

MAPEOS DEL BORDE URBANO: RIACHUELO, CIUDAD Y FLUJOS. PERCEPCIÓN DE TRES UNIDADES DE PAISAJE EN EL LÍMITE NUEVA POMPEYA (CABA) Y VALENTÍN ALSINA (GBA)

Jennifer Choi, Laura Corbalán Viero, Mitchell de Sousa, Rocio Di Corrado, Mariana Larumbe Araujo

Secretaría de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires. Dirección Postal: C1428BFA. Teléfono: +541152859200.

jchoi1093@gmail.com -Jennifer Choi, l.corbalan.v@hotmail.com -Laura Corbalán Viero, desousa.mitchell@gmail.com-Mitchell de Sousa, rociodicorrado@hotmail.com-Rocio Di Corrado, marianalarumbe@yahoo.com.ar-Mariana Larumbe Araujo.

RESUMEN

La situación de borde, en términos de Lynch (1960 y 1998), resulta cada vez más difícil de abordar frente a la complejidad urbana contemporánea. La reconstrucción del paisaje de los territorios fluviales como en nuestro caso de estudio, la cuenca Matanza-Riachuelo sector límite Pompeya y Valentín Alsina, muchas veces queda abandonada a los operadores inmobiliarios y los sectores decisorios políticos totalmente desinteresados en las cuestiones del paisaje, que no parecen superar la comprensión unidisciplinar del territorio y la resolución de conflictos puntuales. En marco del proyecto de investigación UBACyT 2016-2018: *"Paisaje urbano e Interdiseño sustentable. Estrategias de intervención en áreas de borde de la ciudad"* se ha estudiado al Riachuelo como límite físico-jurisdiccional de los dos bordes urbanos, y a la vez como un eje de biodiversidad propia.

El análisis consta en la detección de tres unidades de paisaje componentes del borde fluvial. La primera corresponde al cauce del río en sí mismo como un límite abrupto entre dos bordes de tejido urbano disímiles en cuanto a su morfología y la incompatibilidad de usos. La segunda área de estudio es el eje transversal al Riachuelo, Av. Sáenz- Av. Remedios de Escalada con el ex puente Alsina como ícono representativo de este cruce. Y por último, se encuentra el área homogénea de tejido residencial en el que se reflejan conflictos de menor escala pero relacionados a la percepción de las otras unidades de paisaje.

El avance de la ciudad sobre el Riachuelo ha dejado sus rastros en el territorio capaces de ser leídos y recopilados a través de la cartografía tradicional, pero también existe un halo en la memoria colectiva que las diferentes percepciones plasmaron a lo largo del tiempo y éstas no pueden ser mapeadas de manera tradicional. Se necesitan nuevos métodos de representación para estos bordes dinámicos, complejos y fragmentados.

A partir de esta metodología, el proyecto propone percibir y estudiar el Riachuelo de una manera distinguida a través de un abordaje poco común para el estudio del territorio.

Palabras claves: PAISAJE, MATANZA-RIACHUELO, MAPAS PERCEPTUALES.

ABSTRACT

The condition of edge, in Lynch's terms (1960 & 1998), is becoming increasingly difficult to approach due to contemporary urban complexity. The reconstruction of fluvial boundary landscape as our study case, the edge between Pompeya and Valentín Alsina (in the Matanza-Riachuelo's basin), is often left to real estate operators and political decision-making sectors, which are completely uninterested in landscape issues and don't seem to overcome the unidisciplinary comprehension of the territory or neither solve specific conflicts from an integral. Under the investigation project UBACyT 2016-2018: *"Urban landscape and sustainable interdesign. Strategies of intervention in edge zones of the city"*, Riachuelo has been studied as a physical-jurisdictional limit between both of the urban edges and at the same time, as an axis with its own biodiversity.

The study consists in the detection of three landscape units that are part of the fluvial border. The first one is the riverbed itself as an abrupt limit between two edges of urban layout that differ in their morphology and incompatibility of uses. The second study area is the cross axis of Riachuelo formed by Av. Sáenz and Av. Remedios de Escalada with Puente Alsina as an icon representing this crossing. Finally, there is the homogeneous area of residential use where there can be seen minor-scale conflicts but related to the perception of other landscape units.

The development of the city throughout Riachuelo left traces on the territory that can be read and put together by traditional cartography, but there is an halo in the collective memory reflected by different perceptions through time that can't be mapped traditionally. New representation methods are required for these dynamic, complex and fragmented edges.

Through this methodology, the project proposes to perceive and study Riachuelo in a distinguished way toward an unconventional approach for the study of the territory.

Keywords: LANDSCAPE, MATANZA-RIACHUELO, PERCEPTUAL MAPS.

INTRODUCCIÓN

La verificación de sectores urbanos desarticulados y con niveles de desequilibrio tanto social como ambiental se detectan frecuentemente en áreas de borde urbano (a veces por su conformación histórica, otras por sus cualidades geográficas, otras por su...). La situación de borde, según la conceptualización de Lynch (1961, p.79-84) resulta cada vez más difícil de abordar visto la complejidad urbana contemporánea, abandonada en general a los operadores inmobiliarios y los sectores decisorios políticos totalmente desinteresados en las cuestiones del *paisaje*, que no parecen superar la comprensión unidisciplinar del territorio (el territorio visto desde el planeamiento urbano como solución a las problemáticas del borde de la ciudad). Se desechan así las condiciones mínimas de sustentabilidad y paisajes gratos, que involucren el disfrute de las visuales y la vida en relación a elementos naturalmente urbanos. El paisaje, es este elemento integrador que con su potencial puede generar vinculación, relaciones y actividades sociales y de intercambio cultural, se ve opacado por la sensación de rechazo, abandono y paso del tiempo. La incertidumbre y la dejadez de estas áreas de borde generan en sus habitantes más cercanos un acostumbramiento a estas condiciones y a la poca valoración y relación con su entorno.

De acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje entendemos 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”*. Es a partir de esta definición y su énfasis en la fuente subjetiva - la percepción de la población- donde empieza a jugar este término un rol preponderante para el enfoque, desarrollo metodológico y de acción en el territorio estudiado. Y no solo la percepción, sino la conjunción con otros factores y acciones inherentes a la vida urbana. *“El paisaje se describe y se explica partiendo de las formas, de su morfología. Las formas surgieron de los elementos del entorno natural o bien son las consecuencias de la intervención humana que imprime su marco en el espacio”*. (Dolfus, 1978)

El caso del área urbana que comprende el barrio de Nueva Pompeya, en la C.A.B.A. y el barrio de Valentín Alsina, en el partido de Lanús, Provincia de Buenos Aires es analizado con una mirada integral que conjuga todas las complejidades actuales, con un entramado de conflicto en el plano socio-ambiental y desde su nutrida y extensa historia de conformación. Este sector urbano ha quedado relegado históricamente de la mirada oficial por haber sido un espacio de borde, un extremo de la ciudad, Riachuelo inclusive en los periodos de mayor intervención políticas del mismo (los proyectos de Huergo, la jurisdicción bonaerense porteña y la formación del puerto de Buenos

Aires¹). Silvestri denomina casi la totalidad de nuestro caso de estudio como “Sector 2”, el que no ha sido parte de la memoria engendrada del Riachuelo con ese paisaje de puerto, genovés, los barcos y el hierro y tampoco del sector que pudo concretar la rectificación por completa (Silvestri, 2012) por lo tanto este espacio está constantemente atentado por su identidad, su acuerdo impuesto con las industrias y el abandono que ocuparon la zona desde hace muchos años. Cómo asegura Marc Augè: *“La noción de paisaje depende estrechamente de las concepciones del tiempo y del espacio que intentan dar cuenta de él”*.

Cuando se comienza a analizar y reconstruir diferentes situaciones territoriales se utilizaron dos mecanismos para llegar a resultados mapeables: la estructura urbana de esta porción de ciudad y la detección de unidades de paisaje. Estas son porciones del territorio caracterizadas por la combinación específica de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva y simbólica, así como de dinámicas claramente reconocibles que le confieren una idiosincrasia diferenciada del resto del territorio.

Compartimos con el geógrafo Claude Raffestin, la idea de territorio entendido como resultado de una acción social que, de forma concreta y abstracta, se apropia de un espacio tanto física como simbólicamente (Raffestin, 1986). Es decir que el territorio es un proceso de construcción social tanto temporal como espacial y decanta en un paisaje cultural particular (Corbalán, Kestelman, Tella, 2017).

METODOLOGÍA

Utilizando los modelos teóricos del geógrafo Diez Tetamanti sobre la “cartografía social y participativa”² es evidente que en la actualidad los estudios de diagnóstico y procesos proyectuales requieren de un trabajo más coparticipativo entre los técnicos y los habitantes del territorio. Su modelo rediseña la idea de mapa perceptual propuesto por Kevin Lynch pero de forma más abstracta. Para Tetamanti, el trabajo conjunto es un *“proceso de la experiencia que coloca tanto al investigador como al objeto de la investigación en un plano común, donde la experiencia es el proceso que los unifica en el diálogo e intercambio de información, por el cual ambos: sujeto investigador y sujeto investigado (tradicionalmente, objeto) comparten elementos de la experiencia.”* (Diez Tetamanti, 2016)

Asimismo, el presente trabajo procura, a partir de una cartografía mucho más intuitiva y perceptiva, dar un puntapié al análisis de condiciones simbólicas del territorio que puedan trasladarse a la realidad concreta. El estudio cartográfico realizado a través de entrevistas permite visibilizar apreciaciones subjetivas del territorio y sus componentes, recuerdos y lecturas desde la memoria colectiva de la evolución histórica y diferentes políticas llevadas a cabo que no siempre respondieron a cuestiones netas de ordenamiento territorial sino más bien a otras implicancias multidisciplinares que decantan en el territorio fragmentado que hoy leemos.

¹ Para ampliar particularmente respecto al paisaje cultural de los diferentes sectores por ella propuestos ver *“El color del río”* de Graciela Silvestri. (2004) Colección Las Ciudades y las ideas. Ed. Universidad Nacional de Quilmes.

² En términos de D. Tetamanti se define la cartografía social como un *“proceso de eventos y fases en torno a una conjunción de representatividades colectivas y de transformaciones que tienen origen en la producción de nuevos sentidos espaciales.”*

A través de un análisis previo del área de estudio que consistió en recorridos por el sector, relevamientos de los componentes del paisaje urbano, confección de mapeos en gabinete desde miradas interdisciplinarias (arquitectura, diseño del paisaje, diseño de imagen y sonido), levantamiento de encuestas y detección de actores claves,³ se detectaron las unidades de paisaje que conforman el área de borde Pompeya-Valentín Alsina.⁴

A partir de los testimonios de personajes clave (habitantes de las tres unidades de paisaje que se delimitaron), se ha construido un relato en forma de audiovisual para expresar las percepciones personales del equipo de investigación mezclado con las imágenes mentales de los entrevistados sobre el territorio. Esta herramienta posibilitó por un lado una reconstrucción desde la percepción sensorial, tanto visual como auditiva del paisaje fragmentado y por otro una manera mucho más cercana de hacer pública las miradas sobre el lugar y la comunicación con sus actores, retomando el concepto de Tetamanti acerca del trabajo en conjunto entre investigador, técnico y población.

UNIDADES DEL PAISAJE

A partir del trabajo realizado en el marco del proyecto UBACYT 2016-2018: *“Paisaje urbano e Interdiseño sustentable. Estrategias de intervención en áreas de borde de la ciudad”* se ha tratado de detectar subunidades dentro del recorte formal-jurisdiccional del sector de estudio, en base a la percepción y los movimientos rutinarios de la población así como su historia y formación. Se han podido detectar tres unidades de paisaje (Fig. 1) que condicen con los agentes y sus habitantes en territorio que frecuentan este sector estudiado y su relación con el Riachuelo.⁵

³ Resultados presentados en “La lectura interdisciplinaria del paisaje como estrategia de sustentabilidad urbana: el caso del límite Pompeya – Alsina.” Corbalán Vieiro, Kestelman, Tella (2017). Paper en evaluación presentado en marco de las XXI Jornadas de Investigación SI FADU-UBA del 22/09 al 23/09 de 2017. Proyecto UBACyT 2016-2018 marco: *“Paisaje urbano e Interdiseño sustentable. Estrategias de intervención en áreas de borde de la ciudad”*

⁴ Las unidades de paisaje son porciones del territorio caracterizadas por la combinación específica de componentes paisajísticos de naturaleza ambiental, cultural, perceptiva y simbólica, así como de dinámicas claramente reconocibles que le confieren una idiosincrasia diferenciada del resto del territorio. Deben mantener una homogeneidad, ya sea desde el punto de vista fisionómico o desde su funcionamiento interno. Serrano Giné (2012, pp. 232-234),

⁵ Las unidades de paisaje responden al trabajo de investigación antes citado. Ver páginas 7-10.

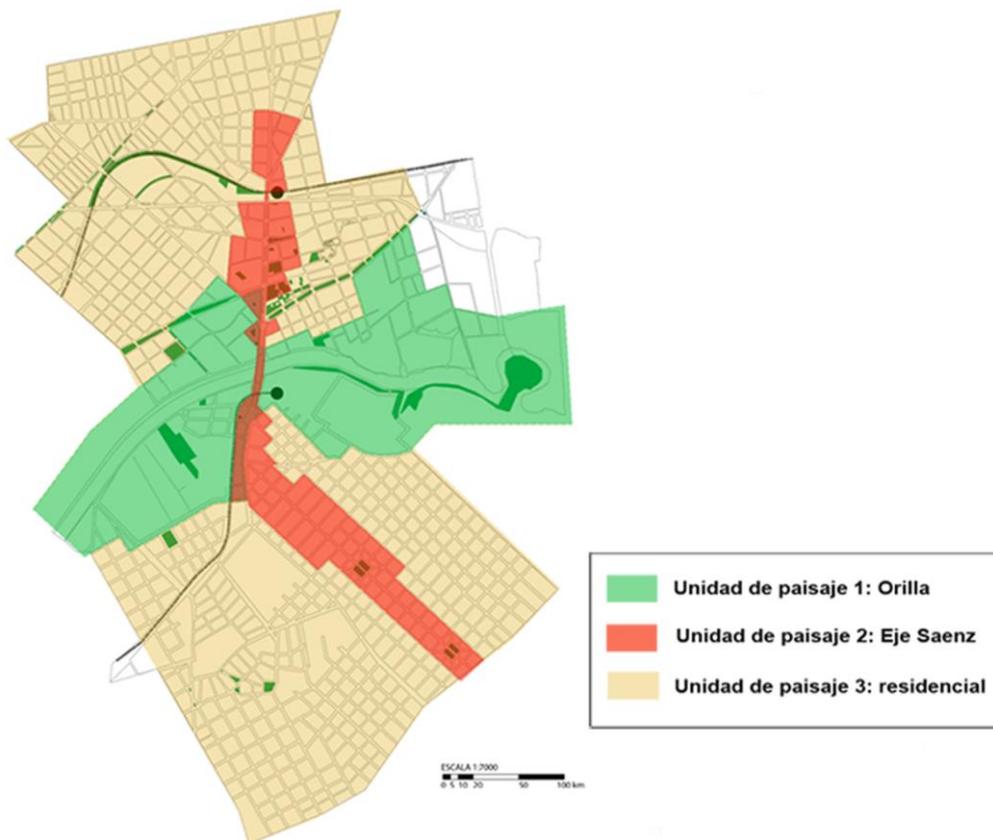


Fig 1. Mapa de unidades de paisaje según el concepto de borde. Fuente: extraído de *La lectura interdisciplinaria del Paisaje como estrategia de sustentabilidad urbana: El caso del límite Pompeya - Alsina*. Ponencia presentada en XXXI Jornadas de Investigación y XIII Encuentro Regional SI+ desnaturalizar y reconstruir. (Corbalán, Kestelman, Tella, 2017)

Unidad 1. Referida a las orillas mismas del Riachuelo, muestran el uso preponderante para circulación vehicular por la reconstrucción del camino de Sirga, el predominio del transporte de carga por la radicación de industrias en el sector y la exclusividad de este uso industrial que responde y a su vez aprovecha el tejido con grandes parcelas de predios fabriles tanto activos y como vacíos.

Esta unidad del paisaje conlleva dos caracterizaciones presentes como marcas en el territorio y asu vez leídas en las respuestas a encuestas realizadas. Por un lado, el Puente Alsina como único nodo de conexión y por otro lado, la no accesibilidad a las orillas del Riachuelo por parte del peatón. Considerando que la importancia de las personas en la ciudad responde no sólo a cuestiones de seguridad, sino de activar la vida urbana. *"Si diseñas ciudades para los coches y el tráfico, tendrás coches y tráfico. Si las diseñas para la gente y el espacio, tendrás gente y espacio"* (Kent, 2015).

La incompatibilidad de usos de las orillas del Riachuelo, ya que la existencia de grandes predios industriales, muchos en desuso, y la extensión de los asentamientos informales sobre la vera del río han construido en paralelo a su consolidación histórica, un imaginario colectivo de degradación socio-ambiental que impiden el apropiarse del espacio ribereño por parte de la ciudadanía y más aún, una lectura del olvido político sobre el área en cuestión.

La porosidad del tejido urbano a causa de los grandes equipamientos industriales y ferroviarios, que además de generar un conflicto entre la percepción y el habitar de estos enclaves, desregula la calidad ambiental al no permitir continuidad de espacios verdes y públicos que empoderen a la ciudadanía y permitan la construcción de espacios comunitarios. (Fig. 2)

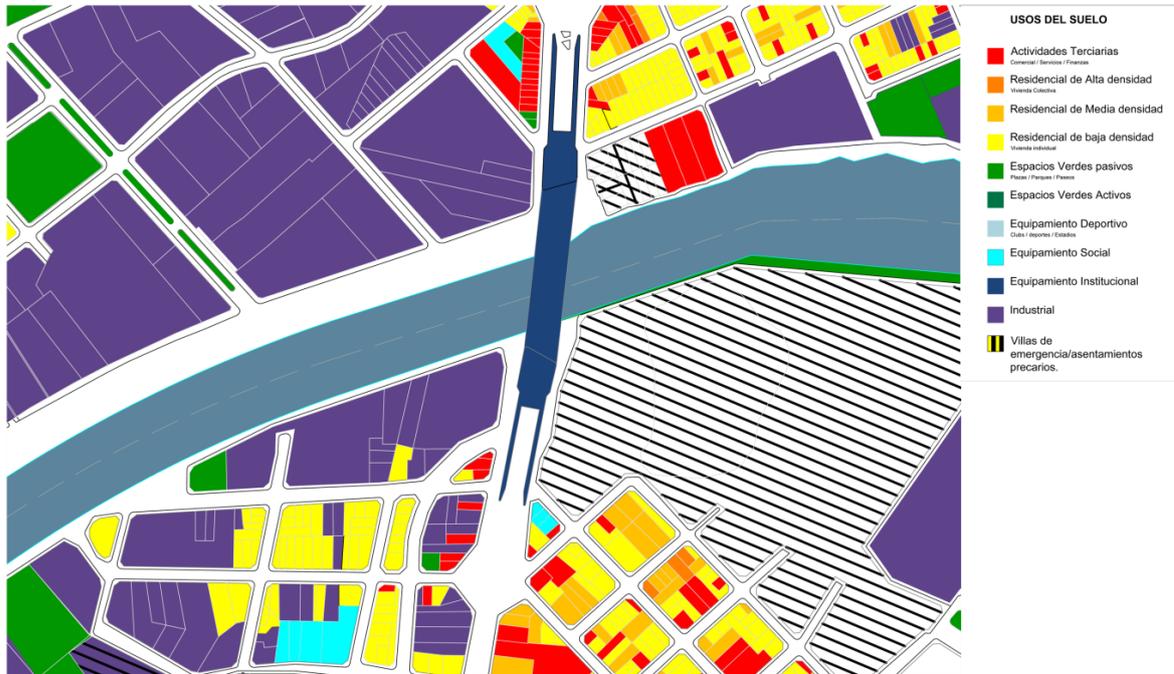


Fig 2. Mapa de usos reales de suelo de la unidad de paisaje 1: Orillas inmediatas del Riachuelo. Fuente: Elaboración propia en base a relevamiento en territorio y análisis de imágenes satelitales.

Unidad 2. La segunda unidad de paisaje del presente estudio se caracteriza por la circulación del alta y media velocidad representada en el Eje Saenz-Escalada, así como por la importancia nodal de escala metropolitana, siendo uno de los ejes de conectividad más emblemáticos del área sur de la ciudad de Buenos Aires. Esta unidad de paisaje se impone por su continuidad como eje conector de las dos orillas, enfatizado por su exclusividad de uso comercial. (Fig. 2)

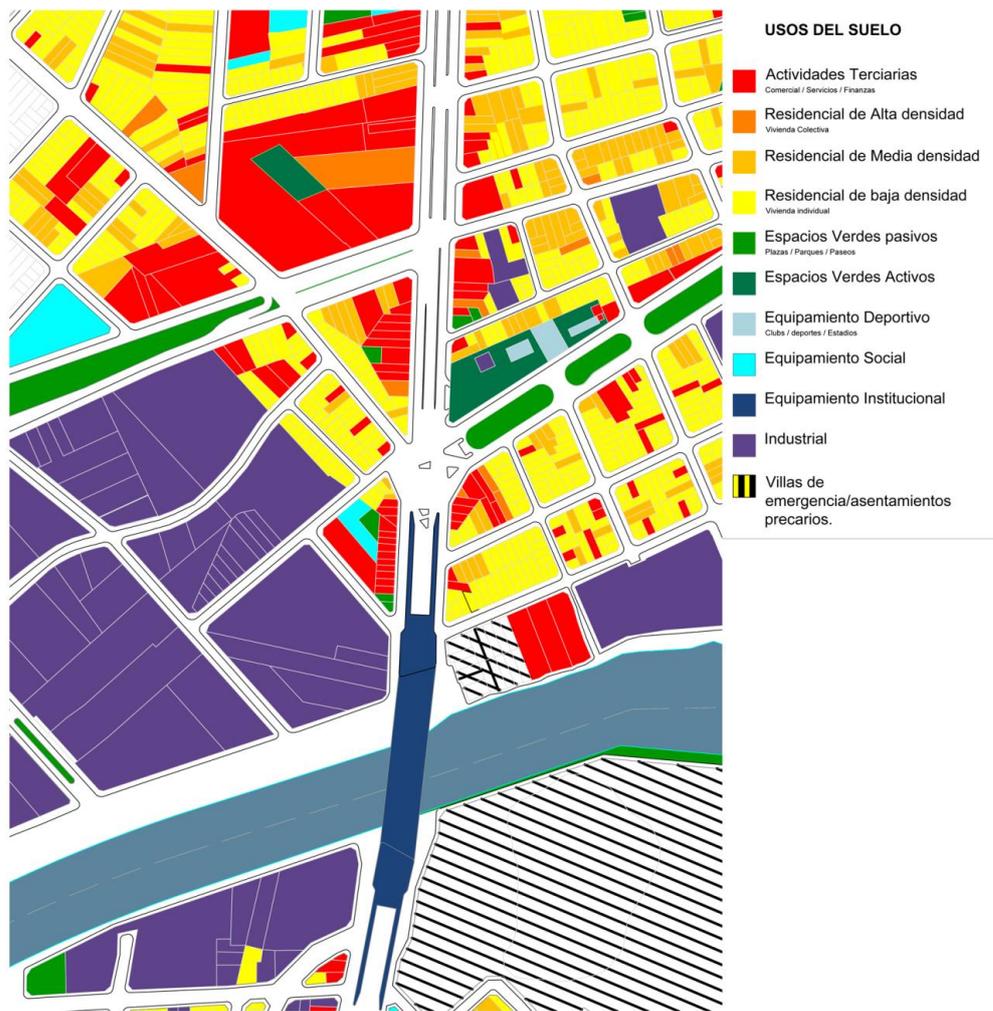


Fig 2. Mapa de usos reales de suelo de la unidad de paisaje 2: Puente Alsina-Eje Av. Sáenz-Av. Remedios de Escalada. Fuente: Elaboración propia en base a relevamiento en territorio y análisis de imágenes satelitales.

El paisaje de la Av. Sáenz es dinámico y varía en los diferentes usos horarios, siendo muy activo durante el día y estanco por la noche. La presencia de infraestructura viaria de transporte público (MetroBUS) dotan a la zona con caracteres de lectura global en relación al resto de la ciudad de Buenos Aires perdiendo la identidad barrial detectada en la tercer unidad de paisaje: El tejido residencial.

Unidad 3. Corresponde al tejido residencial que está espejado en sentido norte-sur respecto al eje del Riachuelo. 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 y población migrante con diferentes orígenes. La homogeneidad residencial comienza a complejizarse presentando esta estructura social diversa y una variedad tipológica de viviendas, generando un paisaje cultural dinámico pero con velocidades de transformación mucho más pausadas que el eje Av. Sáenz - Av. Escalada. (Fig. 3)



Fig 3. Mapa de usos reales de suelo de la unidad de paisaje 3: Tejido residencial con mixtura de usos, barrio Nueva Pompeya. Fuente: Elaboración propia en base a relevamiento en territorio y análisis de imágenes satelitales.

ESTRUCTURA URBANA EN RELACIÓN A LA OCUPACIÓN HISTÓRICA

A partir de lo ya mencionado, el cuadro de usos del sector territorial resulta predeciblemente irregular. Para ampliar esta cuestión, el foco de la importancia radica en la historia del Riachuelo. Como menciona Silvestri, el Sector 2⁶ (correspondiente a la unidad 1 de paisaje detectada en el estudio) fue un sector donde se establecieron industrias y talleres ferroviarios por su cercanía al puerto boquense. Fue también un importante espacio para albergar población obrera dada la cercanía a las fuentes de trabajo que aparejó la informalidad del loteo de suelos por la falta de permeabilidad jurisdiccional (Silvestri, 2004: 125). Es el sector en el que se fusionan la rectificación propuesta del Riachuelo, con su curso natural y la apropiación física de fábricas y viviendas informales en sus riberas.

En un principio lo que configura el modelo de ocupación del sector es el uso, la conflictividad y la ocupación del Riachuelo como arteria productiva durante el desarrollo de formación nacional (ver Fig. 4, imagen izquierda). En el debate por la nueva infraestructura portuaria durante la década del 1870⁷ en donde se debatían los modelos de traslado ya que el puerto histórico de la ciudad, el boquense, ya no era suficiente para albergar la circulación fluvial, surge el proyecto del ingeniero Huergo, con la intención de darle más importancia al Riachuelo, que ha recibido un fuerte apoyo institucional en contraposición con el proyecto de Bateman de trasladar el puerto al Norte. Dicho proyecto consistía en: “La excavación de un canal de acceso al Riachuelo (el Canal Sur) y la rectificación de su entrada más sinuosa, su drenaje y limpieza, para mejorar la navegación que de hecho allí se realizaba. Así se llevan a cabo las obras que en poco tiempo comienzan a mostrar

⁶ En su libro “El color del Río” Silvestri hace una división de la cuenca baja del Riachuelo

⁷ Para ampliar dicho contenido y contexto histórico se recomienda: Gorelik, A. y Silvestri, G. (1991) Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de Jaime Scobie para el desarrollo de Buenos Aires. Ed. IAA n7

resultados notables en incremento de tráfico y en capacidad de recibir barcos de gran tonelaje” (Gorelik y Silvestri, 1991).

Este proyecto no se ha podido realizar en su totalidad por la expansión industrial (la primera ocupación industrial nacional relacionado al matadero y a la metalurgia), los conflictos de áreas de propiedad privada principalmente los pertenecientes al ferrocarril central Midlands que habían instalado su planta de acopios del ferrocarril (hoy casi todos los terrenos ocupados por situaciones de hábitat informal) y las ambivalentes actividades políticas que finalmente, en la década de 1880 han autorizado la infraestructura portuaria hacia el norte con el proyecto de Madero. Dicho sector, ha decaído gradualmente como centralidad pero no así en la instalación de fábricas, cuya radicación ha caracterizado los límites difusos jurisdiccionales entre ciudad y provincia, estableciéndose muchas durante el siglo XX. Asimismo los terrenos que antes pertenecían al ferrocarril nacional, que una vez tuvieron su sitio de acopio, se convertirían muy rápidamente en tierras fiscales o de poca regulación durante el neoliberalismo ya que dichas empresas fueron cerrando ramales por el proceso de privatización (Lekerman, 2005) por lo que la población excluida, que empezara a buscar oportunidades tras la creciente demanda de servicios y con poca oferta habitacional empezaron a ocupar estos espacios ahora vacíos (ver Fig. 4, imagen derecha).

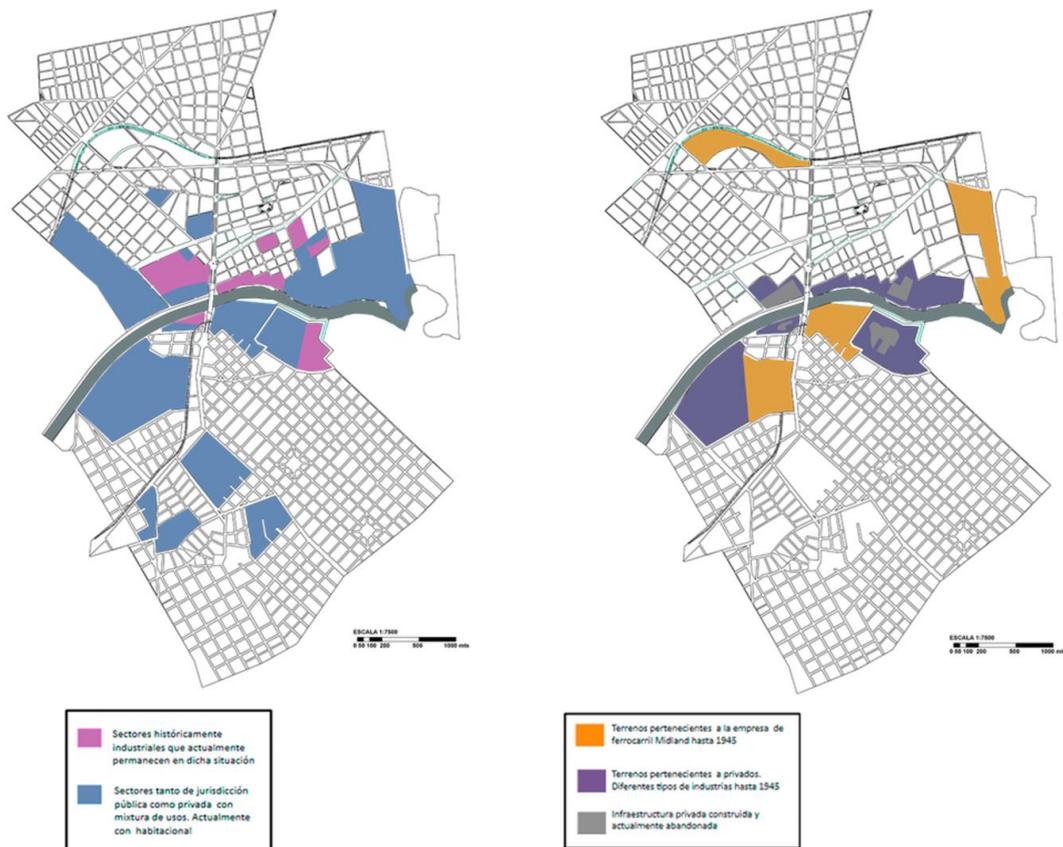


Fig 4. Mapa Riachuelo - Sectores históricamente industriales o fiscales, y Mapa de yuxtaposición de viviendas en terrenos de otros usos a lo largo del tiempo. Fuente: extraído de *La lectura interdisciplinaria del Paisaje como estrategia de sustentabilidad urbana: El caso del límite Pompeya - Alsina*. Ponencia presentada en XXXI Jornadas de Investigación y XIII Encuentro Regional SI+ desnaturalizar y reconstruir. (Corbalán, Kestelman, Tella, 2017)

La expansión urbana desde el foco central de la ciudad hasta los límites, ha permitido que los usos de suelo se vean más 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) pero entran en conflicto una vez que se acercan al área de borde. Sin embargo, históricamente este sector, tal como lo menciona Silvestri, fue cuna de la ocupación industrial informal y de la vivienda obrera. Aun así ha mantenido un carácter rural hasta entrados los años 40. Gorelik en, la Grilla y el Parque, hace una comparación sobre dos miradas antagónicas del Riachuelo a partir del trabajo de dos películas, una de las mismas (Puente Alsina, de 1960) muestra un sector urbano relegado pero con un fuerte carácter rural. En esta producción el conflicto entre Ciudad-Campo es la idea que se establece. (Gorelik, 1998) Eso concuerda con los testimonios de los entrevistados en el que los mismos describen el paisaje históricamente:

“Qué paisaje vos veías acá? Era todo carro y caballo, je je, todo corralones. Era un suburbio esto.”⁸

El crecimiento exponencial y demográfico de este sector se da cuando empieza a conformarse como centralidad de conectividad de la zona sur con los centros porteños (Bracca, 2013). Dada la importancia y la formación del ferrocarril Belgrano Sur cuyo objetivo era interligar las zonas de extracción al supuesto nuevo eje productivo que se le procuraba dar al Riachuelo y a la cercanía con el Puerto Boquense (Silvestri, 2012).

A partir de allí y la finalización del relleno urbano normativo en las comunas sur (sector 3 para Graciela Silvestri) el primer acceso (y único en la actualidad) después el puente La Noria es el Puente Alsina por lo que durante el crecimiento urbano de la ciudad hacia el sur, el corredor Saenz-Remedios de Escalada ha sido un punto de confluencia de flujos de circulación masivo surgiendo como problemática a partir de la década del 80 con los accesos a Autopista (Garay, 2014).

Por lo tanto los usos de suelo a partir del transbordo de accesibilidad del Belgrano sur y la circulación vial han producido que una masiva cantidad de servicios de tipos de movilidad se ofertarán por el eje. Asimismo en base al transbordo, el uso de suelo empieza a darle prioridad aún mayor a la alta densidad y asimismo ha ganado mucho peso la informalidad. (Garay, 2014)

ESTRUCTURA URBANA EN RELACIÓN AL USO OFICIAL (NORMATIVA)

Usualmente las metodologías de trabajo del territorio utilizan como respaldo bibliográfico la jurisdicción oficial de uso de suelo y código de planeamiento urbano. Las dinámicas urbanas en zonas segregadas dan múltiples usos del espacio en el que habitan (Borja y Muxi, 2000: 37-39). Al haber llevado a cabo las entrevistas se experimentó que estudiar el territorio a través de esta metodología mencionada no es suficiente ya que la heterogeneidad del espacio de borde del sector Pompeya-Alsina es percibido como sector segregado que es, principalmente lo que denominamos unidad de paisaje número 1. La codificación local de ambos municipios exhibe un orden relativamente unísono para las áreas de borde (Fig. 5), sin tener en cuenta el carácter conflictivo que ha marcado históricamente este sector. Por lo tanto la problemática actual encuentra un grave conflicto entre lo que cada uno hace con su espacio o lo que han hecho, históricamente, y aquello que teóricamente se debería hacer o no.

⁸ Entrevista realizada a Jorge Rojas y Alfredo Montalvino en fragmentos del Paisaje - Pompeya (CABA) y Alsina (Pcia de BsAs). Corbalán Viero, L.; De Sousa, M.; Kestelman, M.; Tella, G. [Mitchell de Sousa]. (2017, Septiembre 1). Recuperado de <https://youtu.be/K70M6c-Q1B0>

Ambos planos urbanos sintetizan la problemática del borde con legislaciones generalizadas principalmente el municipio de Lanús. Aun delimitando políticas particulares y dividiendo lo industrial de lo residencial informal en las codificaciones especiales y en otros documentos legales no es suficiente el estudio pormenorizado de la situación de borde.

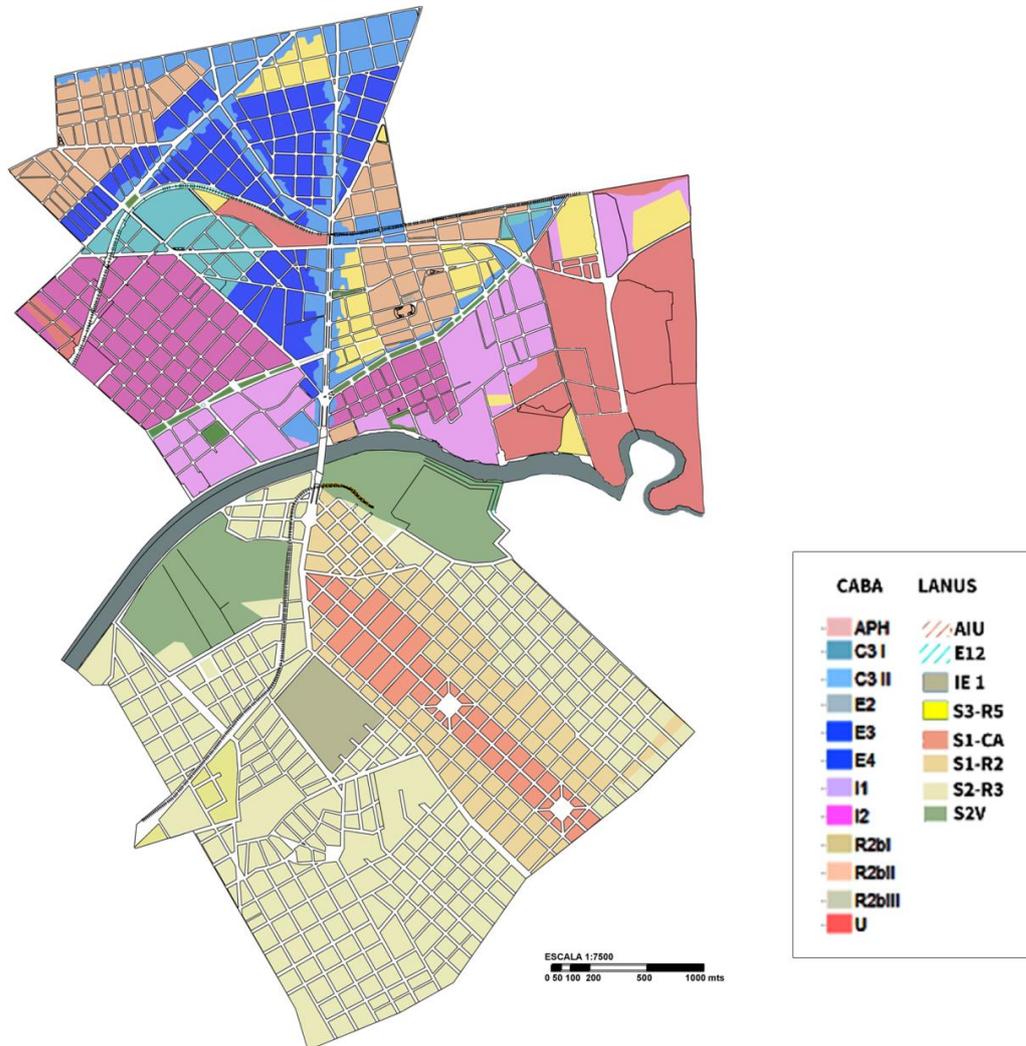


Fig 5. Mapa de la planeamiento urbano y uso de suelo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Municipio de Lanús. Fuente: Elaboración propia (tomando de referencia el código de planeamiento urbano de la ciudad autónoma de Buenos Aires y del municipio de Lanús).

La codificación y la normativa, como es esperado, suelen condicionar “satisfactoriamente” el uso de suelo y la vida urbana de aquellos que viven en la unidad de paisaje 3. Aun habiendo cierta mixtura de usos que no condice con lo reglamentado, es notorio como esta unidad de paisaje se puede estudiar en base a su relación más cercana con la codificación siendo relativamente respetado y claro, teniendo los problemas que eso conviene por la zonificación. Sin embargo, los habitantes de esta unidad del paisaje son los que más afectados están ante las políticas reglamentarias estatales por estar visibilizados dentro de las normas.

Los otros dos sectores se caracterizan por la diversidad de usos, el eje vial por la diversidad de funciones que lo atraviesan en su carácter de arteria de circulación vial imprescindible para la articulación Ciudad Autónoma con la zona sur y oeste de la ciudad y el transbordo (Tella, 2007) del

ferrocarril con el metrobus y, en las orillas inmediatas del Riachuelo, por la falta de un reglamento formal ante la situación de borde, principalmente del lado Alsina, respondiendo principalmente a lo ya mencionado en la revisión histórica.

La codificación, sin embargo, le atribuye a los espacios de segregación, principalmente los de ocupación informal, la particularidad de un reglamento distrital particular (U46, U50). Los mismos “Corresponden a distritos, que con la finalidad de establecer o preservar conjuntos de características diferenciales, son objetos de regulación integral en mantener su uso, ocupación, subdivisión del suelo y plástica urbana” (Buenos Aires, 2016). Esta reglamentación particular trata de normalizar cuestiones de dinámicas del barrio que, en cierta medida, delimita el espacio para ampliar la trayectoria de resoluciones. Esto si no está previsto en el código de la ciudad aledaña. La cuestión interjurisdiccional en el conflicto de esta unidad de paisaje en donde existen más de cuatro actores jurisperdentes es, fue y sigue siendo la causa del límite de la unidad de paisaje y las limitantes de intervención que al leerse de una manera unitaria probablemente precisen de una intervención integral.

MAPEO DE LOS RELATOS DEL VIDEO Y LOS ENTREVISTADOS

Retomando la necesidad de un cambio de metodología de mapeo para mostrar en el territorio aquella percepción del paisaje que tiene el habitante del territorio, coincidimos con Kevin Lynch en que el producto de la imagen mental de la ciudad, o un sector de ella, es un proceso constructivo donde operan memoria y formas simbólicas, elaboradas culturalmente y susceptibles de una articulación estructurada. (Andriello, 2002) A partir del trabajo de campo sobre el territorio estudiado, se han armado propuestas cartográficas siguiendo las referencias utilizadas por Lynch en “La imagen de la ciudad” agregando algunos aspectos pertinentes a la hora de poner en cuestión los límites que encuentran los actores dentro de 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 ⁹.

En cuanto a la unidad de paisaje más problemática, la unidad uno, se ven límites físicos muy claros (las orillas mismas) y cómo estos bordes se enfrentan y difuminan con la unidad de paisaje de la ciudad “formal”. El vínculo entre lo villero y lo fabril es íntimo por lo que los hitos o mojones que dibujan la imagen mental está dado por los elementos verticales de las chimeneas industriales, el verde del riachuelo, las casas apiladas sin revoques.

El sector relegado en cuestión histórica, normativa y que ha generado su propio grado de paisaje, que aún pese a la semejanza con otros les confiere la característica, en el caso del barrio Zavaleta, de estar en un sector donde el conflicto interjurisdiccional ha producido un mestizaje de usos formales e informales de una gran diversidad. (Fig. 6)

Esta diversidad de paisajes es generada principalmente por los que la habitan antes que la formación oficial. El entrevistado destaca la imagen que genera de esta ciudad construida:

“Hay muchos colores acá, mucho sabores, mucho olor olor a comida, comida migrante, sabores. Hay mucha piel cetrina, piel oscura. Hay una mezcla de paisajes muy diversos.” (Corbalán, De Sousa, Kestelman, Tella, 2017)

⁹ 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>

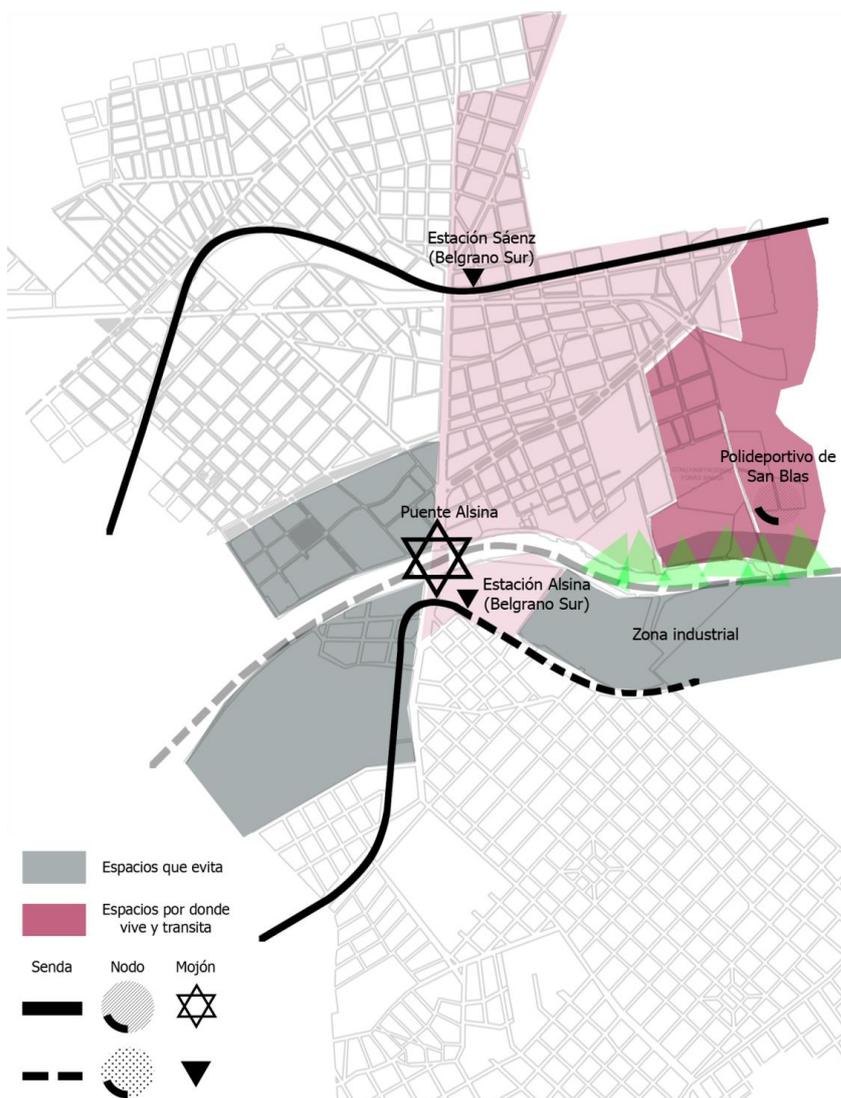


Fig 6. Mapeo Imagen mental - Mario. Fuente: Elaboración propia.

En la segunda unidad de paisaje es interesante ver cómo la entrevistada tiene una imagen apreciativa, de imaginabilidad (Lynch, 1963), pero no limitante del río que atraviesa su percepción de la ciudad. Sin embargo no lo vive como parte del paisaje en el que ella interactúa. Sus limitantes, en cambio, tienen otros condicionantes, primero por su lugar de trabajo y segundo como “forastera” del barrio y por la imagen mental y colectiva de la tranquilidad de las vías de mayor movimiento así como del paisaje construido por la degradación visual del resto de su entorno (Pierce, 2015). Se le ha preguntado por qué no camina por barrio adentro lejos de las principales arterias:

“Por las calles rotas, casas muy precarias. No está tan urbanizado como acá. Acá es la parte que más se ve que es la avenida, lo principal.” (Corbalán, De Sousa, Kestelman, Tella, 2017).

En el rango de imaginabilidad de ella, el paisaje consolidado por los medios de transporte y el ruido urbano son los que la delimitan dentro de su fragmento urbano. Por lo que los mojones principales de su circulación son los que sobresalen por sobre encima, sean estos letreros y los principales enclaves arquitectónicos que están localizados en el corredor (El puente Alsina propiamente dicho, la catedral de Pompeya y las plazas).

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

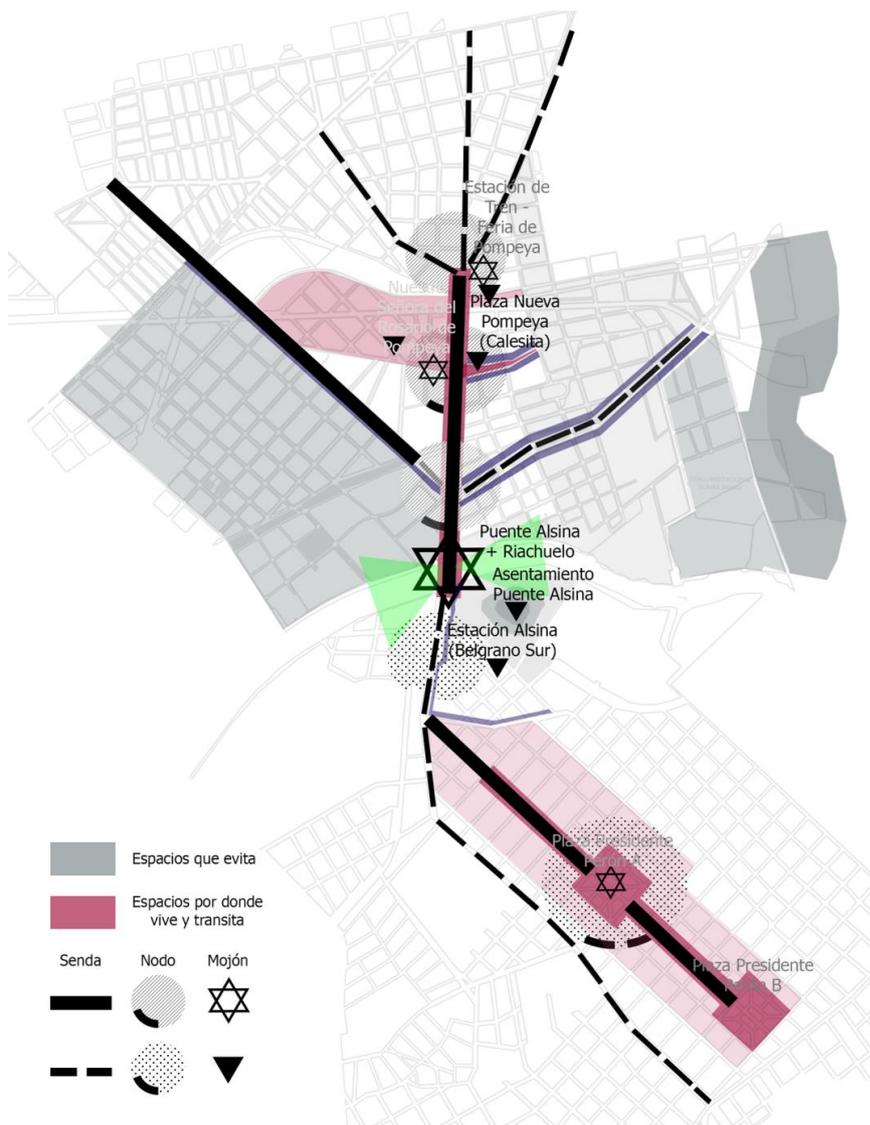


Fig 7. Mapeo Imagen mental - Judith. Fuente: Elaboración propia.

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 y por la informalidad del otro. Asimismo, 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.

Los entrevistados remarcan mucho que los cambios han arruinado el barrio y que el advenimiento de la población forastera ha atentado con la integralidad de los que históricamente fueron "poblando"

el barrio habiendo mucha discriminación que se la justifica por el imaginario colectivo impuesto (Kessler, 2012) ya que muchos de los que habitan los distintos tipos de paisaje tienden a usar los equipamientos, principalmente de recreación comunes en este tipo de unidad del paisaje. Se destaca, por ejemplo, la recurrente peyorativa de lo que ha sido Saenz hace unos años y lo que es ahora, la llegada de infraestructuras viales y el uso de las plazas. (Fig. 8)

“La plaza siempre es la misma, era un lugar lindo. Entraron muchos malandrines.” (Corbalán, De Sousa, Kestelman, Tella, 2017).

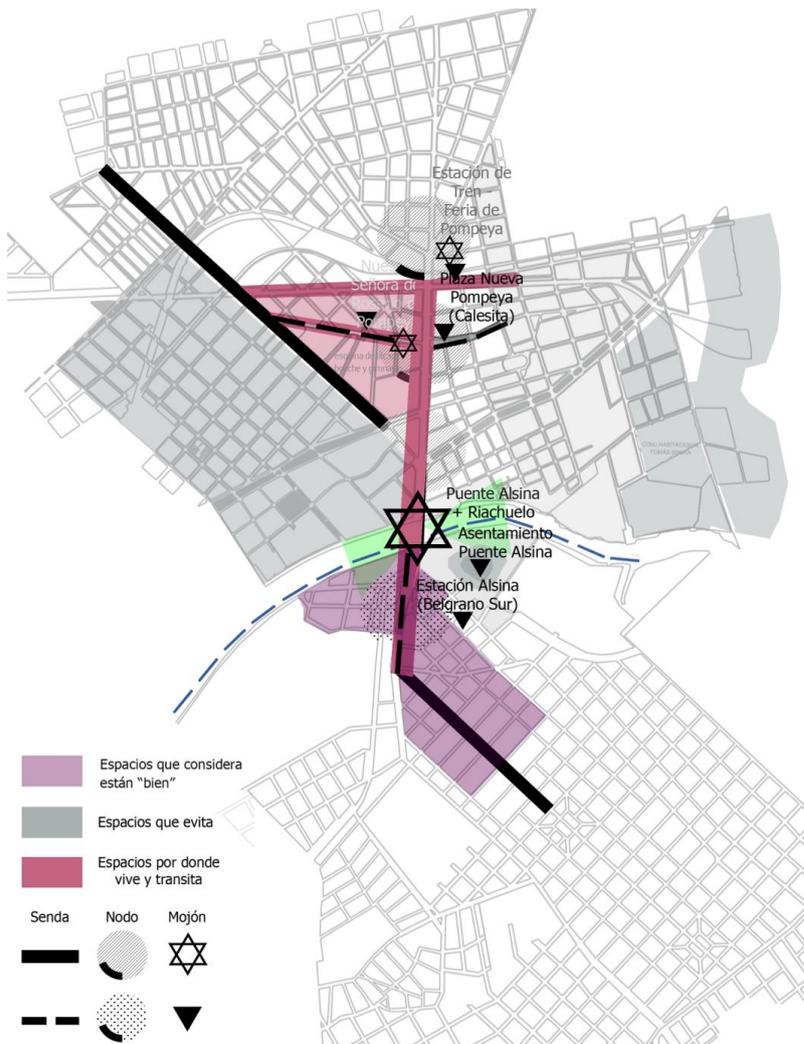


Fig 8. Mapeo Imagen mental - Jose y Alfredo entrevista 2. Fuente: Elaboración propia.

REFLEXIONES FINALES

Se puede ver, a partir de las observaciones, que dos de las tres unidades de paisaje - barrio homogéneo con problemas típicos barriales en contextos latinoamericanos de barrios formales (falta de espacio verde, inseguridad, lejanía con equipamientos, pérdida de la identidad barrial) y Eje Saenz- Remedios foco de diversidad de servicios de transbordo (informalidad comercial, contaminación, regulación, etc.) en contraposición con un paisaje mucho más problemático en términos estructurales (segregación exclusión urbana, falta de equipamientos a acondicionar, violencia urbana, calidad de vida en riesgo, atentado al paisaje urbano cultural, falta histórica de

planeamiento). En este caso, a partir de este tipo de análisis perceptivo se podría filtrar y detectar con mayor precisión cuales son los sectores cuya conflictividad es mayor a otros.

La metodología utilizada, si bien fuertemente territorial y más perceptiva, ha permitido llevar a cabo una serie de reflexiones sobre cómo los habitantes de los recortes urbanos configuran, viven y ven estos fragmentos particulares de la ciudad que los rodea y en casos de una ciudad que aún el debate por el derecho al mismo sigue en un campo todavía muy superficial. Pudiendo concluir en que la ciudad es el reunir sus imágenes sucesivas, porque, por su extensión espacio-temporal no es jamás Gestalt simultáneamente perceptible (Andriello, 2014).

Los habitantes, por más que estén inscriptos en límites territoriales y oficiales fijos, claramente arman sus propias capas de información que exceden a lo oficialmente convenido. Así, las reales fronteras de qué es lo que viven, lo que luchan y lo que no pueden atravesar se dan en marcos más perceptivos que puramente formales, ecológicos o económicos. Este trabajo se ha limitado a analizar un sector, pero claramente los usuarios que viven estos fragmentos paisajísticos pueden trazar un paisaje perceptual propio mucho más complejo y menos abarcativo de elementos que se les suelen colocar en el territorio por la acción formal y oficial de intervención.

BIBLIOGRAFÍA

Andriello, V. (2014). La ciudad vista a través de los ojos de los "otros". En Di Biaggi, P. (comp.) Clásicos del urbanismo moderno. (pp. 162-179). Buenos Aires: Universidad de Quilmes.

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

Borja, J.; Muxi, Z. (2003) El Espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España. Ed. Electra

Bracca, M. (2013). Asentamiento Barrio Puente Alsina, Partido de Lanús. Fragmento recuperado de revistas.unla.edu.ar/dpyt/article/viewFile/321/342

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2016). Código de planeamiento urbano. Buenos Aires. Argentina. Municipalidad de la ciudad autónoma de Buenos Aires.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2015). Proyecto de red de expresos regionales. Buenos Aires. Argentina. Municipalidad de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Ampliar en: <https://www.argentina.gob.ar/red-de-expresos-regionales-rer>

Consejo Europeo (2000). Convenio Europeo del Paisaje. Florencia, Italia. Recuperado de <http://ipce.mcu.es/pdfs/convencion-florencia.pdf>

Corbalán Vieiro, L.; Kestelman, M.; Tella, G. (2017) *La lectura interdisciplinaria del Paisaje como estrategia de sustentabilidad urbana: El caso del límite Pompeya - Alsina*. Ponencia presentada en XXXI Jornadas de Investigación y XIII Encuentro Regional Si+desnaturalizar y reconstruir. Buenos Aires 28 y 29 de Septiembre 2017. Secretaría de Investigación. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

Diez Tentamanti, J. (2012) Cartografía Social. Herramienta de intervención e investigación social compleja. El vertebramiento inercial como proceso mapeado. Ed. Programa Nacional de Voluntariado

Universitario, Secretaría de Políticas Universitarias. Ministerio de Educación de la Nación. República Argentina. Convocatoria 2011.

Diez Tentamanti, J. (2016) Perspectivas de la Cartografía Social, experiencias entre extensión, investigación e intervención social. Comodoro Rivadavia, Argentina. Revista +E 6.

Dolfus, O. (1978) El análisis geográfico. Barcelona: Oikos-Tau.

Eynard, C.; Enrique Re, G.; Martiarena, M. (2011). Valoración Subjetiva del Paisaje por Atractores. Método de valoración directa participativa. Lulu.com|3101 Hillsborough St|Raleigh, NC 27607-5436

Garay Santalo, P. (2004). El Centro de Transbordo del barrio Nueva Pompeya, Caracterización e identificación de problemáticas. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía

Gorelik, A. (1998). La Grilla y El Parque. Buenos Aires. Argentina. Ed. Universidad Nacional de Quilmes.

Gorelik, A. y Silvestri, G. (1991) Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de Jaime Scobie para el desarrollo de Buenos Aires. Ed. IAA n7

Kent, Fred (2015). Ciudades sin coches, ciudades sin peatones. Nota recuperada de <http://www.ciudadesaescalahumana.org/2016/03/ciudades-sin-coches-ciudades-sin.html>

Kessler, G. (2014). Controversias sobre la desigualdad. Buenos Aires. Argentina. Ed. Fondo de Cultura Económica

Lanús. Secretaría de Desarrollo Urbano (2016). Código de Planeamiento Urbano de Lanús. Lanús. Argentina. Municipalidad de la ciudad de Lanús

Lekerman, V. (2005). Procesos informales de ocupación de tierras en la Ciudad de Buenos Aires. ¿Villas o asentamientos? El caso del asentamiento *Costanera Sur*. Los excluidos del sueño. Buenos Aires. Argentina. Cuad. antropol. soc. n.22 Buenos Aires jul./dic. 2005. Nota recuperada de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1850-275X2005000200007

Lynch, K. (1ed: 1960; 3 ed: 1998). La imagen de la Ciudad. Barcelona, España. Ed. Gustavo Gili.

Nogué, J.; San Eugenio Vela, J. (2017). La contribución del paisaje visual en la generación de marcas territoriales. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.o 74 - 2017.

Pierce, A. (1997). Some thought on Narrow Streets. Strong towns. disponible en: <https://www.strongtowns.org/journal/2015/3/17/some-thoughts-on-narrow-streets>

Raffestin, C. (1986). Écogenèse Territoriale et Territorialité. En C. Raffestin, F. Auriac y R. Brunet, Espaces, jeux et enjeux. Paris : Fayard & Fondation Diderot, 1986. p. 175-185. Disponible en: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:4419>

Silvestri, G.: (1ed: 2004; 2 ed: 2012). El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo. Colección Las Ciudades y las ideas. Ed. Universidad Nacional de Quilmes.

Tella, G. (2007). Un crack en la ciudad: rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires. Buenos Aires. Argentina. Editorial Nobuko

Filmografía

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>