponer pieza a pieza la imagen en la mente. Esa construcción artificial toma forma de algo vivo y la imagen se transforma en recuerdo. (Halbwachs; 2004: 27)

⁴El territorio se nombra, se muestra o se materializa en una imagen, en un juego de operaciones simbólicas en las que, por su propia naturaleza, ubica sus contenidos y marca los límites. (Silva; 2006: 20)

Marco teórico. Hombre-Espacio-Tiempo

Para la concreción del trabajo se partió de un marco conceptual centrado en el hombre como individuo y la triada planteada por Martín Heidegger del ser del hombre en-si-mismo; con-los-otros y en-el-mundo. Se tomará más precisamente la última categoría ya que la estructura fundamental del ser-en-el-mundo es ser en el espacio como espacio vivido, como espacio de experiencia (Merleau-Ponty; 1985).

El hombre posee conciencia espacial por estar arraigado a un espacio en el que habita. Esa condición le permite "comprender el papel que tiene el espacio y el lugar en su propia biografía, relacionarse (...) y darse cuenta (...) que las transacciones entre individuos y organizaciones son afectadas por el espacio que los separa" (Harvey; 1985: 17) Además, esa conciencia, le brinda la posibilidad de idear y utilizar el espacio creativamente y comprender el significado simbólico que la gente le confiere. Cada percepción del hombre es expresión de su existencia, de la manera como se ha apropiado del espacio y como vive en él. (Gamboa; 2014: 255).

El hombre también está arraigado en el tiempo, no solo en el tiempo biológico sino en el tiempo humano "el individuo sólo puede comprender su propia experiencia y evaluar su propio destino localizándose a sí mismo en su época" (Mills; 1959: 5).

Por eso, un espacio como categoría abstracta pasa a ser un lugar cuando adquiere significado y se puede "conocer el comportamiento asociado a él, sus parámetros físicos y el tipo de personas que esperamos encontrar en él" (Altman; 1989: 2).

De allí que la construcción de lugares, dentro de cada grupo social, es uno de los procedimientos simbólicos que permiten pensar la identidad y la alteridad como su par relativo. La identidad conlleva al problema del reconocimiento, un proceso de percepción-acción, de armado de un "nosotros" frente a "los otros" (García Bravo; 1997).

La ciudad es el resultado de la apropiación de los hombres por sobre el territorio. Se entiende a éste no solo como un espacio con una topografía que incluye lo geográfico sino como algo mucho más complejo ya que es el hombre quien define al territorio, le da un significado y construye su entorno, a partir de sus propias dimensiones y medidas. Por lo tanto, el territorio es un espacio vivido, marcado y reconocido en su variada y rica simbología (Silva, 2006: 20). A su vez, la aproximación territorio-hombre implica al tiempo como factor de transformación, de cambio, de permanencia y de registro. La percepción del tiempo varía dependiendo del movimiento, siendo "no solo físico sino también el movimiento de la mente, es la medida del antes y del después. Ambos conceptos están vinculados entre sí en una relación interdefinible, pues medimos el movimiento, pero también medimos el tiempo" (Campo Baeza; 2007: 26).

Dado el rol transformador y creativo que tiene el sujeto sobre la realidad, una ciudad no sólo se va a reconocer por su aspecto físico-natural sino por lo edificado, lo artificial. No obstante, las características físicas que posee la ciudad producen efectos también en lo simbólico. Y las representaciones que se hacen de la urbe, afectan y guían su uso social y pueden llegar a modificar la concepción que se tiene de ese espacio.

Como plantea Silva: "La ciudad es una imagen que lenta y colectivamente se va construyendo y volviendo a construir, incesantemente" (2006: 12).

Esa actitud creativa y transformadora que tiene el hombre sobre el espacio-territorio genera cultura. Por lo tanto la ciudad es una unidad espacial-cultural, donde se concentra lo individual, lo particular, lo colectivo.

Habitar, recorrer, percibir y representar

Así como cada individuo genera diferentes miradas sobre la ciudad, son posibles distintas formas de aproximarse a la misma. Roland Barthes plantea: "la ciudad habla a sus habitantes, nosotros hablamos a nuestra ciudad (...) sólo con habitarla, recorrerla, mirarla" (1990: 260). La capacidad de interpretar este lenguaje urbano -compuesto por signos y significados- contrasta con la construcción social, histórica y material que la ciudad tiene y con la singular mirada humana en torno a sus sentidos. Este intercambio solo puede producirse al momento de ser la urbe habitada por el hombre, organizando sus espacios, como clasifica Francesco Careri, unos para el andar y otros para el estar. El acto de caminar si bien no constituye la construcción física de un espacio, implica una transformación del lugar y de sus significados:

"Solo la presencia física del hombre en un espacio no cartografiado, así como la variación de las percepciones que recibe del mismo cuando lo atraviesa, constituyen ya formas de transformación del paisaje que, aunque no dejan señales tangibles, modifican culturalmente el significado del espacio y, en consecuencia, el espacio en sí mismo."(Careri; 2013:40)

Las significaciones resultantes del recorrer generan ritmos, que se producen por la presencia de elementos marcados y no marcados (Barthes;1990:260), aquellos relevantes que se destacan de su contexto y aquellos que pasan inadvertidos. Los lugares considerados significativos para los viajeros urbanos son sus propios puntos de referencia simbólicos que dan sentido a su recorrido y le permiten posicionarse dentro del vasto entramado urbano.

Es en la representación del espacio donde pueden traducirse dichas significaciones. La cartografía remite a aquellos aspectos simbólicos, de quien lo configura:

"Los mapas nunca son imágenes ausentes de valor (...) Tanto en la selectividad de su contenido como en sus signos y estilo de representación, los mapas son una manera de concebir, articular y estructurar el mundo humano que se inclina hacia, es promovido y ejerce una influencia sobre grupos particulares de relaciones sociales."(Harley:2005:80)

La propuesta de la cátedra logra como resultado una cartografía individual-a partir del recorrido que cada alumno realizó y de las percepciones en torno a su propia forma de habitar la ciudad- y la sumatoria de cada individualidad que queda plasmada en una cartografía colectiva. Así, mapear arma lazo: cuando se ve a otro poner en juego sobre el mapa sus recorridos, apuestas, intenciones, conecta al que escucha o, en este caso, al que lee este trabajo con una experiencia de habitar el territorio particular. Por un lado, como espacio común pero, a la vez, siempre singular (Ares: 2015: 58) como se verá a continuación.

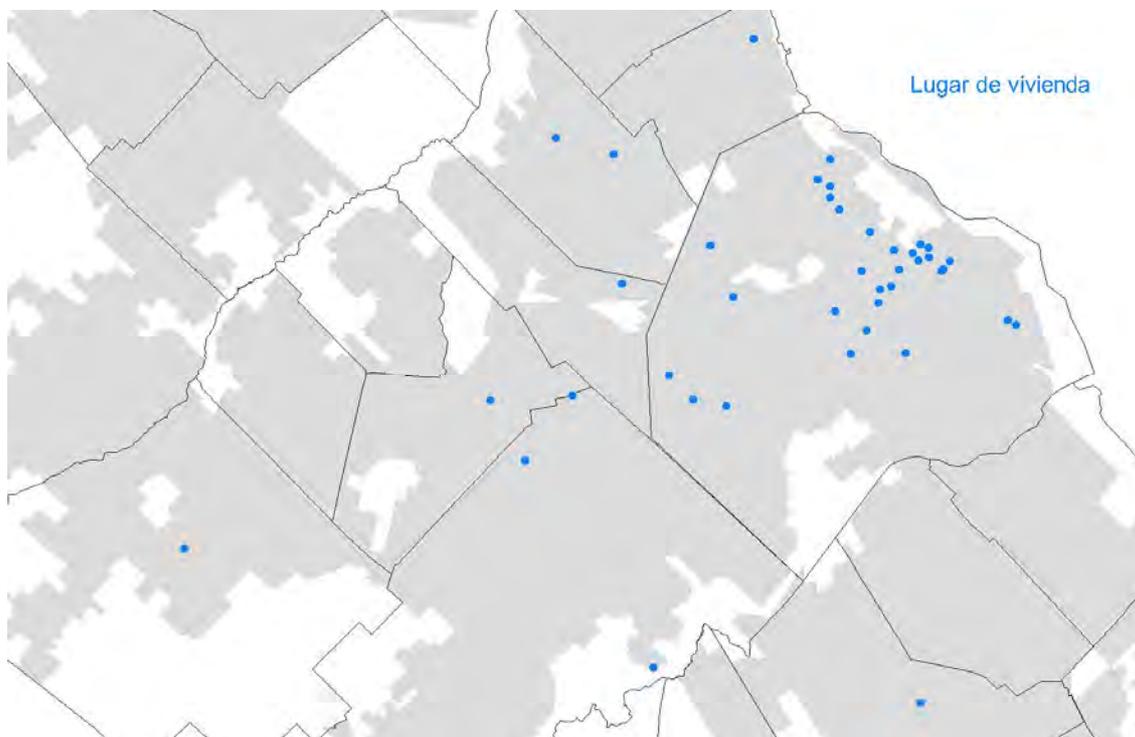
Algunos resultados

Diferentes formas de habitar la ciudad

Como ya se aclaró anteriormente, los datos obtenidos no pueden ser usados para generalizar el desplazamiento que tiene la gente en la ciudad. En parte, por la poca cantidad de personas encuestadas y por la homogeneidad del universo interviniente. Sobre todo si se tiene en cuenta que es un grupo etéreo específico, que estudia la carrera de arquitectura en la FADU-UBA. Sin embargo los resultados son interesantes de analizar.

Lugares de residencia

El siguiente es un mapa de los lugares de residencia del universo encuestado. Como se puede observar, en una escala macro la gran mayoría vive dentro del perímetro de la ciudad de Buenos Aires.



Mapa realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

Un error común era pensar a la FADU-UBA como concentradora de todos los alumnos del AMBA que estudian Arquitectura. Es posible que con la apertura de esta carrera en universidades privadas con sedes en el conurbano y la fundación de Universidades Nacionales en los partidos del AMBA, esta centralidad se esté perdiendo.⁵ Sobre todo si nos remitimos a nuestra experiencia como materia -que

⁵Carrera de Arquitectura, Diseño y Planeamiento socio ambiental, Universidad de Flores, sede San Miguel; carrera de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de San Martín; Licenciatura en Urbanismo, Universidad Nacional de General Sarmiento, sede San Miguel; carrera de Arquitectura, Universidad Nacional de La Matanza; carrera de Arquitectura, Diseño Arte y Urbanismo, Universidad de Morón.

tiene más de treinta años de existencia- y cuyo registro de alumnos no residentes en la ciudad de Buenos Aires ha ido disminuyendo lentamente.⁶

Si se observa en una escala micro, se puede ver que de los lugares de vivienda dentro de CABA, una gran mayoría se concentra en un eje que comprende los barrios de Belgrano y Palermo y en dirección Oeste hacia Caballito. Esto podría ser leído en relación a la posición socioeconómica del universo encuestado. Se sabe que dentro de las carreras universitarias, Arquitectura entra en el rango de las más costosas por la necesidad de comprar materiales para las entregas de los trabajos prácticos y la confección de maquetas. No es casual que gran parte de los alumnos resida en áreas de clase media / media-alta de la ciudad de Buenos Aires. Además, los estudiantes extranjeros de intercambio prefieren vivir en barrios relativamente cercanos a Ciudad Universitaria donde pueden alquilar departamentos pequeños temporarios.

Fuera de CABA vemos que el resto de los encuestados habita en el sector Norte / Noreste, Oeste y Sudoeste del conurbano.

Lugares de trabajo

El siguiente mapa se refiere a los lugares de trabajo de los estudiantes que participaron.



Mapa realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

En este caso, la centralidad de la ciudad de Buenos Aires se ve bastante reflejada. El 90% de los lugares de trabajo está dentro del perímetro de la ciudad.

⁶ La materia Historia Urbana de Buenos Aires se dicta ininterrumpidamente desde mediados de los años '80. Siempre en su currícula se incluye algún trabajo práctico relativo al barrio en el que vive cada estudiante. En base a estos registros, los autores (docentes con varios años de antigüedad en la cátedra) detectan esta merma paulatina -a lo largo de la última década- de alumnos que habitan fuera de CABA y estudian en FADU-UBA

Sin embargo, en el mapa se observa que, si bien existe una leve preponderancia en los barrios del norte de CABA, se presenta una dispersión de los lugares de trabajo. Por ejemplo el sur de la ciudad, históricamente relegado, cuenta con varios sitios indicados por los alumnos.

El hecho de que el universo encuestado sea de estudiantes de arquitectura lleva a plantear la posibilidad de que este dato esté vinculado con las tareas laborales desempeñadas por este grupo. Al serla materia Historia Urbana de Buenos Aires una de las que se cursa en los últimos años de la carrera, no sería desacertado pensar que aquellos que indicaron que trabajan (75% del total encuestado) pudieran realizar sus actividades en el área del diseño o la construcción. Según este supuesto, el análisis de los lugares de trabajo marcados indicaría que los estudios de arquitectura / empresas constructoras no tienen un sector preferencial en la ciudad para ubicarse. Si bien se nota una leve concentración en la parte norte de CABA, la distribución es bastante homogénea repartida en la superficie total de la ciudad.

En el caso de que el alumno se desempeñase en la ejecución de proyectos de manera independiente también se podría apuntar que el sector norte de CABA es donde más se construye por tener los valores de venta más elevados.

El resultado de esta homogeneidad en relación a la localización de los lugares de trabajo podría ser causado, además, por las estrategias urbanas que se vienen desarrollando en la última década enfocadas a la descentralización del sector terciario en la ciudad. Probablemente si la encuesta hubiera sido realizada hace 20 años el resultado hubiera dado una lectura muy distinta.

Diferentes formas de recorrer la ciudad

Durante el día se realizan una serie de actividades necesarias para el desarrollo de la vida y el desenvolvimiento en sociedad: dormir, comer, trasladarse, trabajar y/o estudiar, etc. Normalmente se tiene que estar en una secuencia de lugares y horas que requieren cierta cantidad de tiempo y espacio. O sea una cronología, una duración y una localización (Browne; 1978: 10) como se analizará a continuación a partir de los datos obtenidos.

Distancias

Como se ha explicado en la introducción una de las categorías relevadas fue medios de transporte utilizados por los estudiantes en sus recorridos -realizados en un día de la semana: martes- desde la mañana hasta la noche. Como resultados generales se registró que los 41 alumnos se desplazaron un total de 1.205,96 km.

En una urbe como la ciudad de Buenos Aires con 202 km², más la distancia a la segunda corona del AMBA (aproximadamente 40 km) parece hasta lógica esa cantidad de kilómetros de recorrido; pero, cuando se analizan casos particulares, se puede ver que un sólo estudiante se ha desplazado 110 Km⁷, o sea, casi el 10% del total, cifra que no deja de ser impactante, aun en una megalópolis como Buenos Aires, si se considera que este relevamiento es solamente de un día hábil en la vida de cada uno de los individuos encuestados.

⁷ Ver tabla anexa

Otros datos que resultan relevantes:

Mayor recorrido en colectivo en un solo tramo: 38 km

Mayor recorrido en auto particular en un solo tramo: 47 km Merlo / CABA

Mayor recorrido en subte en un solo tramo: 19 Km

Mayor recorrido a pie en un solo tramo: 2.2 Km.

Mayor recorrido en bicicleta en un solo tramo: 4 Km

En cuanto a la movilidad a tracción del propio cuerpo (caminar/en bicicleta) los resultados son bastante menores en relación a la cantidad de kilómetros de desplazamiento que los estudiantes deben realizar en un día.

Medios de transporte

Dentro de la encuesta se les pidió a los alumnos que indicaran medio de transporte y recorrido del mismo. Los resultados en km se expresan en la siguiente tabla:

<i>Medio de transporte</i>	<i>Km</i>
<i>Colectivo</i>	<i>524,75</i>
<i>Automóvil</i>	<i>495,91</i>
<i>Subterráneo</i>	<i>73,06</i>
<i>Caminata</i>	<i>52,36</i>
<i>Tren</i>	<i>36,99</i>
<i>Combi</i>	<i>16,81</i>
<i>Bicicleta</i>	<i>6,09</i>
<i>Motocicleta</i>	<i>0,00</i>
<i>Taxi</i>	<i>0,00</i>
<i>Total</i>	<i>1205,96</i>

Tabla realizada por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

Como se observa, la mayoría de los kilómetros recorridos se realizaron en colectivo o automóvil privado casi en segmentos iguales. El resto de los medios de transporte resulta despreciable al lado de los kilómetros que suman los primeros dos.

Una de las razones posibles de esta notable diferencia –no se debe olvidar que la encuesta se realizó sobre el recorrido de un día en el que los estudiantes debían ir a cursar la materia en la FADU- puede ser la localización que tiene Ciudad Universitaria dentro de la ciudad de Buenos Aires. Sobre todo porque la manera más rápida de llegar y salir de C.U. es a través de vías de alta velocidad (avenidas Costanera, Cantilo, Lugones). El hecho de que el automóvil casi iguale al colectivo en cantidad de kilómetros, obliga a buscar posibles causas de ello: escasez de líneas de colectivos y trenes que llegan a C.U. –en relación a la totalidad que circula por la ciudad.⁸ Y una vez más, el poder adquisitivo de los estudiantes encuestados.

⁸Líneas 28, 33, 37, 42, 45, 107, 160 y Ramal de tren Belgrano Norte.



Recorridos de líneas de colectivos y trenes que llegan a C.U.

Como se observa en el mapa anterior la conectividad de C.U. en materia de transporte público es escasa. Las líneas de colectivos que llegan y salen al sector no cubren amplias extensiones de la totalidad del territorio de CABA. En general los recorridos -bastante concentrados sobre el borde Este de la ciudad- se dirigen hacia el sud o sudoeste. Solamente una línea –la número 28 con ramal rápido y semi-rápido- circula por la avenida Gral. Paz y sirve como nexo entre la ciudad y el AMBA al conectar varios centros de transferencia y permitir a los usuarios realizar combinaciones si se dirigen al norte, noroeste, oeste o algunos sectores de CABA.

En cuanto a los trenes, la única línea que pasa por C.U. es la del Belgrano Norte. Del universo encuestado, solamente un caso lo utilizaba. Es probable que la muy reciente inauguración de la estación “Ciudad Universitaria” (2015) de esa línea aún no se haya internalizado entre los estudiantes a la hora de decidir su viaje diario. Además del temor a la violencia urbana que se puede dar en el horario nocturno en una estación que está rodeada de avenidas de alta velocidad.

Si bien existe el proyecto de extender la red de subterráneos hasta C.U. (futura línea F) el mismo está históricamente postergado.

El registro marca, asimismo, que los únicos estudiantes que realizan parte de su trayecto cotidiano caminando o en bicicleta (4 casos 17/21/26/29 de tabla anexa) son los que viven en el mismo barrio donde trabajan o en barrios cercanos (casos 15 y 18). El resto de los encuestados solamente camina distancias reducidas para poder utilizar otro tipo de transporte a fin de desplazarse a sitios más alejados y/o reducir los tiempos de viaje. Aún con el incentivo dado para el uso de las bicicletas, por parte del gobierno de la ciudad, se nota que la conectividad entre las distintas áreas residenciales/laborales no está totalmente cubierta por las bicisendas, por lo tanto su utilización es limitada. Igualmente se constata que, a pesar de que C.U. posee un acceso con bicisenda, los estudiantes encuestados no usan este transporte. Es posible que el motivo sea que, al cursar en horario nocturno y estar la facultad en una zona bastante aislada, genere cierta inseguridad desplazarse en ese medio.

Si se ve en porcentaje, el resultado es el siguiente:

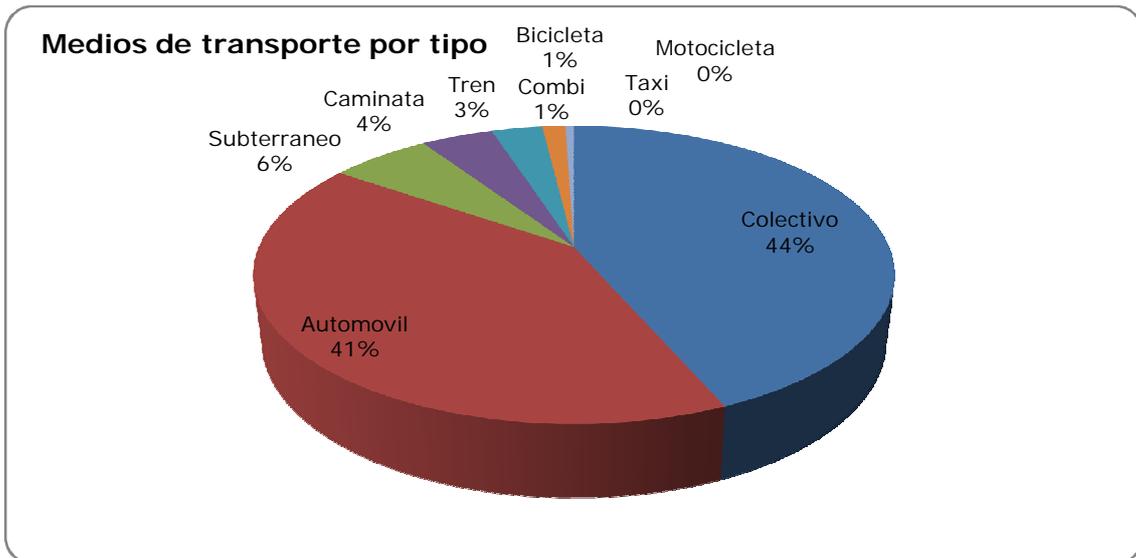


Gráfico realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

En el gráfico se evidencia que los medios de transporte preferidos para moverse por la ciudad son el colectivo y el automóvil (entre ambos se llevan el 85% de los km recorridos). En cuanto a caminar o usar la bicicleta es notable que solamente sumen el 5% de lo recorrido.

Si se realiza un análisis de los resultados dividiéndolos en transporte público y privado (se entiende como público: colectivo, subterráneo, tren y combi y privado: automóvil, bicicleta y caminata) el resultado arroja lo siguiente:

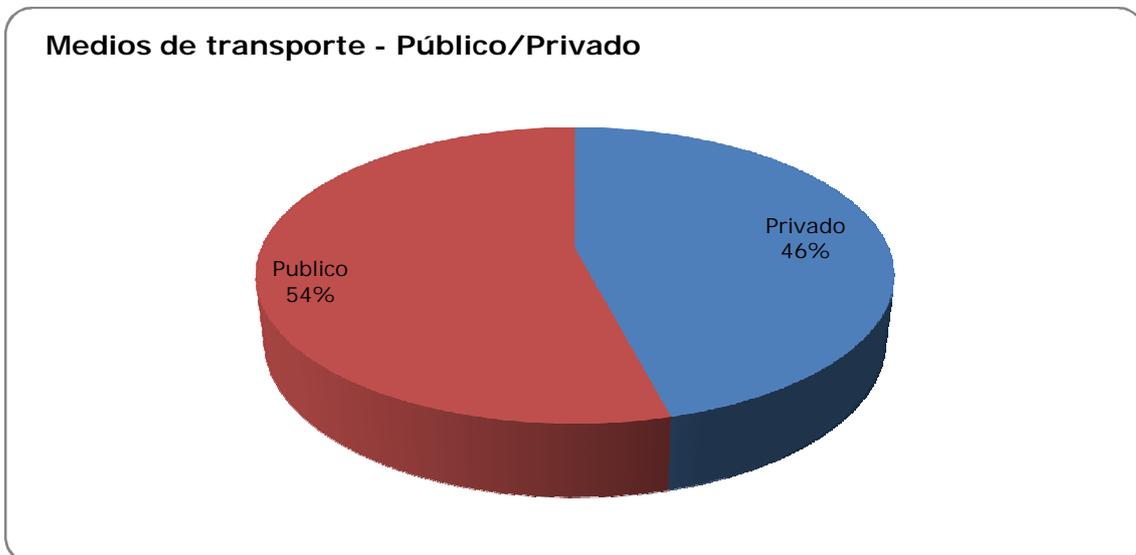


Gráfico realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

El alto porcentaje de encuestados que realiza su recorrido diario en transporte privado (preferentemente automóvil) obliga a considerar el posible alto poder adquisitivo del alumno de FADU-UBA.⁹

Desplazamientos

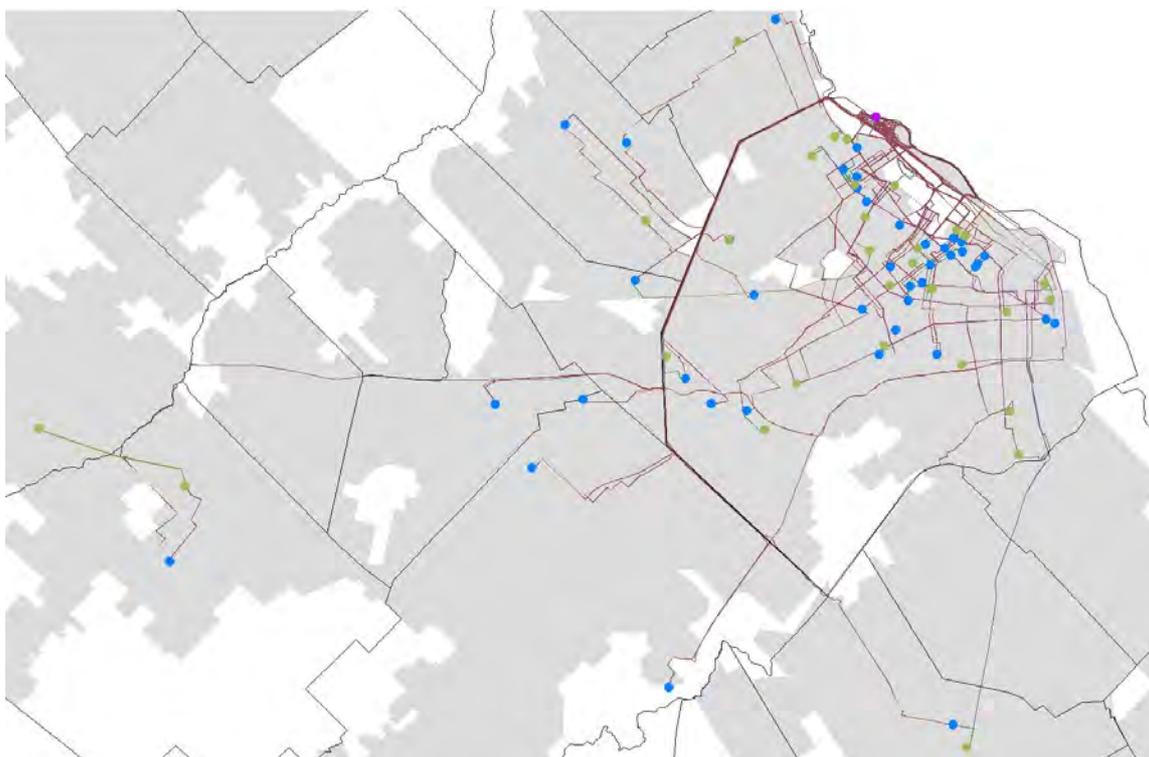
Cuando se mapea el resultado final de todos los recorridos se puede ver cómo existen zonas vacías y otras muy densamente marcadas.

Obviamente la situación geográfica de Ciudad Universitaria favorece que la gran mayoría de los estudiantes deba pasar por la av. Gral. Paz/Lugones o por la av. Costanera en algún momento del día. De esta forma, los límites Este y Norte de la ciudad se encuentran claramente diferenciados en la superposición de recorridos.

Sin embargo, se destaca el histórico problema de la ciudad en la conectividad norte/sur.

Se pueden distinguir muy marcados los barrios de Belgrano, Palermo y porciones de Caballito en los desplazamientos realizados como consecuencia de que la mayoría de los encuestados reside, trabaja-o ambas situaciones- en esos barrios.

Es notorio el reconocimiento de centros de transferencia como Plaza Italia, si se considera que dos líneas de colectivo, que terminan en C.U. pasan por ese centro de trasbordo.¹⁰



Mapa realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

En el mapa anterior consta la superposición de todos los viajes realizados por los alumnos, independientemente del medio de transporte utilizado.

⁹ Los alumnos que realizaban los trayectos en automóvil indicaron en un 95% que utilizaban automóvil propio. Sólo el 10% lo hacía en automóvil de otra persona.

¹⁰ Si bien, solamente las líneas 160 y 37 pasa por Plaza Italia, si se analiza la cantidad de ramales e internos se puede observar que alrededor del 30% de los colectivos que salen de C.U. pasan por ese centro de transferencia.

El hecho de que algunos sectores de la ciudad no estén atravesados por los recorridos habla de la mala conectividad que existe en la ciudad. Se prioriza el desplazamiento por ciertas vías rápidas y el escapar de las mismas hace que los tiempos de recorrido se puedan multiplicar. El carácter radial de la forma de moverse por la ciudad es claro cuando se observan los recorridos del grupo encuestado.



Mapa realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

Si se realiza un acercamiento a la zona central y norte de CABA, se puede ver que existen sectores claramente definidos en cuanto a los movimientos de los alumnos. En particular los barrios de Belgrano y Palermo, ya mencionados, los que son atravesados por numerosos recorridos que evidencian que los estudiantes no sólo se desplazan por arterias principales sino que se adentran en la grilla.

De todas formas se puede constatar que la mayor densidad se da en avenidas y autopistas en la sumatoria de recorridos, tanto del transporte público como del privado ya expuesto anteriormente.

Diferentes formas de percibir la ciudad

El entramado urbano en sus diferentes escalas -calles, veredas, edificios, barrios y paisaje urbano, etc.- son, como se plantea inicialmente, espacios significantes. Entonces, ¿cómo se ve la ciudad?

Merleau-Ponty propone al hombre como sujeto activo, mediador entre sí-mismo y en-el-mundo. La percepción entonces está condicionada por la misma ciudad (en este caso CABA + AMBA) y por su sensibilidad y conocimiento. (1969:370)

En las consignas entregadas a los alumnos se les pedía que en el recorrido de ese día particular -cuando se realizó el relevamiento- marcaran aquellos lugares que consideraban postas en su viaje, lugares significativos: comienzo y fin; cambio de barrio; puntos de inflexión en los ritmos de viaje, etc. Se decidió utilizar el concepto de hito definido por Kevin Lynch¹¹, en tanto es clave de identidad y estructura el recorrido. Su característica principal es la singularidad, que lo torna memorable en el contexto, facilita el reconocimiento, el recuerdo, la seguridad emotiva y la eficacia funcional. (Lynch:2008:63). La elección de dicha categoría no es casual y se debe a la familiaridad que tienen los estudiantes con dicho corpus teórico y su capacidad para poder identificarlos en su experiencia como viajeros urbanos.

Percepción y ritmos urbanos: el habitante en movimiento

Las distintas formas de desplazarse modifican, también, los modos de posicionarse e interpretar la ciudad. Los medios de transporte modernos transformaron la visión como los artistas futuristas de principios del siglo XX lo habían advertido (Careri: 2013: 59). Walter Benjamin afirma "la sucesión de imágenes veloces producto de un viaje (en colectivo u automóvil) contribuye a un tipo de percepción totalmente diferente al que realizaría un peatón." (1989)



Algunos desplazamientos de estudiantes. A la izquierda Caso 17 con recorrido peatonal en un primer tramo: los hitos en este desplazamiento se encuentran concentrados en un tramo de 10 cuadras. En cambio, en el recorrido hecho en auto sus hitos se encuentran dispersos. En el siguiente ejemplo -a la derecha- Caso 30 se desplaza en colectivo. Sus hitos se destacan en relación a quiebres y pausas en el recorrido, coincidiendo con cambios en la trama urbana a escala mayor.

¹¹Dentro de las categorías planteadas por Kevin Lynch, los hitos pueden ser: "Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña. (...) las torres aisladas, las cúpulas doradas, y las grandes colinas (...) letreros, frentes de tiendas, árboles, detalles de mobiliario urbano. (2008:63)

Al analizar los hitos señalados por los alumnos, aquellos tramos peatonales presentan mayor concentración de ejemplos **-caso 17-**. Los hitos que llaman la atención a los estudiantes al caminar tienden a presentar mayor heterogeneidad en cuanto al tipo de situación observada y a su vez mayor grado de precisión cuando se evoca: una pequeña casa que cuenta con una colección de muñecas en su fachada (inadvertida para aquellos que pasan rápido); una escultura de una iguana sobre una terraza; el cambio de los colores de los azulejos al detenerse el subterráneo en cada estación de la línea D y que señala finalmente que se ha llegado a destino.

Mientras tanto, en tramos recorridos a gran velocidad -caso 30- el estudiante detecta y marca transformaciones abruptas en el trayecto (curvas pronunciadas, baja de velocidad, cambios de densidades y flujos) o la gran escala arquitectónica (monumentalidad de edificios históricos, grandes equipamientos -aeroparque, estadio River Plate-, etc.). Es necesario remarcar que, en aquellos alumnos que se desplazan por vías rápidas, se da una coincidencia en la elección de los hitos que consideran representativos de sus recorridos. Por ejemplo, los que van por la Av. Gral. Paz, el 100% indicó como hito (aunque en diferentes categorías) a la planta reguladora de gas en la intersección de Gral. Paz y Constituyentes; un 70%, la Feria Tecnópolis o el predio del INTI. Este tipo de similitudes no se da en los estudiantes que se movieron por avenidas de tránsito medio, a pesar de tener el mismo recorrido. Esto refuerza la idea de que la velocidad de movimiento es crucial a la hora de reconocer la ciudad. Esto último más la ubicación del observador influye directamente en su percepción, así "La imagen puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes. Una autopista es una senda para el conductor y un borde para el peatón". (Lynch; 2008: 64)

Percepción e interpretación: multiplicidad de miradas

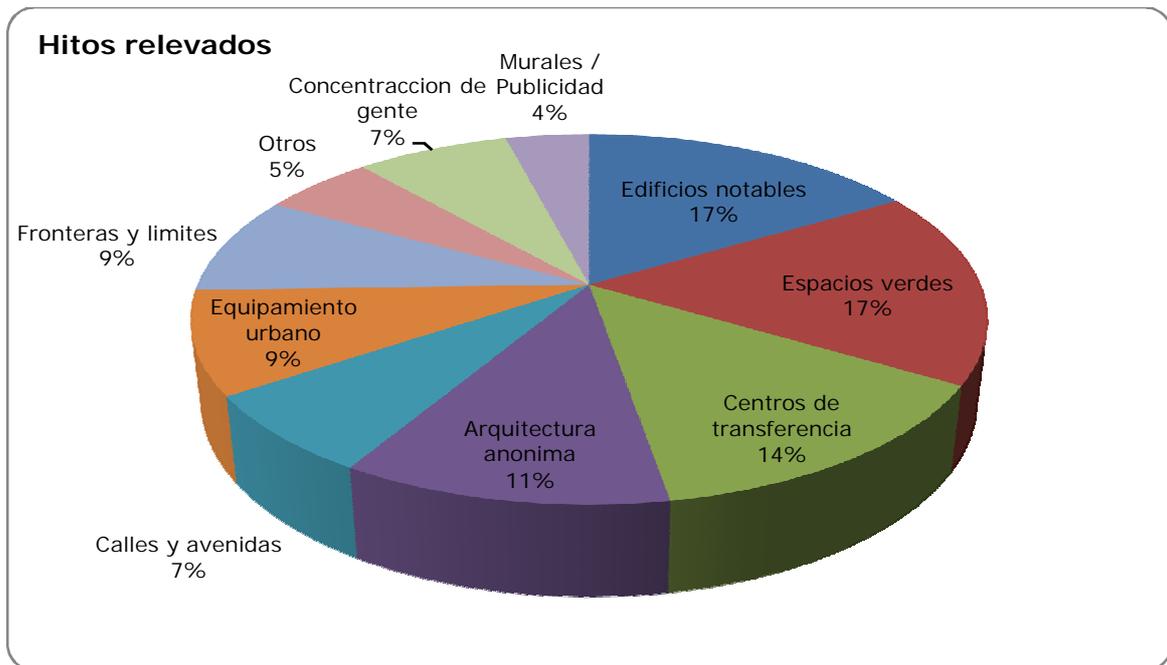
Adicionalmente se les dio a los alumnos una clasificación previa que agrupaba los posibles hitos en situaciones urbanas generales. Estos variaban desde Parques o espacios verdes, hasta Barreras urbanas. Se agregó el ítem "otros" en el listado. Su poco uso -por parte de los estudiantes- indica que los sujetos encuestados pudieron ubicar sus hitos en alguna de las categorías dadas.

El resultado del procesamiento de la información arroja la siguiente tabla:

Tipo de Hito	Cant.
<i>Edificios notables</i>	73
<i>Espacios verdes</i>	76
<i>Centros de transferencia</i>	61
<i>Arquitectura anónima</i>	50
<i>Calles y avenidas</i>	31
<i>Equipamiento urbano</i>	40
<i>Fronteras y límites</i>	38
<i>Otros</i>	24
<i>Concentración de gente</i>	33
<i>Murales / Publicidad</i>	18
Total	444

Tabla realizada por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

La tabla anterior representada en porcentuales, se ve gráficamente de la siguiente manera:



No es casual que la mayoría de los hitos marcados sean Edificios notables (17%) y Arquitectura anónima (11%) al ser alumnos de arquitectura.

La mirada de estos estudiantes, sin lugar a dudas está influenciada por su formación académica y/o actividad profesional. Sin embargo es curioso ver que algunos lugares tienen diferente categorización dependiendo del sujeto encuestado.

Por ejemplo, el predio del Aeroparque Jorge Newbery es marcado indistintamente como "centro de transferencia", "equipamiento urbano", "concentración de gente", "barrera urbana" u "otro".

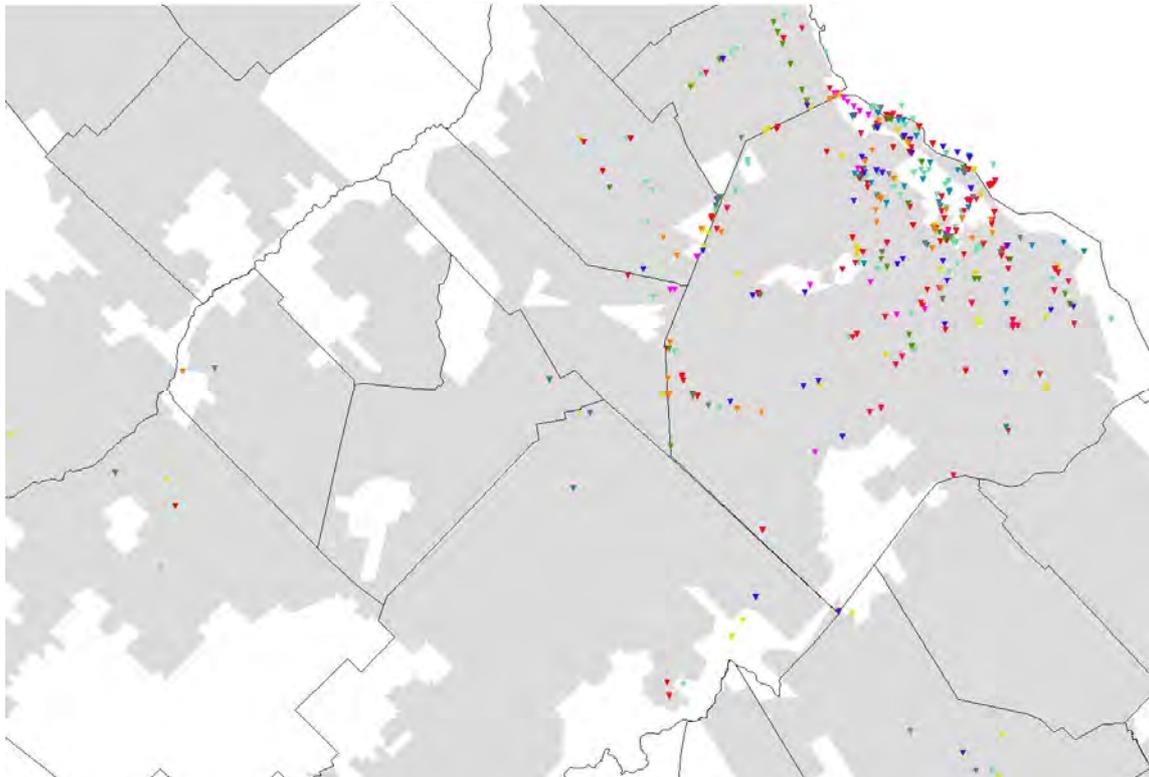
Lo mismo sucede con el Río de la Plata. Este hito es categorizado como "espacio verde" o "frontera" dependiendo de la percepción del estudiante.

Esto lleva a reflexionar acerca de la psicología de la mirada del que habita y recorre la ciudad. El hecho de que un aeropuerto pueda ser visto como un centro de transferencia o una barrera urbana depende exclusivamente de la posición de quien lo clasifica y de cómo esta situación urbana lo afecta. En este punto coincidimos con Branda y Quiroga cuando realizan la afirmación "La sustancia del mensaje, en lo que se refiere a la imagen, sigue siendo la información que el receptor va a construir mediante la identificación de la forma o de la decodificación que se realiza desde la propia experiencia" (2015: 29)

A veces personas de distintas generaciones o sectores sociales comparten el mismo tiempo y espacio, y transitan por una ciudad que se vuelve subjetivamente múltiple: modos de la realidad que se superponen sin tocarse, en mundos de vida que responden a historias, ritmos, memorias y futuros diferentes. (Margulis; 2002:520)



Del total de hitos marcados en el relevamiento se observa en el siguiente mapa:



Mapa realizado por los autores a partir de la información recabada en la encuesta

El mapa muestra una notable densidad de hitos en los barrios de Belgrano y Palermo. Como se ha mostrado a lo largo del trabajo, según el relevamiento de recorridos, estas son las áreas más atravesadas en general por vías de tránsito medio (calles interiores y avenidas). Esto refuerza la idea de que mientras más lento es el recorrido, mayor cantidad de situaciones son reconocidas como hitos.

En cuanto a la densidad o proximidad de hitos por "tipo", el resultado es muy heterogéneo, en el mapa de abajo se pueden ver algunas categorías que ejemplifican lo descripto.



Por ejemplo en la categoría Espacios verdes y arbolado se observa una alta concentración -marcada por los estudiantes- sobre el borde Este de la ciudad y que coincide con el parque 3 de Febrero, lugar que se debe atravesar para llegar a Ciudad Universitaria tanto en automóvil, colectivo, tren o bicicleta.

CONCLUSIONES

¿Cómo mirar los recorridos?

Como se ha explicado anteriormente, el análisis sobre el cómo se recorre y percibe la ciudad no es nuevo en nuestro taller. Todos los trabajos prácticos realizados por la cátedra tienen su enfoque principal en el ser-con-otros o ser-en-el-mundo.

Partiendo conceptualmente de que la ciudad no es solamente el espacio urbano y sus edificios, sino también el habitante (y su mirada), al realizar este trabajo se ensamblan ambas categorías.

Ante la respuesta de los alumnos surgió la inquietud de cómo interpretar dichos datos. Era importante poder realizar esa doble lectura: por un lado, analizar los recorridos individualmente para comprender las diferencias entre cada uno de los encuestados, sus lugares de vivienda y trabajo, medios de transportes y distancias recorridas.

Por otro lado era necesario hacer una lectura global en base a la superposición cartográfica de todos los registros. De esta forma poder ver tendencias, similitudes, contrastes, antagonismos que permitieran elaborar un nuevo mapa colectivo. Cartografiar implica involucrarse con el territorio, ya sea por parte de un individuo o de un grupo social.

Los resultados obtenidos confirman ciertos presupuestos que se venían observando a lo largo de los años:

Por una parte, el problema de la ubicación, un tanto especial, de Ciudad Universitaria dentro de la ciudad y su falta de conectividad, no resuelta todavía, que afecta notablemente la forma en que los estudiantes se desplazan durante una parte del día hacia ese sector. El difícil acceso, su aislamiento, rodeada de vías de alta densidad, y las escasas opciones en materia de transporte público –sobre todo en el horario nocturno- podrían explicar el alto porcentaje de estudiantes que elige el automóvil como medio de locomoción (46%).

Por otra parte, la centralidad de la FADU-UBA en materia de opción a la hora de elegir estudiar Arquitectura se encuentra en disminución en relación a los estudiantes que no residen en CABA. Sobre todo con la apertura de esta carrera en universidades nacionales o privadas del área metropolitana. Sólo el 25% de los encuestados indicó su vivienda fuera de la ciudad de Buenos Aires.

También es de destacar –según el mapeo- que existen amplios sectores de la ciudad que, contra toda lógica, no son recorridos en ningún momento del día por los estudiantes encuestados. Este dato muestra que, en general, se buscan arterias principales para moverse a pesar de que esto implique aumento de distancias recorridas y, muchas veces, tiempo, por congestión en las horas pico.

Dentro de los centros de transferencia marcados se observa que se localizan en una franja preferentemente recostada hacia el Este: Retiro (línea C de subterráneo; trenes Mitre, San Martín y Belgrano y colectivos 33 y 45 que se dirigen a C.U. principalmente), Plaza Italia (línea D de subterráneo y colectivos 37 y 160 cada uno con dos ramales que van a C.U.) y Barrancas de Belgrano (tren Mitre y colectivo 42 con dos ramales que llega a C.U.). El colectivo 28 es el único que une centros de

transferencia de borde de la ciudad por la Av. General Paz: Puente Saavedra -con el tren Belgrano y varias líneas de colectivos hacia el Norte- y Liniers-con el tren Sarmiento y conexión de colectivos hacia el Oeste-.

Las distancias recorridas por los estudiantes son un tanto diversas. Sin embargo se debe destacar que la mayoría de los alumnos que mayor cantidad de kilómetros se desplazaron, lo hicieron en transporte público, contra todo pronóstico.

En cuanto a cómo se registra mentalmente la ciudad, se observa que la forma de moverse, tipo de medio y velocidad afecta considerablemente a la hora de evocar los hitos como postas del camino. Los estudiantes que hicieron su recorrido por vías rápidas coincidieron en marcar los mismos lugares como puntos de referencia del viaje. Mientras que los que lo hicieron a una escala barrial, observaron situaciones urbanas más diversas que refuerza lo expresado por Walter Benjamin que la sucesión de imágenes veloces de un viaje en colectivo o automóvil genera un tipo de percepción totalmente diferente al que realizaría un peatón.

“Cada sentido es una conexión cualitativamente distinta entre el sujeto y el mundo circundante pero ninguno de los sentidos es enteramente autónomo. La vista siempre va dirigida a lo que está enfrente, no demasiado lejos ni demasiado cerca (pero) desde un ángulo particular(...) La vista en contraste con el oído, el tacto, el gusto y el olfato, es, eminentemente, un acto de distanciamiento, de juicio. (...) es una extensión en el espacio y presupone una distancia. Vemos abrirse frontalmente ante nosotros un campo horizontal, dentro del cual localizamos los objetos de nuestra atención” (Lowe:1986:22)

Es importante remarcar que una misma situación urbana es categorizada de forma diversa según el encuestado. O sea, ante un mismo lugar las miradas difieren afectadas por infinitos factores (tipo de transporte, velocidad, hora del día, interés personal, etc.) Un túnel puede significar conexión o tráfico dependiendo de los ojos del observador.

Es interesante ver como la superposición de hitos y la sumatoria de las diferentes miradas que se tienen de ellos conduce a otras lecturas y muestran una “parte” de la ciudad pocas veces registrada por lo difícil que es captar subjetividades.

“El ser humano se conecta con el mundo por vía de la percepción (...) vínculo vital que incluye al sujeto como perceptor, el acto de percibir y el contenido de lo percibido. El sujeto perceptor, desde una ubicación encarnada, enfoca al mundo como campo vivido, horizontal. El acto de percibir une al sujeto con lo percibido. Y el contenido de lo percibido, resultante de tal acto, afecta la influencia del sujeto en el mundo. Por lo tanto, la percepción es un todo reflexivo, integral, que abarca al preceptor, el acto de percibir y el contenido de lo percibido. Las presuposiciones epistémicas -que participan de la naturaleza del conocimiento- son las que ordenan el contenido de lo percibido”. (Lowe;986:12)

Para finalizar, si bien el universo de alumnos que han participado del ejercicio no es suficiente para hacer generalizaciones, se toma este trabajo como el puntapié inicial de uno mayor que pueda extenderse en el tiempo. De esta forma, con la sumatoria de miradas individuales, se logrará un panorama más global de aquello que la cartografía no da: Cómo se mira, se recorre, se siente la Ciudad.

Bibliografía

Altman, Irwin y Ervin Zube (1989). *Public Places and Spaces*. New York: Human Behavior and Environment. Plenum Press.

Ares, Pablo Y Risler, Julia. (2015). *Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Buenos Aires: Tinta Limón.

Barthes, Roland (1993). *La aventura semiológica*. Barcelona: Ediciones Paidós.

Benjamin, Walter (1989): *Discursos interrumpidos I Filosofía del arte y de la historia*. Buenos Aires: Taurus,

Branda, María y Quiroga, Jorgelina (2015) Ciudad, imagen y comunicación. Comunicación visual en el espacio público. En *Arte e Investigación* año 17, no. 11. La Plata Universidad Nacional de La Plata.

Browne, Enrique (1978) *El uso de las ciudades y de las viviendas*. Buenos Aires, CLACSO Ediciones Siap.

Campo Baeza, Alberto. 2007. *Pensar con las manos*. Buenos Aires: Nobuko.

Careri, Francesco (2013): *El andar como práctica estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

García Bravo, Haydeé (1997): Comunicación, vida cotidiana e identidades urbanas en S.L.P., en tiempos de globalización. *Revista Electrónica Razón y Palabra*. Julio

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

Harley, Brian. (2005). *La nueva naturaleza de los mapas*. México: Fondo de Cultura Económica.

<https://es.scribd.com/document/115033137/John-Brian-Harley-La-nueva-naturaleza-de-los-mapas>

Harvey, David (1985): *Urbanismo y Desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.

Lowe, Donald (1986) *Historia de la percepción burguesa*. México: Fondo de Cultura Económica.

Lynch, Kevin (2008) *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Margulis, Mario (2002) La ciudad y sus signos en *Estudios Sociológicos*, vol. XX, núm. 3, septiembre-diciembre. México DF: El Colegio de México.

<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=59806001>

Merleau-Ponty, M. (1969) *Filosofía del lenguaje*. Buenos Aires: Editorial Proteo

----- (1985) *Fenomenología de la percepción*. Barcelona: Editorial Planeta Agostini.

Silva, Armando (2006): *Imaginario Urbanos* Bogotá: Arango Editores.

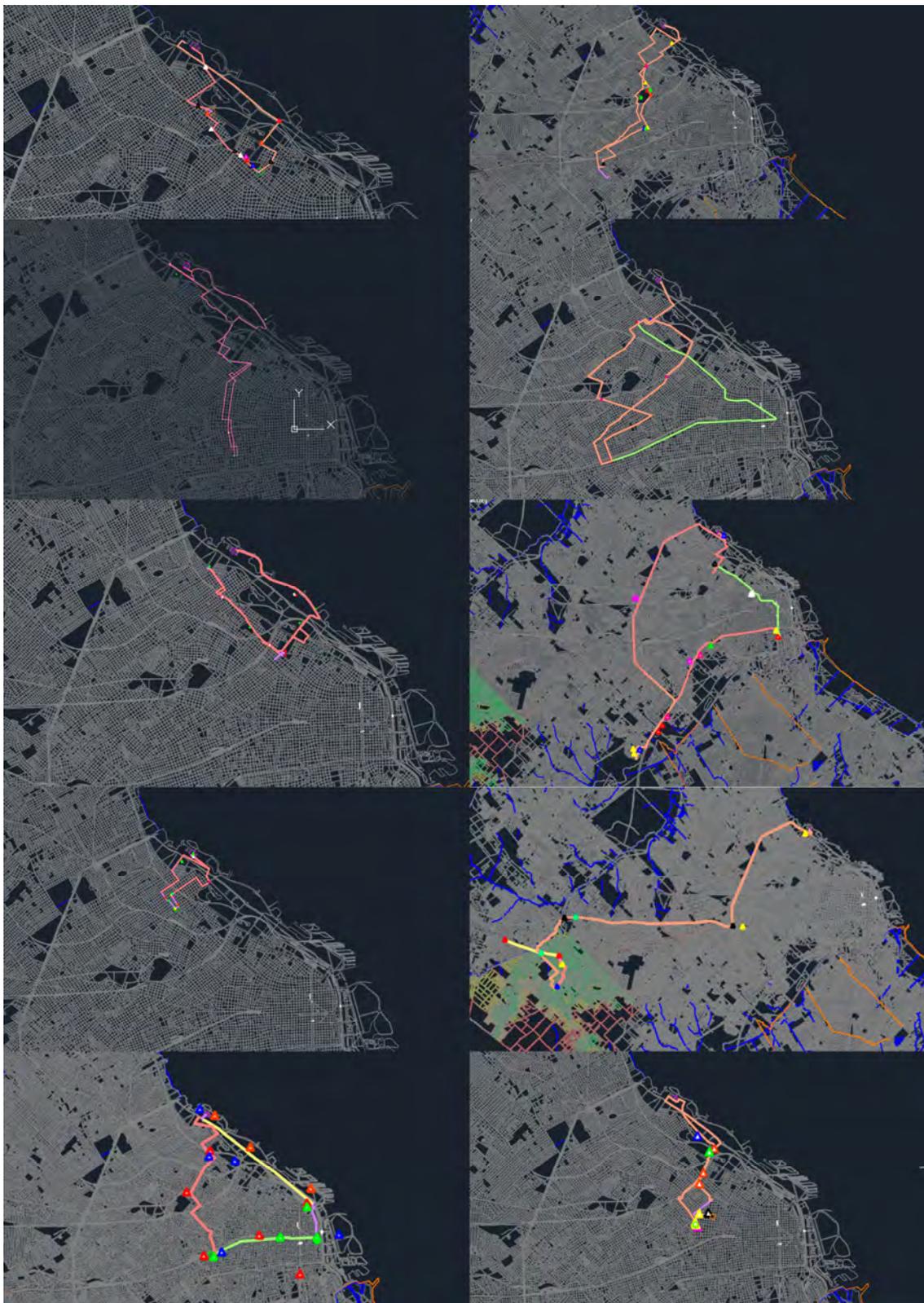
Verano Gamboa, Leonardo (2014) "Ontología de lo sensible y espacio corporal". En *Revista Filo* No 38 Curitiba. junio

Anexo

Tabla de análisis de recorridos

Nº	BARRIO DONDE VIVE	BARRIO DONDE TRABAJA	CANTIDAD DE VIAJES	EXTENSION DEL VIAJE en metros								
				CAMINATA	SUBTERRANEO	UBTERRANE	CAMINATA	CAMINATA	COLECTIVO	COLECTIVO	CAMINATA	
1	VILLA CRESPO	SAN NICOLÁS CHACARITA	8	986	4460	7600	700	700	6900	10800	400	
2	RECOLETA	-	6	820	11580	9245	225	2069	377			
3	VILLA BALLESTER PARTIDO SAN MARTÍN	OLIVOS PARTIDO VICENTE LOPEZ	9	119	4450	300	300	5680	3639	7800	7300	200
4	RECOLETA	PALERMO	6	2400	875	875	2400	8830	8830			
5	BELGRANO	FLORESTA	6	500	19015	12360	198	3500	3500			
6	CABALLITO	SAN NICOLÁS	5	6221	2200	8500	320	11750				
7	OLIVOS PARTIDO VICENTE LOPEZ	PALERMO	3	11500	7300	7020						
8	RAMOS MEJIA PARTIDO LA MATANZA	NUÑEZ	3	18550	2340	20890						
9	PALERMO	-	4	935	9200	7700	900					
10	JOSE LEÓN SUAREZ PARTIDO SAN MARTÍN	SAN MARTÍN	3	5730	16907	17600						
11	VILLA LUZURIAGA LA MATANZA	BARRACAS	3	27400	19450	24800						
12	RECOLETA	-	4	720	10085	8850	700					
13	VILLA CRESPO	BARRACAS	3	9500	17850	11350						
14	LINIERS	-	2	18700	18700							
15	COLEGIALES	NUÑEZ	9	320	4000	2050	930	640	2660	360	4680	7500
16	BELGRANO	RETIRO	4	560	10600	700	9900					
17	ALMAGRO	ALMAGRO	5	1320	1320	1950	7480	10023				
18	PALERMO	NUÑEZ	7	480	570	5330	750	8550	7820	500		
19	VILLA DEL PARQUE	SAN NICOLÁS NO TRABAJA EL MARTES	2	16500	16500							
20	VERSALLES	VILLA REAL	5	1680	535	14700	14700	1720				
21	BELGRANO	BELGRANO	4	2060	2060	1710						
22	CABALLITO	-	4	1030	11500	15455	830					
23	SAENZ PEÑA TRES DE FEBRERO	SAN CRISTOBAL	7	750	8630	6985	6340	8650	9500	3130		
24	VILLA PUEYREDÓN	TRABAJA DESDE SU CASA	3	1300	17350	17350						
25	PALERMO	SAN NICOLÁS	4	4030	200	13550	9060					
26	PALERMO	PALERMO	5	110	3335	350	3870	8100				
27	CABALLITO	VILLA CRESPO	6	300	1940	350	1950	14760	300			
28	PALERMO	ALMAGRO	4	1150	1150	8100	7550					
29	PALERMO	PALERMO	5	2230	1050	11060	9670	530				
30	CIUDAD EVITA LA MATANZA	BELGRANO	7	1130	20800	10300	650	6600	21146	11600		
31	BANFIELD LOMAS DE ZAMORA	BANFIELD LOMAS DE ZAMORA	5	1580	770	16800	13300	38260				
32	HAEDO MORON	PALERMO	5	2900	460	7350	12800	11750				
33	VILLA CRESPO	-	6	230	5600	1600	1600	6460	130			
34	BOEDO	-	3	200	16400	15740						
35	PALERMO	-	4	240	11000	7900	470					
36	MERLO MERLO	MERLO MORENO	7	3650	700	5600	5600	4250	45500	45500		
37	VILLA LURO	PARQUE AVELLANEDA	4	1370	1370	20370	16100					
38	BELGRANO	-	4	900	4300	4820	1100					

Muestra de los recorridos trazados por los alumnos



NOVIEMBRE 2016

