HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL
DE LA CIUDAD DE SANTA FE

RESOLUCION Nº 20370

VISTO:

El expediente CO-0062-01540907-1 (N) y;

CONSIDERANDO:

Que, de acuerdo a los fundamentos expuestos existe factibilidad de acceder a lo peticionado.

Por ello;

EL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL SANCIONA LA SIGUIENTE

R E S O L U C I O N

Art. 1º: Dispónese que el Departamento Ejecutivo Municipal proceda a la elaboración del proyecto ejecutivo y de costos para la obra Intervención urbanística en torno a las principales arterias de acceso y penetración del nuevo puente Santa Fe – Santo Tomé, dentro de la cabecera de nuestra Ciudad: calles Mendoza, Alfonso Durán, Gral. López y Av. Circunvalación, conforme la Tesis de Grado de las Arquitectas Natalí Caffaratti, María Celeste Chiani y Florencia Fregona, que como Anexo forma parte de la presente; ello sin perjuicio de lo establecido en los Artículos siguientes.

Art. 2º: En la elaboración del proyecto ejecutivo y de costos para la obra mencionada, especialmente se considerarán:

a) Intervenciones urbanísticas complejas y sistemáticas que cualifiquen los barrios directamente afectados y contemplen el componente social de los territorios de implantación;

b) Resignificación de áreas vacantes, facilitando la apropiación de la ciudadanía y el aprovechamiento de áreas verdes para su evolución hacia un espacio público de calidad, dotándolos de valor tanto de uso como paisajístico;

c) Generación de áreas con equipamiento y mobiliario urbano a partir de un parque-núcleo en la cabecera del puente sobre calle Mendoza, como forma

de jerarquizar el ingreso, configurar un hito de reconocimiento y ofrecer a la población local un área dotada de instalaciones recreativas, deportivas y forestación, en comunicación con la Plaza de la ex Estación Mitre a través de un cordón verde en torno a las vías del ferrocarril, a modo de recorrido;

d) Relleno de depresiones del terreno que contienen aguas servidas, desmalezado y limpieza, eliminación de basurales y la consiguiente mejora y pavimento de los sectores de la trama urbana afectados y estructuralmente necesarios;
e) Reconversión de los reservorios en elementos paisajísticos de interacción con la posibilidad de generar espacios de paseo y uso volubles en torno a ellos, de uso recreativo relativo al nivel de agua;
f) Inclusión de una bicisenda paralela a las calles de acceso al puente, vinculada a la generación del espacio verde lineal, comprendiendo que esta forma de movilidad urbana sustentable debe ser entendida como una alternativa eficiente para el transporte de los ciudadanos;
g) Redeterminación de nuevos recorridos de líneas de transporte urbano de pasajeros dentro del sector de implantación directa del puente;
h) Intervención integral de la Estación Mitre ampliando sus posibilidades de uso, con la puesta en valor del edificio y la reorganización espacial de los terrenos aledaños.

Art. 3º: El proyecto ejecutivo dispuesto por el artículo 1° deberá ser elaborado y remitido al Honorable Concejo Municipal en un plazo máximo de veinte (20) días a partir de comunicada la presente.

Art. 4º: Comuníquese al Departamento Ejecutivo Municipal.

SALA DE SESIONES, 06 de diciembre de 2018.-

Presidente: Sr. Sebastián Atilio Alberto Pignata
Secretario Legislativo: Abog. Mariano Manuel Bär

ANEXO

Resolución Nº 20370

perspectivas futuras en representaciones contemporáneas

Diagnóstico y pautas a partir del proyecto del nuevo puente Santa Fe-Santo Tomé

TESISTAS

Caffaratti Natali

Chiani M°Celeste

Fregona Florencia

DIRECTORA

Cislaghi Anabella

FADU UNL

año 2013

Agradecimientos…

Arq. Anabella Cislaghi.

Subsecretario de Transporte MCSF. Sergio Ludueña.

Instituto Santafesino de Cine y Artes Audiovisuales.

Docentes de cátedra de Tesis.

Vecinos de Bº Santa Rosa de Lima y San Lorenzo

Nuestros familiares y amigos.

INDICE

- **INTRODUCCION**.....5

- **CAPITULO 1: Presentación del problema**

Proyecto del nuevo puente Santa Fe – Santo Tomé.....9

- **CAPITULO 2: Marco Teórico**

Las representaciones sociales.....17

Variables de análisis

1. Infraestructura.....24
2. Espacio Público.....29
3. Inseguridad.....41
4. Identidad.....47

- **CAPITULO 3: Casos Comparados**

Rosario-Victoria.....55

Resistencia-Corrientes.....62

Posadas-Encarnación.....67

Matriz – Conclusiones.....72

- **CAPITULO 4: Trabajo de campo**

Las Representaciones sobre el área de estudio – Diagnóstico.....75

Pautas de actuación a escala barrial. Lineamientos Generales.....88

Pautas de actuación específicas. Proyecto Mitre.....91

Consideraciones finales.....93

- **BIBLIOGRAFÍA**.....95

- **ANEXOS**

I- Informe de Factibilidad Puente Santa Fe- Santo Tomé

II- Recortes Periodísticos

III- Entrevistas e Informe de Conclusiones

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCION

Porque un puente,
aunque se tenga el deseo de tenderlo
y toda obra sea un puente hacia y desde algo,
no es verdaderamente puente
mientras los hombres no lo crucen.
Un puente es un hombre cruzando un puente.

Julio Cortázar

Así como a través de este fragmento, Julio Cortázar hace una interpretación de lo que significa o representa para él un puente, más allá de su dimensión material o tangible, nos abre a nosotros también la posibilidad de pensarlo desde estas aristas. Probablemente un puente plantea una construcción que permite salvar un accidente geográfico o cualquier otro obstáculo físico como por ejemplo un río, y viene a solucionar problemas de movilidad o conectividad entre dos puntos diferentes. Sin embargo, una obra de este tipo también puede pensarse desde connotaciones que emergen de los imaginarios y tienen que ver con la representación social que se tiene de ellas. Flujos, cambios, desarrollo, progreso, inclusión, son todas ideas que bien se pueden asociar con estas infraestructuras y los efectos que producen en el área de implantación.

Es precisamente bajo esta mirada, como los vecinos del barrio San Lorenzo y Santa Rosa de Lima, interpretan y asimilan el Proyecto del nuevo Puente entre las localidades de Santa Fe y Santo Tomé, que tendrá sus puntos de acceso a la altura de calle Mendoza, y por medio de la Avenida Circunvalación por Avenida General López. Es una obra, que más allá de su dimensión material, es altamente esperada y anhelada por lo que conlleva, dado que es vinculada al progreso, desarrollo y consolidación de los barrios involucrados.

Sin embargo, creemos que hoy existe una renovada oportunidad para el sector, que llega de la mano del nuevo proyecto vial, y puede revertir años de frustración. Este nuevo portal de ingreso a la ciudad debe comprenderse como una potencialidad no sólo respecto a la reorganización vial, sino como una posibilidad de resignificación y valorización del sector involucrado y su contexto. No obstante, para que ello suceda es necesario un correcto estudio y análisis de la problemática, que pueda proveer los medios necesarios para que estos anhelos y deseos sean materializados, y los procesos de cambio no queden librados al azar o en manos de actores privados que beneficien a unos pocos.

Es entonces, que a través de la siguiente Tesis, existe un compromiso tanto ciudadano como académico de formar parte de este proceso que involucra a un importante sector de la ciudad y obliga a pensar en un trabajo de investigación desde el cual se pueda leer su historia, forjar su presente y, sobre todo, redactar su futuro.

Es por esta razón que resulta de carácter prioritario evaluar los posibles efectos que dicha intervención causará en el barrio. Para ello la investigación se aborda desde las *representaciones,* es decir, desde las manifestaciones en el imaginario colectivo, debido a que la nueva infraestructura se encuentra actualmente en un estado de proyecto.

Así, el tema a desarrollar en esta Tesis, consiste en *identificar una situación futura, detectar los posibles efectos que generará en el sector inmediato donde se inscribe dicha infraestructura y emplearlos como potencialidades para transformar el área.*

Planteado así el tema-problema, nuestra investigación tiene como principal objetivo *comprender* los efectos (especialmente indirectos) que surgen a partir del contacto entre una infraestructura vial de escala y el sector concreto de la ciudad donde se implanta, a fin de interpretarlos como posibles demandas o necesidades futuras del área local.

Para ello se plantean los siguientes objetivos particulares:

Interpretar y *analizar* la potencial situación del barrio en relación a la nueva infraestructura, para poder actuar con compromiso social atento a las necesidades de la población y su sentido de pertenencia respecto al sector; fomentando la consolidación de la identidad barrial.

Proponer un abordaje metodológico transdiciplinar para dicho estudio, analizando no sólo variables materiales, sino fundamentalmente desde el lugar de las representaciones.

Formular un diagnóstico y lineamientos de acción sobre el problema, orientados a determinar una serie de sugerencias para el sector.

Desarrollados los objetivos, se plantean dos hipótesis como sustento de la investigación. La primera, de carácter principal, gira en torno al impacto y los cambios que una infraestructura vial apareja y la siguiente, de carácter secundario, se inscribe en el estado actual del sector que se verá directamente afectado, y la posible respuesta a las necesidades presentes y futuras del mismo.

Como primera hipótesis, se establece que *la implantación de una nueva infraestructura vial de escala trae aparejada transformaciones urbanas y nuevas necesidades sociales que, si son previstas, correctamente identificadas y encauzadas, resultan en potencialidades para la revalorización del entorno inmediato.*

En cuanto a la segunda hipótesis, la misma reconoce que *la falta de intervenciones urbanísticas en áreas poco consolidadas de una ciudad lleva a un estado de abandono y deterioro, que se ve traducido en inseguridad, marginalidad, violencia y falta de identidad. Esto puede ser revertido a través de actuaciones integrales que atiendan e interpreten las necesidades puntuales y futuras de dichos sectores y sus habitantes.* Para comprender y reconocer el estado actual en que se encuentra el área donde se implantará dicha infraestructura, es necesario el relevamiento y estudio de la misma. Para ellos se han tomado como referencia diversos documentos académicos e informes de diferentes entes gubernamentales como la Dirección de Vialidad de Santa Fe y la dirección de Planeamiento y Urbanismo de la Municipalidad de la ciudad. Así mismo, la tesis de grado "Territorialidades alternativas" Prácticas espaciales: conflictos y ausencias. Caso de la ex Estación Mitre, de las arq. Sussmann, De Angeli, Suarez, representa un significativo aporte.

Para el desarrollo de la última hipótesis nos valemos del aporte teórico del sociólogo Néstor García Canclini, para quien "*Un imaginario urbano es una representación psico-socio-cultural y simbólica, que puede ser de manera individual o colectiva, y que se origina principalmente en el uso y apropiación cotidiana de cualquier tipo de espacio. Y es a partir de éstos, donde se crean puntos de referencia, sitios donde las relaciones y las prácticas socio-culturales se intensifican y donde surge una identidad individual o colectiva, local o regional, es decir, un punto donde se establecen raíces y se crean redes sociales. Hacer emerger el imaginario social y urbano de la ciudad tiene que ver con la manera en que ésta es recreada y actuada por los actores sociales*" [1]

Teniendo esto en cuenta, se establece como tercer hipótesis que *el abordaje de una intervención urbanística a partir de las representaciones sociales, puede constituirse como una estrategia que favorece la formación y consolidación de una identidad, promoviendo la cohesión social.*

Consideramos que la problemática a desarrollar en el caso elegido, es compleja en varios aspectos: en primer lugar, por su doble carácter intangible en cuanto a proyecto aún no realizado y, por el recorte cultural que se propone como perspectiva para la Tesis, lo cual obliga a hablar de "representaciones". Profundiza esta complejidad, el hecho de operar con temporalidades diversas, que se componen no sólo de la representación de lo inmediato, sino también de lo que se proyecta a largo plazo. Es por tal motivo que se ha decidido operar con información cuantitativa y cualitativa, que se pretenderá sintetizar en la propuesta final.

[1] García Canclini, Néstor. "*Imaginarios Urbanos"*. Editorial Universitaria, Bs As, 2005. Pág 147

En este sentido, se propone una triangulación metodológica como forma de abordar el problema precisamente para atender esta multiplicidad de variables que presenta. El esquema utilizado para efectuar esta triangulación, comprende por un lado un análisis comparativo de casos antecedentes que se entrecruzan con variables seleccionadas a partir del análisis del sector. Los casos de intervenciones en infraestructura vial seleccionados corresponden a los Puentes Resistencia-Corrientes, Rosario-Victoria, y Posadas-Encarnación, entendiendo las diferencias de tiempo y contexto que determinan cada caso. Por otro lado, las variables con las cuales se entrecruzan corresponden a Inseguridad; Espacio Público; Identidad e Infraestructura. Con este análisis pretendemos detectar los posibles efectos sobre el sector de la ciudad, que luego serán traducidos como requerimientos a futuro, sobre los cuales se trabajará en la propuesta final. El objetivo de la implementación de esta metodología, es obtener consideraciones puntuales y centralizadas que, a través de un enfoque orientado desde las representaciones sociales, deriven en una serie de sugerencias orientadas a las necesidades del sector.

En cuanto a datos cuantitativos, los mismos han sido claves para el reconocimiento de cuestiones susceptibles de traducirse en estadísticas. En este sentido, podemos mencionar la información brindada por profesionales pertenecientes a entes gubernamentales, que nos han ofrecido una visión causa-efecto fundamentada y sustentada sobre el territorio analizado.

Los datos cualitativos que se utilizarán como recurso metodológico, son aquellos que manifiestan las representaciones sociales, entendidas como imaginarios de los grupos involucrados respecto a las cuatro variables seleccionadas. Entender las variables como representación, hace que algo abstracto se pueda llevar a lo tangible, y finalmente a la arquitectura, y es aquí donde radica el fundamento para trabajar las variables desde este enfoque. Estos datos se obtendrán a partir de entrevistas, que provean de lecturas cuya riqueza reside en su carácter subjetivo. A partir de la interpretación de estos elementos, se realizará una construcción conceptual que complementará lo obtenido en la comprensión de los datos precisos. Además se debe destacar que la propuesta se encuentra en una instancia de proyecto, por lo su carácter intangible obliga a analizarlo a partir de sus representaciones.

Finalmente la forma en que se combinarán ambos tipos de información, tiene que ver con la intención de lograr una visión más amplia que vincule los hechos con lo simbólico, haciendo hincapié en esto último para la definición de las soluciones a los problemas planteados.

El desarrollo del presente trabajo de Tesis se organiza en 4 secciones:

En primer lugar, se introduce el **Proyecto del Puente Santa Fe-Santo Tomé**, que da origen al problema de investigación. Para ello se toma como sustento el *"Informe de selección y jerarquización de alternativas"*, (tanto el documento parcial como el final) facilitado por la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, que permite una aproximación al área de implantación afectada por el mismo, así como un reconocimiento de las transformaciones más inmediatas ya previstas para el sector. Asimismo, como parte de esta sección, se profundiza el análisis del área, de donde surgirán las variables de análisis.

En el segundo capítulo, se construye el **marco conceptual**, a partir de fuentes teóricas que abordan el tema de las representaciones y de las variables de análisis seleccionadas.

En el primer caso, se seleccionan autores que permiten una lectura interdisciplinaria del tema, desde la filosofía (Michel Foucault), lo social (Corinne Enaudeau) y lo específicamente disciplinar (Roberto Fernández), para comprender el concepto de la representación y poder luego trasladarlo al análisis de las variables.

En el caso del *Espacio Público*, se trabaja principalmente desde el aporte del antropólogo español Manuel Delgado y el también sociólogo Richard Sennett. De esta manera, se aborda no sólo desde una dimensión material y física, sino que fundamentalmente, se exploran nociones ligadas a la función social y cultural del espacio público, y a la situación contemporánea del mismo.

Para el abordaje de la variable *inseguridad*, se extraen conceptos y argumentos de la sociología (G. Kessler), la geografía humanista (A. Lindón), y el derecho. De esta manera, es posible comprender el fenómeno de la fragmentación del espacio urbano y la exclusión social a partir de los imaginarios urbanos de la inseguridad.

Para el caso de la *Identidad*, se exploran fundamentalmente autores como Néstor García Canclini, Marc Augé y Appadurai. Se pretende construir la definición de esta variable no solo desde la perspectiva del sujeto sino como construcción social y colectiva.

En el desarrollo del tercer capítulo se procede a la investigación de casos similares, los cuales son antecedentes analizados teniendo en cuenta las variables propuestas en capítulos anteriores, a partir de los cuales se puede abordar en conclusiones que serán determinantes a la hora de plantear la propuesta.

El ultimo capitulo, establece una comprensión de las representaciones de las variables analizadas para el caso concreto del área de afectación del nuevo puente y tomando en cuenta los aportes teóricos y las conclusiones de los casos analizados se determinan una serie de lineamientos proyectuales y un programa de necesidades aplicables a escala barrial, que harán énfasis en las variables seleccionadas y sus representaciones.

capítulo 1

PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

Origen de la problemática y propuesta

Cabeceras del Puente Santa Fe – Santo Tomé

Transformaciones estructurales e infraestructurales previstas

Impacto en el entorno y la imagen urbana

Afectaciones socioculturales: Descripción de la cabecera en Santa Fe

PROYECTO DEL NUEVO PUENTE

SANTA FE-SANTO TOMÉ

ORIGEN DE LA PROBLEMÁTICA Y PROPUESTA[1]

Las vecinas ciudades de Santa Fe y Santo Tomé son, según los censos nacionales, dos de las de mayor población de la provincia de Santa Fe, y se vinculan fundamentalmente entre ellas por los movimientos de intercambio permanente que se reconocen en su población. Sin embargo, ambas cabeceras se encuentran separadas y delimitadas por la presencia del Río Salado, por lo que las posibilidades de comunicación se reducen a la presencia de puentes que atraviesen dicho canal de agua.

En este sentido, el principal inconveniente que da origen a la propuesta de creación de una nueva infraestructura vial que comunique estas dos ciudades es el colapso del existente Puente Carretero. Este conector de 1320m de recorrido data de 1939 y ha superado el tiempo estimado de vida útil.

Según datos oficiales, el tránsito medio sobre este puente en el año 2012 se calcula en 34.000 vehículos/día, y se han medido valores de 3000 vehículos en horarios de punta.

Esta infraestructura vial de dos carriles, presenta la dificultad de que a medida que aumenta la intensidad de circulación, se produce la formación de columnas de vehículos; hecho agravado por la prohibición de adelantamiento. Por estos motivos la situación de colapso se da de manera frecuente, especialmente en horarios críticos como los de ingreso o egreso laborales y/o escolar.

Se reconoce que actualmente los motivos de cruce por cuestiones laborales representan más de la mitad del total de los desplazamientos entre ambas ciudades, y que estas áreas mencionadas como directamente vinculadas, se relacionan respectivamente, y por proximidad, con los focos de atracción de Santa Fe y Santo Tomé, es decir, con sus cascos céntricos, en los cuales se localizan fundamentalmente las actividades comerciales, administrativas y de salud. Por otro lado, se puede afirmar que estos intercambios se dan de manera equitativa en ambos sentidos de circulación.

La necesidad central de dar una alternativa de paso a las personas que diariamente deben cruzar el Río Salado, es así el eje de la propuesta. El nuevo enlace vial, proyectado por la Dirección Nacional de Vialidad, en gestión conjunta con agentes Municipales y Provinciales resolverá principalmente una problemática interurbana antes que de escala regional, ya que actualmente el tránsito pesado y pasante posee la opción de la Autopista.

Este contexto puede traducirse en una potencialidad en lo que refiere al desarrollo de las áreas que serán directamente afectadas por el nuevo puente, en cuanto a los caudales de vehículos que recibirán, y las transformaciones directas de su panorama, a partir del dinamismo que esto genera.

Inicialmente fueron siete las alternativas de cruce planteadas para la implantación de esta nueva infraestructura vial. En marzo de 2012, tras diversos estudios de impacto realizados tanto por autoridades locales como nacionales, se ratificó que la traza norte (o alternativa tres) resultaba la más conveniente. Según esta opción, el puente se ubicará a la altura de calle Mendoza en Santa Fe y de barrio Costa Azul en Santo Tomé, y su concreción implica una serie de obras que impactará en ambas márgenes del río Salado.

Los aspectos más pertinentes que se tuvieron en cuenta para la designación de la alternativa elegida (luego de dos etapas de análisis) fueron: seguridad, funcionalidad, durabilidad, preservación del medio ambiente, economía y estética. Los criterios que finalmente abocaron a la elección de la alternativa de

[1] Para el desarrollo de este apartado se toma como fuente principal el *"Informe de selección y jerarquización de alternativas"*, facilitado por la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe, así como también recortes periodísticos referidos a esta temática.

intersección con calle Mendoza fueron: la minimización de áreas de expropiación y sus respectivos modos de relocalización, la integración a la estructura urbana existente y la optimización de distancias entre los polos de atracción de ambas ciudades.

Otro elemento que contribuyó en el análisis de alternativas, fue la realización de una zonificación de ambas localidades cabeceras, cuyo objetivo era el de identificar orígenes y destinos de viajes diarios, así como áreas homogéneas de ambas ciudades, donde la relación entre usos (e intereses) de las mismas, junto a las densidades habitacionales y de población, y la vacancia de suelos, representen potencialidades de desarrollo a futuro en lo que respecta a la relación entre ambas cabeceras. Finalmente, las áreas vinculadas por la propuesta elegida son las nombradas como SF4 (Centro Oeste de Santa Fe) y ST1 (Norte de Santo Tomé y zona de barrios privados).

Cabeceras del puente Santa Fe - Santo Tomé

El área de desembocadura del nuevo puente en la cabecera de la ciudad de Santa Fe se compone fundamentalmente de un sector residencial poco consolidado de la trama urbana, el cual presenta numerosos casos de asentamientos

Traza del nuevo puente elegida. Fuente: Vialidad Nacional

espontáneos e ilegales, así como una situación actual de precariedad en cuanto a infraestructura y servicios, y de calidad constructiva de las viviendas. [1]

Se puede afirmar a partir de ello, que la principal dificultad que afronta la implantación de la obra vial, en el aspecto urbanístico, es la conflictiva ocupación informal en la costa santafesina, así como su complejidad social, que actualmente se identifica como un inconveniente en cuanto al recorrido de la Av. Circunvalación y las vías de penetración urbana, debilitando su uso principalmente en horas nocturnas. Aunque la alternativa de cruce a concretarse, en este aspecto, presenta un menor grado de conflictividad que las ya descartadas, este complejo contexto evidencia que las intervenciones que se desarrollen en torno al puente, deberán considerar estos aspectos sociales, y lo que concierne a la correspondiente relocalización de habitantes considerando el carácter ilegal de las ocupaciones, apuntando a su resolución de manera que los conflictos evidentes y actuales puedan remediarse, a fin de que no se transformen en limitaciones para desarrollos futuros del área en materia urbanística. La alternativa de cruce elegida, sin embargo, resulta la de menor requerimiento de expropiaciones y desplazamientos para su desarrollo.

Por otra parte, con un panorama completamente disímil, la cabecera de la ciudad de Santo Tomé, se caracteriza por la baja ocupación del suelo y los asentamientos de tipo residencia privada, que prometen extenderse (en parte debido a la iniciativa del puente) en los terrenos vacantes en torno al llamado *camino viejo*, que desemboca en el centro de la ciudad vecina.

Podemos decir, a partir de esto, que es notable la disparidad entre ambas cabeceras en cuanto a sus características de ocupación, densidades, nivel socio-económico de la población, y seguridad en el tránsito. Por esto se afirma que ambas ciudades requerirán de intervenciones que, aunque deben ser complementarias, serán diferenciadas en su grado y carácter, así como en las características de los equipamientos que se desarrollen en las áreas clave.

Transformaciones estructurales e infraestructurales previstas.

[1] Este sector ha sido gravemente afectado por las inundaciones del año 2003.

En la margen de SF4, en la desembocadura del puente a la altura de calle Mendoza, se construirá un rulo intercambiador a desnivel. Dado que esta calle no es actualmente doble mano, el ingreso se realizará a través del concepto de par circulatorio, de manera que Mendoza conservará el sentido Oeste-Este mientras que su contigua hacia el norte, calle Alfonso Durán, tendrá sentido Este-Oeste. [1]

Esta distribución se optimizará a partir de la proyección de un segundo rulo intercambiador complementario, a la altura de la Avenida General López, que se vinculará a través de la Circunvalación. De esta forma se garantiza la eficiente intersección en la cabecera de nuestra ciudad y posterior distribución de las densidades vehiculares, donde la descarga y recepción de principales volúmenes se hará sobre Av. Freyre, en sentidos Norte y Sur. Se estima en cuatro minutos el traslado por la Av. Circunvalación desde calle Mendoza hasta General López, por lo cual se considera significativo contar con los dos nuevos accesos a la ciudad por ambos puntos.

En el marco de estas transformaciones, se prevén las intervenciones necesarias por los intercambiadores de tránsito, junto a las futuras infraestructuras como la conclusión de la Av. Circunvalación, la conversión de la Ruta Nacional 19 en autovía y sistematización del trazado ferroviario. Según los estudios de impacto realizados, se plantea que es muy baja la posibilidad de generar e incrementar problemas en el tránsito urbano y que, en ambas ciudades pero principalmente en Santa Fe, la distribución vehicular será homogénea.

El objetivo primordial de la propuesta es, como se describió anteriormente, descomprimir el tránsito vehicular del Puente Carretero, resolviendo la problemática central de los ciudadanos de ambas localidades. Pero además de esta cuestión clave, el proyecto prevé la optimización de la accesibilidad de algunos sectores de la trama urbana hoy segregados y el desarrollo de desagües pluviales, pavimentación y arbolado de calles.

[1] La calle Alfonso Durán adquiere el nombre de Primera Junta luego de cruzar Avenida Freyre.

Particularmente en el caso de SF4, las ya mencionadas vías de penetración y acceso al casco céntrico como lo son calle Mendoza, Alfonso Durán y General López, sufrirán algunas transformaciones planteadas a partir del desarrollo del nuevo viaducto. Se producirán mejoras en estas arterias en lo que refiere al tramo comprendido entre la Av. Circunvalación y Avenida Freyre, las cuales incluyen ensanches de determinados tramos, pavimentación, alumbrado, construcción de cordones, arbolado y entubado de desagües pluviales. Reconociendo la vulnerabilidad hídrica del sector, se plantea un desagüe pluvial troncal en calle Alfonso Durán cuyo ancho es casi el de la totalidad de la calle. Los estudios previos para el desarrollo de las transformaciones mencionadas y su potencial impacto, consideraron óptima la adaptabilidad de la nueva infraestructura a la existente en las áreas urbanas señaladas.

Como consecuencia de estos cambios estructurales, en cuanto a lo planificado en materia de inserción en la estructura urbana, la alternativa elegida, al vincularse con la red urbana existente, acentúa la jerarquía de las principales calles que funcionan como accesos al centro de la ciudad de Santa Fe, (Mendoza, Alfonso Durán y Gral. López). En este sentido, se considera que la transformación cualitativa fundamental, será la consolidación del área afectada, estructurada sobre calle Mendoza.

Por otro lado, según el anteproyecto, el nuevo trazado y la modificación de las vías de ingreso a la ciudad, no afectarán las condiciones de uso y acceso a equipamientos preexistentes como por ejemplo escuelas, oficinas, hospitales, etc, así como de espacios públicos y áreas de valor simbólico. Tampoco se considera de gran escala el impacto sobre los equipamientos públicos urbanos e infraestructura (como por ejemplo red de drenaje).

Se prevé que la nueva infraestructura no afectará territorialmente el área frente a eventos extremos, como es el caso de emergencias hídricas. Esto se debe, en parte, a que el sistema natural se verá afectado en un grado mínimo por la obra. Al mismo tiempo, dicho puente producirá un mejoramiento de las posibilidades de evacuación de los habitantes de dichas zonas en los casos de las mencionadas situaciones de desastre. En nuestra ciudad, particularmente el sector Sur-Oeste,

signado por este tipo de eventos, esto representa un alto beneficio para los habitantes.

Un aspecto destacable, por otro lado, es el alto nivel de complementariedad que posee la obra del nuevo puente con respecto a la implementación futura de infraestructura ferroviaria. Podemos leer, a partir de ello, que no sólo existe para el área una futura posibilidad de generar un polo multimodal de transporte, sino que además, este panorama representa una alta potencialidad de desarrollo urbano, junto con la posibilidad de recuperación de las áreas vacantes correspondientes al ex Ferrocarril Mitre.

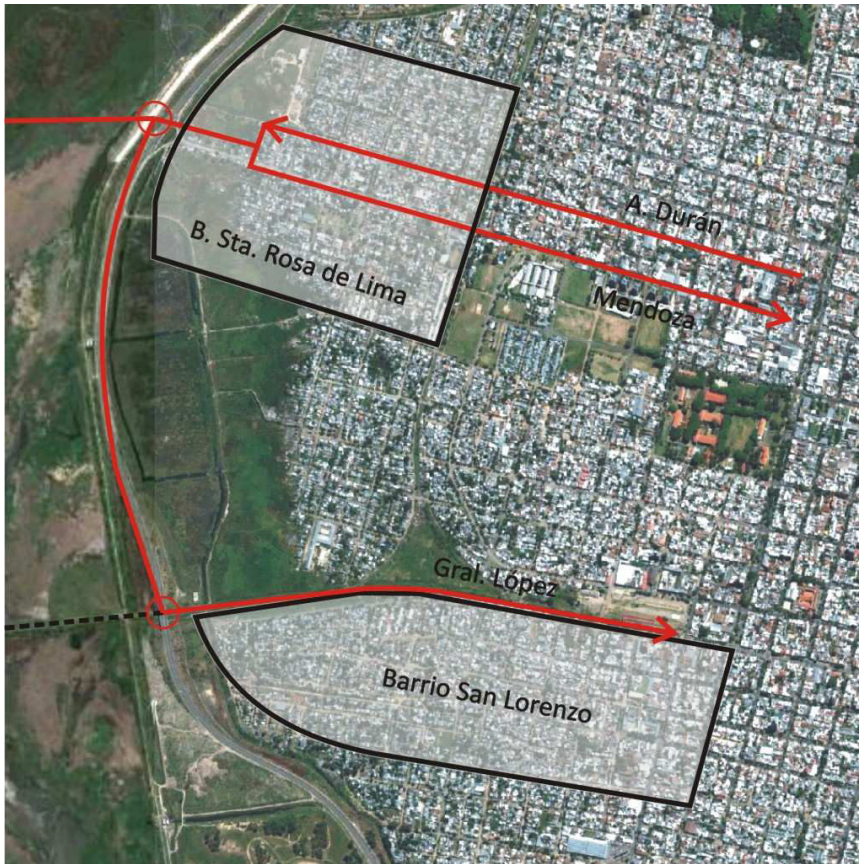
Han existido en los últimos años proyectos para reacondicionar el área[1], la Municipalidad ha arreglado algunos espacios y se sucedieron algunos proyectos que no cobraron concreción, entre ellos el concurso de ideas en el año 1997, promovido por el Municipio y organizado por el Colegio de Arquitectos, que generó alternativas de intervención, aunque no encontraron cauce de gestión programática. Por otra parte, propuestas a cargo de grupos de promoción social autónoma como agrupaciones culturales o de asistencia que tampoco lograron constituirse como agentes promotores con decisión y capacidad para sintetizar demandas y conflictos, y con ello, liderar una intervención transformadora para estas áreas.

La creación de esta nueva infraestructura supone una nueva oportunidad para el sector y el desarrollo de propuestas en torno al mismo, adquiriendo mayor relevancia la necesidad de intervenciones integrales en torno al área vacante de la ex Estación.

Impacto en el entorno y la imagen urbana

Se considera que a partir de la implantación de la nueva infraestructura, existe un alto potencial en el desarrollo futuro del corredor, por lo cual puede afirmarse que existen perspectivas favorables en el área afectada en nuestra ciudad.

Según los relevamientos del sector involucrado, es viable decir que no existen actualmente conjuntos o elementos relevantes desde el punto de vista del paisaje urbano, del patrimonio o ambiental, a excepción de la ex Estación Mitre y El Hospital de niños Orlando Alassia. Esto quiere decir que por un lado, no se verán perjudicadas áreas de gran valor, pero principalmente, que existe la posibilidad de revalorización de las mismas, lo cual conllevaría a un cambio (entendido en sentido



Principales áreas afectadas por el proyecto del puente. Fuente: *Elaboración propia*

[1] Fuente consultada: Fedele, Javier – Ucedo, Javier. *"Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe".* Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad - Vol. 12 - Nº 12 (Junio 2012)- Pp. 043-069

positivo) de la imagen urbana.

La configuración espacial de la trama urbana, que comprende calles y espacios públicos, es determinante (para posibilitar o limitar) los flujos de movimiento y, con ello, del traslado y encuentro de habitantes. Como consecuencia, dicha trama afecta fenómenos sociales como son el comercio local o la inversión en determinada vivienda o barrio. Se prevé que estas mejoras, además favorezcan la circulación de medios de transportes públicos y móviles de servicio como ambulancias o policías. Podemos afirmar así, que el reordenamiento y transformación de los elementos que componen dicha trama (calles y espacio público) pueden convertirse en claves para la cualificación del área. A partir de ello, podemos deducir, que una intervención de este calibre produce modificaciones en las representaciones sobre un determinado sector de la ciudad. Las obras de tipo física se traducen de esta manera, en una mejora de los estándares de vida de la población.

Por otro lado, se considera que existirá un impacto positivo en materia de espacio público, del cual se carece actualmente, si se considera estrictamente el espacio público programado como infraestructura urbana. Se estima que la estructuración futura de los canales urbanos a partir de la conexión vial puede contribuir a la organización de dichos espacios a partir de corredores de jerarquía que garanticen su continuidad y aprovechamiento.

Existen además altos valores en lo que respecta a la integración urbana del corredor, que permiten deducir que existirá un cambio favorable en el uso del suelo, a partir de la existencia de grandes extensiones de tierra urbanizables y/o vacantes en las inmediaciones del puente (aunque principalmente en la costa santotomesina), a partir de la cual se considera viable la implantación de equipamientos de escala metropolitana en los terrenos disponibles.

Se considera que, a partir de los nuevos trazados y modificaciones de vías existentes, que forman parte de la intervención, se pueden establecer usos alternativos de estas áreas, a partir del tratamiento paisajístico.

Afectaciones socioculturales - Descripción de la cabecera en Santa Fe

Las seis alternativas de cruce que se descartaron en las sucesivas etapas de análisis fueron fundamentalmente aquellas cuyo impacto social fuese alto, entendido en sentido negativo, a partir de diversos parámetros entre los que se encontraban primordialmente las relocalizaciones de habitantes. Respecto a esto, puede decirse que la relevancia dada a este aspecto social desde los entes oficiales, afirma la comprensión de la problemática a partir de las representaciones de la población afectada, y los aspectos simbólicos que ellas constituyen.

En el caso de Santa Fe, el área que se considera principalmente involucrada es una extensión de los barrios Santa Rosa de Lima y Solidaridad y Progreso San Lorenzo. La Municipalidad de Santa Fe abarca a estos dos barrios dentro del distrito Suroeste de la ciudad.

En datos precisos, se considera, que en la desembocadura de nuestra ciudad, la cantidad de viviendas que serán relocalizadas o expropiadas serán 214, y puede afirmarse que un gran porcentaje de las mismas corresponde a residencias de escasos recursos, con deficiencia en lo que respecta al acceso a servicios básicos. Sin embargo, a pesar de la menor proporción que representa el número de expropiaciones y relocalizaciones de la propuesta elegida, no debe dejarse de lado el hecho de que las afectaciones de la obra poseen un alto contenido social.

Los barrios se encuentran signados por el trazado ferroviario y el terraplén de la Avenida Circunvalación. Esto le dan una particularidad al sector que lo distancian y diferencian del resto de la ciudad. Ambos barrios presentan características similares en su composición en cuanto a nivel socioeconómico de la población, tipología y materialidad de las edificaciones, etc, aunque con variaciones internas en cada uno que se manifiestan principalmente en un contraste entre la zona Oeste (cercana al Río Salado, y la zona Este, en el sector próximo a Avenida Freyre).

La zona más antigua de estos barrios se encuentra altamente densificada, y se compone fundamentalmente de viviendas de ex empleados del Ferrocarril Mitre, mientras que las áreas más recientes se formaron, en su mayoría, a partir de acciones de ocupación espontánea y progresiva de tierras vacantes, en una

apropiación gradual del borde oeste, utilizando tierras de las zonas bajas del Río Salado. En este último caso, gran parte de estos sectores se pueden denominar "autourbanizados", ya que los propios habitantes de las viviendas son los que delimitan los lotes, "trazan" las calles, gestionan los servicios o, en su defecto, se proveen de los mismos en calidad de "enganchados", en intentos por mejorar su hábitat.

Podemos decir, que a medida que se avanza en sentido Este-Oeste, se evidencian asentamientos más precarios, y menores condiciones de habitabilidad. Inicialmente, muchas de estas áreas con mayores carencias, fueron ocupadas por población de baja renta para acceder a lotes ante falta de mejores alternativas. Por otro lado, otra de las causas que ha llevado a la densificación y aparición de nuevos asentamientos intersticiales y en la costa del río Salado, han sido las inundaciones de los años 2003 y 2007.

Así, los procesos de autoconstrucción verifican, densifican y producen un crecimiento del área de borde. Gran parte de los establecimientos que se producen actualmente, provienen de descendientes de pobladores que residen en el sector más antiguo, correspondiente a las inmediaciones de la Ex Estación Mitre.

La mayor parte de las viviendas afectadas por la nueva traza del puente Santa Fe- Santo Tomé corresponde a una zona que, a partir del Reglamento de Zonificación de la ciudad, se clasifica como de uso residencial, que corresponde a planes de vivienda y urbanizaciones espontáneas sobre terrenos fiscales. La mayor parte de ellas corresponde al sector de giro de empalme de la Circunvalación hasta Santo Tomé y al de desvío de acceso desde dicha ciudad, antes de tomar calle Mendoza, lo cual representa zonas actualmente inundables. La menor proporción en la composición de la zona involucrada del barrio se halla sobre terrenos destinados a "reservorios", según el mencionado Reglamento. El tejido del sector (trama viaria, parcelamiento, construcciones y actividades), presenta baja densidad y diversidad. Se considera un área no sólo poco poblada, sino también poco consolidada, donde el asentamiento se caracteriza por tener menos de cinco años de antigüedad. Parte de las mencionadas condiciones precarias del sector, se reflejan urbanísticamente en el hecho de que el amanzanamiento se encuentra desdibujado y las viviendas se hallan dispersas en grandes superficies de terreno, sin división por calles o límites construidos. Por este motivo, se considera que la afectación en la calidad de viviendas existente será mínima.

Otro conjunto residencial afectado lo constituyen aquellas viviendas localizadas con proximidad a las vías del Ferrocarril Mitre, las cuales corresponden fundamentalmente a familias que adoptaron de manera ilegal terrenos estatales para instalación de sus domicilios. En muchos de los casos se trata de asentamientos de varias generaciones precedentes heredados por los pobladores actuales.

Para las entidades responsables de los estudios de impacto, se considera que este sector en su conjunto, es simbólico en lo que representa a medio ambientes de pobreza en nuestra ciudad. En su composición edilicia, las viviendas pueden denominarse precarias; se encuentran habitadas por familias (una o más) en circunstancias de pobreza, una situación que, según cifras oficiales, alcanza casi la cuarta parte de dicha población.

La tipología de edificaciones que predomina en dichas áreas involucradas es la realizada de manera precaria e instintiva, utilizando básicamente materiales de desecho (chapas, cartones, etc.) y adobe. En cuanto a los tipos de actividades que caracterizan dichos asentamientos pueden mencionarse fundamentalmente la residencial, la presencia de algunos pequeños comercios como quioscos o almacenes y algunas instalaciones de cría de chancho a escala familiar, las cuales potencian la situación insalubre del sector por su coexistencia con las viviendas.

Otras estrategias de ocupación verificadas en el territorio se corresponden con acciones estatales, como por ejemplo la generación de planes de vivienda o implantación de equipamientos comunitarios, con ejemplos que van desde el Hospital de Niños, hasta playones deportivos. Asimismo, otras acciones como obras infraestructurales como, por ejemplo la avenida de circunvalación, aceleraron la ocupación espontánea del suelo, en ausencia de políticas de regularización dominial ni catastral.

En cuanto a los servicios que poseen las áreas principalmente afectadas, la provisión de agua potable se realiza, de manera deficiente, por red pública, con presión menor a la necesaria. Un porcentaje notable de la población del sector no

posee este servicio y la mayor parte de los asentamientos de borde no poseen conexión domiciliaria.

Los desagües pluviales, son discontinuos y se plantean como zanjas a cielo abierto, lo cual imposibilita el óptimo escurrimiento del agua de lluvia. Cada manzana es estanca y no existen cruces de calles (alcantarillas), actuando cada zanja como un reservorio del agua de lluvia, aguas grises provenientes de las viviendas, y de acumulación de basura.

La red cloacal es inexistente, ya que la eliminación de las aguas servidas se realiza a pozos negros, muchos de ellos sin cámara séptica, por lo que frecuentemente se encuentran desbordados y desmoronados.

Así mismo se pueden observar áreas de terrenos bajos que, de manera histórica, se han utilizado como vertederos de basura, actuando también como reservorio natural de aguas de lluvia, generando un importante foco de degradación urbana y contaminación ambiental. Por otro lado, la actividad de "cirujeo" en el área de borde produce basurales a cielo abierto, intensificados por la problemática de recolección deficiente de residuos.

Todas estas carencias infraestructurales se traducen en graves problemas ambientales que afectan las condiciones de la población. Al mismo tiempo, y debido a que gran parte de los habitantes de los sectores más carenciados se encuentran desocupados (o con ocupaciones esporádicas), se produce un deterioro progresivo de la calidad de vida de los mismos (de alojamiento, vivienda y alimentos). En este sentido, puede afirmarse que en la actualidad, es uno de los barrios de la ciudad con mayor número de planes de ayuda social y de empleos transitorios.

Se considera, a partir de experiencias previas de relocalizaciones realizadas por las entidades gubernamentales involucradas, que las poblaciones que se asientan en áreas próximas a las centrales de una ciudad (como es en el caso analizado) regresan a sus asentamientos una vez reubicados, en su mayor parte debido a que basan su sustento económico en actividades de tipo informal (y en algunos casos ilegal) en las zonas que constituyen núcleos comerciales de la trama urbana. Por ello se considera que la relocalización en terrenos fuera de los sectores originales, se presenta como ineficiente en la mayor parte de los casos. En el ámbito que nos concierne, no se hallan terrenos disponibles en las inmediaciones del sector que puedan destinarse a la relocalización de viviendas (fuera de los "reservorios"), por lo cual las autoridades plantean distintas alternativas como expropiar tierras para el mencionado fin, ubicar a la población afectada en otros sectores de la ciudad o plantear nuevas tipologías de vivienda que, en vista de la baja densidad habitacional del sector, permitan asentar gran cantidad de población en las inmediaciones. Se considera paralelamente, para el último caso, que la densidad habitacional del área afectada no se verá altamente perturbada por la redistribución de dicha población, dentro del área que se producen los asentamientos.

Debido a que, como se mencionó, la mayor parte del tejido urbano afectado por los trazados responden a los desarrollos de los enlaces intercambiadores desde la circulación principal, se plantea como un problema de escala entre la vinculación del núcleo urbano y la circulación territorial. Como forma de resolver esta problemática en lo que concierne a las relocalizaciones, los entes gubernamentales proponen resolverlo a partir de las programaciones de las obras, en etapas sucesivas, a medida que se vayan completando los procesos de gestión urbana. De esta manera, en primer lugar se construirían las vinculaciones troncales entre centros urbanos y, posteriormente y de manera progresiva, el resto de los enlaces.

capítulo 2

MARCO TEÓRICO

Las representaciones

Variables de análisis

1. Infraestructura

2. Espacio Público

3. Inseguridad

4. Identidad

LAS REPRESENTACIONES SOCIALES

A partir de la descripción del proyecto del puente Santa Fe – Santo Tomé, y de los aspectos significativos que caracterizan la composición tanto física como social del sector considerado de mayor influencia de la nueva infraestructura vial, se determinan variables de análisis que se vinculan fundamentalmente a problemáticas puntuales que presenta el área, aunque también pueden encontrarse en ellas elementos potenciales para el desarrollo futuro de la misma.

A su vez, se ha tenido en cuenta al momento de establecer prioridades entre las distintas variables posibles, que las mismas pudiesen ser un fuerte objeto de representación, y que de esta manera permitan una aproximación a la dimensión social del problema de estudio. Esto se determinó, entre otras cosas, a partir de entrevistas con ciudadanos y agentes involucrados. (Ver anexo 3 – *"Entrevistas e Informe conclusiones"*)

Así, la lectura de la problemática se gesta desde las representaciones que permiten construir un escenario socio cultural contemporáneo que se orienta además como perspectivas futuras desde la presencia del proyecto. De esta manera, estas representaciones sociales que se gestan en relación al nuevo objeto aun inexistente materialmente, constituyen un impacto social por sí mismas.

Dado que esta Tesis trata de *"perspectivas futuras en representaciones contemporáneas"*, se considera además que estas variables, entendidas como objetos de estudio se verán afectadas y transformadas con la implantación del nuevo puente Santa Fe- Santo Tomé. De esta manera, no solo se intentará reconocer los impactos, sino también los cambios que puedan darse en las representaciones que surjan a partir de ello. Teniendo en cuenta los objetivos del trabajo, se analizarán los casos antecedentes desde el marco teórico de las variables elegidas; de esta manera, se obtendrán mayores aproximaciones a la hora de establecer los lineamientos de programa.

Es necesario, por otro lado, hacer hincapié en propuestas que contribuyan no sólo a la transformación de aspectos negativos o resolución de problemáticas puntuales que se hayan detectado en el análisis, sino también operar con los elementos potenciales que puedan generar nuevas representaciones para cada variable a analizar, y que puedan extenderse al sector de estudio en general.

Las representaciones, de esta manera, permiten realizar la transición entre la construcción de un análisis social teórico a una instancia proyectual tangible, convirtiéndose así en un elemento clave para vincular las dimensiones cultural y arquitectónica-urbanística.

Primeras aproximaciones

Michel Foucault entiende que representar significa volver a presentar, o sea, re-producir un objeto a través de un mecanismo simbólico, ya sea mediante figuras o palabras. Puede decirse que esta re-producción es siempre subjetiva, dado que en el acto de representación siempre se relaciona un sujeto (grupal o individual) con un objeto determinado, para lo cual debe existir una distancia entre el sujeto y el objeto que permita que este último sea observado.

La construcción de esta noción, por otro lado, en este apartado se ha orientado fundamentalmente desde el trabajo de Corinne Enaudeau, además del aporte de otros autores que esta Profesora cita en el desarrollo de su teoría sobre este tema, como Ludwig Wittgenstein, Descartes o Sigmund Freud.

Esta autora explica, metafóricamente, que la representación radica en la fuerza que un actor realiza para animar un personaje, asegurando el éxito de hacer creer que verdaderamente *es* aquello que representa, algo que está fuera del escenario pero al cual se remite permanentemente[1]. Así, representar significaría sustituir algo ausente, darle presencia, confirmando paradójicamente su ausencia.

[1] Enaudeau desarrolla el concepto de representación utilizando como base la comparación con las interpretaciones en las obras de teatro. Enaudeau, Corinne: *"La paradoja de la representación"*. Editorial Paidós. Buenos Aires, 2006

La representación es así, un dispositivo único que incorpora tanto el discurso como la imagen, involucrando los sentidos como el habla y la vista. Enaudeau explica que esta representación es transparente, ya que se borra ante lo que muestra, pero al mismo tiempo tiene opacidad: sólo se presenta a sí misma representando a la cosa, eclipsándola y suplantándola, duplicando su ausencia. El objeto, que existe independientemente de la representación, tal como un personaje teatral, tiene que deducirse y sólo puede ser o existir a través de dicho proceso, en un vínculo recíproco y simbiótico.

La mirada, la observación de los individuos, tiene un rol fundamental en la construcción de la representación.[1] Para Enaudeau, la representación es un recorte, un cuadro, un esquema óptico, la realidad que el individuo delimita con su mirada. Esta mirada puede dirigirse hacia otros objetos, cambiar; y al desplazarse, mueve consigo el aspecto del mundo, de lo que cada sujeto espera de él y hace en y sobre él. En esta acción, los párpados, cuales telones de un teatro, permiten pasar de una representación a otra, dirigir la mirada a otra dirección, hacer nuevos recortes, sin localizarse o establecerse de forma definitiva. La mirada, al mismo tiempo, posee un enfoque que permite dentro de un mismo cuadro hacer mayor hincapié en unos aspectos antes que en otros, observar un dato para verlo de distintos modos cada vez, para percibir distintas cosas de él.

De esta manera, se puede afirmar que representar se configura como un acto de creación, orientado a través de la mirada, y que la representación siempre constituye un recorte, una visión parcial de una realidad compleja que se presenta imposible de abarcar y que siempre se reduce (en mayor o menor medida) para su comprensión, a través de un lente en permanente movimiento y mutación.

El proceso de la representación

Representar es "*ver algo con el ojo interior*"[2]. Se puede decir que este proceso involucra, en un primer momento, una percepción inocente, que capta inmediatamente lo real a través de los sentidos, de manera intuitiva. En una segunda instancia, el individuo, en una lucha contra la irrealidad posible de la representación, pretende encontrar en la percepción, el objeto representado. La percepción no requiere de la representación, es una instancia previa que no la incluye ni depende de ella para ser, es una instancia relacional que incorpora los sentidos humanos en relación directa con los objetos, según Sigmund Freud, como un acceso seguro a la realidad por parte del sujeto. De esta manera, en el primer momento se daría un acceso inmediato a las cosas, inaugurando de esa manera el conocimiento del mundo, mientras que la representación duplica esa percepción inicial, haciendo de nuevo presente eso que se había percibido, sin necesidad de que el objeto aún se encuentre fuera del cuerpo, sino como una construcción mental.

El conocimiento humano, al realizar esta interpretación de los objetos, digiere los hechos, sólo dejando presentar aquellos a los que puede imponerles una forma espacial, temporal o causalmente delimitada, una identidad conceptual. A partir de ello, puede afirmarse que no existen hechos, sino sólo interpretaciones de los mismos, que los individuos construyen. Estas lecturas, representaciones, nunca son inocentes, asignan formas y sentidos a las experiencias, para actuar, asimilar o rechazar a partir de ellas. De esta forma, la representación no es un estado mental, sino el esfuerzo para modificar y ordenar la complejidad de lo percibido del mundo; se constituye como una práctica, una forma de transfigurar lo real para comprenderlo y actuar sobre ello.

Lo que se garantiza de esta manera, es la existencia real del objeto representado, no lo verdadero; lo real se construye en figuras siempre cambiantes, donde no existe un modelo, sino siempre creación. Lo representado vale como

[1] Siguiendo la metáfora de Enaudeau se puede decir que en el teatro, es lo que da sentido al juego de actores y máscaras

[2] Enaudeau, Corinne: *"La paradoja de la representación*". Editorial Paidós. Buenos Aires, 2006, pp. 53

Enaudeau cita a L. Wittgenstein para explicar que lo subjetivo, lo simplemente representado, se encuentra sólo adentro del individuo, mientras que los objetos reales, se encuentran siempre fuera de él, cediendo el paso a la representación.

verdad para el individuo, reemplazando al objeto de la percepción inicial; constituyéndose como *doble* del objeto, no es "*un simple signo de lo invisible, sino su retorno en lo visible*"[1].

La representación se constituye como un intermediario inanimado entre el sujeto y el objeto. Se considera que lo que se produce a través de dicho proceso es la filtración de un universo interno del individuo, que distorsiona de alguna u otra forma su representación de la realidad percibida. Se imita a una figura que dicho individuo con libertad mueve y distorsiona hasta quitarle su poder. El hombre, de dicha forma posee la capacidad de convertir las cosas (objetos y acontecimientos) en su representación, de retener de ellas solamente su idea, conservando sólo ciertas cualidades sensibles.

De la misma forma en que un espejo varía su reflejo según la luz o la posición, la representación es siempre distorsionada, con carácter equívoco; le da veracidad a lo que no lo tiene, dotándolo de falsedad, haciendo surgir cosas donde no están, como una simulación del mundo. [2] La figura del espejo simboliza el juego de la presencia-ausencia que concibe la representación. Se explica en la paradoja del reflejo de una persona que se ve a sí misma, donde la cosa vista es *Yo mismo*, pero se produce una alienación ya que lo que se ve, ya no es totalmente el *Yo*, sino lo que el propio individuo se ve viendo. Se puede establecer un vínculo entre este concepto con la metáfora que establece Michel Foucault con la pintura *Las Meninas*, donde la obra finalmente representa el juego de las miradas, el espectador que se observa a sí mismo viendo el cuadro, que se descubre en su propia representación.

La representación, como un espejo, "*convierte al espectador en espectáculo, y al espectáculo en espectador*"[3], al punto de no reconocer quién es quien observa y quién es visto. El cuadro de Velásquez que Foucault interpreta hace hincapié en este juego, en el ir y venir constante de las miradas del espectador, que se siente observado por el pintor, quien lo obliga a formar parte del cuadro. De esa forma, los individuos no solo poseen la capacidad de percibir el mundo, sino también de ser un objeto a ser percibido dentro del mismo mundo.

El signo y los sentidos

De lo trabajado hasta el momento, se puede deducir que la representación se vincula siempre a la significación, interviniendo en ella la sensación, la impresión sensible que hace que un individuo vea por ejemplo un *rostro triste* u oiga una *canción alegre*. Los signos son el canal que permite hacer dichas lecturas, asociar determinadas significaciones, y la impresión sensible es un filtro que establece las condiciones de la representación individual.

Si los objetos existen a través de sus signos, esto ejemplificaría conceptos como *grandeza* o *poder*, que no podrían reconocerse sino en determinados signos u elementos de referencia. La imaginación humana es quien provee de estos signos, sin los cuales, no habría realidades válidas y las cosas no tendrían un valor asignado en sus representaciones. En el teatro, el actor es un paradigma del juego de la representación, la indistinción entre su ser y el papel que interpreta, encapsulados en un mismo cuerpo, lo convierten en un *ser-signo*, signo de representación y en representación. Pero este actor, su obra y el mismo teatro, no serían nada sin la mirada de los espectadores quienes interpretan esos signos y los asimilan a objetos o conceptos ausentes.

Los cinco sentidos humanos, a través de diversos mecanismos fisiológicos y distintos códigos, realizan una representación interna de la realidad percibida a través de los signos. Esto, a partir de la teoría de Foucault, puede establecerse como una realidad que, al ser percibida, remite a un plano real que está ausente, representado una entidad determinada, como un objeto material, una idea, o concepto.

[1] Enaudeau, Corinne: *"La paradoja de la representación*". Editorial Paidós. Bs. As, 2006, pp. 18

[2] El espejo es utilizado por varios autores como metáfora para explicar el fenómeno de la representación. Desde narraciones infantiles como Alicia en el País de las Maravillas, hasta la mitología griega donde Narciso se ahoga en su propio reflejo, en la literatura y la pintura, siempre se lo ha considerado al espejo como un elemento del engaño, la confusión y el ego.

[3] Enaudeau, Corinne: *"La paradoja de la representación*". Editorial Paidós. Bs. As, 2006, pp. 29

Existen así numerosos intermediarios entre un objeto y su representación. En primer lugar, se nombra la imagen retiniana, que refleja la cosa, luego el dibujo cerebral, que transforma esa imagen en señales; después la comprensión de esas señales que permiten *ver* la cosa y, finalmente, el concepto que la designa. La representación se multiplica así en distintas instancias, donde cada intermediario participa en la conformación y en la distorsión de la representación.

El signo posee un orden autónomo. La imagen o la palabra sólo representan un objeto por la estimulación del pensamiento que provocan; tienen la carga y la capacidad para despertar la reflexión.

La palabra, una característica que sólo la humanidad posee, tanto escrita como hablada, constituye un signo que nunca es inocente en su forma: siempre ordena, decide, legisla, posee connotaciones; no supone discursos objetivos o carentes de una carga de manifestaciones del individuo representándose a sí mismo.

Enaudeau establece que la palabra como signo se asocia a un significado desde la infancia del individuo, en la cual la representación de una idea exige que a la imagen de una cosa, se sume la palabra que la nombra, primero percibida como sonoridad, y luego comprendida como significación; siempre recibida desde la voz de otro. La forma sonora de la palabra evoca una significación, es decir, una imagen mental.

El lenguaje, de esta manera, se vincula a una creencia (ilusoria) de que existe una coincidencia entre lo experimentado y lo que puede expresarse en palabras. Estas últimas se constituyen a la manera de una *cosa viva* que, a través del pensamiento, adquieren connotaciones que sólo son propias de la materia, en tanto se vinculan a conceptos y a imágenes. La palabra, se interpone entre el mundo exterior y el actuar inconsciente, ordenando los comportamientos que gobierna.

Este signo se constituye como construcción artificial que fija las condiciones *a priori* de la percepción de los objetos; una forma de simplificación y asimilación que el intelecto impone a lo real. Las palabras condicionan, bajo el mismo principio, la generación de conceptos en las representaciones, ya que depende de ellas que lo componen siempre en combinaciones y variaciones inseparables. De esta manera, el lenguaje se constituye como un elemento posibilitante y, al mismo tiempo, limitante en la construcción de las representaciones.

Por otro lado, y según la teoría de Foucault, las asociaciones entre palabras y conceptos o imágenes, se subordinan en gran medida a un espacio, un tiempo, y un orden cultural determinado. Esto permite establecer la relatividad en la comprensión de estos signos en los distintos contextos espacio - temporales.

Los signos, de esta manera, se constituyen como elementos probables para la representación de la realidad. Por ello puede afirmarse que la representación se establece como un elemento invisible a construir, que le da densidad a las cosas del mundo, dando la impresión de constituirlas, sin ser inseparable de ellas.

La representación en la disciplina arquitectónica

A partir de lo analizado hasta el momento, se puede decir, que la arquitectura y la ciudad misma se constituyen como intermediarios entre el sujeto y el mundo; como objetos capaces de constituirse en signos. A su vez, se pueden comprender como un medio capaz de *retratar* a las sociedades, donde el entorno material (con sus formas deliberadamente impuestas o no) representan sus valores, creencias o modos de vida.

El proceso de la representación en este sentido, se produce en la dirección objeto - sujeto, a través del cual es posible aplicar los mecanismos anteriormente descriptos y así establecer las correspondientes imágenes mentales y significaciones asociadas.

Pero, por otro lado, dicho proceso también se daría aquí de forma inversa a lo enunciado por Foucault, es decir, no se parte de una percepción de un objeto exterior para representar el objeto internamente, sino que la representación sería el proceso opuesto, a partir del cual se intenta materializar, hacer real, una idea que sólo existe internamente en el sujeto.

En este sentido, Roberto Fernández explica que el valor histórico del concepto de proyecto, se vincula al hecho de *pre-figurar*, imaginar, una cosa antes que dicho objeto sea material o real. De esta manera, y vinculándolo a lo analizado hasta el momento, se puede afirmar que la disciplina proyectual basa su trabajo en representaciones, ya que los individuos sólo proyectan a partir de ideas; y se entiende de esta manera, como una situación controlada que permite tomar decisiones previas al desarrollo de la obra material. [1]

La tecnología y los medios gráficos, son las herramientas que hacen posible la representación en el proyecto arquitectónico, y se constituyen como elementos decisivos para lograrla. Por otro lado, puede decirse que las formas de representación, los métodos que permiten traducir las ideas a elementos concretos, actúan como medios limitantes o posibilitantes de las características que los proyectos adquieren a través del tiempo.

El proyecto así, se representa a través de una simulación, que no constituye el objeto real, sino una instancia previa de idea imaginada. En la representación de la que habla R. Fernández, se producen deformaciones, cambios, mutaciones entre la idea inicial y la obra final, que se dan precisamente en la instancia de proyecto, de definición de las características de los objetos, a causa de los ajustes que deben hacerse para materializar un concepto abstracto, es decir, darle las características necesarias para que pueda ser viable su concreción: que sea estructural, material y socialmente posible.

Por otra parte, en las disciplinas de diseño, los signos son capaces de evocar determinadas significaciones, es decir, se vinculan referencias morfológicas, materiales y/o tecnológicas a determinadas significaciones culturalmente asociadas, dentro de contextos espaciales y temporales relativos que dan sentido. A partir de ello, se asocian valores simbólicos a determinadas obras arquitectónicas o urbanísticas. Al reconocerse dichos elementos de diseño como signos capaces de portar significado, se plantean intencionalmente referencias a conceptos abstractos como monumentalidad, progreso o poder.

Fernández explica, además, que el proyecto como instancia de representación, no es un patrimonio netamente exclusivo de las disciplinas como la Arquitectura o el Urbanismo sino que es posible hablar de conceptos como *proyecto social* o *proyecto político*[2]. Es decir, que en estos casos, los grupos sociales, las instituciones, o el Estado, realizan prefiguraciones que orientarán su accionar con una forma de organización diferente a la que se desarrolla en un proyecto de una disciplina de diseño; en estos casos se establecen anticipaciones prefigurativas para orientar un conjunto de acciones a un determinado fin.

Un fenómeno contemporáneo tiene que ver, para el autor, con la combinación y la integración de proyectos sociales con proyectos disciplinarios, en casos como por ejemplo los proyectos participativos. Esto quiere decir, que se buscan puntos congruentes en las representaciones de cada uno de los grupos y sujetos involucrados, para lograr objetivos que se consideran comunes. Estas representaciones grupales que conducen al proyecto, siempre se encontrarán construidas por un andamiaje sociocultural, como se ha mencionado en el análisis de Foucault, que tendrá un rol fundamental en la toma de decisiones y en los roles que se asumirán frente a determinadas problemáticas.

Por otro lado, Fernández explica que se produjo un cambio en la contemporaneidad respecto a las formas de concebir el proyecto, dando lugar a la aparición del llamado "*paradigma de la incertidumbre*"[3]. Esto quiere decir, que para

[1] Fernández explica que el primer proyecto arquitectónico concebido como tal es la cúpula de Brunelleschi para la catedral de Florencia, ya que allí se resolvió la obra a partir de una maqueta de madera a escala, la cual permitió prever la obra de arquitectura junto a sus posibilidades y dificultades.

[2] Nociones que incorpora el autor para hacer referencia a la evolución de la los paradigmas proyectuales en la contemporaneidad. Fernández, Roberto. *"Derivas. Arquitectura en la cultura de la postmodernidad. De la modernidad imperfecta a la globalización Salvaje"*. Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral. UNL. Santa Fe. 2001.

[3] Fernández, Roberto. *"Derivas. Arquitectura en la cultura de la postmodernidad. De la modernidad imperfecta a la globalización Salvaje"*. Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral. UNL. Santa Fe. 2001. Pág. 185.

llevar a cabo un proyecto, se abren modificaciones en el plan de acción que se prevé; es decir, no existe un plan rígido y estructurado que se lleve a cabo de manera cerrada para concretar una idea, ni un rol estrictamente delimitado para cada actor que participe. El autor advierte que la racionalidad técnica debe acompañarse de estos procesos para poder resolver los conflictos e incertidumbres que pudiesen aparecer. Se considera que puede presentarse como una ventaja la forma de llevar a cabo un proyecto siempre abierto a la movilidad social, al permanente cambio en las estructuras socioculturales y políticas de soporte y, con ello, de las representaciones sociales involucradas.

Por otro lado, y siguiendo el planteo de Fernández, sugiere que el proyecto sea llevado a cabo teniendo en cuenta la sustentabilidad social, maximizando el rol de la gestión participativa, fortaleciendo la acción de ONG´s y OBC´s, y organizando equipos interdisciplinarios, con agendas de participación local y descentralización.

Puede afirmarse que las disciplinas de diseño se hallan recíproca e intrínsecamente ligadas a las formas de representación de las sociedades contemporáneas. Por estos motivos puede decirse que se debe enfrentar la complejidad de la realidad actual a través de estrategias flexibles que permitan cambios en el desarrollo de las acciones, y que adviertan modificaciones en la movilidad social y las representaciones de los grupos involucrados.

Representación en los medios audiovisuales

Manuel Delgado realiza una comprensión del rol de los medios audiovisuales, especialmente el cine, en el desarrollo de las representaciones sociales. Este Antropólogo explica que el cine permite observar lo que pasa desapercibido de la realidad a los ojos humanos. Sostiene que estos medios ponen al servicio de una aproximación antropológica a ciertos aspectos de la actividad física y social de los individuos, en las circunstancias en que otros métodos de registro como la fotografía o la narración se muestran insuficientes; los medios audiovisuales permiten captar y representar el movimiento en el espacio y el tiempo de los individuos, es decir, interacciones de los seres humanos entre sí y con su entorno. Puede afirmarse que tienen capacidad de captar la *experiencia urbana*, y el espacio público (o semi público) como escenario casi siempre central.

Lo que quiere decir Delgado, es que la cámara posee sensibilidad para captar *situaciones* sociales, no conceptos establecidos sobre un determinado tema. Los conceptos que se representan en un film, no se establecen de manera directa, sino a través de signos que el espectador asocia a determinados conceptos. Se puede decir que el cine utiliza el lenguaje y las imágenes como signos para manifestar determinadas significaciones deviniendo todo él en signo.

Para el cineasta Fernando Birri, por otro lado, el cine documental es fundamental en los países subdesarrollados para mostrar los *valores del pueblo* que en otros medios audiovisuales se censuran o suprimen. Así, el documental, para este cineasta "*al testimoniar cómo es esta realidad (...) la denuncia, la enjuicia, la critica, la desmonta. Porque muestra las cosas como son, irrefutablemente, y no como querríamos que fueran. (0 como nos quieren hacer creer - de buena o mala fe - que son)".*[1]

Como se ha mencionado, según el trabajo de Foucault, la representación implica un recorte visual, una mirada precisa dirigida a un objeto o parte de él. Por este motivo, se puede considerar al cine y la fotografía, como medios que proponen estos recortes de la realidad (pasada o presente) y muestran en sus imágenes y diálogos, la representación de hechos, sujetos y objetos, que se exponen al observador como puntos de vista, como una realidad digerida.

Se puede decir que estos recursos audiovisuales se configuran como mediadores, ya que acortan distancias entre los espectadores y lugares lejanos, realidades pasadas y personajes ausentes, siempre filtrados por la visión y la representación de la realidad que el autor posee. Muchas veces las escenografías o las interpretaciones mismas de actores o modelos (en la fotografía o pintura) son

[1] Birri, Fernando, *"La Escuela Documental de Santa Fe"*.Documentos del Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral. Santa Fe, 1964. Pág. 12-13.

representaciones de una realidad que se imagina, y que el espectador confunde permanentemente con lo real. [1]

Las *realidades virtuales*, como las llama Hermanson, impactan tanto en las experiencias vividas como en las aprehendidas por los individuos y, puede decirse, que de alguna manera condicionan o permiten establecer su visión del mundo y la forma de actuar sobre él. La noción de *re-presentación* que propone este autor, es la posibilidad de alejarse de la inmediatez de las cosas y las experiencias, mediante la entrada a un nuevo mundo propuesto por estos medios. Esto quiere decir que la representación impone un cambio, una migración de un lugar a otro, un movimiento desde una condición anclada a una determinada cultura a otra nueva y potencialmente desestabilizante. Sostiene además, que el alejamiento de una realidad próxima o familiar, para observarla a través de la representación que suponen el cine y las imágenes, permite observar con mayor claridad el mundo *real*. La intervención tecnológica permite una construcción de una realidad que parece tan sospechosa y fascinante como la figura del espejo; la sociedad puede verse a sí misma reflejada en una película o imagen, pero siempre diferente, modificada, filtrada a lo que verdaderamente es. Esto, sin embargo, no invalida la visión de la realidad que pueden ofrecer los medios audiovisuales; para el autor, la condición representativa que éstos proponen se ha concebido como una *nueva* realidad, y que los individuos han adoptado lo artificial antes que lo real. Así, para Hermanson, los sujetos migran constantemente entre lo real y una realidad *re-producida* que permite ver nuevas propiedades de la realidad original, a través de un movimiento a lo artificial o virtual que produce una realidad nueva que reemplaza a la original. La representación, así, compromete a los individuos con la experiencia, a través de la existencia de las distancias.

Este autor cita a A. Einstein para explicar que estas representaciones que producen realidades artificiales, poseen un alto grado de influencia sobre los individuos a los que se dirigen. Para Einstein, el cine poseía el poder de evocar fuertes emociones, las cuales podían inducir a las audiencias a tener determinadas conductas o respuestas, adquiriendo el poder de manipular la realidad de los individuos.

Puede decirse, que las visiones siempre parciales y orientadas de la realidad que ofrecen los medios audiovisuales, incluso los medios de comunicación regulares y cotidianos como reportes informativos, establecen y dibujan nuevos contextos sobre los cuales los individuos deben operar, orientando indirectamente (o a veces de manera directa) las conductas y comportamientos. No debe olvidarse, además, el alcance masivo que poseen estos medios, por lo cual, su capacidad de manipulación adquiere escalas cada vez más amplias con el desarrollo de nuevas tecnologías.

Sin embargo, es posible afirmar que estos medios funcionan como una malla que se intenta imponer sobre la realidad y que, por los huecos de dicha malla, se escapan inevitablemente situaciones, como parte del recorte que exige dicho medio, no sólo por las limitaciones tecnológicas sino también espaciales (la imposibilidad de captar infinitas cosas al mismo tiempo) y temporales (la duración limitada que poseen las películas o transmisiones). Así, en estas re-presentaciones, siempre hay *secretos*, cuestiones que no siempre quedan claras que "*estando en el corazón mismo de la representación, son irrepresentables.*"[2]

Puede afirmarse, sin embargo, que el material audiovisual en su conjunto, contribuye enormemente a la comprensión de la representación de una determinada sociedad o situación a través del tiempo, a entender la forma en que se ve a sí misma o al resto de sus pares. En relación al desarrollo de la Arquitectura y el Urbanismo, Hermanson explica que el trabajo en dichos campos asociado a las representaciones gráficas o cinematográficas, suponen interdisciplinariedad asociada a la movilidad constante.

[1] En este sentido, se utiliza el trabajo del Arquitecto Robert Hermanson, "Re-presentaciones", en el cual plantea a los medios de comunicación visuales como una interface que participa en el proceso de representación de las realidades para los individuos.

[2] Delgado, Manuel: *"El animal público".* Anagrama. Barcelona, 2007.Pág. 76.

VARIABLES DE ANÁLISIS

Las representaciones desde la disciplina arquitectónica se determinan como puntos de vinculación entre las sociedades y las realidades de un entorno físico/espacial. Por ello, las variables de análisis entendidas como representación deben constituir objetos clave en esta relación, en los cuales se presente un fuerte vínculo (o una relación potencial) entre el contexto y los individuos o grupos involucrados. Al mismo tiempo, estas variables, se pondrán en relación con el nuevo objeto, el puente Santa Fe - Santo Tomé, entendido no sólo como elemento material, sino también desde la capacidad de evocar conceptos e ideas que supone la presencia del proyecto, y cómo las mismas influyen en las percepciones de otros elementos que conforman el entorno.

A partir de estos criterios, las variables analizadas se definen como: *infraestructura urbana, espacio público, inseguridad e identidad.* Estas constituyen objetos de la representación, que pueden abordarse desde múltiples miradas desde diversos agentes involucrados. Por otra parte, se puede decir, que estos cuatro elementos se vinculan entre sí, influyendo recíprocamente unos sobre otros. Esta red de relaciones es identificable en el sector de estudio fundamentalmente en las lecturas que los ciudadanos hacen de cada objeto, incluso a veces dificultando las delimitaciones. Por ello, para la comprensión, estudio y desarrollo de las variables entendidas como representaciones, se establecerán lecturas que vincularán y entrelazarán los conceptos entre sí, intentando abordar la complejidad de la problemática para el sector de estudio.

INFRAESTRUCTURA URBANA

Primeras aproximaciones

Al abordar el tema de la infraestructura, y de sus componentes, se ha podido observar que es difícil establecer precisiones en torno al término, siendo común la recurrencia en algunos casos a enunciados parciales o sectoriales, o bien a la enumeración de opciones que intentan llegar a una aproximación al término en función de categorías de análisis.

Como primera aproximación, se extrae la idea de que las infraestructuras se constituyen como *"bienes de capital específicos a ser utilizados en la prestación de un servicio, constituyéndose en un soporte físico- funcional de una actividad o bien como el sustento necesario que lo hace posible; su sola existencia produce efectos externos y les corresponde una marcada incidencia sobre el plano espacial. Como tal se los puede clasificar como bienes durables – es decir no se extinguen con el primer uso-, son amortizables en el tiempo y se los considera un bien final -una inversión- destinados a la producción de otros bienes o servicios."*[1]

Por otra parte, la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas [FIEL], complementa esta idea, afirmando que estos recursos permiten que los ciudadanos lleven una vida humana y civilizada, y que las empresas puedan llevar a cabo sus actividades. Y por último, el Banco Mundial (1994), aporta una definición de infraestructura, afirmando que "*es el resultado de los esfuerzos de las personas y las comunidades por modificar las características físicas de su entorno*

[1] Sciara, Ángel (Dir.). *"Grandes Infraestructuras en la región de Rosario".* Pág 210. [En línea]. Dirección URL: http://www.fcecon.unr.edu.ar/web/sites/default/files/u16/Decimocuartas/Sciara,Cafarell,Raposo_grandes%20estructuras.pdf [Consulta 10.10.2012]

o hábitat a fin de mejorar su comodidad y productividad, protegerse de los elementos y dominar las distancias".[1]

A partir de estas consideraciones, se puede afirmar que el concepto de Infraestructura, supone dos ideas diferenciadas; por una parte, la de aquellos elementos de la construcción o ingeniería, que son el soporte material y físico, que sirven para brindar determinados servicios, y por otra, como conjunto de elementos y/o servicios que son necesarios para consolidar y mantener una organización. Ambos conceptos permiten comprender el carácter fundamental que la infraestructura posee en toda organización urbana, como elementos que pueden permitir (o también condicionar) el desarrollo tanto cualitativo como cuantitativo de la trama urbana o parte de ella. Estos servicios, son los que se requieren para abastecer necesidades de carácter esencialmente material, vinculados de manera inmediata con las exigencias básicas de la vida de las personas.

A raíz de lo expuesto, se puede decir que una de las características principales de la infraestructura urbana, es que debe resultar accesible para un gran número de personas, por lo tanto, su consumo debe ser de bajo costo para los habitantes (siempre menor a su costo real) o, en la medida que sea posible, de tipo gratuitos, por lo que en este punto cobra relevancia el tipo de financiamiento. En su mayoría, dependen de las decisiones del sector público, sin embargo, y más a partir de los últimos años, también se constituyen en base a emprendimientos mixtos o privados.

De aquí, se puede establecer una categoría de clasificación, precisamente en función del agente de financiamiento, diferenciando entre infraestructuras públicas como *"aquellas generadoras de efectos externos generalizables a toda la población, quedando por lo general en la órbita del poder público el proceso de producción de las mismos, en tanto las infraestructuras privadas son las que están circunscriptas a la racionalidad de los agentes privados, generándose a partir de ellos economías internas que redundan en una mejor rentabilidad individual".*[2]

Para hablar específicamente de los servicios o elementos que se incluyen dentro del término, se puede comenzar haciendo una distinción entre *infraestructura básica* y el resto de la infraestructura. El primero de estos conceptos representaría a los servicios de infraestructura considerados como los insumos básicos necesarios para el desarrollo de cualquier sociedad, cuyo impacto en el crecimiento económico sería de fundamental importancia; en éstos se incluyen, por ejemplo, el transporte, energía eléctrica, agua potable, riego y saneamiento.

También se suele diferenciar la *infraestructura económica* de la *infraestructura social*. Las primeras son aquellas que sirven directamente a las actividades productivas, aumentando la productividad del capital privado radicado en una región, mientras que las infraestructuras sociales están dirigidas a satisfacer demandas de este tipo y que tiendan a mejorar fundamentalmente el nivel de vida de la población. Dentro de las denominadas infraestructuras económicas están comprendidas aquellas obras que hacen a la prestación de servicios como energía eléctrica, telecomunicaciones, abastecimiento de agua, saneamiento y alcantarillado, eliminación de desechos sólidos y suministro de gas por tubería, carreteras, represas, y canales de riego y drenaje y, otras instalaciones complementarias a sectores productivos como los relativos al transporte y las telecomunicaciones (ferrocarriles, transporte urbano e interurbano, puertos y vías navegables, aeropuertos, etc), instalaciones específicas para la elaboración de bienes industriales (acería, refinería, planta de montaje, etc) y otros. En tanto son consideradas como infraestructuras sociales aquellas inversiones de capital destinadas a mejorar las prestaciones en áreas de servicios básicos a la población como la salud, la educación y la vivienda en general.

[1] Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. "*Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento"*. Pág 28. [En línea]. Dirección URL: http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/fiel/infraestructura.pdf [Consulta 10.10.2012]

[2] Sciara, Ángel (Dir.). *"Grandes Infraestructuras en la región de Rosario".* Pág 210. [En línea]. Dirección URL: http://www.fcecon.unr.edu.ar/web/sites/default/files/u16/Decimocuartas/Sciara,Cafarell,Raposo_grandes%20estructuras.pdf [Consulta 10.10.2012]

Relación entre inversión en Infraestructura y Desarrollo

Numerosos son los autores que han estudiado la relación que existe entre la inversión en infraestructura y los niveles de desarrollo de un país o región.[1] Los fundamentos teóricos por los cuales se afirma que la infraestructura es de vital importancia en el desarrollo de un país o región se basan en el impacto que ésta tiene sobre el resto de las actividades, potenciándolas. *"Los efectos son variados, desde bajar costos de producción y aumentar la productividad de los insumos hasta permitir el acceso a nuevos mercados y mejorar la calidad de vida".*[2] Pero además, los servicios de infraestructura son utilizados en forma conjunta tanto por las firmas como por los consumidores, y los efectos de la inversión en ésta afecta a ambos. Las mejoras en infraestructura producen ganancias para las familias a través de un mayor excedente del consumidor y para las firmas a través de ganancias técnicas reflejadas en el crecimiento de la productividad.

Asimismo, se afirma que no sólo contribuyen al crecimiento, sino también al desarrollo de ciertas áreas reduciendo la pobreza y mejorando la sostenibilidad ambiental. En efecto, el Banco Mundial sostiene que la pobreza en los países en desarrollo se relaciona en general con zonas rurales, por lo que el desarrollo de infraestructura que permita elevar la productividad y el empleo en el sector rural incidirá en una reducción de la pobreza (en general, las zonas rurales reciben menores servicios de infraestructura en relación a las zonas urbanas, incluso algunos esenciales como agua potable).

En cuanto a los efectos sobre los individuos, el trabajo de la FIEL afirma que *"la provisión eficiente de infraestructura puede mejorar la condición ambiental, ahorro de tiempo, sanidad y salubridad que, si bien no producen un impacto en el crecimiento en el corto plazo, pueden afectar la tasa de acumulación del capital humano y, a través de esta acumulación, incrementar la tasa de crecimiento económico."*[3] Este tipo de medidas, otorga beneficios de mediano plazo que inciden principalmente en el bienestar de la población. Estas mejoras en la condición de vida de los habitantes de un barrio o ciudad se verán reflejadas, en que mayor cantidad de gente querrá vivir en ella en relación con el resto de las ciudades.

Incidencia de las infraestructuras de transporte en el territorio

Como menciona Carlo Aymonino en su libro *"El significado de las ciudades"*, las necesidades de la población se van transformando con el paso del tiempo, y esto hace que algunos elementos de infraestructura decrezcan en importancia, mientras otros adquieren mayor relevancia, como es actualmente la infraestructura vinculada a las comunicaciones y al transporte.

Se considera que la infraestructura vial, es el soporte y como tal, elemento tanto posibilitante como limitante para el desarrollo del resto de los elementos infraestructurales ya descriptos. Se puede comprender y reconocer a la infraestructura de transporte como elemento tanto estructural como infraestructural de la trama urbana, en sus roles ordenadores y de cualificación de la ciudad, o partes de ella.

[1] Se toma como referencia el trabajo "Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento", de la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (FIEL). Se aborda esta temática, a sabiendas de que es un parámetro de especial importancia en el sector que nos compete en esta investigación, ya que se verá afectado por la llegada de una infraestructura de gran envergadura, como lo es el Puente Santa Fe – Santo Tomé. Este proyecto conlleva además a la mejora de infraestructuras existentes y la construcción de obras complementarias, constituyéndose así en un factor que como intentaremos explicar en este apartado, puede contribuir a lograr mayores niveles de desarrollo y mejores condiciones de vida en el barrio.

[2] Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. "*Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento"*. Pág 29. [En línea]. Dirección URL: http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/fiel/infraestructura.pdf [Consulta 10.10.2012]

[3] Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. "*Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento"*. Pág 29. [En línea]. Dirección URL: http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/fiel/infraestructura.pdf [Consulta 10.10.2012] pp. 35

La calle, adquiere parte de su rol relevante por constituir, junto con las plazas y parques, el espacio público de la ciudad, asumiendo con ello, que adquiere todas las características, conflictos y configuraciones que se describen sobre los mismos. A su vez, este elemento urbano se caracteriza fundamentalmente por su relación con el espacio parcelado-edificado que soporta y, a partir de ello, pueden tipificarse diferentes tipos de calles, vinculadas a las características propias de cada arquetipo de tejido urbano. Estas pueden constituirse por ejemplo como grandes arterias, bulevares, avenidas o calles de paseo. Por otra parte, debe funcionar como espacio de drenaje de agua, como elemento de canalización y al mismo tiempo, garantizar el paso de servicios urbanísticos, aunque los mismos sean subterráneos.

Pero más allá de estas características materiales y funcionales que se le atribuyen a las infraestructuras viales, hay que destacar su capacidad de influir en la formación y configuración de un territorio. En este sentido, Mariana Schweitzer sostiene que al analizar la relación entre transporte y territorio, es posible identificar efectos directos y efectos indirectos o asociados. Los directos son los referidos a la construcción de la infraestructura, a la circulación que se habilite sobre ellas y a la interrelación con el territorio en el cual se asienta. Los indirectos son aquellos vinculados con los procesos de transformación que se generan por las mejoras en las condiciones de accesibilidad y la habilitación de áreas para el desarrollo de nuevas actividades.

En efecto, *"al aumentar la accesibilidad en determinadas zonas y disminuirla relativamente en otras, las infraestructuras de transporte, cambian las distancias relativas entre el conjunto de actividades, aumentando o disminuyendo las ventajas comparativas de determinadas localizaciones, y generando procesos de valorización y diferenciación espacial y social, habilitando la integración de espacios y de mercados al sistema económico".*[1]

[1] Schweitzer, Mariana. *"La relación entre transporte y territorio".* Revista digital Voces en el Fénix Nº 9: La Próxima Estación: TRANSPORTE. Pág 28. [En línea]. Dirección URL: http://www.vocesenelfenix.com/content/la-relaci%C3%B3n-entre-transporte-y-territorio [Consulta 15.10.2012]

Esto ha sucedido a lo largo de la historia. Con el surgimiento del ferrocarril y del transporte por carretera crecen los viajes de corta, media y larga distancia. Las ciudades se fueron extendiendo sobre ferrovías y carreteras, modificando la estructura urbana. Pero a la vez, la mayor facilidad de desplazamiento tuvo su correlato en la creciente desigualdad social: los nuevos industriales enriquecidos se instalaron en zonas distantes de las fábricas, en la búsqueda de mejor calidad ambiental. A su vez, se produjo el aumento del valor del suelo urbano y se buscó sacar mayor rendimiento económico a las parcelas de las zonas centrales de algunas ciudades.

Con la expansión de los transportes masivos, las mayores velocidades de circulación y menor tiempo de los viajes, aparece un nuevo tipo de urbanización: las grandes áreas metropolitanas, aglomeraciones de cientos de miles de habitantes, con gran complejidad funcional y diversificación de actividades, y mayor segregación socio-espacial. Los espacios metropolitanos dejan de ser continuos y compactos para transformarse en espacios ampliados y discontinuos.

Herce Vallejos y Miró Farrerons[2], indican además que la velocidad de los desplazamientos depende del medio de transporte a utilizar; y cuando son predominantes los medios colectivos, éstos promueven la jerarquización o extensión de parte de la trama urbana sobre los ejes abastecidos por este servicio. Al mismo tiempo, se indica que el incremento de redes viarias metropolitanas, donde se hace

[2] El trabajo de estos autores se basa en principios establecidos por C. Buchanan para proponer una nueva forma de encarar la relación movilidad-tráfico en la ciudad, que no se aboque a destruir el tejido urbano preexistente para adaptarlo a los requerimientos de los crecientes caudales de tránsito.

- Herce Vallejo, Manuel – Miró Farrerons, Joan. "El soporte infraestructural de la ciudad". Ediciones UPC. Cataluña. 2006

hincapié en vías especializadas o rápidas, admite mayor velocidad de penetración que el resto de las vías urbanas.

La propuesta de los autores es entender el tráfico como un punto de equilibrio entre una oferta determinada de vías y la demanda de tráfico, entendiendo la circulación de los transportes como un medio y no como un fin de la ciudad. De esta forma, se propone que el tráfico sea el que esté al servicio de la ciudad, y no la situación inversa.

La conclusión que establecen los autores es que el tráfico debe ser compatible con el resto de las funciones urbanas. Extraen del trabajo de C. Buchanan el concepto de *calidad ambiental* que corresponde a cada área urbana, la cual se entiende como la necesidad de convivencia sin conflicto entre el tráfico y el resto de las funciones urbanas. En función de este objetivo, se establece la noción de *áreas ambientales*, definidas a partir de tejidos urbanos homogéneos, que se determinan como tales por su capacidad de asimilar el tráfico, y donde el nivel máximo de vehículos aceptable en dicho área debe ser compatible con la ya mencionada calidad ambiental del área.

La propuesta de compatibilizar el nivel máximo de ingreso vehicular de un área, y su estándar ambiental, permite que sólo accedan a él los tipos de vehículos y la cantidad que sean compatibles con el sector. Las formas de control de tráfico, no sólo tienen que ver con la limitación de acceso a los medios de transporte, sino también de utilizar otros recursos como la transformación de determinadas calles en peatonales en ciertas horas del día, o la designación de destinos de redes de transporte netamente colectivo, ciclovías y el espacio de automóvil, estableciendo jerarquías entre las mismas.

Los autores sostienen que este tipo de políticas urbanas, cada vez más adoptadas en ciudades europeas, no sólo se pueden aplicar a un área determinada, sino al conjunto de la aglomeración urbana, y consideran que de producirse esos cambios en la trama, no sólo se garantiza la calidad ambiental, sino también mejores condiciones de transitabilidad que reducen los accidentes.

La infraestructura como representación

Anteriormente se mencionaba la importancia de la inversión en infraestructura para el desarrollo de una región y la mejora de los estándares de vida de la población. Esta es una característica que influye profundamente en los imaginarios de los ciudadanos, y lleva a la aparición de numerosas representaciones vinculadas especialmente a los efectos positivos que estas obras traen aparejados.

La mayoría de los estudios realizados acerca de la relación entre inversión e infraestructura sostienen esta teoría, pero son los casos concretos los que la reafirman. Desde proyectos y obras destinadas a la provisión de servicios básicos en un barrio como red cloacal, gas natural, agua corriente o alumbrado público, hasta la construcción de obras de infraestructura de envergadura como pueden ser obras viales, hospitales o planes de vivienda, modifican en menor o mayor medida la calidad de vida de las personas o incluso la dinámica de un barrio o ciudad entera.

También hay que tener en cuenta que un barrio o sector dotado de infraestructura, posee mejores condiciones de habitabilidad con respecto a otros, por lo que habitualmente se producen procesos de diferenciación respecto a otros sitios. De esta forma se convierten en atrayentes para la instalación de mayor cantidad de habitantes e incluso empresas que se benefician al lograr menores costos de producción o transporte.

Por todo esto a menudo las personas suelen asociar la infraestructura con cambios positivos, que como ya se mencionó, dependerá del tipo de obra y su envergadura. Las representaciones que aparecen se vinculan especialmente a la idea de progreso, desarrollo, y bienestar. Si a esto le sumamos, la expectativa que genera la instalación de nuevas infraestructuras, se puede comprender la razón por la cual la mayoría de las veces se utiliza como un factor de promoción política, y que también por su parte alimenta estas representaciones.

Específicamente para el caso de las infraestructuras de transporte, las representaciones también se asocian a la idea de conectividad, movimiento y progreso. Pero en este caso, los cambios que se vinculan a las nuevas obras suelen

ser más radicales. Son obras que pueden traer consigo cambios para una ciudad entera, modificando sus dinámicas. No sólo permiten la mejor conectividad con otros puntos del territorio, sino que además generan procesos de valorización y diferenciación espacial y social. Por otro lado, con la llegada de nuevas obras viales, se promueve un mayor flujo de personas y contactos con desconocidos. Esto trae consigo posibles efectos negativos y se generan especialmente representaciones de inseguridad o miedo a la pérdida de identidad de la región afectada por la nueva obra.

Estas representaciones parten de la realidad como insumo, pero además, como sostiene Enaudeau, la representación es un recorte, una delimitación de la realidad que el individuo observa, necesario para que se desarrolle la imaginación. Podemos decir entonces, que fundamentalmente, estas imágenes mentales que se vinculan a las infraestructuras, se elaboran teniendo en cuenta casos concretos de intervenciones en áreas conocidas. El objeto así, se convierte en un signo capaz de portar numerosos y variados significados que, como ya se mencionó, se asocian principalmente a los efectos positivos, y a veces negativos que puede producir sobre el territorio o la sociedad que la reciba.

Por todo esto, resulta de importancia analizar el Puente Santa Fe-Santo Tomé, dado que se constituye desde esta instancia proyectual, en un elemento portador de variados significados para los habitantes del sector afectado. Fundamentalmente, las representaciones que han aparecido en torno al proyecto, se relacionan con las mencionadas ideas de progreso y posibles mejoras para el barrio. También se espera que esta importante obra vial, genere procesos de valorización del entorno que mejoren las representaciones, especialmente negativas, en torno al barrio.

ESPACIO PÚBLICO

Primeras aproximaciones

Es posible reconocer e identificar la existencia de múltiples lecturas y significaciones sobre el espacio público, correspondientes a posturas de diferentes autores y agentes que participan en la construcción del mismo.

El autor Manuel Delgado establece una conceptualización sobre el mismo que se considera apropiada para establecer una definición que permite reconocer la complejidad que desarrolla en torno al mismo en su dimensión arquitectónica. En sus palabras se define como "*una forma de referirnos a los espacios colectivos de una trama urbana: calle, plaza, vestíbulo, andén, playa. Son entornos abiertos y accesibles sin excepción en que todos los presentes miran y se dan a mirar unos a otros, en que se producen todo tipo de agenciamientos, unos microscópicos, otros tumultuosos; a veces armoniosos, a veces polémicos. Ese espacio sólo existe como resultado de los transcursos que no dejan de atravesarlo y agitarlo y que, haciéndolo, lo dotan de valor tanto práctico como simbólico. En tanto espacio de todos, no podría ser objeto de posesión pero sí de apropiación. Apropiarse de una cosa no es poseerla, sino reconocerla como propia, en el sentido de apropiada, es decir apta o adecuada para algo. Por ello, al menos conceptualmente, la calle o la plaza, en tanto que espacios públicos, no pueden conocer sino usuarios, es decir, individuos que se apropian de ellas en tanto que las usan y sólo mientras lo hacen.*" [1]

Se puede observar que este autor establece una comprensión del espacio público fundamentalmente a partir de sus usos. Esto tiene que ver con las formas de apropiación reales y concretas sobre dichos espacios. En este mismo sentido, se

[1] Delgado, Manuel, "*Apropiaciones Inapropiadas: Usos insolentes del espacio público en Barcelona*" [En línea]. Dirección URL: http://www.ciutatsocasionals.net/textos/textosprincipalcast/delgado.htm [Consulta 18.09.2012]

puede mencionar al autor Julio Arroyo cuyo trabajo sintoniza con el ya mencionado de Manuel Delgado.[1] La definición concreta que establece Arroyo es la siguiente: "*El espacio público de una ciudad es el sistema determinado por ámbitos urbanos exteriores y edilicios de carácter institucional que son de libre acceso, uso, y disfrute ciudadano. Dado su carácter inclusivo, general y colectivo, el espacio público es estructurante de la ciudad tanto en su dimensión física como social y cultural, constituyendo una instancia de jerarquía superior en la organización de la vida urbana."*[2]

Así, el espacio público, en su dimensión sociocultural, se vincula directamente al concepto de *lo urbano*. Tomando como referencia el trabajo de Manuel Delgado, la urbanidad se define como un tipo de sociedad que puede aparecer o no dentro de la ciudad, y que trasciende los límites de esta última en tanto territorio. Lo urbano es un *estilo de vida* marcado por la multiplicación de relaciones deslocalizadas, precarias y espontáneas entre sujetos; es la vida que tiene lugar en el interior de las ciudades, pero que la trasciende.

Comprendiendo la noción de espacio a partir del concepto de Michel de Certeau, puede decirse que el mismo siempre remite a la extensión o distancia entre dos puntos, a una sociedad entre lugares, que nunca da como resultado un lugar, sino un recorrido, un tránsito, un cruce de movilidades, donde siempre interviene el tiempo como variable.[3] Se entiende así que el espacio público, es el ámbito de lo urbano por excelencia en la ciudad: es abierto, predispuesto a conocer y crear informaciones y experiencias. Se trata de un espacio de uso transitorio, donde la urbanidad se configura en una reunión de extraños, y puede observarse lo insospechado, lo imprevisto, lo sorprendente que nace de esas relaciones entre sujetos, los cuales, en su mayoría son desconocidos entre sí o conocidos *de vista*, y que se auto-regula por cooperación entre los que hacen uso de él, a través de pautas morales y culturales; allí la gente se desplaza libremente, por decisión propia, yendo de aquí para allá, donde le parece. Quienes mantienen dichas relaciones, no son habitantes o poseedores asentados, sino usuarios, sin derecho de propiedad ni de exclusividad sobre ese marco que comparten en todo momento. Autores como Margaret Crawford y Manuel Delgado privilegian el rol de esta figura en la construcción del espacio público.[4] Delgado define al usuario como un personaje sin nombre, un enigma, como un ser desconocido, habitantes de la ciudad de los que nada puede saberse, ya que gran parte de su actividad por los espacios que transitan es ocultar o apenas insinuar quiénes son y qué hacen cuando no se encuentran atravesando dicho espacio, debido a que poseen un gran sentimiento de desconfianza.

Puede decirse que el usuario es un individuo inmerso en la sociedad, y siempre vinculado a ella, es la esfera pública de dicho individuo, que no se define por su identidad particular, sino por las relaciones que establece con los demás y con el entorno, y las acciones que resultan de ello; siempre opera en un conjunto del cual no puede desentenderse, y que se desvincula de su esfera privada. La inestabilidad de dichas relaciones sociales es un instrumento que, paradójicamente, estructura la vida urbana.

[1] Mientras Delgado en la definición se centra en el caso de Barcelona, el trabajo de Julio Arroyo establece una noción de Espacio Público, contextualizada para el caso de la ciudad de Santa Fe. Consideramos que esta aproximación es fundamental para la investigación llevada a cabo ya que puntualiza y permite comprender sobre el entorno general donde se desarrollará el proyecto. Arroyo, Julio: *"Accionar en el espacio público"*. En *"Ciudad y Urbanización: Problemas y Potencialidades".* Ediciones UNL. Santa Fe, 2005.

[2] Arroyo, Julio: *"Accionar en el espacio público"*. En *"Ciudad y Urbanización: Problemas y Potencialidades".* Ediciones UNL. Santa Fe, 2005. Pág. 78.

[3] La definición de espacio de Michel de Certeau, desde la disciplina de la Filosofía, es analizada por Manuel Delgado para el abordaje del concepto vinculado al espacio público en *"El animal público".* Anagrama. Barcelona, 2007. Para este trabajo se pretende la construcción de esta noción desde la mirada de la disciplina arquitectónica y urbanística.

[4] Es posible decir que, en la mayor parte de los trabajos estudiados, la representación del "*usuario*" es esencial por su rol sobre estos espacios y su construcción como tales, por ello, consideramos que debe ser éste el principal objeto de cualquier intervención sobre estas áreas, entendiéndolo tanto a partir de las acciones que allí desarrolla, como de las miradas que establece sobre el entorno y sobre los demás partícipes.

Sin embargo, esas estructuras nunca se consolidan ni concluyen sino que se encuentran en permanente cambio; los ejes en torno a los cuales se organiza la vida social son líquidos, no hay instituciones estables, sino fluctuaciones, intermitencias, inconsecuencias y oscilaciones. En estos espacios urbanizados, los vínculos no son forzosos ni programados, sino blandos, capaces de adoptar nuevas formas y configuraciones. Lo urbano en el espacio público se elabora y reelabora de forma permanente en sus definiciones y propiedades. Así, mientras las configuraciones físicas de una ciudad, como sus edificaciones, calles, o su población estable, tienen una duración calculable (en años, décadas o siglos), lo urbano cambia en cada movimiento de los usuarios, en cada imagen, en cada sensación y en cada impulso. Esta dualidad puede observarse en el espacio público: mientras su entorno material e infraestructural puede permanecer estable durante un determinado tiempo, su dimensión sociocultural es voluble e incapaz de poder ser atrapada en un instante de permanencia; la sociedad se produce a sí misma constantemente, haciéndose y deshaciéndose una y otra vez, ya que los componentes humanos y de contexto rara vez se repiten.

Espacio público: dimensión física y social

En estos espacios públicos, existen infinidad de entrecruzamientos y bifurcaciones. La sociedad que lo protagoniza no es homogénea ni estática, sino que se compone de sujetos distintos que deambulan sin detenerse. Así, las topografías que se definan sobre las lógicas de esta realidad dinámica e inestable, deberán ser móviles o atentas a esta movilidad, nunca cerradas frente a posibles transformaciones.[1]

A diferencia de la ciudad en su conjunto, el espacio público nunca es territorializado, ya que las marcas sociales que se dan sobre él, nunca permanecen, sino que cambian constantemente.

El espacio público entendido como espacio de la urbanidad, hace referencia a las instancias intangibles como la social y cultural, que se consideran fundamentales en la construcción de una noción. Al mismo tiempo, se destaca la importancia que se da al espacio público como estructurante de la ciudad en cuanto a dichas dimensiones, lo que indica que el mismo puede considerarse un elemento potencial para el desarrollo en este sentido. Pero, a la vez, el espacio público se compone de una dimensión física, edilicia y material que forma parte de su definición como objeto de estudio dentro de la disciplina arquitectónica y urbanística, entendiéndose como infraestructura.

En este sentido, se puede citar a Manuel Delgado quien establece que "*El espacio público es el más abstracto de los espacios –espacio de las virtualidades sin fin-, pero también el más concreto(…)*".[2] Esto permite interpretar que las acciones prácticas y simbólicas que se desarrollan en el espacio público, tienden a organizarlo espacial o temporalmente, sometiéndolo a graduaciones, delimitaciones, jerarquías, etc. Si bien esas disposiciones son mutables a través del tiempo, permiten definir configuraciones espaciales que poseen una estabilidad suficiente para definir una instancia física de la que se componen esos espacios y que es susceptible de abordarse topográficamente. Es en su instancia tangible, donde da entidad material y estructura a la ciudad, ya que se describe como el sistema de calles, plazas, parque y paseos, en tanto son ámbitos de libre circulación y uso ciudadano; elementos que permiten la organización y distribución física de la trama urbana. Esta instancia no sólo se define por las acciones de los agentes planificadores de la ciudad, que establecen prefiguraciones sobre las formas y funcionalidades del espacio público, sino también a partir de las apropiaciones que surjan de las relaciones de los usuarios entre sí y con el entorno físico, mediadas por pautas culturales. Se considera que es sobre esta dimensión material del espacio público sobre la cual la disciplina arquitectónica y urbanística posee una posibilidad directa y concreta de acción, concibiendo al mismo tiempo las estrategias de apropiación y las marcas sociales que definan el accionar de los usuarios y sus intereses. En este sentido, puede decirse que las pautas que se definan para la actuación sobre el espacio público, siempre se

[1] En este sentido Delgado hace hincapié en su trabajo en el rol de la mirada antropológica que se realiza sobre el espacio público, la cual nunca puede plantearse de manera estática frente a la lógica de movilidad que sobre estos espacios se presenta. Delgado, Manuel: *"El animal público"*. Anagrama. Barcelona, 2007.

[2] Delgado, Manuel: *"El animal público".* Anagrama. Barcelona, 2007.Pág.33.

aproximan, pero nunca garantizan la apropiación ciudadana; la calle, el boulevard, la avenida, la plaza, la red viaria general, se convierten en mucho más que un instrumento al servicio de las funciones comunicacionales de la ciudad.

En este sentido, Delgado explica que el espacio público es objeto de un doble discurso: por un lado, es producto de un diseño arquitectónico y urbanístico determinado, que ofrece sentidos prácticos, distribuye valores simbólicos e influye en las estructuras relacionales de los usuarios; por el otro es el discurso contradictorio de la sociedad, quien tiene la última palabra de cómo y en qué orientación moverse en la trama que proponen los diseñadores, reinventando los espacios planeados, imponiendo sus recorridos. Esto quiere decir que, al espacio público planificado se le opone y superpone, un espacio público practicado.

Puede reconocerse así una polaridad entre lo físico y cultural, y es precisamente en el cruce y entrelazamiento de estas dimensiones donde surgen al mismo tiempo las demandas objetivas y las prácticas subjetivas, que provienen de sujetos que dan sentido proyectual a lo público. El espacio público es donde dichas instancias se entrecruzan y donde puede verse el producto de dichos entrecruzamientos, el cual siempre es cambiante y diverso.

Julio Arroyo reconoce este espacio público como un fenómeno que se valida en tres núcleos vinculados entre sí: el Estado, la Sociedad y la Cultura. A partir de esto, es posible establecer que las acciones que se desarrollan sobre dichos espacios siempre se explican dentro de estos órdenes, y dan como resultado fenómenos que involucran e integran estas variables en mayor o menor grado. [1]Esto significa que estos tres ejes pueden ser disparadores de necesidades que se traducen en acciones que hacen concreto el espacio público, mediante su articulación con las preexistencias en cuanto a circunstancias materiales, ideologías dominantes y expectativas de los ciudadanos.

[1] El trabajo de Arroyo interpreta desde la perspectiva local la problemática de la diversidad de actores sobre el espacio público. Su trabajo permite la construcción del entorno sociopolítico sobre el cual se opera en el caso analizado. Arroyo, Julio: *"Accionar en el espacio público"*. En *"Ciudad y Urbanización: Problemas y Potencialidades".* Ediciones UNL. Santa Fe, 2005.

Puede afirmarse, a partir de ello, que las acciones que definen o que transforman el espacio público, nacen de los lazos (formales e informales) que se establecen entre, las necesidades de la Ciudadanía (entendida fundamentalmente como usuarios), la Administración Pública como mediador entre dichas necesidades y la posibilidad de concreción y la Cultura, como forma de definir los comportamientos, expresiones y rituales que orientan a los sujetos ciudadanos en su conjunto y que operan como pautas contribuyen a definir dichas acciones. A partir de dichos vínculos se compone la dimensión urbana de estos espacios.

Por todo esto, puede decirse que en la consideración del espacio público deben tenerse en cuenta las demandas, requerimientos y formas de relación entre los diferentes agentes que puedan identificarse dentro de estos núcleos, no sólo para lograr satisfacerlas de forma individual, sino para lograr además un equilibrio en los vínculos entre ellos. Este esquema de relaciones, que se traducen en acciones de escala colectiva, confieren al espacio público la condición de ser una intervención de carácter físico que se valida a través del tiempo por las relaciones sociales.

Así, el espacio público, es una construcción colectiva de sujetos (tanto individuos como grupos, organizaciones etc.) que canalizan parte de sus necesidades e intereses en un sistema de relaciones, que siempre se encuentran enmarcados por distintas regulaciones como leyes, costumbres y consensos. Las acciones en estos espacios de la ciudad, son siempre tendientes a lograr determinados objetivos y expectativas, las cuales se originan en valores dados por los diferentes sujetos involucrados.

Espacio público y ciudad

La conceptualización del espacio público que realiza Jordi Borja, parte del reconocimiento de una relación indivisible entre este concepto con las nociones de Ciudad y Ciudadanía[2]. La hipótesis que el autor sostiene explícitamente en todo su

[2] En cuanto al término ciudadanía, Borja lo explica como el estatuto del habitante de la ciudad, como una categoría abstracta que es creación de las propias personas para que los que allí habiten, sean seres libres e iguales. Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003.

trabajo es que *"estos conceptos están relacionados dialécticamente, que ninguno puede existir sin los otros dos y que nuestra vida depende en buena medida de esta relación".*[1]

Sin embargo, más allá del estrecho vínculo entre estas nociones, este geógrafo-urbanista indica que a cada uno se le atribuyen sistemas teóricos de origen y que, paralelamente se vinculan a distintas disciplinas independientes, por lo cual se los tiende a considerar como polisémicos. En cuanto espacio público, lo explica como concepto propio del urbanismo, como un espacio abierto y significante donde convergen todo tipo de flujos, muchas veces limitadamente asociado, (según Borja erróneamente), con espacios verdes, equipamientos y sistema viario, como ya puede verse en otros autores. Indica que el espacio público, además, es un concepto perteneciente a la filosofía política que lo entiende como lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad. Puede admitirse, coincidiendo con el autor, que se debe comprender este concepto de manera interdisciplinar, dándole importancia no sólo a los aspectos subjetivos e intangibles, a su sentido socio-político y cultural, sino también a la instancia material que supone la noción de Espacio Público, la cual en su funcionalidad supone centralidades, movilidad, y accesibilidad socializadas, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos y reconocibles. Sin embargo, es posible afirmar que no existe una noción de espacio público que se pueda considerar incorrecta, sino que existe pluralidad en la definición del concepto debido a su complejidad y a la multiplicidad de dimensiones y agentes que involucra. [2]

Este autor afirma así, que *la ciudad es el espacio público*[3]. Esto no significa que la ciudad en su conjunto se comporte como un espacio público, sino que el espacio público es una categoría central en la ciudad contemporánea. Indica que es allí donde se realiza la síntesis de lugares y flujos, entendiendo a la ciudad como la comunidad de personas, con su organización política e identidad cultural, donde los flujos representan el intercambio de bienes, servicios e información, la movilidad, tanto internos como exteriores.

Por otra parte, Borja indica que *"La ciudad y el espacio público son el lugar de la representación y de la expresión de la sociedad"*[4]; es allí donde se manifiestan los vínculos, las celebraciones, las diferencias, las jerarquías, las contradicciones y conflictos sociales, los cambios políticos, las transgresiones. Este tipo de manifestaciones ciudadanas, solo pueden tener lugar y ser posibles, en el espacio público, como espacio de la urbanidad, del movimiento de flujos, de los cruces no programados, de lo temporal y de lo espontáneo. Además, muchas veces éste espacio público es heredado históricamente como tal, y posee una carga debido a las representaciones y dinámicas urbanas precedentes, lo que refuerza su valor en la construcción del imaginario y de la identidad ciudadana.

Se reconoce, a partir de lo desarrollado, una polaridad en la noción del espacio público: por una parte existe una dimensión tangible y material, susceptible de ser abordada mediante una cartografía que lo defina, ya que es siempre más o menos estable; por otro lado, existe una instancia inmaterial e intangible que la componen los movimientos sobre esos espacios a los que, por su carácter fluctuante y simbólico, ya no se los puede reconocer dentro de límites, sino en las acciones de los usuarios. Lo urbano de lo que se compone el espacio público, es siempre resbaladizo, nunca deja atraparse completamente como objeto de análisis ya que, además de su constante dispersión, nunca pueden aislarse sus componentes para la contemplación. Así las estrategias de abordaje del espacio público deberán concebir no sólo los elementos estáticos y permanentes que lo componen, sino además una observación de la movilidad y de la inestabilidad, ya sea de manera directa o a partir de elementos que puedan captarla de la manera más aproximada posible, como por

[1] Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003.Pág. 3

[2] Aunque se sostiene esta afirmación en el desarrollo, a los fines de la investigación realizada, se hará mayor hincapié en los aspectos del espacio público que se vinculen a la disciplina arquitectónica.

[3] Referencia al título del Capítulo 4 del libro del autor analizado. Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003.

[4] Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003. Pág. 120.

ejemplo el cine o la televisión[1]. De esta forma, el espacio público, sería comprendido como escenario y como espectáculo a la vez, donde no habría roles definidos y donde el resultado de los intercambios entre los personajes entre sí y con los elementos físicos, representarían una mayor aproximación a la complejidad que posee.

El espacio público y entorno material como sistema

El entorno material que comprende el espacio público, no opera como mero escenario donde se desarrollan estas interacciones entre sujetos, entendidos como seres sociales, sino también como un objeto con el que el hombre se relaciona, como un elemento vivo en permanente posibilidad de cambio. Este vínculo individuo/s- entorno, se establece desde que el hombre lleva a cabo actos que transforman y dan significado a determinado espacio, mientras este último, contribuye de forma decisiva en definir y ubicar a dicho individuo no sólo ambiental sino personal y socialmente.

El espacio es siempre un resultado de acciones, no existe previo a ellas. Estos fuertes vínculos entre individuos o grupos y el espacio público, se encuentran altamente cargados de componentes subjetivos que dependen de dos factores: la *cualidad* [2]de dicho espacio y la comparación entre dicha cualidad y la que se le otorga a otros espacios. Esta cualidad, como elemento fundamental de la relación individuo-entorno, se define como la percepción tanto objetiva como subjetiva del mismo, y se considera que cuando la misma es compartida, entendida y comúnmente aceptada por varios ciudadanos, se configura como un sistema.

Así, es posible afirmar que el espacio público concebido como un objeto remitiría a la idea de que constituye una unidad cerrada, uniforme y homogénea, pero si se comprende el sistema que organiza y conforma a dicho objeto, se consideran los cambios, las mutaciones, las relaciones volubles, y la diversidad de componentes que lo conforman. Así, el espacio público entendido como sistema, es una entidad formada por componentes que interactúan.

Este sistema comprende intercambios de energía, información y materia entre los componentes entre sí y con el entorno, lo que significa que es de tipo abierto. Los elementos que se articulan forman un todo, que tiene propiedades y cualidades que las partes no tienen cuando están separadas. Esas cualidades que posee el todo, retroactúan sobre las partes que lo componen; es allí donde se reconoce que la cualidad del espacio público, afecta la percepción de los usuarios y, por lo tanto, orienta sus acciones y pensamientos. Al mismo tiempo, estos usuarios conforman parte del sistema general que representa el espacio público, por lo cual, sus acciones afectarán al sistema y a sus cualidades, en ciclos tan infinitos como imposibles de abordar. [3]

El espacio público se halla siempre dotado de la imprevisibilidad de ser un sistema vivo, donde no hay regularidad en su funcionamiento, y donde cada elemento que lo compone puede efectuar actos no esperados, y nunca es posible deducir cuál será el todo resultante, aún cuando se reconozcan las partes que lo forman. Es un sistema que concibe el desorden en gran medida, un desorden que en gran parte se debe a la libertad de actuar sobre él.

El espacio público como concepto jurídico

Entendiendo que puede abordarse desde múltiples y diversas disciplinas, es posible decir que sobre el espacio público existe una definición como concepto jurídico, a partir del cual el mismo se somete a una regulación específica por parte de

[1] Manuel Delgado propone la comprensión del espacio público desde el cine como medio audiovisual al servicio de lo antropológico, como forma de aproximación a las categorías móviles de dichos espacios. Este análisis se ha desarrollado en el apartado de Representaciones Sociales. Delgado, Manuel: *"El animal público"*. Anagrama. Barcelona, 2007.

[2] Jordi Borja utiliza el concepto de cualidad para definir al espacio público en su calidad infraestructural en relación a la percepción de la sociedad sobre dicho espacio y en relación con él. Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003

[3] Se aborda el concepto de espacio público entendido como sistema, desde la noción de complejidad de Edgard Morin. Morin, Edgard. *"Epistemología de la complejidad"*. En Schnitman, D. (edit), *"Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad"*. Paidós, Bs. As. 1998.

la Administración Pública, que es quien posee dominio legal sobre el suelo que abarca. De esta manera, el espacio público denominado Moderno, resulta de una separación legal entre la propiedad privada urbana (el derecho a edificar) y la propiedad o dominio público.[1] Esta última forma de dominio, que se califica y delimita como espacio público, supone reservar el suelo libre de construcción para el uso comunitario, para necesidades de infraestructura de movilidad y/o propósitos de interés general como equipamientos de tipo cultural o social. Otras formas de uso pueden referirse a hechos efímeros de tipo cultural o comercial (ferias-exposiciones) o a la instalación de referencias monumentales.

El espacio público, desde esta perspectiva, se considera un elemento definido sobre el cual se puede operar, establecer pautas, límites, funciones. La figura de la Administración pública, a partir del dominio que posee, debe garantizar la accesibilidad a toda la población, así como las condiciones de utilización e instalación de equipamientos de uso. Las herramientas que posee a su disposición para concretarlos, son los organismos institucionales dependientes, así como ONG´s o agentes privados que co-participen en dichos procesos de gestión, planificación e inversión.

Sin embargo, como se ha observado anteriormente, la dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de la gente, pueden crear espacios públicos que no se abarcan en el concepto jurídico antes descripto, o que no son previstos como tales por parte de las entidades de planificación urbana. Existen numerosos casos en los que estas apropiaciones conducen a que un determinado espacio, con el tiempo, adquiera el carácter de público, según el concepto jurídico descripto. La síntesis de Jordi Borja en este aspecto, es que *"lo que define la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatuto jurídico"*.[2]

[1] Jordi Borja analiza el espacio público desde la perspectiva jurídica en contraste con la dimensión sociocultural, para la construcción del concepto de espacio público en la Modernidad. Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003

[2] Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003. Pág. 123

En este sentido, Margaret Crawford identifica también una nueva categoría, que es el *espacio de cada día*[3], en contraste y como alternativa a los espacios normativos; son aquellos que se encuentran entretejidos en las tramas de la vida cotidiana, lugares triviales y comunes, solares vacíos, aceras, parques y estacionamientos, que son reivindicados como espacios con nuevos usos y significados por la gente que los usa y reorganiza constantemente. No poseen una identidad clara y definida ya que pueden configurarse y redefinirse a partir de las actividades transitorias que acogen. Por lo general, estos espacios son apropiados por quienes denomina *colectivos contrapúblicos,* como por ejemplo los vendedores ambulantes, los grupos de protestas, asociaciones de trabajadores, que buscan nuevos espacios de expresión pública, creando así *espacios de ciudadanía insurgente.*

A partir de ello, y según Borja, se definen tres cuestiones de base que supone el espacio público: dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Como parámetros para definir la calidad de estos espacios, se consideran principalmente la intensidad y calidad de relaciones sociales a las que da lugar, lo que implica la mixtura y coexistencia de distintos grupos y formas de comportamiento, además de la cualidad de estimulación de la identidad simbólica y de la expresión e integración cultural. Esto quiere decir, que el espacio público para configurarse como tal, requiere tanto de las dimensiones que abarcan la polis y la urbs, es decir, el orden político, encargado de la administración centralizada de la ciudad, y lo urbano propiamente dicho, que representa el proceso que la sociedad lleva a cabo modelándose a sí misma, las cuales son polaridades que se vinculan dentro del espacio público, influyendo las percepciones de una sobre la otra.

En base a lo planteado hasta el momento, se considera que se debe concebir el espacio público (en la instancia de planificación de y sobre el mismo)

[3] Se utilizarán los conceptos asignados por la autora para describir los fenómenos sociales que conceptualiza en relación al espacio público. Crawford, Margaret. "*Desdibujando las Fronteras: Espacio público y vida privada.".* [En línea] Dirección URL: http://paisarquia.files.wordpress.com/2011/03/crawford_margaret_desdibujando-las-fronteras_espacio-pc3bablico-y-vida-privada-copiar.pdf [consulta: 20-08-2012]

como una obra cuyo objetivo es la cualificación del entorno, garantizando la continuidad del espacio urbano, el ordenamiento de la trama, teniendo versatilidad en las formas, materiales y diseño, y garantizando la adaptabilidad de usos a través del tiempo y su característica intrínseca de accesibilidad, como concepto físico, que lo transforma en un elemento de centralidad urbana.

El declive del Espacio Público

Son numerosos los autores, entre ellos arquitectos, urbanistas y sociólogos, que advierten un declive del espacio público *tradicional*.[1] No es difícil comprobar este fenómeno, al observar en las ciudades contemporáneas cómo estos espacios están perdiendo cada vez más popularidad, frente a nuevos emprendimientos como centros comerciales, o de entretenimiento, el desarrollo de emprendimientos suburbanos de vivienda o recreación, o por las intensivas formas de control y limitaciones de uso en los espacios abiertos de las ciudades. Incluso se puede afirmar que los nuevos medios de comunicación y las redes sociales se han convertido en un fenómeno que aísla a la gente del contacto personal y de la vida en sociedad.

Sennett demuestra que las vidas humanas se hallan privadas de los placeres y de la ayuda que significa el intercambio ciudadano, que el extraño se ha convertido en un ser amenazador y que el silencio y la observación han devenido los únicos modos de experimentar la vida pública en la ciudad cosmopolita.

Según este autor, la vida pública vacía ha estado en formación durante los últimos siglos, resultado de un cambio que comenzó con la decadencia del *anciem regime* y con la formación de una cultura capitalista, nueva, secular, y urbana. Sennett rastrea en la esfera pública del siglo XVIII un espacio socialmente productivo que define como una vida pública vigorosa. Hay en esa conformación pública una capacidad de actuación creativa, de puesta en acto de roles públicos que vuelven significativos los encuentros sociales, a través de tratos impersonales. Dos siglos después, bajo la modernidad del capitalismo fordista en transición a la sociedad posindustrial, el dominio público no se constituye a partir de la acción impersonal sino bajo el imperativo de la "autenticidad", de un *yo* a partir del cual se definen todas las relaciones sociales. Se experimenta la necesidad de conocer al otro como persona a fin de actuar en forma conjunta, pero además, se produce una absorción psíquica en el *yo*, que redunda en una menor participación comunitaria y en un desgaste del deseo social.

Sennett sostiene que a raíz de todos estos cambios en los modos de interactuar entre las personas y de percibir el dominio público, el espacio público ya no es considerado como un espacio válido para las relaciones humanas.

Asociando estos aspectos con la disciplina arquitectónica y urbanística, Sennett explica que las configuraciones espaciales y materiales que surgen durante la Modernidad, contribuyeron a combinar la "*estética de la visibilidad y el aislamiento social*"[2]. Estas están representadas por los grandes edificios, con plantas libres y muros transparentes y permeables, y que en muchos casos, poseen plazas públicas a nivel de la calle. El autor señala que estas plazas permanecen vacías, o más bien se transforman en áreas de paso. Sentarse allí, es *"llegar a sentirse profundamente incómodo, como si uno estuviese en exhibición en un enorme vestíbulo vacío*".[3] En esta situación se produce lo que él llama la eliminación del espacio público viviente, para dar paso al espacio *contingente,* destinado al movimiento. En este sentido, el aislamiento significa que los habitantes o trabajadores de una estructura urbana densamente poblada se ven inhibidos para sentir cualquier relación con el medio en el cual se emplaza la estructura. Segundo, que en la medida en que un individuo puede aislarse en un automóvil particular para disponer de libertad de movimiento, deja de creer que el medio pueda tener algún significado, salvo como una forma de lograr el objetivo del traslado propio.

[1] Uno de los primeros autores en estudiar este proceso, es el sociólogo Richard Sennett quien, desde su disciplina, reconoce una crisis del hombre público, a partir de la ruptura en el equilibrio entre la vida pública y la vida privada de las personas.

[2] Sennett, Richard "*El declive del hombre público*". Anagrama. Barcelona. 2011.Pág 22

[3] Sennett, Richard "*El declive del hombre público*". Anagrama. Barcelona. 2011. Pág 23

Por otra parte, Sennett plantea que las prohibiciones de determinados usos dentro de las plazas públicas, un fenómeno que comenzó en el siglo XVIII en Paris y hoy se ve generalizado, contribuyó a que los espacios públicos sean pensados como monumentos a sí mismos, como espacios para ser contemplados, no vividos.

Puede decirse, teniendo en cuenta lo planteado por este autor, que a partir del siglo XX, el espacio púbico se percibe cada vez más como territorio donde no existe una moral única, una certeza; donde nadie puede aspirar a afirmar su autenticidad, y el resto de las personas representan un peligro. Los individuos, ante este panorama, consideran que solo en la esfera privada pueden aspirar a vivir su propia legitimidad, y tienden a utilizar los espacios públicos como áreas de tránsito, tratando de permanecer lo menos posible en ellos.

Manuel Delgado, cita el trabajo de Sennett, reconociendo que la situación del espacio público ha cambiado notablemente en los últimos tiempos, pero sin radicalizar este cambio concibiéndolo como un declive irreversible. Delgado admite los cambios en la sociedad que se traducen en una experiencia distinta de estos espacios, pero reconoce que existe una vivencia que le da validez.

Este autor explica que en la contemporaneidad, el espacio público vuelve a ser reivindicado, como espacio para la creatividad y la emancipación, siendo la calle su máxima expresión. Explica que, si bien existe un repliegue de los individuos hacia la esfera privada, ningún sujeto ni grupo en la ciudad pueden permanecer todo el tiempo en sus *refugios* personales, en sus esferas privadas, sino que en algún momento deben salir a ese *campo abierto* y, al atravesar esos espacios, donde surgen experiencias y encuentros, es decir *situaciones*. [1]

Delgado sostiene que existe un nuevo espacio público fundado en la Modernidad. Ese es el espacio de los tránsitos, de lo espontáneo, como un teatro de circuitos irracionales de muchedumbres desorientadas. Quienes realizan esas teatralizaciones protagonizan situaciones impersonales regidas por ciertas reglas; por lo que puede decirse que no existe un guión que oriente las acciones sobre el espacio público contemporáneo, pero siempre surgen espectáculos imprevisibles, donde el azar adquiere un papel fundamental.

Lo público en la contemporaneidad es para el autor donde se ejecutan los ritos de la sociedad: encuentros y desencuentros, intercambios, negociaciones, celebraciones. Se asocia al concepto de democracia, en tanto en el dominio público, los ciudadanos son o (deben ser) iguales. Es el espacio donde se dan acuerdos provisionales con los otros, con los cuales se lo comparte, negociando la cohabitación, en contratos sociales cuyas reglas son constantemente renovadas.

Puede afirmase así que el declive del espacio público, no es una caída libre que no pueda tener atenuantes o desviaciones, sino que es una transición hacia nuevas formas de vivir estos espacios, relacionadas a una sociedad que dista mucho de ser la que caracterizó a los siglos XVIII y XIX. Puede decirse que en la contemporaneidad, el espacio público, tiene su correspondencia con un mundo en que los lazos en múltiples direcciones y las complejidades a las que dan lugar, son cada vez mayores, donde las relaciones son cada vez más expansivas y los roles más cambiantes. El espacio público que describe Delgado, tiene sentido en un mundo que se constituye de incertidumbres, de infinitas posibilidades. Puede pensarse que es un espacio que condensa la angustia, el vértigo de las vacilaciones, pero esto también significa que es un espacio para la libertad y generalización de la democracia.

Algunos otros autores, como Emilio Martínez sostienen que los espacios públicos mantienen su vitalidad, pese a la amenaza constante de desviarse hacia la dispersión o el distanciamiento, "*todavía puja por ser una mediación, un espacio de*

[1] El autor denomina situaciones a las relaciones de tránsito entre desconocidos o apenas conocidos, que tienen lugar preferentemente en los espacios públicos. Delgado, Manuel: *"El animal público"*. Anagrama. Barcelona, 2007.

acceso y visibilidad de actores y acontecimientos, sometido al juicio reflexivo de la ciudadanía". [1]

El espacio público, así, es una confusión, que se autoordena en la fluctuación de las redes que lo componen, y a través del desplazamiento de quienes lo recorren. Ya no puede pensarse como el espacio de la permanencia, el orden, o de las verdades absolutas, sino donde una sociedad compleja e impredecible se desarrolla en todas sus dimensiones. Como plantea Delgado, se lo puede pensar como un periódico con todas sus secciones: política, cultural, policial, etc. y se podría agregar, como un periódico nunca cerrado y siempre sujeto a cambios de último minuto, y donde las informaciones de una jornada, nunca serán iguales a las de la anterior.

El espacio público como representación

Cuando se hace referencia al espacio público dentro de la disciplina arquitectónica, se hace mención a elementos físicos que pueden hallarse en la trama urbana de una ciudad; los mismos pueden delimitarse, y analizarse en diversas dimensiones como infraestructural, morfológica y material. En cambio, en términos de las ciencias sociales, este concepto posee connotaciones diferentes, con una formación conflictiva ya que existen diferentes modelos teóricos que lo caracterizan y múltiples connotaciones subjetivas capaces de describirlo.

Se considera, sin embargo, que la representación del espacio público, se gesta en una interfase que permite vincular las dimensiones social y arquitectónica, lo cual permite determinar las influencias que se dan entre sí, y posibilita operar en la transformación de una para afectar en otra. Se retoma en este aspecto, la definición de Delgado que concibe al espacio público como el más abstracto y, al mismo tiempo, el más concreto de los espacios; así se constituye en una representación en tanto que es un espacio donde se dan apropiaciones, que le dan sentido y que lo cargan de signos a partir de los cuales surgen representaciones, siempre múltiples, cambiantes y diversas.

El espacio es siempre un lugar practicado, que se constituye precisamente a partir de estas prácticas. La territorialización que se da por parte de los usuarios, se gesta a partir de técnicas prácticas y simbólicas que lo organizan espacial o temporalmente y que lo nombran, lo recuerdan, lo jerarquizan, etc. No se presenta como un escenario para acciones y discursos, sino que se constituye a partir de dichas acciones y de los discursos que de y sobre él se establecen.

La territorialización es el proceso de identificación de los individuos con un área que interpretan como propia, en la que ejercen dicha apropiación (tanto física como simbólica), y que defienden de intrusiones o contaminaciones. El espacio, al ser pensado, dicho, imaginado o conocido, se transforma en marca o territorio. Así este espacio se carga de signos, que son infinitos y que se renuevan a cada instante y que nunca llegan a consolidarse como una identidad.

Se puede decir que es un territorio *desterritorializado*, que permanentemente se *desterritorializa*[2] en el sentido de la apropiación constante pero, paralelamente inestable y mutante de los sujetos, que son personas en tránsito que reconocen estos espacios.

Los espacios públicos son o tienen marcas, pero cada usuario (como sujeto colectivo o individual), en cualquier momento o tiempo puede disolver dichas marcas para generar otras nuevas. Así este espacio es indefinido, enigmático, vaciado de significados concretos. Al mismo tiempo, cada usuario, debe compartir este espacio con otros grupos, que llevan a cabo otras representaciones de y sobre él mismo. Así, el usuario, es quien define, redefine permanentemente la construcción del espacio público.

[1] Martínez, Emilio *"La significación social de los espacios públicos"*. En Capel, Horacio (coord.), *"Ciudades, Arquitectura y Espacio Urbano"*. Cajamar (Mediterráneo Económico). Colección de Estudios Socioeconómicos, nº 3. Almería. 2003. Pág. 123

[2] Manuel Delgado utiliza esta relación de los términos para expresar el carácter fluctuante del espacio público en tanto territorio. Delgado, Manuel: *"El animal público"*. Anagrama. Barcelona, 2007.

En el espacio siempre se entrecruzan los relatos que proliferan constantemente, no hay una sola narración, un solo significado de espacio público. Estos relatos, al mismo tiempo, son fragmentos que permanentemente se interrumpen y se retoman en otros sitios, por otros interlocutores, nunca se conciben como algo cerrado.

El espacio, de esta manera, ya no se entiende como un objeto, sino como una representación subjetiva que entrecruza el entorno físico con la estructura cultural (ideológica) humana. En estos entrecruzamientos, la información que se produce se puede verificar en las relaciones, interacciones y rituales que los individuos establecen con el espacio, y las valoraciones que hacen sobre éste.

Las representaciones, al ser originadas a través del vínculo entre el sujeto con el objeto, son infinitas. El espacio público, no tiene un nombre que excluya todos los demás nombres posibles, ni constituye una representación que excluya las demás representaciones posibles. Así para unos, un espacio puede denominarse el "Campito", para otros la "Plaza" acompañado del nombre oficial que se haya asignado. Asimismo, el resto de los sujetos, puede no reconocer las representaciones que otra persona o grupo haga sobre dicho espacio.

El espacio público se constituye en sí mismo una representación, ya que su existencia sería imposible sin la presencia de estos significados. Su presencia en sí constituye un signo, vinculado a la subjetividad de los usuarios.

Se entiende que los significados que componen los signos del espacio público, son conceptos abstractos, mutables en el tiempo y relativos a cuestiones subjetivas propias de los contextos y las individualidades. Por ello, según autores como Richard Sennett o Delgado, se considera que el espacio público, en el siglo XVIII, (previamente al auge de la ideología capitalista), se concebía como un lugar plagado de certezas y signos que representaban valores y principios comunitarios.

El cambio en las representaciones que se produjo, tiene relación con el cambio en los individuos que conformaron la sociedad de los siglos precedentes, frente a la sociedad contemporánea. Los significados compartidos se fragmentaron en distintas expresiones que compiten y colisionan. No existe un sentido compartido sino, como máximo, alianzas provisorias por algo o contra algo, cuya duración se relaciona a los intereses y utilidades de cada una de las partes.

Esto puede traducirse, por ejemplo, en acciones colectivas ante una determinada problemática que se muestra como una representación más o menos común para distintos ciudadanos, que conduce a alianzas orientadas directamente a la resolución de dicha cuestión, que caducarán cuando esta se resuelva o, simplemente, a través del paso del tiempo.

El mundo es fragmentario, individual e inestable, por ello las verdades y las certezas se desvanecieron, y lo subjetivo domina la definición de lo real, por lo que nada es igual para dos personas. En esta instancia, entra en juego las múltiples perspectivas que poseen los distintos actores sociales frente a una misma realidad. Estas representaciones son las que orientarán las acciones y apropiaciones de los ciudadanos sobre el espacio público. Algunos autores afirman que esta relación permite leer los roles de la sociedad, pero que también, la diversidad de representaciones (y de las acciones a las que dan lugar), se presentan como un punto a partir del cual pueden desatarse nuevos conflictos.

Como ejemplo de esto, se puede decir que una representación negativa hacia el espacio público, conduce a que se interprete como un lugar no deseado, sin pertenencia colectiva, amenazado por el vandalismo. Sobre ese mismo espacio, algunos ciudadanos buscan su mantenimiento para el posterior disfrute, mientras otros grupos parecen disfrutar de espacios en buenas condiciones para destruirlo. En este caso, hablamos de representaciones encontradas y opuestas sobre un espacio.

Asimismo, las representaciones o imágenes que un grupo de la sociedad posee sobre los espacios públicos, influyen en las decisiones comprometidas con la gestión del espacio público.

Más allá de la diversidad que se puede encontrar en las distintas imágenes que los actores hacen del espacio público, numerosos autores afirman que un significado común que puede encontrarse en estas representaciones, a partir del

siglo pasado, es que el espacio público se percibe cada vez más como un espacio de las indeterminaciones y la falta de una moral, en el que nadie puede aspirar a realizar su propia autenticidad y los demás constituyen un peligro, y donde solo en la esfera privada puede aspirarse a una vivencia de la propia verdad natural: rechazo del espacio público y repliegue hacia lo privado y lo íntimo. Los signos que cargan al espacio público, son los que se traducen en inseguridad, el peligro, la idea de una "*tierra vacía de Dios*"[1], el del miedo al otro, al extraño, al desconocido... significados que no solamente nacen de los cambios en la percepción de los sujetos entre sí, sino que muchas veces surgen a partir de atribuciones que de estos espacios hacen grupos como los medios de comunicación o entes políticos.

No se puede negar que los hechos de violencia ciudadana o vandalismo encuentran su mayor lugar de expresión en estos espacios, por lo que resulta muy común hacer una asociación directa entre el espacio público e inseguridad.

Los desequilibrios que caracterizan la sociedad encuentran en el espacio público un espejo que devuelve sin tamices su imagen. Así, se puede decir a través de las palabras de Jordi Borja, que "*en el espacio público como escenario de representación la sociedad adquiere visibilidad"*.[2]

Se puede decir que el espacio público no existe sin la representación que se hace de él. Nace en el vínculo con el sujeto, donde el enlace entre ambos se constituye a través de signos. El espacio público como elemento significante, puede tratarse de algo materialmente no visible, no delimitado, pero cuya referencia siempre remite a un signo, en la representación del objeto.

En el espacio público no existe fidelidad entre signos y significados. Existe una discontinuidad temporal, y también una diversa manera de ser entendidos entre distintos sujetos colectivos o individuales.

Por ejemplo, un espacio público que denota signos de abandono (basura, falta de alumbrado, etc.), puede ser una representación de vandalismo para determinado sujeto, mientras que para otro, puede serlo de dejadez en cuanto a mantenimiento por parte de los entes gubernamentales. Este tipo de relaciones diversas entre signo y significado, se extiende al concepto de espacio público en general.

El espacio público puede vincularse a la presencia de distintos signos materiales a los cuales se los asocia, relacionados a la disciplina arquitectónica o urbanística. Estos pueden ser edificios gubernamentales, parques, plazas, plazoletas, avenidas, calles o veredas. Sin embargo, se puede afirmar que el espacio público puede ser visto desde otros signos, como la congregación espontánea y esporádica de personas en un determinado espacio físico, realizando actividades de ocio de manera libre, puede conformar un signo que permita establecer una lectura de dicho espacio como espacio público. Otro signo corriente en que la mayor parte de los ciudadanos reconoce el espacio público, es en los lugares abiertos, donde existen elementos orientados a la recreación.

Así, el espacio público se compone de signos y deviene todo él en signo, que es siempre probabilidad, ya que no hay constancia ni consistencia en sus significados y sus representaciones. El espacio público es siempre un objeto imaginado, y los significados que se le asignan. Así, el objeto significante del espacio público, adquiere la idea de su poder representativo.

El enlace entre significante y significado, donde el signo es un objeto intermediario, puede ser arbitrario, impuesto, voluntario, individual o colectivo. Así, los significados del espacio público pueden ser gestados por distintos sujetos a través de la lectura de los signos, o inducidos, como por ejemplo, como se ha mencionado, por los medios de comunicación. Esas lecturas también pueden ser inducidas por la herencia; un sujeto puede considerar un determinado espacio público a partir de lo que generaciones anteriores hayan interpretado como tal, y dichas representaciones pueden transmitirse a través del tiempo como patrimonio cultural intangible.

[1] Delgado, Manuel: *"El animal público".* Anagrama. Barcelona, 2007. Pág. 151.

[2] Borja, Jordi *"La ciudad conquistada"*. Alianza. Madrid, 2003. Pág 121.

No se puede negar, al mismo tiempo, que las representaciones sobre el espacio público se encuentran intrínsecamente ligadas a otras variables como la identidad o la seguridad. Las representaciones de estas instancias, se relacionan afectando unas a otras, donde los signos pueden ser compartidos y adquirir significados múltiples.

Para el caso de estudio analizado, es posible afirmar que el espacio público funciona como catalizador de estas significaciones múltiples. Existen apropiaciones, muchas veces espontáneas, tan diversas como los grupos e individuos que las llevan a cabo y que tienden a convertir el espacio público, algunas áreas que no han sido planificadas ni desarrolladas infraestructuralmente para ello. Un claro ejemplo y un elemento clave para el sector, es la presencia de la Ex Estación Mitre, como espacio condensador de los conflictos, las diferencias y los encuentros ciudadanos que, entendido como representación refleja la situación del sector en general y la polaridad espacio físico-espacio de uso.

INSEGURIDAD

Primeras aproximaciones

A lo largo de la historia, se han hecho diversas interpretaciones del significado y los alcances de término "seguridad", y se le han añadido diversos adjetivos como por ejemplo personal, individual, pública, urbana, humana, etc. Sin embargo, en la actualidad, la tendencia predominante, es la aceptación del término *(in)seguridad ciudadana*. El problema de la inseguridad ciudadana se ha ubicado en estos últimos años en el tope de las preocupaciones, desplazando incluso a los problemas de pobreza y desempleo, y aumentando, no sólo los índices de delitos, sino que también, el miedo y la sensación de inseguridad.

En el "Informe de desarrollo humano de 1994"[1], el término *seguridad* es vinculado estrechamente con la protección contra amenazas crónicas como el hambre, la enfermedad, la represión y alteraciones súbitas y dolorosas de la vida cotidiana, ya sea en el hogar, en el empleo o en la comunidad.

Por otra parte, la socióloga y criminóloga Del Olmo, destaca la importancia del Estado en el cumplimiento de los derechos del ciudadano, como garantía de una convivencia pacífica. Define la seguridad como *"la protección del normal funcionamiento de las instituciones democráticas, la defensa del ciudadano ante la criminalidad en cada una de las facetas y tipologías, la defensa de los ciudadanos ante la corrupción y otras formas de actuaciones asociales que pueden impedir o*

[1] Este informe es citado en el documento: Álvarez, Alejandro (Comp.): "Estado, Democracia y Seguridad Ciudadana: Aportes para el debate". Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008. Pág 12 [En línea]. Dirección URL: http://www.undp.org.ar/docs/Libros_y_Publicaciones/Estado_democracia.pdf [Consulta 25.08.2012]

dificultar el normal desarrollo y disfrute de los derechos fundamentales de la persona.[1]

Como se ve implícito en estas definiciones, el foco de la seguridad se centra en la vida cotidiana de las personas y en los lazos sociales que ellas establecen. En otros términos, se refiere a la construcción en paz de la vida de la gente como la principal garantía para lograr la estabilidad y el progreso.

Una primera aproximación a la inseguridad, por lo tanto debería suponer la carencia o incumplimiento de alguno de los aspectos mencionados anteriormente. Por lo tanto, como reconoce el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), se convierte así, en uno de los principales obstáculos para lograr dicho progreso, "*ya que restringe las posibilidades de los individuos para concebir y materializar un proyecto de vida y erosiona la cooperación social y la vida cívica. La retracción de la libertad individual que provoca la inseguridad —percibida o fáctica— impacta negativamente sobre el potencial de desarrollo humano del individuo, en primer lugar, y de la sociedad, en segundo término.*"[2] Además, se reconoce como otra de las consecuencias de la inseguridad, el incremento de los recursos que los Estados deben destinar a paliar la violencia, lo cual reduce la disponibilidad de fondos públicos para otras áreas clave como salud y educación, en especial, en contextos de restricción financiera. En otras palabras, uno de los efectos indirectos de la inseguridad es el costo de oportunidad que supone asignar recursos a la prevención y el combate de la inseguridad ciudadana en vez de destinarlos a esferas relacionadas con el desarrollo humano.

Desigualdad social y violencia

Según se ha señalado en un documento conjunto del PNUD y de la OMS, la pobreza, la desigualdad de ingreso, las deficientes condiciones de vida o la migración urbana poco planificada operan, entre otros fenómenos, como factores catalizadores de la proliferación de la violencia e inseguridad en una sociedad.

En América Latina muchas de estas causas sociales de la violencia y de la inseguridad se han profundizado durante los últimos años. En la región, a los factores catalizadores ya citados se han agregado la creciente dificultad de los jóvenes de ingresar al mercado laboral, el hacinamiento en las metrópolis y la ruptura de ciertos lazos sociales y familiares que en épocas anteriores habían servido de contención de la violencia. Todos estos aspectos, han tenido indudables repercusiones en la calidad de vida de los habitantes de nuestras ciudades y en el incremento de hechos de violencia como expresiones de relaciones sociales de conflicto, exacerbadas por las extremas desigualdades económicas y políticas.

En las grandes ciudades argentinas, se ha registrado también, un crecimiento delictivo acompañado de un significativo aumento de los niveles de violencia. Si a esta situación se la compara con la brecha de pobreza existente a comienzos de los años 90 se puede apreciar que el actual deterioro social de la población argentina se ha profundizado significativamente durante esa década y a lo largo de los primeros años de la actual.

Según numerosos estudios, es precisamente, esta desigualdad social extrema existente en determinados ámbitos urbanos aceleradamente desagregados y deteriorados, lo que daría lugar a la conformación de situaciones de violencia y, en su marco, de delincuencia violenta, antes que la pobreza. Durante las dos últimas décadas se ha desarrollado un proceso de marginación de gran parte de la población de estos lugares. En ellos, sí se han constatado elevados niveles de violencia delictiva pero que tienen a esa misma población como la principal víctima. Desde luego, la

[1] Del Olmo, Rosa. *"Ciudades duras y violencia urbana"*. Nueva Sociedad Nro. 167 Mayo-Junio 2000. Pág 7 [En línea]. Dirección URL: http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd26/foro.pdf [Consulta 15.08.2012]

[2] Álvarez, Alejandro (Comp.): "Estado, Democracia y Seguridad Ciudadana: Aportes para el debate". Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008. Pág 14 [En línea]. Dirección URL: http://www.undp.org.ar/docs/Libros_y_Publicaciones/Estado_democracia.pdf [Consulta 25.08.2012]

creciente situación de marginalidad extrema de vastos sectores pobres, fundamentalmente de jóvenes desocupados, y la profunda y acelerada polarización social dada en determinados ámbitos urbanos ha contribuido a crear y reproducir relaciones signadas por la violencia interpersonal, ya sea en el ámbito familiar como en el espacio barrial. Ello, en efecto, ha favorecido el aumento de los delitos violentos, muy particularmente en los mencionados espacios favelizados en los que las actividades criminales forman parte del ámbito cotidiano. Pero esto no permitiría sostener que la pobreza es la causa inmediata del aumento de determinadas modalidades delictivas violentas claramente inscritas en la delincuencia común. Dicho aumento parece derivar, más bien, de la ya mencionada marginalidad y desigualdad existentes en estos contextos.

Sensación de Inseguridad y Miedo al Delito

Son numerosos los autores que advierten que la inseguridad está actualmente sometida a una doble dimensión, difíciles de distinguir claramente en la realidad. Por un lado estaría la dimensión objetiva donde quedarían circunscriptos los hechos de violencia conocidos y las cifras reales del delito, y la dimensión subjetiva, expresada por las vivencias y sentimientos personales. Esta última, cobra especial importancia por ser ella quien condiciona la construcción social del miedo.

El miedo, o la sensación de inseguridad, puede ser concreto, pero normalmente es confuso, ya que afecta al nivel de las emociones. Por otra parte, en los últimos años se ha generado una conciencia colectiva de inseguridad creando una auténtica construcción social de que la vida cotidiana está llena de riesgos. Además, han cambiado las formas de referirse al delito, principalmente por parte de los medios masivos de comunicación, que tienden a alterar la forma de percibir y comprender la inseguridad a través de las imágenes y mensajes que difunden.[1]

[1] Para explicar este fenómeno, se analiza el trabajo del sociólogo Gabriel Kessler, que presenta los ejes principales de este campo de investigación relativamente novedoso, y que resulta de interés abordar particularmente en esta investigación, por ser uno de los principales problemas que se identifican en el sector a intervenir, y que, como se intentará demostrar, restringe y limita notablemente la apropiación del espacio y la construcción de lo público.

En un principio, Gabriel Kessler, lo considera como un problema autónomo respecto de la inseguridad objetiva, o de las tasas de delito reales, y sostiene que tiene que ver con un proceso sociocultural, que en la mayoría de los casos no es representativo de la realidad. Al respecto afirma, que el temor al delito, es hoy en día elevado en casi todas las grandes ciudades del mundo, más allá de las tasas de criminalidad.

Se puede decir entonces que en este contexto, el *imaginario de la inseguridad* juega un papel relevante. Imaginario considerado como un proceso de construcción social permanente, que se configura en este caso a partir del miedo al delito y a la violencia, vinculando, por otro lado, el delito con la pobreza y estigmatizando así ciertos asentamientos precarios y a sus habitantes.

En aproximación al objeto de investigación, Kessler hace una relación entre el sentimiento de inseguridad y los miedos urbanos. Sostiene que a diferencia de lo que había sucedido durante siglos, cuando la violencia era sobre todo rural, las ciudades generan hoy más temor, y a pesar de que las investigaciones históricas han cuestionado la relación entre crecimiento urbano y crimen, distintas teorías han utilizado algunas características de la vida urbana para explicar las causas del delito. El miedo urbano es, en gran medida *temor al otro*. Los encuentros son con desconocidos, diferentes a uno. Por otro lado, diversos estudios muestran que el sentimiento de inseguridad se expresa o se acrecienta por la percepción de desorden y degradación urbana.

A este respecto, se introduce la idea de *incivilidades.* El miedo al crimen es la cristalización de una incomodidad sobre el ambiente, en particular la percepción de *incivilidades sociales* (por ejemplo, jóvenes reunidos en la calle bebiendo alcohol) y *físicas* (por ejemplo, degradación edilicia, propiedades y coches abandonados, basura en las calles).

El paisaje como construcción social

Otra manera de abordar esta temática, se encuentra en el trabajo de Nogué, quien nos presenta al paisaje *"como el resultado de una transformación*

colectiva de la naturaleza y como la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado."[1] A este respecto, sostiene que las sociedades humanas, han transformado a lo largo de la historia los originales paisajes naturales, en paisajes culturales, imprimiendo en ellos sus propios valores y sentimientos. Estos lugares se transforman en centros de significados y en símbolos que expresan sentimientos, ideas y emociones, por lo tanto afirma que el paisaje *"no sólo nos muestra como es el mundo, sino que es también una construcción, una composición de este mundo, una forma de verlo."*[2]

Estas construcciones, responden usualmente a una ideología que busca transmitir una determinada forma de apropiación del espacio. Se forman imágenes y patrones de significados que permiten ejercer el control sobre el comportamiento, dado que las personas *"asumen estos paisajes manufacturados de manera natural y lógica, pasando a incorporarlos a su imaginario y a consumirlos, defenderos y legitimarlos"*[3]

Habitualmente, se busca en el paisaje ciertos modelos estéticos, *sólo se ve lo que se desea ver*, aquello que no cuestiona nuestra idea del paisaje. Sin embargo, es posible acercarse con esta reflexión a otro campo, eje de la investigación. Al de los paisajes incógnitos e invisibles, aquellos que pasan desapercibidos y no siempre son considerados.

La construcción social de los paisajes invisibles del miedo

Alicia Lindón también se acerca a la idea de paisaje, desde el ángulo de la mirada, desde esa configuración paisajística definida por un observador. Pero se focaliza específicamente en los *paisajes del miedo*, invisibles para diversos actores.[4]

Citando a John K. Wright, Lindón afirma que se puede comprender la invisibilidad de ciertos paisajes por la ausencia de experiencia del lugar. Esto es lo que frecuentemente ocurre con la periferia. Las imágenes e historias circulan y dejan la impresión de que se conoce cómo son, cómo se vive en ellas y cómo es la gente que habita el lugar. Sin embargo, el abordaje hecho por la autora, supone ir más allá, aproximándose a la experiencia paisajística del sujeto.

Desde una concepción material, estas periferias suelen calificarse como paisajes de la desolación, ya que una de las primeras imágenes a las que remiten es a la *falta de*. Pero esta carencia, resulta de una analogía no dicha con otros paisajes, y es justamente esta identificación como paisaje de desolación lo que suele invisibilizar. Estos paisajes se contextualizan en dos horizontes amplios de sentido: *"uno es la profundización del sentido del riesgo y de fragilidad social, y el segundo es el florecimiento y la difusión del sentido de inseguridad, objetivado en discursos que circulan en las grandes ciudades."*[5]

El análisis del tema de la inseguridad, parte del miedo que se siente en relación con los otros, y que se espacializa. En este punto se puede trazar una relación con las llamadas incivilidades de Kessler, ya que recurre a*l otro y a la configuración espacial*, pero articulados a su vez con un tercer elemento: *el miedo.*

Por un lado existe una tensión entre la concepción del *otro* y el sentido del miedo, que configura el miedo como *amenaza externa*. El otro, en quien se encarna el miedo, representa al agresor, solitario y peligroso, frente a un sí mismo frágil y vulnerable, que muchas veces, en términos del imaginario local, se carga con una fuerza sobrenatural. Si bien no puede negarse que en estas periferias, la violencia y el delito existen, muchas veces, esto se ve exacerbado por los periódicos y los medios de comunicación locales, que tienden a estigmatizar estas áreas junto a sus residentes, y profundizan este sentimiento de miedo hacia el otro, aunque no haya una experiencia personal de por medio.

---

[1] Nogué, Joan. (edit.) *"La construcción social del Paisaje"*. Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.

[2] Nogué, Joan. (edit.) *"La construcción social del Paisaje"*. Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.

[3] Nogué, Joan. (edit.) *"La construcción social del Paisaje"*. Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.

[4] El trabajo de Lindón se ancla en las periferias excluidas de las ciudades latinoamericanas, y particularmente de la ciudad de México. Sin embargo se trata de paisajes que se repiten en la mayoría de las ciudades latinoamericanas y puede trazarse una analogía con las periferias santafesinas, analizándolas desde su construcción social.

[5] Lindón, Alicia: *"La construcción social de los paisajes invisibles del miedo".* En *"La construcción social del Paisaje".* Nogué, Joan. (edit.) Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.

Por otro lado, se presenta la segunda tensión, entre la concepción del otro y la configuración espacial, como por ejemplo los espacios vacíos, las grandes extensiones a recorrer, o la presencia de basura, encharcamientos o animales, que actúan como elementos cómplice del posible agresor.

Consecuencias del sentimiento de inseguridad

Más allá de las consecuencias que se puedan producir en ciertos ámbitos como por ejemplo, la política, interesa para el análisis los efectos que se dan especialmente en la esfera de lo social, que se traduce habitualmente al espacio habitado. En primer lugar, Kessler afirma que el temor afecta la vida en sociedad, ya que *"fractura el sentido de comunidad al ir vedando el uso de espacios públicos considerados peligrosos. En los barrios donde reina el temor, se genera un mayor aislamiento entre las personas, que comienzan a desconfiar unas de otras. En segundo lugar, la reputación de área peligrosa, genera una espiral de degradación socio-económica: los habitantes más prósperos se van, los principales negocios cierran, decaen las inversiones y el valor de la propiedad, entre otras consecuencias."*[1]

Cada lugar puede señalar sus focos peligrosos, amalgamando, de forma estigmatizadora en ciertos medios de comunicación, determinados asentamientos precarios con delincuencia. Así, no es sólo que el temor ha contribuido a que una parte de los estratos medios haya abandonado las ciudades para establecerse en urbanizaciones privadas, sino que el paisaje urbano mismo ha ido cambiando al dividirse en zonas seguras e inseguras, lugares con resguardo y lugares desprotegidos, y se ha plagado de dispositivos, guardias privados y carteles de sitio vigilado que recuerdan a quien los observa que en el entorno acecha una amenaza.

El mayor problema, de acuerdo a Kessler, es que cuanto más inseguro se considera el mundo circundante, menos se intenta circular por él. Es justamente la restricción de la movilidad, la principal estrategia protectora, por eso el autor concluye afirmando que los cambios en los desplazamientos son una forma de relatar la historia de la inseguridad. Así, la inseguridad no es definida entonces como una acumulación de hechos riesgosos, sino como vinculada a la transformación de la experiencia urbana.

En este punto, también coincide Lindón, al afirmar que a través de discursos que objetivan las experiencias espaciales de algunos habitantes, se van imponiendo formas, rasgos y límites a los espacios. Estas experiencias son construidas socialmente y las apropian otros que no han vivido de forma directa. Es así que a través de este proceso, estos paisajes, se van configurando como espacios para *pasar* y no para *estar*. Se profundiza la función circulatoria de las calles, el rechazo al espacio público, la reclusión en los espacios privados, la desconfianza hacia el otro, el sentido de la incertidumbre, la inseguridad y el desamparo del individuo.

A modo de reflexión final, se podría decir que *"la fuerza del paisaje del miedo, está en que una vez configurado, moldea la vida social con un sesgo de pasividad y aceptación, exacerba el individualismo, y lo vacía de contenido social y político. Si la vida social configura el paisaje del miedo, luego el paisaje termina configurando la vida social con estos sesgos."*[2]

Inseguridad como Representación

Como afirma Kessler, el problema de la inseguridad se desdobla en dos dimensiones. Por un lado, la inseguridad objetiva, representada por las tasas de delito reales; y por el otro, la inseguridad subjetiva, o sentimiento de inseguridad, que es definido como "*el resultado de un proceso sociocultural cuya relación con la inseguridad objetiva no es del orden representación-realidad".*[3] Esto quiere decir, que

[1] Kessler, Gabriel: *"Inseguridad Subjetiva: Nuevo campo de investigación y de políticas públicas"*. En "Estado, Democracia y Seguridad Ciudadana: Aportes para el debate". Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008, p.p 113.

[2] Lindón, Alicia: *"La construcción social de los paisajes invisibles del miedo"*. En *"La construcción social del Paisaje"*. Nogué, Joan. (edit.) Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.

[3] Kessler, Gabriel: *"Inseguridad Subjetiva: Nuevo campo de investigación y de políticas públicas"*. En "Estado, Democracia y Seguridad Ciudadana: Aportes para el debate". Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008, p.p 107

como todo proceso sociocultural, donde intervienen sujetos sociales, individuales y colectivos, esta representación, adquiere diversas formas y matices, mediada no sólo por experiencias personales, sino también colectivas, y dependen en gran medida del marco sociocultural en el cual están inmersos dichos sujetos.

Como se desprende también del análisis de Alicia Lindón, es posible afirmar que el territorio y las experiencias personales y colectivas en el mismo, se constituyen en marcos simbólico identitarios que condicionan la forma de percibir, representar y elaborar la inseguridad y, consecuentemente, de modular ciertas prácticas sociales en torno a ello.

Las representaciones de la inseguridad están fuertemente ligadas no sólo a los territorios, los espacios de la exclusión y la marginación, sino también a la presencia, e incluso ausencia del otro. Tanto en el ámbito físico, como en las relaciones con otros sujetos, existen características propias, marcas, que a lo largo del tiempo, se han socializado y por tal motivo se han convertido e institucionalizado como signos propios de la inseguridad. No debemos olvidar, que la representación parte de la realidad social como insumo, como recurso para generarse, para posibilitarse, y además se elabora socialmente, y como tal se comparte, se legitima y se instituye. Esto quiere decir, que si varias personas han sido víctimas de un delito o de situaciones de inseguridad en un determinado lugar, estas experiencias serán compartidas, y dicho lugar empezará a ser reconocido como *peligroso*. Por otra parte, las características físicas o configuraciones espaciales de dicho espacio peligroso serán adoptadas como signos de la inseguridad, por lo que otros espacios con configuraciones similares serán también identificados como inseguros por más de que no haya mediado ninguna experiencia delictiva.

Tampoco puede dejarse de lado el impacto que tienen los medios y el discurso público en la circulación de creencias, valores e informaciones sobre el tema, que como bien puede afirmarse a partir de lo desarrollado, es siempre una construcción matizada por diferencias sociales y culturales. Además, en la apropiación que los distintos grupos sociales hacen de los discursos mediáticos o políticos concurren factores personales, culturales, económicos y sociales que orientan y definen las representaciones y las prácticas sociales en torno al tema.

Retomando el tema de los signos, y la idea de Lindón acerca de los lugares como centros de significados y símbolos que expresan sentimientos, ideas y emociones; pueden establecerse ciertas características de los mismos, que habitualmente se tornan representativos de la inseguridad. La autora sostiene que los principales elementos materiales que contribuyen en la construcción de los paisajes del miedo son el lodo, los encharcamientos, la oscuridad, los animales, la extensión, la apertura, la estrechez y los espacios vacíos.

Los espacios vacíos se presentan a menudo como una configuración espacial que se hace cómplice del otro. Son identificados como un signo de que allí es posible que se sufran agresiones. Es una construcción de sentido que enlaza la presencia ineludible del baldío con el hecho de que allí se oculten agresores, al amparo de la invisibilidad parcial que dan los objetos que allí se acumulan como basuras y deshechos variados. Esta construcción de sentido, trae consigo la conducta de circular rápidamente, sin detenerse en el lugar.

La apertura espacial, también deviene de extensiones de terreno no construidas. Esta configuración espacial, es concebida como una *extensión a recorrer*, que ayuda al desplazamiento de los agresores, y que además hace visible al transeúnte, haciéndolo sentir desprotegido.

La estrechez espacial, vinculada a las calles angostas, los pasajes y callejones, son representados como una configuración espacial l*aberíntica* que obstaculiza las posibilidades de huir del acecho y moviliza la sensación de inseguridad.

La oscuridad es también un elemento que representa la inseguridad y se configura como uno de los principales cómplices de los agresores.

La presencia de lodo, encharcamientos y pozos, no representan miedo de manera directa, pero sí un obstáculo que suele otorgarle ventajas al agresor, al retener a la víctima en el lugar de la agresión.

La degradación edilicia es un elemento definido por Kessler como una *incivilidad*, que provoca incomodidad sobre el ambiente y cristaliza así el miedo al crimen. A esta situación también podemos sumar la presencia de basura y animales vagabundos en las calles.

Por otro lado, existe la figura del *otro*, del desconocido, diferente a uno. Es sobre todo en la diversidad racial y social, donde se genera la desconfianza.

Es entonces que a partir del reconocimiento de estos signos en el espacio y en los sujetos, se pueden identificar ciertas situaciones o lugares como inseguros (aunque objetivamente no lo sean), y se trazan los límites más allá de los cuales no es conveniente pasar. El afuera representa el peligro, la casa deviene el límite, el lugar donde se está a salvo. Las demarcaciones territoriales configuran así un marco social y simbólico de distinción social y de construcción de identidad colectiva. El territorio "propio" y "conocido" es fuente de seguridad, pero los "otros" territorios que son desconocidos (que no son los propios) suponen riesgos e inseguridades. En esta percepción la inseguridad se constituye como un límite simbólico entre lo conocido y lo desconocido, y consecuentemente, se elaboran prácticas que tienden a reafirmar la segregación al evitar concurrir o permanecer en dichos espacios.

Por todo lo dicho, es posible decir que las representaciones de la inseguridad repercuten en las formas de apropiación del espacio y producen delimitaciones territoriales. En el sector analizado, existe una sensación de inseguridad generalizada, no sólo en quienes lo habitan, sino especialmente en el resto de la sociedad, en *los de afuera*, quienes lo identifican con el peligro y el delito. Estas representaciones son alimentadas en parte por los medios de comunicación, que muchas veces magnifican los hechos de violencia ocurridos allí, pero también por determinados signos materiales presentes en el entorno, vinculados especialmente a la degradación urbana y a las incivilidades mencionadas por Kessler.

IDENTIDAD

Primeras aproximaciones

Para intentar definir la identidad, se podría comenzar afirmando que surge a partir del reconocimiento y selección de ciertos rasgos característicos, que permite que un individuo pertenezca y se reconozca como parte de un determinado grupo humano. Esto implica a la vez, una diferenciación respecto de otro, y es lo que permite hablar de las identidades como *construcciones sociales*.

Canclini utiliza la palabra *narrativa*, para referirse al proceso de construcción de la identidad, que hace al modo de vernos y al modo en cómo los otros nos ven. En sus palabras: *"La identidad no consiste en un conjunto de rasgos que pueda afirmarse como la esencia de una etnia o una nación, sino una serie de operaciones de selección de elementos de distintas épocas articulados por los grupos hegemónicos en una narración que les da coherencia, dramaticidad y elocuencia"*[1]

El autor afirma también que estas *construcciones imaginarias* tienen un gran poder sobre la identidad de los otros y sobre la propia para recortar y manipular los procesos sociales. *"cada lado selecciona los rasgos que se le antoja en aquello que el otro teatraliza como su identidad, los combina desde sus categorías y actúa como puede."*[2]

Otro aspecto pragmático de la identidad, es su rol dinámico y relacional, dado que se construye y reconstruye constantemente en los intercambios sociales, en una relación que opone un grupo a los otros con los cuales entra en contacto. Según esta concepción relacional, planteada por Denys Cuche, la identidad es un modo de categorización utilizado por los grupos para organizar sus intercambios. De esta manera, para definir la identidad, lo que importa no es hacer un inventario del conjunto de los rasgos distintivos, sino encontrar entre estos rasgos, los que son empleados por los miembros del grupo para afirmar y mantener una distinción.

[1] Canclini, Néstor. "*La Globalización Imaginada"*. Paidós, Barcelona, 1999. Pág 85.
[2] Canclini, Néstor. "*La Globalización Imaginada"*. Paidós, Barcelona, 1999. Pág 93

En este sentido se puede decir entonces que el concepto de identidad implica unidad y unicidad. Por un lado es *unidad* en la medida que distingue de otros, lo que permite ser únicos frente a los demás. Por otro lado se relaciona también con la pertenencia a un grupo que comparte valores y rasgos comunes, lo cual requiere de la *unicidad*. Esta ambigüedad sugiere que la identidad oscila entre similitud y diferencia, lo que hace de nosotros una individualidad singular y lo que nos hace al mismo tiempo, semejantes. Si bien implica cierta unidad sólo adquiere sentido en presencia de la multiplicidad.

Por lo tanto la identidad no debería simplemente resumirse en un conjunto de cualidades predeterminadas, sino como una construcción nunca acabada, abierta a la temporalidad y la contingencia, una posicionalidad relacional sólo temporariamente fijada en el juego de las diferencias. Como afirma Néstor G. Canclini; los rasgos culturales característicos que definen las identidades se fortalecen en presencia de identidades distintas, que a su vez se definen y redefinen, una y otra vez, en interacción con otras sociedades. Así, es posible pensar que la identidad se elabora en una negociación entre una *autoidentidad*, definida por uno mismo y una *exoidentidad* definida por los otros.

Multiplicidad de identidades

Todo individuo integra una multiplicidad de grupos con los cuales se identifica y a los cuales pertenece, lo que permite distinguir varias esferas de pertenencia que van desde grupos primarios como la familia o el círculo amistoso restringido, hasta los grupos extendidos, como son la escuela, la nación, la religión, la humanidad, etc. El grupo funciona como el catalizador privilegiado de la identificación personal. En efecto, la conciencia de sí no es una producción pura e individual. Resulta del conjunto de las interacciones sociales que provoca o sufre el individuo. El grupo socializa al individuo y el individuo se identifica con él. Pero, al mismo tiempo, este proceso le permite al individuo diferenciarse y actuar sobre su medio.

Diferenciarse de otros no excluye de ninguna manera que la identidad se constituya a través de la multiplicidad de pertenencia. Para el individuo, la identidad no aparece como la yuxtaposición simple de los roles y de las pertenencias sociales. La identidad debe ser concebida como una totalidad dinámica, donde estos diferentes elementos interactúan en la complementariedad o el conflicto. Para el individuo, la identidad se construye en la relación de adhesión o de rechazo que establece con sus grupos de pertenencia. Los grupos son tan variados como diversos: la familia, la clase, la escuela, el club deportivo, la empresa, el sindicato, la comunidad religiosa, el partido político, los amigos, etc. La identidad reclama la adhesión del solicitante, y la aceptación por el grupo. Refuerza el aspecto de unidad, compartiendo los mismos valores. Cuando la multiplicidad de los grupos de pertenencia aumenta, la delimitación de los grupos sociales se vuelve más difícil.

La identidad, de esta manera, es siempre plural por el mismo hecho de que implica a actores siempre diferentes del contexto social que tienen su propia lectura de su identidad y de la identidad de otros según las situaciones, sus aspiraciones y sus proyectos. Por medio de la evolución de las sociedades y la multiplicidad de las pertenencias de todo individuo, poseen identidades múltiples vinculadas a estos grupos de pertenencia. Adscripciones que, aunque son complementarias, no excluye que a veces también sean contradictorias.

Según Hobsbawn, *"la mayor parte de las identidades colectivas se parecen más a una camisa que a la piel, es decir, que no son únicas ni permanentes, y además son optativas."*[1]

El espacio como configurador de identidades

La identidad tiene un vínculo estrecho con el entorno, ya sea físico como social, inmediato o lejano; dado que son las relaciones entre el individuo y su contexto, lo que le dan origen y sentido; es decir el conocimiento y reconocimiento de contextos concretos, asociado al significado valorativo y emocional atribuido a los mismos. Este factor cumple con un rol significativo dentro de la sociedad, dado que opera como un instrumento regulador de gustos e intereses de los distintos grupos humanos. La identidad vinculada al lugar es un conjunto de cogniciones referentes a lugares o espacios donde la persona desarrolla su vida cotidiana y en función de los

[1] Hobsbawm, E. *"La izquierda y la política de la identidad". Revista New Left Review.* 2000.

cuales el individuo puede establecer vínculos emocionales y de pertenencia a determinados entornos. Estos vínculos son tan importantes como los que el individuo establece con la sociedad.

En este sentido, se puede establecer una relación con las nociones de lugar y no lugar de Marc Augé. Así *"si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no pueda definirse ni como un espacio de identidad ni relacional ni histórico, definirá un no lugar"*.[1] El lugar es el espacio significado, el espacio delimitado por la experiencia vivida. El lugar no existe fuera de la experiencia personal determinado por el tiempo, la persona se apropia del espacio a través de la experiencia transformándolo en lugar.

El lugar antropológico *"no es sino la idea, parcialmente materializada, que se hacen aquellos que lo habitan de su relación con el territorio, con sus semejantes y con los otros*".[2] Lugares definidos en función de una experiencia compleja en la que distingue tres niveles de relación con los lugares: los que experimentan los sujetos, relaciones de los sujetos con los lugares, relaciones entre los sujetos, en los lugares.

El lugar se convierte así en más que mero espacio geográfico, en el lugar simbólico que dota a las personas de identidades diferentes: personales, sociales, de género, ciudadanía. El lugar que dota a los individuos de una historia común, unas pautas claras de comportamiento, un ser, que le da sensación de pertenencia y desde el cual se definen. Un lugar que reconocen y en el que se reconocen, identificándose con él y con las personas que forman parte del mismo creando un colectivo más o menos homogéneo pero definido, y que ayuda a las personas que lo forman a adaptarse y vivir de una manera más o menos cohesionada y armónica.

La identidad fundada en el sentimiento de pertenencia es más fuerte cuanto mayor relación exista entre el individuo y el lugar, cuanto mayor sea la capacidad del individuo para influir, alterar el lugar o vivir en el lugar una situación dada, es decir cuanto mayor sea la implicancia del individuo con él. El individuo no se constituye ya en parte del lugar, el lugar es obra del individuo y se reconoce en él. Las ciudades, los barrios, son productos humanos y, a la vez, el marco donde se desarrolla la vida de éstos, los cambios que se den en uno, influirán en el otro dirigiéndose hacia un destino común.

Se debe comprender a la ciudad, no sólo en su dimensión física sino fundamentalmente a partir de la experiencia de quienes habitan en ella; espacio simbólico, socializado y culturalizado. La identidad social urbana está marcada por la pertenencia con el grupo, asociado a un determinado espacio construido simbólicamente, y sobre el cual recaen significados valorativos y emocionales asociados a este mismo espacio y al mismo grupo. El barrio como célula dentro del gran sistema urbano es un significativo referente al momento de construir simbólicamente la ciudad, dado que son estos sitios de interacción donde sus integrantes luchan para mejorar su entorno, resolver problemas citadinos y demandas sociales, revitalizándolo y dotándolo de sentido.

En este sentido, los lugares consolidados permiten a través de la experiencia estética crear sentido de pertenencia que los vincula al individuo. Por el contrario, en los espacios marcados por la exclusión, barrios degradados, guetos, etc., el sentimiento de pertenencia está basado en otros factores. En estos espacios donde predomina la pobreza, estigmatización, drogodependencia y tensiones entre los habitantes, se pueden dar diferentes formas de reacción, enfocadas a la reafirmación de una identidad que se cree perdida, un acontecimiento importante o presentado como tal, una amenaza colectiva o una gran cuestión de sociedad puede elevar considerablemente el nivel de implicación; y en consecuencia, el nivel de identidad colectiva de los autores-personajes implicados.

Como se puede apreciar, la identidad no es sólo un sistema de identificaciones impuesto desde fuera, a modo de etiquetas categorizadoras, sino que depende de la percepción subjetiva que tienen las personas de sí mismas y de los *otros.* En este sentido, el espacio que se habita, es frecuentemente una fuente para las identificaciones de los otros y, muchas veces a partir de ellas, surgen estereotipos fundados en la adjudicación a un determinado hábitat, producidos por sectores ajenos al mismo y cargados de connotaciones (en algunos casos peyorativas).

[1] Auge, Marc. *"Los No Lugares. Espacios del anonimato"*. Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa España 1992.

[2] Auge, Marc. *"Los No Lugares. Espacios del anonimato"*. Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa España 1992.

La identidad, así concebida, es una variable que no está totalmente definida, sino en constante cambio. Un proceso en permanente construcción de la cual, la parte activa, la constituirían las personas que habitan el lugar, puesto que son ellas quienes plantean el destino de la misma y quienes son capaces de modificar el entorno para que se adapte a sus necesidades y deseos. Al hablar de identidad de una ciudad o de un barrio, debemos remarcar la fuerte interrelación existente entre el entorno físico, y quienes lo habitan, puesto que en la medida en que cambie acorde a los deseos, necesidades y gustos de sus habitantes, también éstos cambian modificando costumbres, relaciones, itinerarios, formas de producción. La identidad consistiría en la representación imaginaria, propuesta a la comunidad, de un proyecto consistente con sus necesidades y deseos.

Para reforzar estos conceptos, bajo la mirada antropológica de Arjun Appadurai, se puede establecer una relación entre la identidad y lo local, en tanto *"cualidad fenomenológica compleja, construida por una serie de relaciones entre un sentido de la inmediatez social, las tecnologías de la interacción social y la relatividad de los contextos"*.[1] Para este autor, lo local es relacional y contextual, es una propiedad fenomenológica de la vida social, una estructura de sentimientos producida mediante prácticas sociales que genera distintos tipos de efectos materiales, y que no puede separarse de los escenarios concretos en donde se reproduce la vida social. Lo local se concreta a través de técnicas espaciales (construcción de casas, organización de senderos y pasajes, etc.) que hacen a la producción material de lo local, surgiendo así los vecindarios, y técnicas sociales (ceremonias de bautismo, circuncisión, etc.) cuyo objetivo es la inscripción de lo local sobre los cuerpos para poder localizarlos en dichos vecindarios, produciendo sujetos locales.

Appadurai adopta el concepto de vecindarios para referirse a las formas sociales existentes en la realidad y en las que lo local se concreta de diferentes maneras. El término vecindario *"sugiere sociabilidad, inmediatez y reproductibilidad sin implicación necesaria de escala, modo específico de relación o vínculo, homogeneidad interna o límites precisos"*.[2] Estos vecindarios, se determinan como tales, debido a una situación de oposición respecto a otras cosas derivadas de otros vecindarios preexistentes, es decir, son contextuales. Proveen el marco dentro de los cuales los distintos tipos de acciones humanas pueden realizarse con sentido y los sujetos pueden ser reconocidos, organizados y capacitados para actuar socialmente. Además, esta teoría del contexto, determina a partir de qué, en oposición a qué, o en relación con qué se produce una vecindad. *"los vecindarios son contextos y, por otro lado, ellos mismos necesitan contextos y producen contextos"*.[3] Esta teoría permite aproximarse a la noción de que la identidad es una construcción que se elabora en una relación que opone un grupo a los otros con los cuales entra en contacto.

Por otro lado, la existencia de estos vecindarios es un requisito para la producción y constitución de sujetos locales. Es decir, resulta imprescindible la existencia de lugares y espacios insertos en un vecindario espacio temporal, que cuente con una serie de rituales, categorías sociales, expertos, monumentos y locales para la memoria y conmemoración. Es decir, lugares que, se consideran identificatorios, por ser aquellos donde nos relacionamos y lugares conmemorativos e históricos, que dan cuenta de nuestra memoria colectiva.

Identidad en la contemporaneidad

Hoy en día, la humanidad se encuentra inmersa en un proceso globalizador en el cual existe un vínculo permanentemente con personas con identidades multiculturales, que pueden compartir rasgos identitarios de distintas procedencias. Este fenómeno es analizado por Canclini[4], quien señala que existe una *crisis* de las identidades nacionales. Sostiene que tener una identidad, antes equivalía a ser parte de una nación o una *Patria Grande*, una entidad espacialmente delimitada, donde

[1] Appadurai, Arjun. "*La Modernidad Desbordada*". Trilce, Bs. As., 2001. Pág 187

[2] Appadurai, Arjun. "*La Modernidad Desbordada*". Trilce, Bs. As., 2001. Pág 187.

[3] Appadurai, Arjun. "*La Modernidad Desbordada*". Trilce, Bs. As., 2001. Pág 193.

[4] García Canclini, Néstor. "*Imaginarios Urbanos"*. Editorial Universitaria, Buenos Aires, 2005.

todo lo compartido por quienes la habitaban –lengua, objetos, costumbres- marcaría diferencias nítidas con los demás. Esos referentes identitarios, históricamente cambiantes, fueron embalsamados en un estadio tradicional de su desarrollo y se los declaró esencias de la cultura nacional.

La actual transnacionalización de la economía y la cultura, ha vuelto poco verosímil ese modo de legitimar la identidad. La noción misma de *identidad nacional* es erosionada por los flujos económicos y comunicacionales, los desplazamientos de migrantes, exiliados y turistas, así como los intercambios financieros multinacionales y los repertorios de imágenes e información distribuidos a lo largo de todo el planeta por diarios y revistas, redes televisivas e internet.

Appadurai, también reconoce la difícil tarea de producción de lo local, y de los sujetos locales en las sociedades contemporáneas y en las actuales condiciones de vida urbana. En este sentido, Appadurai se concentra en tres situaciones; en primer lugar, el aumento en los esfuerzos del Estado por definir todos los vecindarios en función de sus propias formas de afiliación, sin respetar las propias diferencias; en segundo lugar, la creciente dislocación entre el territorio, la subjetividad y los movimientos sociales colectivos; y por último, la erosión de la relación entre los vecindarios espaciales y los virtuales, producto del impacto de los medios masivos de comunicación.

Esta dislocación entre las vecindades espaciales materiales y las virtuales, debido al incremento de los medios masivos de comunicación, está comenzando a generar vecindarios virtuales que ya no están más ligados ni limitados a un determinado territorio, sino que están vinculados al acceso que se tenga a la infraestructura y los instrumentos necesarios para poder conectarse a las grandes redes internacionales. El efecto que este fenómeno es la ausencia misma del tipo de relaciones cara a cara, la contigüidad espacial y la comunicación social múltiple que supone la idea de vecindario.

Por otro lado, esta integración comunicacional, ha permitido la expansión continental de industrias culturales. La televisión, las telenovelas y la difusión discográfica de las grandes empresas están reconfigurando la cultura audiovisual, y por lo tanto las representaciones sociales de amplios sectores del mundo.

Por todo lo dicho, y ante sociedades que día a día se vuelven más cosmopolitas, se abandonan cada vez más los intentos por definir razas o catalogar esencias identitarias. Hay quienes siguen hablando de identidad en los discursos políticos y antropológicos, como un repertorio de acciones, lengua y cultura que permiten a cada persona reconocer que pertenece a cierto grupo social e identificarse con él. Pero hoy en día se prefiere hablar más que de identidad, de identificación, para aludir a su sentido contextual y fluctuante. En las interacciones transnacionales un mismo individuo puede identificarse con varias lenguas y estilos de vida.

García Canclini sostiene que, hoy más que nunca, se deben entender las oportunidades de saber qué podemos *hacer* y *ser* con los otros, como encarar la heterogeneidad, la diferencia y la desigualdad. Un mundo donde las certezas locales pierden se exclusividad y pueden por eso ser menos mezquinas, donde los estereotipos con los que nos representábamos a los lejanos se descomponen en la medida en que nos cruzamos con ellos a menudo.

Para ello es necesario hacerse cargo de los imaginarios contemporáneos y comprender las múltiples relaciones de los elementos que componen el entorno material, con los grupos humanos. Solamente a partir de la consideración de todos estos elementos y las vinculaciones que los caracterizan, se puede trazar un mapa sobre el cual encontrar los elementos catalizadores sobre los que se puede operar para consolidar la identidad de una sociedad.

Identidad como representación

Como se analizó anteriormente, la autora Corinne Enaudeau, presenta la figura del espejo como un elemento que permite la representación del individuo. La imagen que el espejo repite, es representación en tanto existe una distancia entre el observador y el objeto, que no es más que él mismo. Esta distancia entre la persona y su representación, la mirada externa del *yo* es la que permite en primera instancia la definición de la identidad individual.

Pero el sujeto, no puede ser simplemente un espectador de sí mismo; de esta forma, el intelecto y el cuerpo resultan simplemente representaciones de uno mismo, extracciones de un objeto completo, el ser. En la búsqueda de su identidad,

el hombre adopta poses, simula y se disfraza, se traiciona a si mismo ya que tiene la posibilidad de reflexionarse a sí mismo. Se puede decir de esta manera, que el hombre no actúa con inocencia al representarse a sí mismo, el espejo no mostrará lo que ese individuo es, sino lo que representa: una mueca, un gesto, un determinado perfil.

En la representación del *yo*, la presencia del *otro*, del ajeno al cuerpo, es el que crea el hueco en la consciencia del individuo, el que lo llama por su nombre, generando la comprensión de su existencia. En esa distancia es donde se forma la representación y se produce el intercambio entre la presencia y la ausencia. La autora explica que la existencia del otro, que genera la consciencia del individuo sobre sí mismo es un punto nodal que funda el sistema de la representación. La existencia del otro, de otra consciencia y otra individualidad hace que el mundo sea representable, así como la existencia de un sexo opuesto, crea la consciencia del sexo propio.

Es decir que, como se hizo hincapié anteriormente, la identidad, que Canclini define como una narrativa, se construye en presencia del otro, ya sea un individuo o un grupo. Es en el reflejo del *yo* con los otros y de los otros *conmigo* donde nace la identidad, como una construcción mediada por la reciprocidad.

A su vez, todo ser tiene una identidad plural, la cual está dada por las múltiples relaciones que establece con distintos sujetos y el medio donde se desarrolla. Cada individuo pertenece a grupos con los cuales comparte valores, creencias, vivencias y es a través de dichos valores compartidos que cada integrante de grupo es reconocido y reconoce a sus pares, conformando la denominada identidad social.

Este reconocimiento y sentido de pertenencia solo es posible por medio de las representaciones sociales, que permiten descifrar el medio ambiente, identificar e identificarnos, comunicarnos y orientar nuestras conductas en relación a otros. Estas crean un lazo entre el individuo y su entorno, participando en la construcción de su identidad. *"Las representaciones sociales le permiten a un grupo definirse con relación a otro y estimarse positivamente o negativamente respecto a él"*.[1]

Toda construcción de la identidad por lo tanto es una representación, dado que es una construcción subjetiva compleja, que hace al modo de vernos y al modo en que los otros nos ven. Está estrechamente vinculada al carácter dinámico de cada sujeto, el grupo del que forma parte y las características de su entorno, es decir, la manera en que nosotros, sujetos sociales, aprehendemos los acontecimientos de la vida diaria, las características de nuestro ambiente y las informaciones que en él circulan, a las personas de nuestro entorno.

El signo como elemento fundamental en el proceso de la representación, cumple un papel primordial en la construcción de la identidad, ya sea individual o social. En este caso, se reconoce a los signos como todos aquellos valores, creencias, características físicas e incluso marcas visibles del cuerpo o entorno, que le permiten a un grupo definirse, identificarse y ser reconocido en relación a los demás. Se podría decir, que son los elementos básicos en la formación de una identidad, sobre los cuales se opera, en una segunda instancia, seleccionando aquellos que permitan elaborar una construcción coherente de la misma.

Para hablar específicamente de la identidad ligada a un territorio, sobre el cual los miembros se reconocen como parte de un grupo social, se necesitan elementos que les permitan, en primer lugar, distinguir ese territorio de otro y entonces construir un sentido de pertenencia a él. Estos elementos necesitan basarse en las características que los miembros del grupo tienen en común, en los acuerdos colectivos, es decir, deben ser representaciones compartidas, aceptadas por todos los miembros de la sociedad que las objetiva y adjetiva.

A menudo, estos elementos a nivel urbano, que permiten una identificación con el territorio, son las plazas principales, los templos o cualquier otro elemento o hito urbano que se caracterice por su escala, composición particular, o que encierre una historia común. Los espacios de la identidad tienen por lo general la característica de ser reconocidos por todos los miembros de la comunidad, además

[1] Abric, Jean Claude, *"Prácticas sociales y representaciones"*. Ed. PUF. Paris. 1994. Pp. 27.

de que son fácilmente identificables en el paisaje circundante. Al ser el símbolo del territorio que ocupa la comunidad, se convierten también en el símbolo de la comunidad misma.

Los grupos necesitan elementos homogeneizadores, símbolos con los cuales *identificarse* y a los que hacer alusión cuando se refieren al espacio que el grupo habita, y son especialmente necesarios para los grupos que están ligados a territorios muy específicos. La identidad, de esta manera es, ante todo, un proceso de interacción social que se recrea constantemente a través del tiempo y en el espacio, y para el individuo siempre será importante renovar los vínculos de pertenencia con el grupo mediante ritos o tradiciones, manifestaciones a gran escala del *alma* del grupo, cuya intención es dotar de homogeneidad y coherencia al mismo.

Como analiza Appadurai, la identidad no sólo se concreta a través de producciones materiales, sino también a través de estos ritos o técnicas sociales. Estos ritos que constituyen una práctica de pertenencia a un lugar, se realizan por lo general en los mencionados lugares, que adquieren así carácter simbólico, se dotan de un sentido propio. El espacio público y la arquitectura, como marco de estas expresiones del espíritu colectivo, se reasumen como gestores de identidad.

Finalmente, la existencia de estos vecindarios es un requisito para la producción y constitución de sujetos locales. Es decir que resulta imprescindible la existencia de lugares y espacios insertos en un vecindario espacio temporal, que cuente con una serie de rituales, categorías sociales, expertos, monumentos y locales para la memoria y conmemoración.

La identidad tiene un vínculo estrecho con el entorno, con el sentido de pertenencia y el modo de relacionarse en torno a él, ya que es una fuente de identificaciones que se configuran como estereotipos. En el caso de análisis esto no queda exento, las representaciones se producen a partir de elementos del entorno material y cultural, especialmente del río, y de su historia asociada al ferrocarril. Existen también representaciones negativas en torno al barrio que se deben a signos físicos, como el deterioro edilicio, la falta de servicios e infraestructura, urbanizaciones espontáneas, basurales, que son interpretados por terceros como degradación, abandono, inseguridad. Estas representaciones impactan sobre quienes allí habitan dado que la construcción de una identidad implica no sólo el modo en se ve uno mismo, sino también la mirada del otro.

capítulo 3

CASOS COMPARADOS

Rosario - Victoria

Chaco - Corrientes

Posadas - Encarnación

Matriz y conclusiones

ANÁLISIS COMPARADO DE LOS CASOS

Al hacer un análisis de casos antecedentes, se pretende determinar cuáles fueron los principales efectos causados por la implantación de un puente en cada localidad receptora. De esta manera, resulta posible, prever los posibles efectos en el caso local, y determinar las herramientas más propicias para encarar lineamientos de acción en el sector.

Se seleccionan tres casos que han producido variados efectos (tanto positivos como negativos), en las ciudades receptoras, no sólo en el plano material, sino también social, impactando en las representaciones de los sujetos, tanto los que habitan allí como los que no. En primer lugar se analiza Rosario Victoria, dado que se ha convertido en un caso casi paradigmático, debido a los cambios que se han introducido especialmente en la ciudad entrerriana. A continuación se analiza Posadas Encarnación, y Resistencia Corrientes, dos casos más que contribuyen a comprender la relación que se establece entre una infraestructura vial y el territorio en el que se implanta, y los distintos modos de encarar dichos proyectos por parte de los entes gubernamentales.

1- ROSARIO – VICTORIA

El Puente *Nuestra Señora del Rosario* fue planteado para integrar el Corredor Bioceánico Central como alternativa a los cruces existentes sobre el Río Paraná, el Puente Zárate Brazo Largo y el túnel Subfluvial Hernandarias. Está conformada por un puente atirantado principal, de 610 metros de longitud y prosigue en dirección sudoeste-noreste por otros doce puentes menores tendidos sobre el Río Paraná, que en conjunto reciben la denominación *Conexión Vial Rosario-Victoria*.

La disminución del tiempo de viaje entre las dos cabeceras, la ciudad de Victoria, que no supera los 30.000 habitantes, y el Gran Rosario, que supera ampliamente el millón, pasó de casi seis horas en lancha, a sólo 35 minutos. Esto ha potenciado cambios no sólo sobre el sistema de transporte regional, sino también en el desarrollo urbano de la ciudad de Victoria, que por tener menor envergadura y grado de consolidación edilicia, recibe los mayores impactos. A partir de las nuevas condiciones de accesibilidad, se originan nuevos emprendimientos asociados al turismo, alterando la apropiación y usos del suelo, y desplazando a sus usuarios tradicionales.

Ciudad de Victoria[1]

[1] Para describir los efectos del enlace vial sobre Victoria, se consultaron las siguientes fuentes:

- PIÑEIRO CARRERAS, Julia. *"Una ciudad "condenada al éxito": crecimiento turístico y transformaciones sociales".* Actas del X Congreso Argentino de Antropología Social, Buenos Aires, 2011.
- SCHWEITZER, Mariana. *"El puente Rosario Victoria y sus efectos sobre el transporte regional".* Cuaderno Urbano N° 5, Resistencia, Junio 2006. pp. 105-130
- SCHWEITZER, Mariana. *"La ciudad de Victoria en proceso de transformación: turismo y nuevos emprendimientos a partir de la construcción del enlace Rosario-Victoria, Argentina".*[En línea] Dirección URL:

Esta es una localidad situada al sur de la provincia de Entre Ríos, fundada a principios del Siglo XIX. Con una topografía compuesta por 7 colinas, tiene un ejido de más de 600 manzanas y de forma casi cuadrada. Bordeada por cuatro bulevares, dentro de ella se reconoce lo que se constituyó como casco histórico, compuesto por 22 manzanas donde se sitúa la plaza principal y los edificios más significativos del centro cívico, construidos entre finales del siglo XIX y principios del XX, y de un valor patrimonial destacable. En cuanto al resto de las edificaciones, éstas son bajas, no superan las dos plantas. El estado de la edificación es variable, mayormente conservado en la zona céntrica y con visibles deterioros a medida que se alejan del casco histórico.

Históricamente, Victoria era considerada como una ciudad dedicada al agro y la pesca, donde la paz, la tranquilidad y la soledad eran sus bienes más preciados. En la década del ochenta existía ya un movimiento turístico vinculado con la caza y la pesca deportivas, pero éste era modesto. A estas actividades se sumaba un flujo regular de visitantes a la abadía de monjes benedictinos ubicada en las afueras de la ciudad, así como una moderada y por entonces decreciente afluencia de turistas a los corsos desarrollados durante el carnaval. En la década siguiente, se inició un incipiente desarrollo del turismo ecológico, de aventura y de estancia.

Fue con la puesta en marcha de la construcción de la conexión vial, que la actividad turística adquiere un protagonismo preponderante en la ciudad, con sus efectos no sólo a nivel material, sino a nivel social y cultural, alterando los modos de apropiación del espacio de los victorienses, sus costumbres, e incluso sus modos de vida. Para muchos de ellos, la construcción del puente constituye un acontecimiento que marca un antes y un después en la historia y en la vida de la ciudad.

Para ellos, el puente condensaba un conjunto de expectativas y deseos que representaban *un "anhelo centenario de una población que se sentía aislada, y al mismo tiempo ese anhelo ya materializado en tanto obra constructiva, se resignificaba ante la cercanía de su puesta en funcionamiento, como paradigmático portador de un presente plagado de esperanzas, pero también de incertidumbres y temores respecto de sus potenciales efectos para la ciudad*". [1]

A nivel de políticas urbanas, en 1995 se sancionó un Plan de Ordenamiento Urbano previendo los efectos que pudieran derivar de la construcción del puente. Posteriormente, en 2004, fue actualizado y completado, al ver el crecimiento de la ciudad. Para los promotores políticos y técnicos, estos planes debían dar respuesta y contener variados y contradictorios perfiles de la ciudad. Por un lado, el que remite al pasado, materializado en el casco histórico, y por otro lado, el que se proyecta a un futuro aún por definir y potenciar, para transformar a Victoria en una ciudad turística. Se buscaba mantener la identidad de la ciudad, aprovechando sus recursos y modernizando aquellas zonas *modernizables*. En definitiva, lo que se pretendía era lograr una síntesis entre lo viejo y lo nuevo.

Estas modificaciones en la normativa, que incluyen desde cambios en la zonificación y la posibilidad de densificación de las construcciones, permitieron modificar el perfil de la ciudad y el surgimiento de una gran cantidad de emprendimientos privados. La nueva ordenanza crea además una nueva clase de Suelo: el "Industrial, Turístico y de Servicios – Distrito Termal". Se definen para dicho distrito tres usos permitidos: Industrial – Turístico y de Servicios, Residencial y Recreación, aclarándose que los *usos industriales* están sujetos a su compatibilidad o complementariedad con los servicios turísticos. Asimismo, en la sección de Normas de Urbanización se determina que sólo podrán instalarse urbanizaciones residenciales *tipo Barrio Cerrado*. Como para cada uno de los tipos de suelo, la ordenanza dispone un Factor de Ocupación máximo (FOS) para el Distrito Termal. Sin embargo en sectores acotados que no superen las 3 hectáreas del conjunto, se

http://www.ciham.org/CIHaM%20FADU-UBA_files/Turismo,%20pobreza%20y.....MarianaSchweitzerJunio[1].pdf

- Secretaría de turismo Victoria: www.turismovictoria.com.ar
- Municipalidad de Victoria: www.victoriaentrerios.com

[1] Ferrero, Laura. *"Antes y después del puente: Debates técnicos y disputas en torno del planeamiento urbano en la ciudad de Victoria*". Actas del X Congreso argentino de antropología social. Buenos Aires, Dic. 2011. [Pág. 2]

puede liberar el FOS para albergar infraestructuras especiales (hoteles-centros recreativos, etc.).

En cuanto a la infraestructura y equipamiento, una de las zonas que recibió más cambios, fue la zona ribereña, debido a su puesta en valor para el desarrollo de actividades turísticas. Se remodeló la costanera y se inauguró un balneario que fue en principio municipal, y luego de un año fue concesionado. Esto implicó la realización de una serie de emprendimientos que van desde mejorar servicios, hasta la construcción de restaurantes, confiterías, paradores aterrazados, locales de venta de artículos regionales, áreas de juegos infantiles, cestos, iluminación y señalización. Frente a este balneario, se construyó además un casino y un hotel 5 estrellas.

Gracias a la creación del nuevo Distrito Termal, por el cual se debió además ampliar el ejido urbano de la ciudad, se inauguró en 2010 un parque Acuático Termal, que incluye diversas piletas, juegos acuáticos, museo, spa y restaurantes.

Por último, cabe señalar, que en el casco urbano, los cambios no fueron tan visibles como en la costanera. En la zona céntrica, hubo una mejora en cuanto a las condiciones ambientales y surgieron una serie de emprendimientos comerciales y gastronómicos. Pero en el resto de la ciudad, áreas exclusivamente residenciales, con servicios básicos y una estructura edilicia en gran parte deteriorada, no se han visualizado mejoras infraestructurales notables. La población local destaca la carencia en materia de viviendas, escuelas y cobertura de salud.

A raíz de estos emprendimientos, en gran parte, privados y vinculados al turismo, el espacio público, sufrió grandes modificaciones. Se ha privatizado en su mayoría para desarrollar actividades recreativas y culturales, desplazando a sus actividades y usuarios tradicionales. Se observa que como parte del nuevo *Plan para la Ciudad de Victoria*, este aspecto no fue contemplado como un espacio de apropiación y socialización para toda la ciudad, sino principalmente para el turista o para aquél con la capacidad económica de acceso al mismo.

Si en un principio, el balneario, fue inaugurado como municipal, al año fue concesionado, y esto incluyó los mencionados emprendimientos destinados a abastecer nuevas demandas de consumo. Por otra parte se han realizado expropiaciones en la zona de islas para la construcción de cinco bajadas para la práctica deportiva. Como puede observarse, se puso especial énfasis en profundizar el uso de la costa a través del embellecimiento de las playas y la promoción de actividades recreativas.

Todo esto ha generado una creciente división social del suelo. Se podría hablar de un proceso de segregación urbana, que evidencia disparidades sociales y geográficas para los distintos sectores de la sociedad, y se vincula a la desigualdad en las condiciones de acceso a la vivienda, servicios, espacios verdes, etc. La población local se siente desplazada del área revalorizada, antes en su totalidad de uso público, y comienzan a cuestionar la pérdida de calidad de vida de la ciudad.

Por otra parte, la cercanía con Rosario, generó sensación de inseguridad en los victorienses y comenzó a ser percibida con cierto temor en cuanto a posibles situaciones no deseadas de contacto con el *otro* desconocido, en una ciudad que históricamente ha experimentado una interacción social en la que la mayoría se conoce. Esta experiencia social se ha visto alterada desde el comienzo por la obra constructiva, y el flujo permanente y multiplicado de tránsito vehicular y el turismo.

Otra situación no deseada, tiene que ver con el proceso de segregación espacial que se está viviendo en la ciudad, y que se acentúa cada vez más. Este es como se explicó anteriormente, un factor que despierta los imaginarios de la inseguridad, pero también es uno de los factores catalizadores del delito.

Por último, cabe hacer una reflexión acerca de cómo influyen los cambios en las representaciones de la identidad de esta ciudad. Es evidente en primer lugar, que la transformación de la ciudad la ha llevado a convertirse en una ciudad turística. Las características del turismo han cambiado rotundamente luego de la inauguración de los emprendimientos ya citados. No sólo creció la cantidad de turistas, sino que cambió el perfil de los mismos. Si en un principio, estos provenían principalmente de Buenos Aires para practicar pesca deportiva, ahora ha aumentado el proveniente de

Rosario, Santa Fe, Paraná, Córdoba, Mendoza y San Luis, con mayor poder adquisitivo y en busca de la tranquilidad de sus playas. El imponente casino y el hotel 5 estrellas se han transformado en muy poco tiempo en la imagen más reconocible de Victoria, y en el principal motivo por el cual diariamente cientos de personas arriban a la ciudad. En este punto es importante destacar que estos espacios construidos para el turismo, difieren de los utilizados por los residentes de Victoria, y se localizan principalmente en la zona costanera, el espacio más privilegiado de la ciudad. Son los que reciben parte del valor producido por dicha actividad para reproducir la imagen que se desea vender.

A raíz de todo lo expuesto, es factible decir que la ciudad de Victoria ha sufrido un profundo proceso de dualización territorial y social. Ha adquirido además una nueva identidad, pero que no es vivida de la misma manera por los turistas y los promotores, que por la mayoría de los victorienses. Se podría hablar de una autoidentidad, construida por los propios habitantes, que en parte aún se identifican con la soledad, la tranquilidad y la paz que le brindaba el entorno, y que hoy se ve amenazada por las nuevas dinámicas y características de la ciudad; y una exoidentidad, que hace al modo en que los otros ven a la ciudad, principalmente turistas que construyen su imagen en base a estos nuevos espacios de consumo.

Ciudad de Rosario:[1]

En el caso de la ciudad de Rosario, por ser un gran aglomerado, la magnitud de los cambios, vinculados a la instalación del Puente, no ha sido el mismo que en Victoria. También hay que destacar que la relación con el mismo, es muy diferente, dado que su cabecera se encuentra en la zona de la Costa Alta, en el límite del ejido, ingresando directamente a la ciudad y convirtiéndose así en parte del paisaje, y en una de las imágenes más difundidas de la ciudad en la actualidad.

La costa de Rosario, se caracteriza por la presencia de huellas derivadas de la relación con el río y de su uso vinculado a la actividad portuaria. Han quedado a lo largo de la costa todo tipo de construcciones: infraestructuras, galpones, silos, muelles de madera, cargadores, rampas, muros de contención, taludes, pendientes, drenajes, una materialidad superpuesta, condensada en el tiempo. La costa de la ciudad tiene entonces una densidad proveniente de ciertas funciones y también de su topografía, existe la playa y con el cambio de altura del río cierta indeterminación de los perfiles, pero también existen la barranca y los límites precisos.

El puente, se encuentra precisamente en la zona de la costa alta, en el límite entre Rosario y la ciudad de Granadero Baigorria. Dicho área está desempeñando un nuevo rol dentro de su contexto regional e internacional. La apertura vial de la misma hacia el este, provista por la implantación del puente, es uno de los hechos más trascendentes dentro de dicho contexto. Por otra parte, la particular posición del área de intervención en su carácter de ámbito de articulación metropolitano entre la ciudad de Rosario y el cordón norte del Gran Rosario, de marco espacial para la llegada desde el río, desde la costa, y desde las tramas urbanas de Rosario y de Granadero Baigorria; la presencia de los principales sistemas viales (avenida de circunvalación, autopista, ruta provincial 11, e inicio de la futura segunda ronda) y todo ello junto a la continuidad del proceso de recuperación de la relación entre río y ciudad en términos de uso público constituyen a esta parte del territorio como un lugar clave para la vida e identidad de la región metropolitana, donde el potencial paisajístico dado por el marco natural y artificial asume una especial significación.

Sin embargo, actualmente esta área se caracteriza por un estado de indefinición de usos posibles a lo largo de toda su extensión de áreas verdes que lo rodean, por la existencia de asentamientos irregulares y una alta concentración de

[1] Para describir los efectos del enlace vial sobre Rosario se consultaron las siguientes fuentes:

- CAPSF. *"Bases del concurso internacional de ideas para el parque de la cabecera del puente Rosario / Victoria*" Rosario, Abril 2007.
- "Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria". [En línea] Dirección URL: http://arqa.com/arquitectura/urbanismo/parque-de-la-cabecera-del-puente-rosario-victoria.html [consulta: 20-01-2013]
- Tkachuk, Carolina. *"Parque de la cabecera del puente Rosario / Victoria"* [En línea] Dirección URL: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/CT_RiberaRosario.pdf [consulta: 20-12-2012]
- Municipalidad de Rosario: www.rosario.gov.ar

tránsito pesado en los puntos de acceso al Puente y Boulevard Rondeau. Por otro lado se manifiesta una ausencia de conectores a la costa y de accesos públicos al río. Es por este motivo, que se desarrolló un proyecto pensado específicamente para toda el área de la cabecera, pronto a materializarse, y que es el *Parque Regional de la Cabecera*. Uno de los aspectos más destacables, es que este proyecto fue pensado, (a diferencia de lo que sucedió en la ciudad entrerriana) simultáneamente en distintas escalas: geográfica, metropolitana, urbana, barrial y arquitectónica-paisajística, para así contener y potenciar actividades y usuarios tanto tradicionales como así también ocasionales, como los turistas. Además se incluye dentro de un programa más amplio, como es el *Plan Estratégico Rosario*, por lo que deberá estar alineado y en consonancia con los ejes de desarrollo urbanístico que rigen a toda la ciudad, respetando una misma lógica.

Este Plan, redactado en 1998, trata de articular distintas visiones en un proyecto común e integrador, vinculado a satisfacer las grandes aspiraciones colectivas de la ciudad. Específicamente, para el área de la costa, se formula una línea de acción particular, a partir de la nueva relación que tiene la ciudad de Rosario con el Río, y las nuevas oportunidades que se introducen a partir de las grandes obras de infraestructura. Se plantea integrar la ciudad y el río, potenciando un espacio de transformaciones que sintetice una nueva imagen urbana, en base a un modelo de desarrollo ambientalmente sustentable, y que consolide a la ciudad y su río como centro de recreación y turismo de la región.

La ribera norte de la ciudad y la zona de islas se han convertido en el centro de atracción turística, por excelencia de la ciudad, potenciada por la construcción del puente. La regeneración del Parque de la Cabecera del Puente Rosario/Victoria se erige como uno más de los eslabones que tienden a convalidar la imagen de la ciudad de Rosario, recientemente implementada y en plena etapa de promoción y desarrollo. La idea de Rosario como *la ciudad del río* supone ser el eje fundamental sobre el cual se construye su propia imagen.

El Parque se plantea entonces, para amortiguar el impacto provocado por el Puente sobre un área de gran valor paisajístico, y al mismo tiempo, como forma de jerarquizar los ingresos y de ofrecer, a ambas poblaciones, un gran área forestada dotada de instalaciones para el desarrollo de actividades deportivas y recreativas.

En lo que respecta a infraestructura, el proyecto prevé la realización de ciertas obras viales que mejoren la accesibilidad al sector y sirvan como ordenadores de los distintos tipos de circulaciones. En primer lugar, una nueva circunvalación para tránsito pesado, como acceso alternativo (arranque del Proyecto de la 2ª Ronda); la construcción de rampas de ascenso y descenso sobre Bv. Rondeau para tránsito liviano; la posible utilización de espacios bajo Viaducto del Puente para estacionamiento, el rediseño de la Av. Circunvalación, en lo que hace a aspectos viales y a su parquización en vinculación con la Cabecera; el completamiento de calles de servicios o colectoras de Av. Circunvalación; la creación de circuitos públicos de circulación peatonal exclusiva; la continuidad del recorrido vial de carácter recreativo (costanera) a lo largo de toda la costa, vinculando Granadero Baigorria y Rosario, la generación de nuevos accesos peatonales al río; la construcción de puentes peatonales; la implementación de salidas alternativas en el Paseo del Caminante, así como la previsión de una potencial prolongación del mismo hacia el norte. Se propone además, un trazado de bicisenda recorriendo simétricamente la costanera y las colectoras, adentrándose en algunas áreas al Parque, generando una mayor integración en los usos y en sus circulaciones internas. A su vez, la idea es generar continuidad del recorrido vial de carácter recreativo, a lo largo de toda la costa, con la prolongación del Paseo del Caminante hacia el norte, vinculando así Rosario y Granadero Baigorria.

Por otro lado, se pretende conservar y rehabilitar la Aldea de Pescadores, (Barrio Remanso Valerio), asentamiento que se encuentra en la jurisdicción de Granadero Baigorria. Se considera su integración al proyecto del parque, y se propone la introducción de mejoras que no impliquen grandes demoliciones ni traslados de residentes. En los proyectos, y en una posición jerarquizada y que facilite el acceso del público se incluirá: un sector de puestos unificados de venta de pescados frescos, un servicio gastronómico especializado en comidas derivadas de la producción del río, y una plaza mirador que pueda operar como un anfiteatro natural frente al paisaje y que aproveche las atracciones existentes.

En cuanto al resto de los equipamientos de uso privado, se propone la reconversión de una torre de viviendas en edificio de oficinas, la adición de un hotel que aproveche la accesibilidad metropolitana y las vistas al parque y río; un restaurant/mirador colgado bajo el puente con vistas hacia la silueta urbana rosarina y hacia el paisaje agreste de barrancas al norte, con acceso a través de un núcleo vertical adosado al pilar del puente. Sobre la costa se ubicaría el Complejo Gastronómico con zonas al aire libre. En forma contigua, se ubicaría el Museo de Arte Regional y Latinoamericano que desemboca hacia el río con un Patio de Esculturas; integrando actividades de visita con servicios de gastronomía.

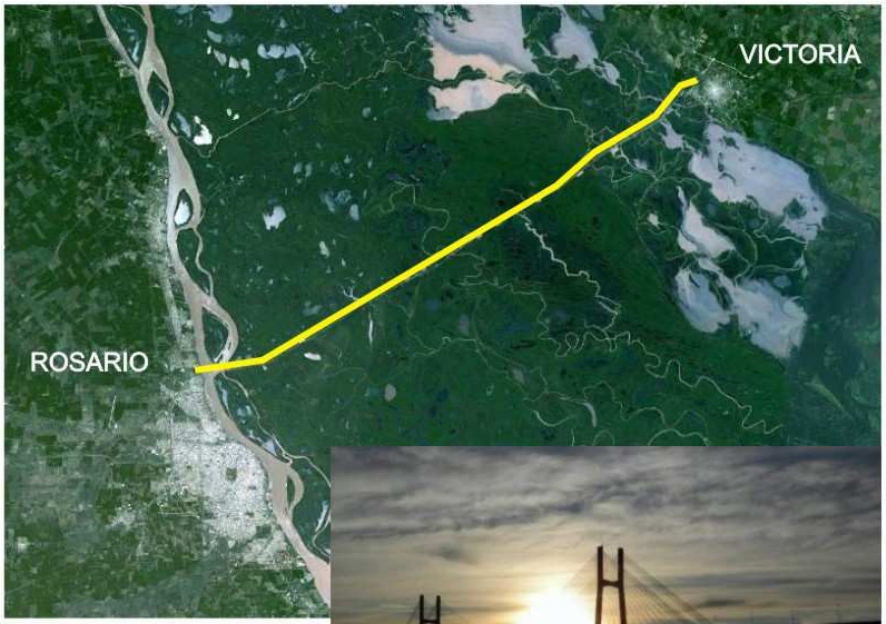
Respecto al espacio público, se puede decir, que es éste uno de los puntos más fuertes del proyecto y de todo el plan para la costa ribereña. Desde la gestión urbana del municipio de Rosario se prioriza garantizar el uso colectivo de la ribera y de todos los sitios de valor paisajístico de la ciudad, lo cual implica necesariamente proteger sus características naturales, posibilitando el desarrollo de actividades recreativas. La estructura de usos propuestos apunta a que una gran parte de la proporción del área de intervención sea de carácter público/espacio público (70 % aproximadamente), y básicamente en forma de áreas verdes.

Lindante al área de servicios propuesta y en forma paralela al Puente, se crearía un corredor verde peatonal que invita a recorrer todo el largo del Parque. Este corredor verde contribuiría a atenuar el fuerte impacto visual que genera el Puente, generando una masa vegetal que permite que se vea sólo por momentos. Por otro lado, en el ala norte, se ubica en gran medida el espacio público propuesto a través de una amplia zona deportiva con grandes explanadas donde pueden practicarse actividades deportivas y recreativas como fútbol, vóley, circuito aeróbico, que se integraría al área de bicisendas. En forma contigua se crearía un gran área de espacio verde que se constituye como el pulmón vegetal del Parque y que se presenta como un espacio de contemplación y encuentro. Paralelamente, a lo largo de la extensión del ala norte, se mantiene la cañada existente integrándola al área verde, instalando pequeños puentes (de madera) que permitan cruzarla en forma de paseo, disponiéndolos cada 100 mts a lo largo de toda la cañada. La actividad pedestre es uno de los puntos fuertes del Proyecto, donde el objetivo es garantizar el recorrido del Parque casi en su totalidad de a pie, desincentivando el uso de vehículos; la propuesta es que la gente deje su vehículo estacionado y pueda trasladarse caminando libremente por todo el predio. Esta cuestión también responde al fuerte compromiso del cuidado ambiental al que se apunta y a la revalorización de la naturaleza propia del lugar.

En cuanto a la identidad de la ciudad, se puede decir, que como cualquier otra ciudad del mundo, compite con la finalidad de atraer visitantes, negocios e inversiones. A medida que se intensifican los procesos de integración y la economía se globaliza, el rol de las ciudades y su diferenciación se convierten en aspectos significativos y en factores determinantes para alcanzar un eficiente nivel de competitividad urbana.

En las actuales condiciones, la identidad territorial y su proyección, es decir la imagen, aparecen como elementos de un valor esencial de toda gestión de cambio. La identidad conjuga lo que la ciudad es y lo que proyecta ser y hacer. En su gestión se trata de lograr una identificación profunda de los ciudadanos con su territorio, con sus organizaciones y con sus productos y servicios que industrializan y comercializan. La gestión estratégica de la imagen territorial implica un esfuerzo conjunto de las organizaciones públicas (gobierno local y provincial), organismos privados (empresas y agrupaciones) de grupos de influencia (medios de comunicación) y de la ciudadanía en general detrás de un complejo proceso de comunicación que englobe y gestione aquellos elementos competitivos del territorio, como es en este caso el Puente Rosario victoria.

Es posible pensar entonces que, uno de los ejes sobre los cuales se proyecta el Parque de la Cabecera, apunta a generar un espacio a fin de desarrollar amplias y diversas actividades culturales, reafirmando el ícono emblemático de la ciudad como una de las capitales culturales más importantes de Sudamérica. La cabecera del Puente puede ser pensada como *Puerta Norte* de entrada a Rosario capaz de generar una nueva imagen representativa de la ciudad, con una clara intención de recuperación de costa para uso público, reforzando su propio patrimonio cultural y paisajístico, bajo el concepto *El verde junto al río*.



Puente Nuestra Señora del Rosario

Imágenes de la Cabecera del Puente en la ciudad de Rosario, y el proyecto para el Parque de la Cabecera, proyectado como Puerta de entrada a la ciudad, y centro de recreación y turismo de la región.

Nuevos espacios para el consumo en la Ciudad de Victoria, destinados especialmente al turista. El lenguaje y la monumentalidad asociados a estos nuevos emprendimientos, imprimieron un nueva imagen a la ciudad.

Fuentes: www.victoria.gob.ar - www.arqa.com - Google Earth

2- POSADAS – ENCARNACIÓN

El Puente Internacional *San Roque González de Santa Cruz* es un viaducto Ferroviario Carretero construido sobre el caudaloso río Paraná. Une las ciudades gemelas de Posadas, en la República Argentina, y Encarnación, en la República del Paraguay. El puente central tiene 579 metros y una longitud total de 2.550 metros.

En 1971, la República Argentina, impulsó el proyecto y construcción de la represa de Yacyretá. El entonces mandatario paraguayo Alfredo Stroessner, le pidió a su colega argentino Juan Domingo Perón, una serie de compensaciones por las inundaciones que iba a provocar la represa; dentro de esas compensaciones, Paraguay condicionó a la Argentina a que construyera a su costo un puente entre los dos países.

Fue inaugurado el 2 de Abril de 1990, y obtuvo el premio internacional *Puente de Alcántara*, a la obra pública más destacada del período (1989-1990).

Se puede decir, que sin lugar a dudas ha dinamizado significativamente el intercambio regional, y hace parecer a Posadas y Encarnación dos partes de una misma ciudad. Facilitó las relaciones económicas, culturales, sociales y turísticas de Posadas con la ciudad de Encarnación, además redujo el tiempo y los costos del cruce entre el Paraguay y la Argentina.

Ciudad de Posadas:[1]

Desde el año 1872, en que Posadas, se constituye como Municipio, ha funcionado como principal centro administrativo, comercial y de servicios para una provincia cuya economía se basa fundamentalmente en la producción agropecuaria y agroindustrial.

Actualmente la ciudad cuenta con una población de casi 300.000 habitantes, y fue durante el período comprendido entre 1960 y 1980, que Posadas escenificó un acelerado crecimiento demográfico, resultado de continuas migraciones rurales. Ello duplicó el número de sus habitantes y es cuando la ciudad adquirió un cinturón de asentamientos precarios, cuyos pobladores comenzaron a incorporarse mayoritariamente en un segmento del mercado laboral caracterizado por situaciones de precariedad, ilegalidad, e informalidad.

Además la condición fronteriza de la ciudad con el Paraguay incidió en el origen de una parte sustancial de las clases populares de Posadas. La configuración del borde ribereño como área de trabajo, generó los primeros asentamientos irregulares, con características diferentes a la ciudad legal. En este marco, la población de escasos recursos se fue acomodando a los primeros espacios aledaños a la zona céntrica, ocupando fundamentalmente los espacios residuales de la franja costera.

Este patrón de organización urbana, se modificaría a finales de los años

[1] Fuentes consultadas para el caso Posadas:

- Cantero, Alberto Aníbal. "*Metamorfosis del espacio de Posadas: eje de crecimiento S.O.*" Cuarto Encuentro Internacional Humboldt "Geografía de la Integración". Puerto Iguazú, Sept 2002. [En línea] Dirección URL: http://www.enciclopediademisiones.com/data/textos/geog/GEOGACT2383.html [consulta: 15-12-2012]
- Linares, María Dolores. *"Un puente en la zona transfronteriza: representaciones sociales, identidades y conflicto. El caso Posadas-Encarnación"*. Estudios Fronterizos, vol. 10, núm. 20, julio-diciembre 2009, pp. 47-77
- MILLAN, María del Rosario, "*La figuración del frente costero para la ciudad de Posadas"*. Polis N° 27, 2011, [En línea] Dirección URL: http://polis.revues.org/887. [consulta: 16-12-2012]
- PAEZ, Sergio Luis Alberto. *"La costanera de la ciudad de Posadas y su impacto geosocial"*, [En línea] Dirección URL: http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/otros/posadas.pdf [consulta: 15-12-2012]
- Entidad Binacional Yacyretá: www.eby.org.ar
- Municipalidad de Posadas: www.posadas.gov.ar

'80s, cuando a partir de la gradual concreción de obras de infraestructura y programas de intervención urbana, la ciudad comenzaría a experimentar radicales transformaciones en su morfología. Aquí hay que destacar, los efectos que tuvo la represa hidroeléctrica de Yacyretá, con sus masivos programas de relocalizaciones y su incidencia en la emergencia de variadas acciones de intervención y desarrollo urbano.

Este emprendimiento energético, ha tenido un gran protagonismo en la transformación de la ciudad; su construcción sobre el río Paraná, a 90 Km. de Posadas, generaría un gran lago que inundaría 140.000 hectáreas. Sólo en Posadas, la inundación afectaría al 17% del territorio municipal, obligando simultáneamente a la relocalización de aproximadamente 20.000 personas.

En los últimos 20 años, el proyecto Yacyretá ha sido crucial en el proceso de urbanización de Posadas y, el impacto de la obra ha sido múltiple. No sólo por los desplazamientos de población hacia otras zonas de la ciudad, sino por los procesos especulativos que ha generado en los terrenos que quedarían situados a lo largo de la nueva línea de costa sobre el río Paraná. De la mano del emprendimiento Yacyretá, y el advenimiento de la transformación urbana, el hecho notable en Posadas, ha sido la revalorización del río Paraná, en tanto un componente preciado a ser incorporado al paisaje urbano. En este marco, la idea prevaleciente, era que las obras de tratamiento costero le darían una particular distinción a la ciudad.

Como es posible apreciar entonces, los cambios radicales que ha sufrido la ciudad de Posadas, han venido de la mano de la represa, sin embargo, el Puente también ha tenido grandes efectos en la configuración física de algunas zonas de la ciudad, especialmente en el entorno de su cabecera. Pero el mayor impacto radica en la nueva dinámica transfronteriza y el mayor contacto con otros actores sociales, como las *paseras* paraguayas, lo que ha provocado no sólo conflictos, sino también un proceso de reivindicación de la propia identidad local.

Se pude decir que en cuanto a la infraestructura, los cambios más directos tienen que ver con la recuperación de terrenos, rellenos y terraplenes, y el entubamiento de arroyos. También se aumentó el nivel de cota del río a la altura de la cabecera y se destinó una superficie de terreno próximo a los 15.000 metros cuadrados para el desarrollo del Centro de Fronteras que alberga los Organismos Administrativos, de Seguridad y Control de las áreas limítrofes. Además se construyó un puerto para el traslado en lancha de pasajeros.

Por otro lado, en el cuarto tramo de la Costanera, donde se encuentra la cabecera del Puente, se está consolidando un Parque Urbano, que incluye la recuperación de la antigua Estación del Ferrocarril, como un ámbito para el desarrollo cultural a escala urbana. La llamada *Villa Cultural La Estación*, brinda a la ciudad un nuevo y amplio espacio para la cultura y la memoria de la historia ferroviaria de la región. Se dispuso respetar los lineamientos arquitectónicos, proporciones, materiales y tecnología del actual edificio de la Ex Estación y se reacondicionaron a nuevo los elementos deteriorados que se reutilizaron en la recuperación del edificio. También se está procediendo a recuperar los elementos de la plazoleta existente, al igual que las locomotoras, rieles, señales y material rodante, que conformarán una exposición en los amplios parques que rodean a los edificios.

Este conjunto de edificios y espacios circundantes de uso público representan para la comunidad misionera y el turismo un punto de atracción, donde se conjuga la historia, la cultura, las artesanías y otras expresiones del arte en los diferentes salones de exposiciones y patios al aire libre con los que cuenta esta Villa Cultural.

Además, por efecto del plus valor urbano que indujo el proyecto, se produjo la recuperación y/o reciclaje de muchas edificaciones históricas de los barrios linderos. También se piensa modernizar el servicio de trenes de pasajeros con la construcción de una nueva estación de trenes en cercanías de la cabecera del Puente Internacional. Por su estratégica ubicación, se transformará en un ágil y dinámico sector de tránsito de personas y vehículos, dado que sería utilizado tanto por pasajeros argentinos como paraguayos recién arribados al país a través del puente.

El espacio público, como en el caso de Rosario, que viene de la mano de la recuperación de la relación con el río, cumple un papel protagónico en los planes de la ciudad. La misma Av. Costanera, representa un espacio abierto que actúa como un parque lineal de carácter público con tratamiento paisajístico en el área residencial adyacente y equipado como ámbito de vinculación y recreación urbana, que culmina en las proximidades de la cabecera del Puente Internacional, con el Parque Urbano donde se instala la villa cultural. Además, se piensa en la posibilidad de incorporar un sambódromo y desarrollar un balneario público con área deportiva, ubicado hacia el sur del puente internacional.

Todo estas actividades están pensadas para reforzar el uso público de la costa como un gran paseo urbano, con el que la ciudad no contaba hasta hace muy poco, y promover un uso más intensivo de este particular y emblemático sector de la ciudad, sumando además actividades recreativas y culturales.

Como contraparte de estos cambios territoriales y nuevas dinámicas transfronterizas, se está produciendo en la ciudad un proceso de segmentación social del espacio urbano ayudando a definir áreas socio económicas más homogéneas. Así, en el suroeste de Posadas se han configurado grandes áreas urbanas de sectores de población bajos y medios bajos y en el noroeste se han incrementado los enclaves residenciales de población media y media alta. En el marco de este proceso, la ciudad está cada vez más dualizada y segmentada. Se han construido en la periferia grandes conjuntos habitacionales para realojar a las poblaciones desplazadas. Estos espacios periféricos, además de tener carencias, no se hallan integrados ni social ni territorialmente de manera plena en la estructura urbana de la ciudad; y comienzan cada vez más a objetivar la segregación territorial producto de las desigualdades sociales.

Por otro lado, la modificación de viejas dinámicas transfronterizas locales, han visibilizado a actores sociales tradicionalmente transfronterizos como, por ejemplo, las mujeres paraguayas llamadas *paseras.* El imaginario sobre las paseras es generalmente negativo en cuanto a su trabajo en Posadas. Responde a una estigmatización que se fue forjando desde la misma instauración de la frontera. Mujer trabajadora, de costumbres diferentes, mujeres que hablan una lengua indígena, pequeñas comerciantes, trabajadoras ilegales e informales. La pasera ha sido un sujeto descrito en función de la preocupación o el interés de aquellos *otros – otros argentinos* – que reaccionan frente a la existencia de estas mujeres paraguayas.

De esta manera, las fronteras argentinas son actualmente escenario de protestas sociales de naturaleza diferente, pero que tienen en común el encuentro conflictivo con *el otro*, y es así que surgen discursos identitarios basados en la afirmación de la nacionalidad. Las significaciones de la representación de la identidad argentina hablan de un *nosotros* amenazado por la invasión de los paraguayos, un *nosotros* respetuoso de la ley y también, victimizado, perjudicado por la llegada masiva de las paseras desde Encarnación.

De esta manera, para el caso de Posadas, es posible decir que este contacto con el otro, despierta no sólo los imaginarios de la inseguridad, sino que también ha fomentado la reivindicación de la propia identidad.

Encarnación[1]

Encarnación es la tercera ciudad más importante del país, en términos de economía y su fuerte aglomerado urbano. Es un importante polo comercial, manteniendo un fuerte vínculo con la ciudad argentina de Posadas, gracias al puente San Roque González de Santa Cruz. Este ingresa a Encarnación por una zona poco consolidada, al sureste de la ciudad, que coincide con la dirección de crecimiento natural de la ciudad. Por tal razón no es posible afirmar que la expansión de la misma se deba exclusivamente a la presencia del puente, sin embargo sí se pueden inferir ciertos efectos derivados del mismo. También vale aclarar que como en el caso de

[1] Fuentes consultadas para el caso Encarnación:

- Entidad Binacional Yacyretá: www.eby.org.ar
- Municipalidad de Encarnación: www.encarnacion.gov.py

Posadas, ciertas transformaciones se vinculan y fueron financiadas por la Entidad Binacional Yacyretá (EBY), sin embargo la magnitud de los cambios que se registran, tanto por la represa como por el puente, no es la misma que en la ciudad vecina.

En el caso de los efectos vinculados con la construcción del Puente, se puede decir, que como sucede en la mayoría de los casos, se revaloriza la relación con el río, al cual antes se daba la espalda, a partir de una mayor atracción de turismo facilitada por el nuevo cruce. Además, en el proceso de *competencia* entre las ciudades, la imagen que se elige proyectar es fundamental. En este sentido se puede mencionar la reciente apertura de un nuevo tramo de Costanera que se extiende desde la cabecera del Puente hacia el Sur.

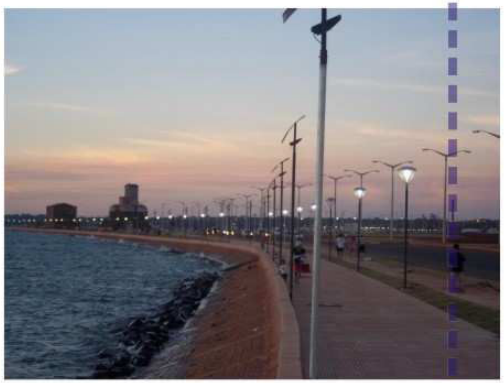
Esta avenida Costanera se convierte en una obra emblemática para la ciudad, al ser uno de los atractivos turísticos más importantes no solo de la región, sino del país. Es un espacio público altamente cualificado, al contar con equipamientos como dobles avenidas, sistemas de iluminaciones acordes para resaltar el lugar, plazoletas parquizadas, y gran variedad de vegetación. A raíz de esto, se ha disparado también la oferta gastronómica y cultural en la ciudad. Restaurantes, bares, locales de comida rápida y diversos centros nocturnos han aparecido en gran cantidad en las calles y avenidas cercanas a la costa.

Por otro lado, cabe destacar la intención de lograr una alusión a la ciudad de futuro y pasado, al conservar como testimonio antiguas construcciones de molinos harineros y un silo de granos.

Esta conversión de la ciudad de Encarnación en una de las principales ciudades turísticas del país, ha disparado las inversiones inmobiliarias, con la construcción de numerosos edificios de departamentos, hoteles y centros comerciales, que prometen transformar definitivamente el rostro de la ciudad. El sector inmobiliario también registró un crecimiento importante en los últimos años.

Puente San Roque González de Santa Cruz

Imágenes de la nueva costanera de Posadas y el Parque urbano donde se sitúa la Villa Cultural: espacios para la recreación y la cultura ubicados en la Cabecera del Puente Internacional



Nueva costanera de Encarnación al Sur del Puente. Significa la recuperación de la relación con el río. Se proyectaron espacios altamente cualificados y se conservaron construcciones alusivas a la memoria de la ciudad.

Fuentes: www.encarnacion.gov.py - www.yacyreta.org.ar - Google Earth

3- RESISTENCIA – CORRIENTES

El puente General Manuel Belgrano es un viaducto sobre el río Paraná que une las ciudades de Resistencia y Corrientes. Fue el primer puente argentino en sortear el río Paraná; su inauguración se realizó el 10 de mayo de 1973 y fue bautizado en honor al abogado y militar argentino Manuel Belgrano.

A partir de su construcción, comienza a producirse una sucesión de cambios en el funcionamiento de las ciudades de Resistencia y Corrientes. Puede destacarse el crecimiento vertiginoso del tránsito vehicular sobre la ruta nº 16 que termina en el puente. Los volúmenes de vehículos que circulan entre ellas, 77,73 % de automóviles y el 7.47 % de carga demuestran la importancia, especialmente en ruta 16 y Av. Sarmiento. Si bien, los pronósticos alentaban un crecimiento hasta llegar a la saturación, esto no ha sucedido en lo que respecta a transporte de carga, en cambio se detectan demoras en horas pico para tránsito interurbano, demostrando así el accionar de mecanismos no-lineales propios de sistema complejos.

Podría decirse que la aparición de esta variable ha ido generando transformaciones espaciales en la trama urbana de las dos ciudades y la convierte en una zona de gran fluidez comercial que beneficia principalmente a las capitales de ambas provincias, generando un polo de desarrollo muy fuerte en relación con las demás ciudades y pueblos del interior. Ha potenciado a la ciudad de Resistencia como nudo de comunicaciones del nordeste argentino, y vinculado de forma efectiva a las provincias de la Mesopotamia argentina. Es asimismo una atracción turística, debido a sus dimensiones e ingeniería.

La mayoría del tránsito que circula por la ruta nacional Nº 16 y el puente es de tipo interurbano y los horarios de mayor flujo corresponden a horarios comerciales. La aparición de sucursales (comercios y servicios) no necesariamente indica que el tránsito vehicular obedezca a razones comerciales de traslado para adquirir un bien, cuando se tiene una sucursal en su propia ciudad. Más que eso, parece indicar que el tránsito vehicular obedece en mayor medida a razones laborales, de intercambio entre lugar de residencia y trabajo.

Por otro lado, las relaciones motivadas por el tiempo libre, los fines de semana, son una práctica habitual que está creciendo, y las distancias que se recorren con ese objetivo hacen que las áreas territoriales sean más extensas en las actividades de los ciudadanos. La distribución de la segunda residencia en Paso de la Patria, por ejemplo, al suroeste de Resistencia, compone una secuencia de periodicidad semanal y una fuerte relación entre esta ciudad y Corrientes.

Resistencia[1]

La ciudad de Resistencia forma parte, funcionalmente, de un gran área, que excede los límites administrativos del municipio. De esta manera se debe hablar del AMGR, compuesta por los municipios de Resistencia, Barranqueras y Puerto Vilelas, surgidos como puertos a fines del siglo XIX, y Fontana (al nordeste, desarrollado

[1] Fuentes consultadas para el caso Resistencia:

- Malatesta, Helena. *"El crecimiento de las ciudades Intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales"*. Cuaderno Urbano Nº 3, FAU–UNNE / FAU–UNLP. 2002 [En línea] Dirección URL: http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/sociales/s-016.pdf [consulta: 15-12-2012]
- Schneider, Valeria - Alberto, Jorge A. *"Análisis de la dinámica del crecimiento urbano del Gran Resistencia. Estudio de caso"*. Facultad de Humanidades - Facultad de Ingeniería Universidad Nacional del Nordeste - [En línea] Dirección URL: http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt2006/02-Humanidades/2006-H-012.pdf [consulta: 10-12-2012]
- Schneider, Valeria. *"Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia"*. Secretaría General de Ciencia y Técnica. UNNE. 2003. [En línea] Dirección URL: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4081593 [consulta: 08-12-2012]
- Valdés, Paula. *"La ordenación de espacios metropolitanos. Consideraciones sobre el eje Gran Resistencia-Gran Corrientes"*. [En línea] Dirección URL: www.arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/valdes.htm [consulta: 10-12-2012]
- www.mr.gov.ar

como poblado en torno de una fábrica de tanino creada en 1915), los que poseen características relativamente homogéneas, con respecto a la identidad cultural, a los aspectos socioeconómicos y al marco jurídico-legal.

La realidad metropolitana es un hecho que no se puede discutir, una realidad que se ve favorecida por la intensidad y la movilidad metropolitanas, que crecen y se extienden hasta el territorio del Gran Corrientes, hecho que se puede constatar entre otras cosas en el cruce del puente General Belgrano, donde la movilidad ha aumentado notoriamente en los últimos años.

Específicamente, la ciudad de Resistencia cuenta con casi 300 mil habitantes, que conforman una estructura poblacional caracterizada por altos porcentajes de pobreza e indigencia. El ejido de la ciudad de Resistencia alcanza a 20.196 has., cuenta con un sistema de infraestructura y servicios deficitarios, aunque con distinto grado de conflictividad, el 71% de la población cuenta con el servicio de provisión de agua potable por conexión domiciliaria. Por su parte, todavía más del 50% de los vecinos de Resistencia no cuentan con cloacas, y solo el 25% de la trama vial está pavimentada.

La expansión de la ciudad estuvo vinculada hasta los años '40/'50 al desarrollo industrial, a partir de allí, el crecimiento se vincula a la pobreza, en un proceso que combina, el crecimiento vegetativo, y los desplazamientos de población rural en búsqueda de oportunidades de subsistencia, ante las transformaciones en el sistema productivo agrícola. Se yuxtaponen, en este contexto, tres formas diferentes de producción de ciudad: la promovida por los organismos oficiales, la promovida por el sector privado y la desarrollada por el sector informal.

A esto debe sumarse, especialmente en los años '60 y '70, período de un incremento acelerado del espacio construido en el Gran Resistencia, la inexistencia de estudios integrales que tengan en cuenta la geografía y ecología del paisaje, la calidad de la tierra, su aptitud para la producción, las presiones del desarrollo sobre el sistema natural y la presencia de otros recursos públicos valiosos; bagaje de conocimientos que recién hoy comienzan a cobrar importancia en planes y proyectos de investigación y gestión para prever problemas futuros y revertir los pasados.

Se puede decir que las principales transformaciones, vinculadas al nuevo dinamismo que se produce con la apertura del Puente, se dan en la trama urbana de la ciudad chaqueña. Ésta se va expandiendo hacia el norte y se da un crecimiento hacia la ciudad de Corrientes, siguiendo la dirección de las vías de acceso al puente. Sin embargo, a diferencia de otros casos, como por ejemplo Rosario-Victoria, este crecimiento pertenece más al tipo espontáneo, donde se van ocupando paulatinamente tierras que se han valorizado por su ubicación privilegiada en relación con las principales arterias de comunicación. El área que se ve más privilegiada es entonces el norte de la ciudad, hacia donde se impulsa el crecimiento.

En cuanto a la infraestructura, se impulsa la extensión de servicios a la zona norte y se van consolidando las dos vías de conexión con la ruta N° 16: Avenida Sabín y Avenida Sarmiento, y por Barranqueras, la Avenida San Martín, de mayor antigüedad. Sin embargo, comienzan a manifestarse los primeros efectos negativos con evidentes signos de transformación no planificada. Se produce una continua modificación de la estructura urbana, bajo un libre accionar del mercado inmobiliario que actúa loteando y vendiendo parcelas sin que, las estructuras de planificación actúen definiendo usos y ocupaciones permitidas.

Por un lado, es posible visualizar la superposición de usos, como plantas industriales, hipermercados, centros de distribución mayorista dentro del rubro gastronómico, nuevos centros comerciales, barrios privados, cementerios, clubes y loteo de terrenos en zonas que hoy son residenciales y que son parte también de las nuevas urbanizaciones en las zonas periféricas de la ciudad. A lo anterior se le suma en el mismo sector la construcción acelerada de viviendas opulentas, lo que es acompañado además por el embellecimiento de las avenidas de acceso, semaforización de las calles principales, paseos, parques y plaza central.

En cuanto a la zona de nuevas urbanizaciones, se podría decir, que se siguió un esquema de desarrollo urbano tradicional promovido por el sector privado,

consolidando esta zona como un área de residencia de los sectores medios en ascenso en los ’90, proceso que se termina de consolidar con el surgimiento de las urbanizaciones Villa Fabiana, Villa Camila, Villa Ayelén y San Buenaventura del Monte Alto. Forman un área residencial, constituido en área de quintas formada por manzanas de 100 x 200 mts (súper manzanas) dividida en lotes de 27 x 54 mts cada uno, que se localizan al noreste de la ciudad de Resistencia sobre la ruta n° 16 Nicolás Avellaneda.

El avance de la urbanización, ha beneficiado la expansión frente a la densificación, incrementando en más de 240 ha. (2.404.361 m2) la superficie total urbanizada entre los años 1998 y 2005, ocupando sectores sin servicios básicos como red agua potable y cloacas, los cuales fueron vendidos a un alto valor monetario. Debido también a este crecimiento hacia el norte, el Código de Planeamiento de la ciudad aprobado en 1978 ha perdido vigencia y debe ser actualizado. Se modifica el Distrito ZR1– Subzona rural 1, con carácter de explotación agropecuaria, donde los parcelamientos no pueden ser inferiores a 16 has por parcela ni a una unidad económica de explotación y el ZRU (Zona Reserva Urbana), en virtud de las tendencias actuales que han modificado los usos de estos Distritos.

Se propone cambiarlos por Equipamiento 8 (E8) con carácter de área destinada a la localización de usos comerciales, servicios de rutas, deportivos, turísticos, recreativos, que sirven a la ciudad y no provocan molestias y parcelas con frente mínimo de 25 mts y una superficie mínima de 1250 m2 (25 x 50 m), sobre ruta 16. Paralelamente se propone Residencial Quinta 1 (RQ1) con carácter de zona destinada al uso residencial predominante, de baja densidad, con alto porcentaje de espacios parquizados, sin infraestructura completa por su localización en área suburbana. Se permitirán usos complementarios de huertas, plantaciones frutales, viveros, etc. y con superficie mínima 1000m2. Por otra parte se define Zona de Urbanización Quinta Diferida (ZUQD) con carácter de área cuya urbanización quinta, prevista para mediano plazo y cuya habilitación general para el uso urbano se efectuará a medida que se complete la ocupación de los distritos adyacentes. Las razones obedecen a Incremento de la Demanda de Urbanizaciones y Subdivisiones; área que por las características actuales de uso y ocupación, ha dejado de ser ZR1; área sin servicios de infraestructura básica y escasos servicios municipales; área que por sus características topográficas y paisajísticas debe ser preservada del indiscriminado crecimiento y especulación inmobiliaria.

Debido al carácter espontaneo o no planificado de este crecimiento, y la falta de decisiones y compromiso político, que hace que el Municipio tenga poco que ver con el proceso de crecimiento de la ciudad, se considera que uno de los puntos más débiles de todo este proceso, es la escasez de espacio público.

Hay que destacar que las urbanizaciones han ocupado, en algunos sectores la “Línea de Ribera” del río Negro y lagunas, considerado por el Código de Planeamiento como “sistema fluvial lacustre”. Dicho código, estipula que los lotes deben ceder una franja de terreno de 35 metros de ancho medidos sobre la línea de máxima creciente con destino vial y peatonal. En la mayoría de los casos, las urbanizaciones, han avanzado sobre superficies que podrían tener fines recreativos sin dar posibilidad que los ciudadanos puedan recorrer el río Negro al no respetar los 35 metros de servidumbre de paso, y se han perdido más de un 10 % de superficies de alto valor ambiental y natural.

En muchos casos, esta ocupación está acompañada de rellenos de lagunas y terraplenes, lo cual reduce la capacidad de drenaje natural, generando distorsiones al escurrimiento natural y limitando la capacidad de evacuación de los excedentes hídricos por parte del sistema fluviolacustre.

Considerando que la mayor o menor generación de escurrimiento está dado en áreas urbanas por el grado de impermeabilización que tenga cada cuenca, se puede inferir que las técnicas de urbanización y pavimentación que acompañaron el desarrollo urbano del área, favorecen la mayor concentración de los volúmenes escurridos en menores tiempos, lo que provoca rápidos anegamientos. Lamentablemente, el sostenido aumento de la contaminación bacteriana sobre el río Negro producto del faltante de red cloacal, genera un conjunto de problemas ambientales que finalmente retornan sobre los mismos habitantes.

Por otra parte, al hablar de los efectos que tuvieron estos cambios en la identidad de Resistencia, no se puede dejar de mencionar la falta de coherencia de los mismos con un proyecto integral de ciudad que los englobe. En primer lugar, la ciudad no contaba con una identidad bien definida, ésta estaba más vinculada a aspectos como la pobreza y la precariedad socioeconómica.

Al introducirse los cambios provocados por el Puente, es posible comprobar que se genera una alta dualidad que se traduce al espacio físico, derivando en una segregación territorial. Por otro lado, el sector norte más afectado por el puente, donde se producen las urbanizaciones convive con numerosos equipamientos y emprendimientos de tipo industrial, comercial. Existe una gran mixtura de usos, que no logra definir una identidad clara a falta de planificación y compromiso a largo plazo.

Corrientes[1]

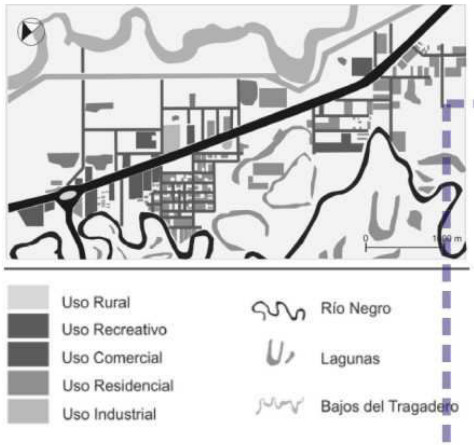
En el caso de Corrientes, donde la ciudad presentaba un ejido ya consolidado en la zona de la cabecera, los impactos fueron de una magnitud menor que en la ciudad de Resistencia. El puente ingresa a la ciudad por el casco histórico, por eso los cambios se asocian más a impactos del tipo directo, es decir, aquellos vinculados propiamente con la instalación de la infraestructura, como la realización de ciertas obras viales para mejorar la accesibilidad al sector y servir como ordenadores de los distintos tipos de circulaciones. Pero también se puede destacar, que el aumento de dinamismo e intercambios entre las dos ciudades cabeceras, como en el caso de Resistencia, provocó fundamentalmente la instalación de comercios y sucursales en el centro correntino, fundamentalmente a lo largo de la Av. Pedro Ferré, que se ha jerarquizado a partir de la construcción del puente. A su vez, se convierte en una fuerte barrera urbana, condicionando el desarrollo del área sur de la ciudad. De esta manera prevalece la densificación del casco histórico con la construcción de edificios de mediana y alta densidad.

A nivel del espacio público, se puede citar el parque que se encuentra en el acceso al puente, aunque el mismo no sea de un gran valor paisajístico. Por otro lado como en la mayoría de los casos, se amplió la Costanera, construyendo un nuevo tramo que va desde la cabecera del puente hacia el sur. El proyecto, que se extiende por unos 950 metros, mantiene elementos identificatorios de la antigua costanera como el tipo de baldosas y los artefactos lumínicos y de señalización, lo mismo que las especies arbóreas, aunque presentados de un modo diferente, respondiendo a criterios de diseño paisajístico más actuales. La iniciativa tiene como aspecto innovador que se toman en cuenta los usos que los habitantes dan a la costanera. Así, por ejemplo, los deportistas tienen corredores especiales para sus habituales prácticas.

Esta zona además, se caracteriza por contar con grandes lotes en los cuales pronto se comenzarán a observar desarrollos inmobiliarios de significativa magnitud, en altura e integrados al entorno natural. El futuro inmobiliario de la Ciudad de Corrientes se orienta hacia la Costanera Sur, en un marco natural excepcional pegado al Río Paraná, y con el Puente como fondo. Por su proximidad al río y sus condiciones generales, sin dudas la Costanera Sur de la Ciudad de Corrientes es una de las zonas más prometedoras del NEA en cuanto a su potencial inmobiliario.

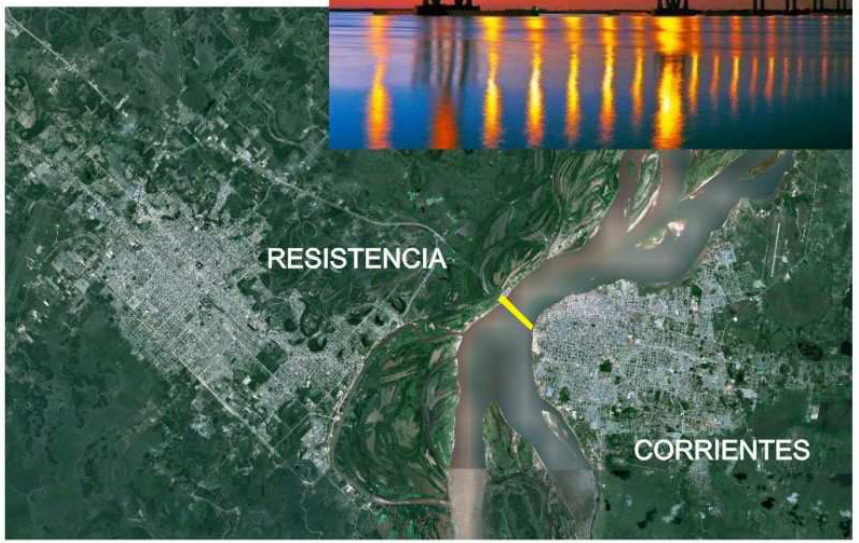
[1] Fuentes consultadas para el caso Corrientes:

- Malatesta, Helena. *"El crecimiento de las ciudades Intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales"*. Cuaderno Urbano Nº 3, FAU–UNNE / FAU–UNLP. 2002 [En línea] Dirección URL: http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/sociales/s-016.pdf [consulta: 15-12-2012]
- Schneider, Valeria. *"Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia"*. Secretaría General de Ciencia y Técnica. UNNE. 2003. [En línea] Dirección URL: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4081593 [consulta: 08-12-2012]
- Valdés, Paula. *"La ordenación de espacios metropolitanos. Consideraciones sobre el eje Gran Resistencia-Gran Corrientes".* [En línea] Dirección URL: www.arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/valdes.htm [consulta: 10-12-2012]
- Municipalidad de Corrientes: www.ciudaddecorrientes.gov.ar
- Foro de arquitectura y urbanismo: www.skyscrapercity.com



Gráficos que muestran la densificación y mixtura de usos a lo largo de la Ruta de acceso al Puente

Puente General Belgrano



Nuevas urbanizaciones privadas al norte de Resistencia, avanzando sobre suelo natural en torno al Río Negro.

La avenida Pedro Ferré se establece como límite. Se produce mayor densificación del casco histórico, ubicado al norte de la avenida.
Hacia el sur del Puente se inaugura una nueva costanera.

Fuentes: www.corrientes.in - Google Earth

	INFRAESTRUCTURA	ESPACIO PÚBLICO	SEGURIDAD	IDENTIDAD
	ROSARIO - VICTORIA			
Victoria	Nueva zonificación.			
	Nueva Infraestructura vial y de servicios.	Cualificacion de espacio existente y creacion de nuevos.	Mayor sensación de inseguridad por la cercanía con Rosario, multiplicación de flujos y tránsito, y posible instalación de asentamientos ilegales.	Paulatina desaparición de las caracteristicas de Victoria: relación entre vecinos (carácter de pueblo), tranquilidad.
	Expropiaciones.	Creación de espacios pseudo públicos.		
	Cualificación zona rivera.	Actividades de recreación, esparcimiento, deportivas, culturales, de carácter público.		
	Concesiones a emprendimientos privados.	Actividades gastronómicas, recreativas, deportivas y culturales, de acceso controlado, orientadas al turismo.	Acceso restringido/selectivo	Nueva imagen de ciudad orientada al turimo.
Rosario	Infraestructura vial y de servicios. Consolidación del viario a escala metropolitana y territorial, el Puente se incorpora a una red que contempla avenidas de jerarquia, Ruta Pcial. 11, Autopista y futura segunda ronda.	Creación de espacios públicos para amortiguar el impacto provocado por los nuevos viarios y el puente. Intervenciones paisajisticas, circuitos de recorrido peatonal, accesos peatonales al Río, bicisenda en torno a la costanera y la colectora. Cualificación de espacios existentes.		Fomento de la imagen "Rosario la ciudad del Río". Cabecera del Puente pensada como “Puerta Norte” de entrada a Rosario capaz de generar una nueva imagen representativa de la ciudad.
	Creación del “Parque Regional de la Cabecera”. Contemplación de distintas escalas: geográfica, metropolitana, urbana, barrial y arquitectónica-paisajística.	Fomento de diversas actividades: Recreación, cultura, deporte, esparcimiento.	Mayor presencia de la gente en el espacio público. Espacios controlados.	Recuperación del carácter identitario que representa el Rio Paraná ahora con la presencia del puente como nueva impronta.
	Recuperación de areas degradadas. Se pretende conservar y rehabilitar la Aldea de Pescadores, (Barrio Remanso Valerio).	Puestos unificados de venta de pescados, servicio gastronómico y plaza mirador con anfiteatro natural frente al paisaje existente.		Conservación del carácter identitario de esta aldea recuperando su imagen con criterios proteccionistas.
	Expropiciones de asentamientos irregulares en torno al área de intervención.	Creación del parque público, museos y el patio de esculturas.		
	Cualificación zona rivera. Actividades orientadas al turismo, grandes complejos gastronomicos en torno al Río, nuevas plazas hoteleras, centros de oficinas y negocios.			Consolidación de la zona de la costa como centro de recreación y turismo de la región.
	POSADAS-ENCARNACIÓN.			
Encarnación	Infraestructura complementaria al puente. Creación de nuevo tramo de costanera. Valorización del suelo y emprendimientos inmobiliarios.	Creación de espacios públicos para amortiguar el impacto provocado por el puente. Nuevos y variados usos a la costanera: áreas recreativas, circuitos de deporte y esparcimiento.	Mayor presencia de la gente en el espacio público. Espacios controlados.	Búsqueda de una imagen de ciudad orientada a la costa. Recuperación de la relación con el río.
	Recuperación edificios padrimoniales en torno a la rivera.	Reutilización de silos y galpones para actividades culturales y gastronómicas (bares y restaurantes).		Recuperación y reivindicación de la memoria colectiva.
	Nueva infraestructura orientada al turismo. Hoteles, restaurantes y centros comerciales.	Espacios pseudopúblicos.	Accesos limitados/restringidos	Consolidación de la costa como centro de recreación y turismo de la región.

Posadas			Mayor flujo de personas y contactos con el otro "desconocido". (Paraguayos y paseras portadores de representaciones asociadas al peligro y la ilegalidad)	
	Nueva Estación de trenes torno a la cabecera.			Consolidación de la zona de la costa como centro de recreación y turismo regiónal e internacional.
	Cualificacion de la cabecera del Puente. Creación de parque público de escala metropolitana, donde se plantea la puesta en valor de la antigua estación ferrocarril y demás edificios patrimoniales del sector.	Fomento de actividades recreativas, cultura, historia, deporte, esparcimiento, turismo.		Recuperación del patrimonio como signo de la identidad y la historia de Posadas.
	Expropiaciones, rellenos y terraplenes, entubamiento de arroyos.		Desarrollo de organismos públicos como Centro de Fronteras que alberga entes Administrativos, de Seguridad y Control de las áreas limítrofes.	
	Cualificación zona de la costanera.	Parque lineal de gran valor paisajistico. Areas para el deporte y la recreación y la sociabilidad.	Creciente proceso de fragmentación social. Población clase media/alta en la zona de la costanera. Población clase baja en "Guetos" en el Suroeste.	Nueva relación de la ciudad con el Río Paraná.
RESISTENCIA-CORRIENTES				
Resistencia	Crecimiento espontáneo de la ciudad hacia el Norte, en dirección a las arterias de acceso al Puente. Mejoras y embellecimiento de dichas arterias.			
	Modificación del código urbano. Adición de usos comerciales, servicios de rutas, deportivos, turísticos, recreativos y residencial de baja densidad.	Falta de control sobre la urbanización privada y avance sobre áreas naturales reservadas al uso público.		Gran mixtura de usos. Falta de identidad y elementos simbólicos en el espacio.
	Construcción de barrios privados y centros comerciales.	Espacios pseudopúblicos.	Accesos limitados/restringidos. Segmentación social y fragmentación urbana	
Corriente	Cabecera en casco histórico de la ciudad: pocas trasformaciones orientadas a recibir el ingreso del tráfico. Ensanche de calles, reorganizacion del viario.	Creación de un gran parque en la zona de la cabecera.		La intervención no altera la identidad correntina.
	Trabajos de embellecimiento sobre la costanera. Prolongación del viario hacia el sector sur.	Refuerzo del uso público. Espacios para recreación y circuitos para caminatas.	Sectores iluminados. Espacios controlados.	Búsqueda de mayor relación con el río.

CONCLUSIONES

La implantación de una infraestructura vial de jerarquía, suele aparejar cambios en el sector donde se inscribe. Dichas transformaciones requieren actuaciones para ser encausadas de manera positiva, fundamentalmente cuando se trata de urbanizaciones consolidadas. En la mayoría de los casos analizados puede observarse la elaboración de planes urbanísticos, o la revisión y completamiento de planes existentes; mediante éstos, se busca establecer lineamientos de actuación y ordenamiento territorial: infraestructura complementaria, servicios básicos, obras viales de soporte, uso de suelo y zonificación, densidad edilicia, áreas verdes, manejo de zonas de riesgo, crecimiento urbano, etc.

Una estrategia que se observa en la mayoría de los casos analizados es la creación de extensiones verdes en las cabeceras de los puentes. Con este tipo de intervenciones se logra minimizar por un lado el impacto que éstos aparejan y, por otro, al ser actuaciones de carácter público resultan positivas para la sociedad ya que promueven la presencia de personas en dichos espacios, lo cual fortalece los vínculos sociales, tiende a reducir la inseguridad, favorece la cohesión social, y se plantean distintos usos (recreación, deporte, esparcimiento, paseo peatonal. A su vez, estas intervenciones se complementan con infraestructura de soporte como iluminación de calles y avenidas, ensanches para favorecer la circulación y accesibilidad, completamiento de servicios básicos, parquización, asfaltado, entre otros, lo cual favorece al embellecimiento y mejoras dentro del barrio involucrado.

A partir de la creación de un puente de escala territorial, el incremento del flujo de personas que transitan, el dinamismo y presencia de individuos ajenos al sector se incrementa. Si bien esto genera múltiples beneficios (favorece el comercio local, el turismo, la gastronomía, entre otros), puede despertar sentimientos de inseguridad por parte de los vecinos ante la presencia de “extraños”. Por tal motivo resulta prioritaria la realización de intervenciones de carácter específicamente públicas, dado que puede ayudar a contrarrestar incluso revertir esta situación, fundamentalmente en áreas degradadas o marginales, aportando mayor presencia de personas en la calle y mayor participación ciudadana. Dado que se interviene generalmente sobre tejido consolidado, el cual presenta características determinadas y una historia que le pertenece, se puede observar que el adoptar criterios conservacionistas, en cuanto a las estrategias de actuación, apareja aspectos positivos en cuanto al respeto por los intereses y costumbres del sector donde se está actuando. La revalorización de edificios patrimoniales o puesta en valor de actividades o rituales típicos, permite una reafirmación de la identidad del sector y asimismo resulta un atractivo turístico, mediante la creación de una imagen que represente a la ciudad. Al mismo tiempo, estas intervenciones atentas al entorno preexistente favorecen no sólo la identidad a partir de la puesta en valor y reconocimiento de su historia, sino que el puente mismo se configura como un hito cultural dentro del imaginario del barrio.

En la mayoría de las intervenciones se busca establecer una relación directa con el rio como un aspecto identitario del sector, por lo que se realizan tareas de mejoras de bordes costeros, defensas, nivelaciones de terrenos, barrancas, promoviendo actividades recreativas en torno a él, costaneras, paseos costeros y bulevares, restaurants, recorridos turísticos en embarcaciones.

Finalmente puede se observar que es clave el hecho de realizar actuaciones integrales que puedan atender no sólo a las demandas de la nueva infraestructura sino también las necesidades preexistentes y nuevas de la sociedad involucrada. Es decir, intervenciones de carácter público, evitando la concesión a empresas privadas que restringen la accesibilidad a dicho sectores vinculándolos exclusivamente al consumo, lo que provoca segregación social, banalización espacial, fragmentación y guetificación de las urbanizaciones involucradas.

capítulo 4

TRABAJO DE CAMPO

Las representaciones sobre el área de estudio - Diagnóstico

Pautas de acción a escala barrial. Lineamientos Generales

Pautas de actuación específicas. Proyecto Mitre

Consideraciones Finales

TRABAJO DE CAMPO

Teniendo en cuenta el análisis realizado acerca de la representación social, se pretende abordar las formas en que estas se manifiestan sobre el sector de estudio tomando como eje del desarrollo las variables seleccionadas. Para ello se ha recurrido a fuentes como entrevistas con vecinos, entes vinculados, recortes periodísticos, y material audiovisual. Se considera que, en conjunto, permiten obtener una idea aproximada (multifocal y multidisciplinar) acerca de cómo se ven a sí mismos quienes habitan allí, y cómo los ven *"los de afuera"*, y las posibilidades que a partir de la implantación de la nueva infraestructura vial, surjan y puedan surgir en el futuro nuevas representaciones. (VER ANEXO 2 y 3)

En cuanto al material cinematográfico que se ha analizado, es de producción local, donde las locaciones de filmación se centran en el área de estudio a la que vinculamos la influencia directa del proyecto del nuevo puente. Las diferentes películas analizadas, hacen hincapié en diversas situaciones que, de alguna u otra manera, signaron (y signan) a este sector de la ciudad. A pesar de la diversidad de los contextos temporales y socioculturales en los que se enmarca cada filme, puede decirse que todos contribuyen en la definición de una imagen del barrio y de las problemáticas centrales que lo atraviesan hasta la actualidad.[1]

Tomando como sustento estas representaciones existentes en el barrio y las conclusiones de los casos analizados anteriormente, se intentará definir una serie de lineamientos de acción para el sector a manera de contener y encauzar los posibles impactos de la nueva infraestructura.

[1] El desarrollo a partir de este material cinematográfico se fundamenta en el trabajo de varios autores para quienes, como ya se ha mencionado, el cine constituye una herramienta de representación que, a través de recursos audiovisuales, permite captar realidades sobre una determinada situación que se muestra en la pantalla, y establecer conceptos asociados a los signos que se manifiestan.

REPRESENTACIONES SOBRE EL ÁREA DE ESTUDIO – DIAGNOSTICO

Representación y degradación urbana

En primer lugar puede decirse, que la identidad fundamentada en el sentimiento de pertenencia es más fuerte cuanto mayor relación exista entre el individuo y el lugar, es decir, cuanto mayor sea la capacidad del individuo para influir sobre él y modificarlo; el individuo no sólo es parte de él, sino que el lugar es obra del individuo y se reconoce en él.

Como se hizo mención anteriormente la representación de una identidad implica reciprocidad, "*como me ven los demás*" hace a la construcción del "*cómo me veo*". El espacio que se habita, es también frecuentemente una fuente para las identificaciones de los otros y, muchas veces a partir de ellas, surgen estereotipos fundados en la adjudicación a un determinado hábitat, producidos por sectores ajenos al mismo y cargados de connotaciones (en algunos casos peyorativas).

En el caso particular del área de estudio, puede definirse como una situación de borde, degradada, en gradual e interrumpido proceso de consolidación. La existencia de estas extensas zonas marginales y asentamientos informales, influye en los imaginarios de la sociedad, quien asocia inmediatamente *pobreza* con *delito*. Estas áreas configuran espacios altamente marginalizados en donde se verifica un marcado deterioro en las condiciones de vida de sus habitantes. Por otro lado, existe también una alta estigmatización negativa frente al resto de la sociedad, lo que los hace víctimas de la marginalidad social y económica, de la violencia delictiva y, casi siempre, del accionar policial que no discrimina al delincuente del vecino honesto y que luego alienta al delito.

De esta forma, la construcción de la identidad del sector se configura como compleja por la diversidad que lo caracteriza. Dentro de la composición social y demográfica del barrio, se encuentran los "*vecinos de toda la vida*", quienes han residido siempre en él y que se encuentran ante una situación de "disgregación social" caracterizada por un sentimiento de crisis de identidad, de desaparición de un

sistema de vida conocido; se trata de personas mayores que recuerdan el momento en que funcionaba la Estación Mitre, la relación que establecían con los vecinos, entre otras cosas, enfocadas siempre desde una perspectiva melancólica.

"Antes este barrio era tranquilo, uno podía salir y sentarse en la vereda con vecinos, ahora si salís a la puerta te matan, están esos chicos que se sientan en los galpones y están drogándose todo el día y después salen y te roban". (Oscar, 77 años).

Por otro lado se encuentran personas jóvenes, tanto nacidos allí, como también provenientes de otros barrios, que han llegado en la mayoría de los casos en búsqueda de trabajo y han decidido consolidar sus familias en dicho sitio. Estos individuos, encuentran difícil la tarea de establecer relaciones sociales, identificarse con el barrio, dada la falta de equipamiento y espacios públicos cualificados y seguros que garanticen oportunidades de encuentro y recreación.

Aproximándose a la Av. Circunvalación comienzan a observarse asentamientos irregulares de "ranchos" y "casillas"; son personas que principalmente se han establecido allí luego de la inundación del año 2003. Generalmente se encuentran por debajo de la línea de pobreza y residen en viviendas precarias autoconstruidas. Esta situación, marcada por el hecho de "conquistar" un hábitat, construirlo y modificarlo establece una fuerte relación con el territorio y es la principal fuente de identificación con el mismo.

Como ejemplo en este sentido, puede mencionarse la obra del cineasta Fernando Birri que, en algunos casos, tiene como escenario el barrio analizado, en películas como Tire Dié (documental - 1960) o Los Inundados (largometraje - 1961). Allí se muestra una composición física del barrio, que si bien actualmente presenta diferencias en cuanto a lo que puede observarse en las películas, sobre todo en la densificación de las edificaciones, los signos de marginalidad aún persisten: materiales de construcción precarios como barro, paja, latas, bolsas y palos, presencia de animales, viviendas estructuralmente débiles, arenales y basurales en contacto con las viviendas, carencia de servicios, infraestructura, etc. Así, en la obra de este cineasta, el entorno escenográfico deja de ser un fondo inanimado y se convierte él mismo en personaje, en signo, para contribuir en la asociación con los conceptos que se mencionaron. El ambiente físico revela los conceptos que confirman las palabras de las personas del lugar en el documental Tire Die: la miseria, como consecuencia de la desocupación y salarios bajos, los que llevan a implantar nuevos conceptos como analfabetismo, insalubridad, prostitución, delincuencia, alcoholismo, desnutrición, trabajo infantil y mendicidad.

Puede afirmarse que el problema central que el filme plantea, como puede verse también en el largometraje "Los Inundados", es la condición cíclica de marginalidad en la que habitan los personajes, donde lo que trata de representarse no es sólo que las causas sociales llevan a los niños a pedir monedas al tren, sino que al no eliminarse esas problemáticas, nuevos niños caerán en la necesidad de asistir allí, repitiendo una situación que se renueva permanentemente, y que se muestra imposible de erradicar si no se atacan sus causas. Este ritmo cíclico puede apreciarse desde las propias palabras de una madre al finalizar la película, quien afirma: "*no, éste todavía es demasiado chiquito para ir al tire dié*", asumiendo así que sólo es cuestión de tiempo para que ese niño (junto a otros más) se vean obligados a asistir a ese rito local que es signo de su condición de pobreza y de sus carencias.

Las connotaciones espaciotemporales que pueden encontrarse en el filme, dan cuenta del contexto que enmarca la historia; sin embargo puede decirse que el andamiaje sociocultural que da origen a la situación crítica del analfabetismo, desocupación y pobreza, persiste en estos días. Así, en la contemporaneidad, con la ausencia de los trenes de pasajeros y la obsolescencia de la Estación Mitre, el *tire dié* como rito social se vio suplantado por otras prácticas en los niños del barrio, a veces alejadas del contexto inmediato, pero que se muestran como signos de las reales carencias que sufren los habitantes de dicho sector de la ciudad.

Lo que se muestra en las obras de Birri, a modo de síntesis, es que esta condición que caracteriza a los habitantes del barrio es cíclica, es decir, se mantiene a través del tiempo en las nuevas generaciones, a quienes no se les presentan posibilidades reales de salir de su situación.

Los residentes actuales de dichos sectores indican que los signos físicos que caracterizan al barrio, contribuyen a la existencia de representaciones negativas respecto al mismo por parte del resto de los santafesinos.

En numerosas ocasiones, el cambio en la propia imagen se refuerza por la imagen que el *otro* tiene del barrio y de quienes lo habitan. El barrio no es sólo visto a través de la mirada del vecino, de quien lo vive y se apropia de él. En la actualidad los signos que marcan al barrio vinculados a factores como el tráfico de drogas, prostitución, inmigrantes, degradación urbanística/ambiental, delincuencia, hacen que el sector aparezca ante quien pasa por él, ante quien lo mira desde lo ajeno, como un lugar a evitar, centro y generador de todo mal. La estigmatización del barrio *"contagia"* así a los vecinos, por lo que la relación se construye desde el exterior y en la mirada del otro.

"Voy a un colegio que queda en el centro, cuando les digo que vivo acá mis compañeros me miran mal, me dicen que acá viven robando y que es peligroso, pero a mí nunca me pasó nada" (Gisela, 15 años).

En este aspecto, los medios de comunicación también juegan un papel que resulta decisivo, dado son éstos quienes a través de las noticias presentan un recorte, una mirada parcial y orientada del barrio, generalmente negativa, que no abarca la realidad de una manera compleja sino sensacionalista respecto a determinadas problemáticas. Además, en la apropiación que los distintos grupos sociales hacen de los discursos mediáticos o políticos concurren factores personales, culturales, económicos y sociales que orientan y definen las representaciones y las prácticas sociales en torno al tema. Es habitual encontrar noticias referidas a hechos delictivos cometidos por personas provenientes de los barrios analizados; y si bien no puede negarse que estos delitos existen concretamente, en muchos casos se magnifican estos hechos y crean una imagen negativa de todo el barrio, generando fronteras y estableciendo "zonas peligrosas". Esto quiere decir que los medios, al "mediar" precisamente el contacto entre el resto de los ciudadanos y dicho sector de Santa Fe, contribuyen en la construcción de sus representaciones sobre el mismo.

En este sentido, el cineasta F. Birri explica que el material cinematográfico, especialmente el documental, representa una realidad "omitida" por la información que se muestra en otros medios acerca de la sociedad (enfocándose en los sectores marginales de la misma). En su obra plantea la función de mostrar problemas sociales desde una representación que él considera más próxima a la realidad del entorno. El mismo autor declara su trabajo en el filme Tire Dié como una "encuesta social filmada". El rol del cine, de esta manera, no es el de explicar determinadas situaciones, sino hacerlas visibles. [1]

De esta manera, las formas de representación de determinadas situaciones o contextos, desde los signos que proveen sus propios habitantes, contribuyen a generar representaciones menos distorsionadas de las realidades de los barrios. Esto no significa que dichas representaciones sean un reflejo sin distorsionar de la realidad, pero es posible afirmar que la mirada de vecinos o residentes del barrio no se cargará con connotaciones subjetivas o prejuicios sobre temas como la marginalidad o la inseguridad, como sucede con los medios de comunicación menos comprometidos con dichas realidades.

En el aspecto de la inseguridad, el proyecto del nuevo puente puede ser clave para revertir la imagen negativa que se ha gestado sobre el sector. La mayor cantidad de personas (vehículos) que atravesarán los sectores hoy casi intransitados de la ciudad relacionados principalmente al borde Sur-Oeste, permiten interpretar que se reducirá esta sensación producida por los signos de abandono y ausencias.

Asimismo se espera que, con la implantación del nuevo puente, se produzcan cambios estructurales e infraestructurales en el área de influencia en general (algunos ya previstos) que contribuyan a la mejora del ambiente físico en general y, con ello, a erradicar los signos que producen en el imaginario ciudadano la asociación del borde Sur – Oeste de la ciudad con conceptos abstractos como marginalidad y violencia.

[1] Puede decirse que los filmes de Birri, tanto como los demás que se analizarán posteriormente, resultan de un análisis que oscila entre lo documental y el cine comercial, y que las representaciones se encuentran mediadas por la mirada de cineastas con un innegable y declarado compromiso con las problemáticas de los grupos más humildes.

Representación y el Río Salado como lugar simbólico.

Más allá de las tasas de delito reales y los aspectos estéticos del barrio anteriormente mencionados, como signos que remiten a imaginarios y connotaciones negativas sobre el mismo, las representaciones que manifiestan los grupos residentes permiten observar un sentimiento de arraigo hacia sectores puntuales, ya que los ocupan, se relacionan y les dan el carácter de *lugar*. Se trata de lugares destacados, simbólicos que hacen a la construcción de la identidad de dicho sector, espacialmente vinculados a la memoria colectiva.

En este sentido es posible verificar un vínculo común entre buena parte de los habitantes del sector y el entorno físico, caracterizado en gran medida por la presencia del río Salado. Este es un elemento que posee una gran connotación simbólica, donde el vínculo emocional se da precisamente por la forma en que este elemento afecta (en los casos de inundación, de forma negativa) a gran parte de la población, en la cual genera sentimientos de respeto, melancolía, además de un sentido de pertenencia común frente al grupo en general.

En este sentido, el material fílmico contribuye a construir una representación de dicha relación cambiante y compleja entre los habitantes y el entorno. En el caso del largometraje de Birri "Los Inundados", se manifiesta no sólo la existencia y permanencia de un problema social, sino que expone también el fuerte vínculo entre los personajes y el ambiente local, que configura formalmente el filme. Así, el entorno se vuelve protagonista, no solo en definir la problemática y su origen, sino también en la participación activa en la construcción de la identidad de los habitantes.

Puede decirse que en dicho largometraje se presentan distintas posturas sobre los habitantes del barrio en su vínculo con el mismo entorno físico, por un lado representando en algunos de ellos (personificados en la figura de la esposa protagonista) vecinos que ven en su entorno las dificultades y los problemas, al compararse con el resto de los ciudadanos y las realidades que caracterizan a otros sectores de la ciudad urbanizados y consolidados. Por otro lado, se presentan otros grupos que manifiestan una relación profunda y melancólica con el entorno, donde la identificación con el mismo, con el grupo de vecinos y con las actividades que allí realizan hacen que no quieran encontrar otro lugar para vivir (pese a las permanentes inundaciones) y no verifiquen las reales carencias que los caracterizan; la figura del protagonista (Don Gaitán), es la que representa este último grupo. Así, las formas de enfrentar la catástrofe son diferentes para cada individuo según su relación con los demás, con el paisaje y sus contextos.

A partir de esto, puede afirmarse que la relación de los habitantes con el entorno físico no se define unilateralmente por la catástrofe y la inundación, sino también porque este elemento posee una gran carga simbólica, ya que los individuos realizan actividades laborales y recreativas vinculadas a la presencia del río y de la estación de ferrocarril. La idea de regresar al lugar con el que mantienen estos vínculos, persiste durante toda la película. El entorno, de esta manera, se configura como un elemento activo que carga con determinadas significaciones.

Los grupos damnificados en el filme, se representan a sí mismos desde la condición que les impone su entorno; esto quiere decir que actúan e interactúan con el resto de la sociedad desde el emblema de "ser inundado". La presencia del agua y la catástrofe, se vuelven así un signo de su identidad, desde el cual mediarán sus relaciones con el mundo. Este diálogo permanente construido a partir de la identidad, asimismo, se plantea paradójicamente como el mayor impedimento para que los involucrados puedan intervenir activamente en mejorar su condición. La presencia del otro, de la persona ajena que estigmatiza a los habitantes como inundados, contribuye marcadamente en la construcción de dicha identidad.

Lo que pretende representar Birri en el largometraje, además, son dos posiciones diversas sobre un mismo conflicto (orientadas por las distintas formas de representación de la realidad) en las figuras de los protagonistas: mientras el hombre intenta reforzar los signos de su identidad como inundado para reclamar asistencia o relacionarse desde esa posición con los demás, su esposa intenta resolver el problema, encontrar un lugar definitivo donde vivir sin las carencias que caracterizan su entorno habitual.

En la historia que narra el filme, se manifiesta la situación de marginación y las distintas representaciones sociales que se generan en el resto de los ciudadanos sobre el grupo damnificado, y como éstas se orientan a partir de cuestiones socioculturales y políticas que van mutando a lo largo de la narración. Así, se expone cómo inmediatamente luego del evento catastrófico (y, coincidentemente en plena campaña electoral), los vecinos de la ciudad se muestran compasivos, solidarios y asistencialistas con el grupo al que ven como víctima de un suceso natural sentimiento que, al poco tiempo, se torna una imagen de desprecio; se considera que los inundados, en su espacio de contención (ubicado frente al edificio del Correo) "afean" la ciudad, es decir, se posiciona como una imagen negativa que se pretende erradicar.

La historia, en general, plantea la inundación como un hecho circular, como un rito cuyo principio marca un nuevo comienzo que se deja abierto al final. Puede decirse que este hecho cíclico, es el que da validez a la historia aun en nuestros días: dejando de lado los contextos espacio temporales y las connotaciones políticas y socioculturales propias del período en que se rodó el filme, el problema de la inundación y estas representaciones que se construyen en torno al mismo, pueden remitirse tanto a 1934 (año en que se escribió el cuento original de Mateo Booz en que se basa la película) como a 1961 (año del filme), como a nuestros días. Esto remite a la idea de que las representaciones sociales se constituyen como construcciones históricas.

A fines de lograr una aproximación a una mirada contemporánea sobre la inundación, que constituye un signo indiscutible en la construcción de una identidad del área de estudio, se analizaron dos cortometrajes del taller de cine El Pibe.[1] En el primer caso (Malas noticias - 2004), se representa el momento en que se produce la catástrofe y cómo es vivida por la joven protagonista y sus círculos familiares.

Allí, el retorno a su hogar, el desorden y la suciedad, los mensajes nunca escuchados en el teléfono, son los signos que representan para la joven la inundación, y también su desdicha. Las marcas en su hogar y los objetos ausentes por el paso del agua, remiten a lo sucedido. Así, el paso del tiempo (y del agua) deja signos no sólo físicos sino también simbólicos en la vida de la protagonista; no sólo las presencias, sino también las ausencias, se constituyen en signos en la construcción de las representaciones.

Puede verse aquí que, aunque el hecho de la inundación afectó a gran parte de la población santafesina y existen representaciones colectivas y compartidas, las mismas se vinculan también a la experiencia personal y a los vínculos existentes, es decir, al andamiaje sociocultural de los individuos, que condiciona su visión de la realidad. La experiencia personal, y la individualidad, marcada en las pertenencias particulares de la joven, son parte del contexto que orienta su mirada sobre el problema.

Asimismo, el relato de las personas que dejan mensajes en el teléfono de la joven, relatan la inundación sin percibirla de manera directa, sino mediada por las imágenes y palabras que oyen en los medios de comunicación, por lo que resulta más distorsionada. Así, puede observarse que un mismo hecho adquiere diferentes escalas para cada individuo según sus contextos y condicionados por los medios y signos a partir de los cuales percibe dicha realidad.

Por otra parte, se analizó un segundo cortometraje sobre el mismo tema/problema (Tareas Pendientes - 2004), donde se muestra otra forma de mediación entre la realidad y la representación. Allí, el protagonista, relata lo vivido (lo percibido) durante la inundación y se lo cuenta a su hijo. Aquí también se representa la inundación, pero desde una mirada más lejana, ya teñida de dolor, melancolía, nostalgia por todo lo que se perdió. Esta distancia es lo que permite que este hecho adquiera significaciones, que van mutando a través del tiempo. Se muestra cómo el hecho persiste en la memoria del protagonista; la inundación, allí y para el personaje, es un hecho representado ya que, aunque se encuentra ausente y distante de su presente, conserva una idea que es lo que luego transmite a su hijo.

[1] Se considera que el aporte de este material cinematográfico es la representación de la problemática posicionada desde la mirada de quienes la padecieron en el año 2003.

Puede decirse que, para el niño, la representación de la realidad, y de ese hecho en particular que es la inundación, será condicionado por los signos que recibe de su padre, es decir, las palabras. Las ideas del pequeño, así, se gestarán a partir de la interpretación de dichas palabras, ya que son el único acceso que él posee a dicha realidad, al objeto ausente.

De esta manera puede afirmarse que las definiciones del barrio y sus habitantes, no se construyen solo a través de su presente, de su situación actual, sino también por un pasado en común que, representado en las ideas de los habitantes, contribuye a definir su identidad hoy, así como también constituye una plataforma desde la cual actuar y enfrentar la realidad.

La presencia del nuevo puente (o la imagen a la remite el proyecto del mismo), contribuye decisivamente al cambio en las representaciones vinculadas a la presencia de este elemento natural. La figura del río, de esta manera, se acompaña del elemento que lo atraviesa como un signo que adquiere valor simbólico, que hace que el río Salado se convierta de posibilidad de cambio, no solo de peligro o miedo, sino de potencialidad, de transformación. Además la intervención desde esta nueva infraestructura junto con los cambios estructurales que incorpora para los sectores aledaños, permite entender al río como una presencia controlada, en tanto se interviene sobre él, y se posibilita atravesarlo. De esta manera el nuevo puente, como signo, contribuye a los cambios en las interpretaciones del río como imagen y como presencia, no solo para los habitantes o las personas directamente afectadas por las catástrofes, sino también para la ciudadanía en general que, al atravesarlo, desde este nuevo lugar, asumirá nuevas formas de interpretarlo.

Esta margen del río Salado, a partir de esta nueva imagen que adquiere por sus nuevos recorridos, permite interpretar que será entendida como elemento paisajístico, dotando de nuevas significaciones a los sectores aledaños y la representación de su población.

Representación y la Estación Mitre como hito físico y cultural

En el caso de este sector de la ciudad, el entorno físico en general, por la marcada presencia que posee y por las particularidades de su conformación, configura un elemento de interacción permanente y decisivo en la construcción de una identidad común e histórica entre los habitantes.

En este sentido, además de la presencia del río Salado, pueden mencionarse otros espacios simbólicos de referencia para los vecinos. A través de los trabajos realizados en el barrio, pudo determinarse que los espacios con los que poseen mayor grado de identificación, son aquellos con los que existe mayor interacción cotidiana y que, al mismo tiempo, configuran sectores o edificios de referencia que permiten reconocer al barrio. En este sentido, se puede mencionar que los más nombrados por los habitantes son el Hospital de Niños, y la Ex Estación Mitre.

En cuanto a este último, y al predio circundante, se perciben como hito físico e histórico clave en la configuración del entorno. Además de su rol histórico como estación de ferrocarril, y el carácter valorativo que se manifiesta en la nostalgia hacia un área hoy obsoleta, en el contexto contemporáneo se ha transformado en un área de referencia como signo del barrio y sus habitantes. A partir de la apropiación del edificio y del área vacante que ofrece, los vecinos desarrollan diversas actividades que, a través del tiempo y las generaciones, producen un sentimiento de arraigo sobre él. Como ejemplo se encuentra la tradicional feria de frutas y verduras, “La Baulera”, actividades de ocio, esparcimiento, y juegos, y el centro cultural “El Birri”, que favorecen a la construcción de la identidad colectiva.

Estas agrupaciones sociales (tanto formales como informales) contribuyen en la construcción del espacio público entendido como espacio de las apropiaciones sociales. En este sentido, el proceso de desarrollo de las actividades de “La Baulera” partió precisamente desde el fenómeno social espontáneo, producto de una necesidad inmediata de la población (carencias económicas - intercambio de bienes – economía informal), transformándose paulatinamente en un rito social. Este hecho

consolidó la concepción de dicho espacio utilizado para tales fines como público, al cual los entes gubernamentales dotaron de equipamiento necesario (y de las condiciones físicas) para que se desarrollen óptimamente dichas actividades, aunque actualmente dicho equipamiento se encuentre en estado de deterioro. Asimismo, en este contexto se incorporan constantemente actividades recreativas y de diversa índole, muchas veces originadas a partir de usos ciudadanos de tipo espontáneo.

El Birri, es un Centro cultural y social, que a través de sus actividades, pretender dotar y resignificar este espacio simbólico que ocupa. Esta institución no sólo realiza actividades como teatro, murgas o danzas, donde reúne a vecinos del barrio y ajenos a él, sino además se producen allí algunos trabajos cinematográficos que hacen hincapié precisamente en temas como la identidad, el barrio, y la producción de lo local en el contexto inmediato del centro cultural.

En estas formas de agrupación social, que han surgido de manera más formal y organizada (e institucionalizada) que en el caso de la ferias mencionadas anteriormente, se producen otras formas de apropiación de los espacios públicos: la calle en muchos casos se convierte en escenario de espectáculos públicos, donde los individuos y las acciones que realizan la dotan de nuevos sentidos, ya alejados de las representaciones negativas sobre la juventud que circula las calles, sino entendidos como expresión festiva que "dota de vida al barrio".

El corto documental que esta institución presentó en el festival Cortogenia 2010, tiene como protagonista la figura de "El Birri", en su imagen como signo en el barrio y en su vínculo con el predio circundante. En el cortometraje se representan las actividades que se realizan en este espacio, donde se experimentan las muchas formas de la cultura y el quehacer artístico, como danza, teatro, música, y los conocidos y tan característicos carnavales. Por este motivo, este Centro, asume hoy en día un protagonismo social y comunitario en el barrio, al intentar recrear la identidad territorial y reivindicar y generar valores a través de la lucha, y la expresión colectiva y popular.

Por otra parte, el cortometraje muestra a dos niños corriendo al ritmo del ferrocarril (acompañados del ruido de un tren ausente), lo que permite interpretar y establecer una conexión entre el Birri y la Estación. Más allá de que la institución funcione en el ex edificio de la Mitre, existe una conexión más profunda, por la cual El Birri intenta recuperar o reivindicar la identidad que alguna vez tuvo el barrio, "hacerse oír" como lo hacía el Ferrocarril años atrás.

Los sonidos del tren, al pasar los segundos, se transforman en los de la batería de una murga y, con ello, el movimiento de las personas se transforma en baile en una mímesis permanente. Así se representa cómo la estación cobra vida a partir de un uso que no es el originario, pero le da un nuevo sentido al edificio, el cual es un signo para la ciudad y para el sector en particular. Por otro lado, el vacío de los galpones ausentes de trenes, se contrarresta con los movimientos de los niños y jóvenes que circulan el edificio y también las calles; los llenos y vacíos son protagónicos y manifiestan dos realidades que conviven y coexisten en el barrio.

En este punto se puede establecer un vínculo con el edificio de la Ex Estación Mitre, que también reúne estas dos realidades. Si bien los vecinos se apropian del espacio y desarrollan diversas actividades en torno al mismo, también destacan que su estado de deterioro y abandono lo transforma en un espacio de potencial peligro. Se llega a desconfiar y a percibir como un peligro al espacio mismo.

Esta sensación radica en el hecho de que por lo general, la violencia urbana o vandalismo encuentran su mayor punto de expresión en el espacio público, por lo que resulta muy común hacer una asociación directa entre el espacio público y la inseguridad. El miedo al delito se ve así traducido en signos que se manifiestan en dichos espacios.

La Estación y sus alrededores es portadora de numerosos signos vinculados a la inseguridad. En primer lugar, la presencia de los espacios vacíos resultantes del abandono del edificio, se presentan como una configuración espacial que se hace cómplice del *otro agresor*. Son identificados como un signo de que allí es posible que se sufran agresiones. Es una construcción de sentido que enlaza la presencia ineludible del baldío con el hecho de que allí se oculten delincuentes, al amparo de la invisibilidad parcial que dan los objetos que allí se acumulan como basuras y deshechos variados. Específicamente en este sector, el elemento cómplice se

identifica como los galpones abandonados, que se configuran como posible escondite.

Por otra parte, la apertura espacial, también presente en los alrededores del predio de la Mitre, deviene de extensiones de terreno no construidas. Esta configuración física, es concebida como una *"extensión a recorrer"*, que ayuda al desplazamiento de los malvivientes. Así mismo la degradación edilicia, la basura y la falta de alumbrado contribuyen a forjar la representación de la Mitre como un "foco peligroso".

Estos signos reconocidos en la ex estación, se aplican en mayor o menor medida en la totalidad del barrio, donde se encuentran numerosos terrenos baldíos y degradación edilicia, especialmente en las zonas de crecimiento informal. Asimismo, existen otras configuraciones espaciales "cómplices del otro", como por ejemplo la estrechez espacial frecuente en algunos sectores del barrio, especialmente hacia el oeste, en las calles angostas que son representadas como una configuración espacial "laberíntica" que obstaculiza las posibilidades de huir del acecho y moviliza la sensación de inseguridad.

Otro signo que representa la inseguridad es la oscuridad y se configura como uno de los principales cómplices de los agresores. En el sector analizado, la falta de alumbrado público es uno de las principales falencias que reconocen los vecinos, y por lo cual evitan las horas de la noche para circular por las calles. A esta situación también podemos sumar la presencia de basura en las calles, animales, zanjas, acumulación de aguas estancadas y lodo.

La concepción del otro como amenaza es uno de los principales signos de la inseguridad, esto se ve manifestado en grupos de jóvenes del barrio, que portan la representación de ser los generadores de la violencia y el delito. Los vecinos reconocen que existen *"grupitos"* peligrosos y, por lo general, se los asocia con el consumo de drogas y alcohol.

A partir del reconocimiento de estos signos en el territorio, se puede comprender cómo éstos impactan en el modo de vivir, de hacer uso del espacio, e incluso nombrarlo y dividirlo. Para los vecinos existe un límite más allá del cual no es recomendable pasar, establecido a partir de Calle San José y para "los de afuera", el límite lo constituye la Av. Zaballa. Se evidencian además, los principales focos peligrosos: como se mencionó anteriormente, la estación Mitre es la portadora de esta representación. A raíz de esto, no es concebido como un espacio público en donde se pueda permanecer más allá de ciertas horas o momentos del día en donde la presencia de personas es reducida.

En este sentido, y como forma de representación de dicha problemática, puede mencionarse el cortometraje llevado a cabo por el taller El Pibe, llamado Per-Siguiendo (2004). Este filme, situado en el Barrio San Lorenzo, más específicamente en la Estación Mitre, muestra a una señora quien se encuentra atravesando el predio vacío, se siente perseguida por un joven. El mismo camina detrás de ella durante un tramo de su recorrido, pero finalmente se revela que no tiene intención alguna de agredirla o robarle sus pertenencias.

La protagonista, sin embargo, actúa sorprendida ante el mínimo gesto del muchacho, casi asumiendo que está haciéndole daño. Mediante su forma de enfrentar la situación, da a conocer su forma de percibir una determinada realidad, y a un determinado grupo sociocultural definido.

Se representa así la sensación de inseguridad que se vive en el barrio, el contacto con el desconocido, que es percibido con miedo y desconfianza. Por otro lado, se representa la clase de relaciones sociales que existen, donde éstas son escasas y "el otro" es siempre sospechoso, más aún si presenta determinados signos generalmente propios de los jóvenes.

Puede afirmarse así, que en trabajo cinematográfico se deja claro el concepto de "sensación de inseguridad" que afecta a los habitantes del sector (y a los ciudadanos en general), principalmente a los grupos más vulnerables como por ejemplo los ancianos. El estado permanente de alerta que plantean los medios de comunicación, además de los relatos que proliferan entre los propios vecinos sobre lo que sucede en el barrio, generan representaciones en la sociedad, sobre la existencia de una realidad violenta.

Por otra parte, a través del cortometraje, se representa a la ex Estación Mitre y sus alrededores como un área de potencial peligro. Las configuraciones físicas ya mencionadas llevan a interpretarlo como un lugar asociado a la inseguridad, a la violencia y al delito. Pero, a pesar de esto y como puede verse cuando el joven se reúne con un par al final de la historia que, para determinados grupos o individuos, el predio representa un espacio para el encuentro, la recreación y el ocio. Así, distintas miradas asociadas a distintos contextos socioeconómicos y a los andamiajes culturales individuales y grupales, se traducen en representaciones diversas y encontradas sobre un mismo espacio.

Puede afirmarse de esa manera, que el espacio público se representa en el filme como el protagonista que da lugar a los encuentros, a las casualidades, a la espontaneidad de los hechos. Así, no se comporta como un mero escenario de las actuaciones, sino que es lo que hace posible la esencia de la obra; puede pensarse que el espacio público se configura y se representa en las acciones de los personajes.

A partir de esta problemática, se revela, entre otras cuestiones, la falta de cohesión social que existe en el sector, es decir, la falta de relación entre vecinos. Asimismo, y casi paradójicamente, puede decirse que precisamente son los eventos de tipo catastrófico o situaciones de conflicto las que producen mayor acercamiento entre los vecinos. Los mismos encuentran mayor coherencia y se movilizan como sociedad, en el surgimiento de una problemática que consideran común, y a partir de la cual ven representados sus intereses como individuos y, al mismo tiempo, como grupo, solidarizándose entre sí. Asimismo, estas formas de unión son siempre temporales y esporádicas, y carecen de organización, fundamentalmente debido a que no se cargan de signos permanentes que las representen.

Los habitantes, asimismo, sólo se consolidan como grupo en casos como manifestaciones frente a un evento grave de inseguridad, o en situaciones límite que presentan los problemas de urbanización como falta de infraestructura, pavimentos o estado de calles. En estos casos, puede decirse que la construcción de la identidad gira en torno a la vulnerabilidad social que caracteriza a los individuos y, muchas veces, los movilizan a interpretarse como grupo desde sus posiciones particulares.

Puede analizarse en este sentido el filme Los Inundados, donde los individuos se ven afectados por otra problemática vigente como es la inundación. Allí, los damnificados por la crecida del río, no se reconocen a sí mismos como "clase", sino que se presentan como un sector de vecinos sin organización interna que, al momento de realizar reclamos o verse afectados por una misma situación se unen, aunque no como grupo, sino como ciudadanos individuales, sin siquiera estar orientados o representados por una institución que pueda mediar entre ellos y el Estado (y también, entre ellos y el problema). Si bien puede decirse que esta situación se plantea de una manera diferente en la actualidad, ya que los vecinos se ven representados como grupo en algunas organizaciones sin fines de lucro que trabajan en el sector, esta condición puede pensarse como insuficiente ya que estas organizaciones no tienen mayor alcance para llegar a todos los grupos e individuos involucrados en las problemáticas, limitados además por la falta de cohesión que existe entre los individuos que residen en el barrio.

Puede afirmarse, además, que la representación que hace Birri en el filme sobre la agrupación y el movimiento social esporádico, es válida para mostrar una condición aún vigente en dicho entorno. De todas maneras, existe (y también se verifica en el filme) una memoria colectiva y compartida que, en esencia, unifica al barrio y a los vecinos en su forma de representar y representarse.

Se considera también que, al igual que existe un pasado y un presente que se representan en los habitantes, el futuro que debe construirse también se hará mediante representaciones de tipo proyectuales (entendidas según la idea de R. Fernández), que permitan establecer pautas y objetivos comunes a consolidar a través de distintas estrategias. Sin duda, el pasado y el presente serán disparadores de las ideas que se construirán para el futuro.

Puede decirse también sobre este edificio patrimonial que constituye la Estación Mitre, que su representación en tanto hito histórico y social, se verá afectada por la presencia de la nueva infraestructura que vinculará Santa Fe y Santo Tomé. Puede decirse que no solo la mayor cantidad de tránsito vehicular y, por ende, de presencia de personas que atraviesen nuevos recorridos antes no transitados frecuentemente, especialmente el propuesto sobre Av. Gral. López en sentido

Oeste-Este, permiten a comprender el edificio desde nuevas perspectivas, dándole jerarquía como pieza urbana en el entorno y, por ende dotándolo de valor simbólico vinculado a su historia y a la presencia/ausencia del ferrocarril.

En este sentido, los vecinos del barrio consideran, además, que estos nuevos recorridos promoverán el aumento y consolidación de las actividades culturales y recreativas, así como comerciales, desarrolladas en torno a este equipamiento. Estas actividades se encuentran hoy asociadas a cargas negativas por gran parte de la población de la ciudad y por la participación e influencia de los medios de comunicación que muchas veces promueven la comprensión y el conocimiento de las mismas orientados netamente a aspectos de ilegalidad o destacando sus aristas problemáticas y no entendiéndolos como potenciales catalizadores sociales, cuya influencia no se circunscribe únicamente al barrio donde se sitúa, sino se extiende también a otros sectores de la ciudad.

Representación y el proyecto del nuevo puente

Las situaciones críticas mencionadas y las representaciones de las cuales surgen las acciones de los ciudadanos pueden transformarse, incluso revertirse, en primer lugar a partir de la implantación de la nueva infraestructura, ya que la presencia de mayor cantidad de gente y vehículos, darán mayor sensación de seguridad y favorecerán a reducirán los hechos delictivos que no tendrán lugar frente a mayor cantidad de personas transitando. El espacio público, una vez cualificado se cargará de mayor cantidad de presencias, adquiriendo también otro reconocimiento por parte de la sociedad.

Uno de los mayores desafíos que enfrentará la propuesta de esta Tesis, será precisamente, el de generar nuevos signos que carguen al espacio público en el sector, con nuevos valores que puedan considerarse positivos. No puede negarse, al mismo tiempo, que dichas representaciones sobre el espacio público se encuentran intrínsecamente ligadas a otras variables como la identidad o la seguridad. Las representaciones de estas instancias, se relacionan afectando unas a otras, donde los signos pueden ser compartidos y adquirir significados múltiples.

Desde la disciplina arquitectónica, se dispone de numerosas herramientas para operar en la gestación de signos que generen valores representativos de espacio público cualificado en el barrio. El equipamiento, por ejemplo, para la mayor parte de los ciudadanos, representa progreso, desarrollo y avance. Se considera que la implantación del puente, con los cambios infraestructurales que conlleva, establecerá nuevos signos que permitirán una construcción de una nueva identidad del barrio, y por ende, de sus habitantes.

Puede decirse que para la mayoría de los habitantes del barrio, el nuevo puente no traerá beneficios directos por la conectividad que supone con la ciudad vecina de Santo Tomé, pero si supone un cambio en las formas en que este sector se relacionará con la ciudad y con su propio entorno material y social. En efecto, los vecinos que conocen el nuevo proyecto para el puente Santa Fe - Santo Tomé, coinciden en que la infraestructura traerá progreso y mayor desarrollo al barrio, y con ello, nuevas representaciones por parte de los habitantes como también del resto de los ciudadanos. En este caso, las representaciones en cuanto al proyecto del puente se pueden vincular a las teorías analizadas de Roberto Fernández, respecto al proyecto como una herramienta de pre-figuración, que permite imaginar una cosa antes que dicho objeto sea material o real.

Existe así un doble juego; por un lado, la representación de la infraestructura como fuente de progreso y desarrollo, como una interpretación social a partir de la observación de casos existentes que han resultado beneficiosos en sus respectivos sitios de implantación, es decir, un objeto exterior que permite representar el objeto internamente. Por otro lado, la prefiguración que se hace de un proyecto que aun no existe, pero que se supone también traerá los mismos efectos. Es posible afirmar, que el proyecto solo existe a partir de la representación.

Es entonces que la mayoría de los vecinos del barrio se nutren de estas representaciones para darle vida a este proyecto y suponer que traerá cambios positivos vinculados especialmente al mejoramiento de las condiciones ambientales y la calidad de vida. Además sostienen que se producirá una transformación paulatina del barrio y mejoramiento de los servicios en general.

Por otra parte, puede observarse retomando los filmes de F. Birri que la figura del puente es un elemento que cobra fuerza en tanto es representativo del barrio y la población. En los casos de las películas Los Inundados y Tire Die, el puente ferroviario que une las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé se torna fundamental en la construcción del relato y también para la descripción del sector. El hecho de denominarse "el barrio del Puente" confirma que es un elemento simbólico, que permite identificar *al* barrio, e identificarse *con* el barrio. Además puede ser entendido como un signo que representa el contacto o el encuentro no sólo entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, sino también entre el barrio y otras partes de la ciudad, al ser atravesado. Es justamente este contacto, lo que permite a estos habitantes formar una imagen del lugar y atribuirle significados.

Se considera que con el proyecto del nuevo puente se reabre esta posibilidad, de volver a unir estas partes de la ciudad históricamente dialécticas, para que operen como conjunto de manera integrada y fluida. Por otro lado, y precisamente en cuanto al barrio y el sector afectado por la implantación, adquirirá nueva significación a través de la figura del nuevo puente constituido en signo.

Otra cuestión a tener en cuenta, considerando las connotaciones históricas y los ritos locales, es que existe un indiscutible y fuerte vínculo entre la Estación Mitre y la figura del puente, asociada precisamente a la historia del ferrocarril y su recorrido. Si bien el nuevo puente poseerá connotaciones de otra índole debido a la densidad y modalidad de tráfico, este vínculo entre infraestructura-equipamiento se torna indispensable en la construcción de los imaginarios ciudadanos, principalmente los de los habitantes del barrio, donde los signos de la identidad colectiva se consolidan precisamente en los signos que conforman estos dos elementos, junto a la presencia del río que es límite y nexo entre ambas ciudades. En este sentido, el recorrido que propone la llegada del puente en su vinculación con la trama urbana consolidada y con el sistema viario, especialmente estructurado sobre calles Mendoza y Av. Gral. López (especialmente esta última), se configura como un elemento clave para la vinculación física y simbólica entre el nuevo puente y los terrenos correspondientes al Ex ferrocarril, en la construcción de la identidad. Así el puente, al traer consigo las presencias propias del tránsito, se asocia a sentimientos esperanzadores para la población; tal como era el puente ferroviario, del cual los niños del antiguo *"tire die"* (y, en general, sus mismas familias) esperaban ansiosamente los recorridos.

Así, la figura del puente se constituye en representación antes de manifestarse de manera física. La existencia del proyecto remite a un signo ya reconocido por los individuos, y que se asocia a conceptos abstractos como "progreso" o "mejora". En este sentido, los casos antecedentes, el conocimiento de experiencias previas, muchas veces distantes espacial y temporalmente, influye notoriamente en la construcción de los imaginarios vinculados a la implantación de nuevas infraestructuras de escala.

Puede decirse de esta manera, que el puente existe incluso antes de construirse, como imagen en la construcción, que la representación no necesita del objeto para gestarse y para orientar los pensamientos y acciones ciudadanas en torno a este elemento. Los efectos del nuevo puente, de esta manera, se despiertan mucho antes de su concreción material, en su instancia de pre-figuración. Es por esto que puede afirmarse que las representaciones contemporáneas definen las perspectivas futuras, en tanto orientan las expectativas y los deseos ciudadanos. Es así como las representaciones sobre las distintas variables analizadas pueden encausarse hacia nuevas formas de concebirse y de interpretarse a partir de este nuevo puente entendido como posibilidad de evocar significados.

De esta forma un objeto arquitectónico, aún en su instancia proyectual, tiene capacidad de transformar un sector a una escala mucho mayor, influyendo en diversas variables vinculadas complejamente entre sí. Así, el desarrollo de nuevos planes/proyectos vinculados a este sector de la ciudad, debe contemplar no solo las transformaciones físicas que el mismo sufrirá a causa del nuevo puente, sino también los cambios en los imaginarios sociales que, por lo que puede observarse hasta el momento, tienen un gran poder en la transformación (directa e indirecta) de las realidades urbanas. Así, un proyecto disciplinar, debe conjugarse con un proyecto social, articulándose y entrelazándose para proyectar en la contemporaneidad.

El Puente. Portador de significados asociados a cambios, progreso, desarrollo.
Nuevas relaciones y nuevas miradas hacia el río

El borde. Lugar conquistado, genera un fuerte sentimiento de pertenencia hacia los habitantes.

Informalidad y degradación urbana. Se representa como un área peligrosa para los santafesinos.

El río Salado. Una relación con el entorno marcada por la catástrofe; que se vuelve signo de su identidad.

B. Sta. Rosa de Lima

HOSP. NIÑOS

A. Durán

Mendoza

ESTACION MITRE

Gral López

Barrio San Lorenzo

Calle Mendoza. Viviendas próximas a la circunvalación. Signos de marcado deterioro urbano y falta de infraestructura.

La Estación Mitre. Hito histórico y social. Símbolo de la identidad del barrio.

Espacio de apropiaciones sociales

Espacio público e inseguridad. Configuraciones espaciales “cómplices del agresor”

Calle General López. Viviendas próximas a la Estación. Se empiezan a manifestar los primeros signos de degradación urbana.

PAUTAS DE ACCIÓN A ESCALA BARRIAL
Lineamientos Generales

Los lineamientos de acción generales, intentarán definir un proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro del sector. En él se indican las directrices generales de ordenamiento integral del territorio afectado por el Puente, y los principales proyectos para el logro de un desarrollo positivo y acorde a los cambios previstos.

Se plantea para cada uno de los temas que conforman los contenidos básicos del plan, en base a las variables ya descriptas de *espacio público, identidad, inseguridad e infraestructura*, los objetivos que guiarán las futuras transformaciones y las principales actuaciones y/o políticas propuestas para cumplir con los objetivos delineados.

Finalmente se pretende complementar los planes y proyectos existentes para el sector, establecidos por entes gubernamentales, proponiendo una nueva mirada, focalizada en lo social y cultural, a partir de las representaciones contemporáneas en torno al barrio y al proyecto del Puente.

Objetivo general

Promover un desarrollo equilibrado del sector, encausando positivamente los posibles efectos resultantes de la implantación del Puente Santa Fe-Santo Tomé, empleándolos como potencialidad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y minimizar las representaciones negativas en torno al barrio.

1. Infraestructura

Objetivos particulares

- Mejorar las condiciones de salubridad y habitabilidad del sector, mediante la optimización de servicios y equipamientos existentes, y la creación de nuevos, previendo las necesidades emergentes tras la implantación del puente.
- Incentivar la consolidación del tejido urbano.
- Mejorar las condiciones de acceso y atravesamiento del sector.

Principales actuaciones

Para lograr el primer objetivo, se propone la extensión y el completamiento de los servicios básicos (cloaca, agua potable, desagües pluviales y tendidos eléctricos), en las áreas a consolidar.

A su vez, se plantea el mejoramiento de zonas degradadas y la reconversión de grandes parcelas en desuso, reubicación de actividades que impacten negativamente sobre condiciones ambientales, de paisaje urbano y de calidad de vida, cuyo desarrollo se torna conflictivo con el uso residencial. Esto implica relleno de depresiones del terreno que contienen aguas servidas, desmalezado y limpieza, eliminación de basurales, y reubicación de criaderos de animales, los cuales se encuentran bajo escasas condiciones de salubridad.

Con el objetivo de lograr la consolidación del tejido urbano se propone un completamiento intersticial de lotes, mediante la expropiación de viviendas ubicadas en sectores de riesgo y su posterior ubicación en lotes vacantes.

Para mejorar las condiciones de accesibilidad, se propone completar el pavimento de las calles principales (Alfonso Durán, General López y Mendoza), apertura de calles, ensanche y corrección del viario (principalmente de pasillos, callejones, pasajes), acompañado del correspondiente asfaltado, iluminación, e infraestructura de desagües pluviales.

Promover nuevos recorridos de líneas de transporte urbano dentro del sector, dado que la mayoría se concentra en torno al hospital de niños evitando la circulación dentro del barrio.

2. Espacio Público

Objetivos particulares

- Reivindicar el espacio público como el espacio de la ciudadanía, promoviendo nuevos usos que puedan contener tanto usuarios habituales como también nuevos y esporádicos.
- Promover la cualificación, jerarquización y democratización del espacio público.
- Minimizar el impacto del Puente y el tráfico vehicular en la zona de la cabecera, a modo de valorizar y proteger los componentes geográficos, los recursos naturales y el paisaje.
- Aportar un espacio público de escala metropolitana que posea distintas cualificaciones y que permita una sutura de la trama urbana cohesionando sectores tanto consolidados como no consolidados; y teniendo en cuenta áreas degradadas que operan como límites dentro del mismo.

Principales actuaciones

Se propone la reconversión y puesta en valor del espacio público existente dentro del sector. El mismo debe ser flexible y multifuncional.

Creación de un Parque en la Cabecera del Puente sobre calle Mendoza, como forma de jerarquizar el ingreso, y ofrecer a la población local un gran área forestada, dotada de instalaciones recreativas. Este parque, se comunicaría con la Plaza de la ex Estación Mitre a través de un cordón verde en torno a las vías del ferrocarril, a modo de recorrido peatonal/bicisenda, incorporando además espacios de permanencia y equipamiento vinculado a cultura, esparcimiento e historia.

Entre las principales intervenciones se plantea también la cualificación de la Plaza Mitre, como remate del cordón verde, y principal espacio público del barrio. Se incorporan actividades y equipamientos (Ver Proyecto)

En cuanto al área vacante correspondiente a zonas próximas a la Av. Circunvalación, dado que son zonas bajas (antiguo valle de inundación), se propone la utilización de los mismos como reservorios de aguas de lluvia y, dotándolo de un tratamiento paisajístico que combine distintos usos, para su utilización como paseo, retomando las características del denominado Parque Garay de la Ciudad de Santa Fe.

3. Inseguridad

Objetivos particulares:

- Transformar las experiencias espaciales en las áreas de conflicto a partir de proyectos sociales y mecanismos de vigilancia natural.
- Atenuar el miedo al delito, eliminando o reduciendo los signos portadores de la inseguridad en el espacio público (oscuridad, grandes extensiones, degradación edilicia, basura, lodo, etc)
- Proveer el equipamiento necesario para prevenir el delito real y brindar asistencia a la víctima.

Principales actuaciones

Para la concreción del primer objetivo se plantea la creación de talleres de producción participativa para proporcionar un ámbito de recreación y salidas laborales, a emplazarse en el Edificio de la ex Estación Mitre (ver proyecto Estación Mitre)

Para lograr el objetivo de reducir la sensación de inseguridad, se retoman aquellos proyectos ya enumerados que implican mejoras en las condiciones ambientales y revalorización del espacio público, reconociendo la relación directa entre dicho espacio y sus condiciones espaciales y físicas y los imaginarios ciudadanos relativos a la inseguridad.

Para hacer frente al delito real se propone la construcción de un destacamento policial en un área estratégica y la construcción de un Dispensario y un Centro de Atención a las Víctimas del delito.

4. Identidad

Objetivos particulares:

- Proteger el paisaje, el patrimonio histórico, y cultural del barrio.
- Consolidar y reivindicar la identidad barrial y la memoria colectiva a través de intervenciones puntuales que revaloricen los principales elementos simbólicos de identificación con el barrio.
- Consolidar la zona de la Cabecera como *Puerta de entrada* a la ciudad.

Principales actuaciones

Mediante la revalorización del patrimonio, se intenta reforzar la memoria colectiva y favorecer la construcción de la identidad del barrio. En principio se promueve la resignificación de la ex estación Mitre (1889-91), un emblema del eclecticismo, de tradición funcionalista inglesa en Santa Fe. No sólo se pretende resignificar el inmueble, sino también recuperar y actuar sobre aquellos equipamientos y mobiliarios complementarios. (Ver proyecto Estación Mitre)

De similares características arquitectónicas se encuentra la casona de la familia Cisterna (1886) la cual fue donada por la familia para la formación de una vecinal y actualmente se encuentra abandonada (Boulevard Zavalla 1716). Se pretende entonces recuperar este edificio y emplazar allí una sede formal para concentración de vecinos y actividades de interés ciudadano.

Con respecto al paisaje, se pretende especialmente una recuperación y puesta en valor del borde fluvial, y la promoción de un mayor contacto de los habitantes con el río. Para ello, se plantea la creación de miradores y accesos peatonales al mismo, con posibilidad de desarrollo vinculada a la actividad turística y/o recreativa.

PAUTAS DE ACTUACIÓN ESPECÍFICAS
Proyecto Mitre

A modo de complementar los lineamentos de actuación generales y hacer foco en un sitio particular del barrio se desarrolla el *Proyecto Mitre.*

Del análisis de las variables y sus representaciones en el barrio se concluye que es el sitio portador de la mayor cantidad de signos respectivos a cada una de ellas, y sobre el cual se debe hacer mayor énfasis para reforzar su uso público, revertir sus representaciones negativas (inseguridad), y en síntesis, afirmar la identidad colectiva.

Del análisis de los casos comparados, se destaca que las intervenciones culturales, la valorización y creación de espacio público y la recuperación del patrimonio han resultado positivas, casi siempre asociadas al objetivo de mitigar el efecto del Puente y de la afluencia de gran cantidad de automóviles y personas, proporcionando espacios para la recreación, la cultura y sobre todo como un método de reafirmar la identidad local.

Programa 1: Cualificación de la Plaza Mitre:

a- Limpieza:

- Eliminación de residuos.
- Eliminación de contaminación visual (pintadas, grafitis, etc).
- Erradicación de basurales consolidados.
- Reubicación de viviendas en predios públicos (casillas) ocupadas mediante usurpación.
- Retiro de equipamiento urbano deteriorado (iluminación, cartelería, mobiliarios, elementos de recreación, etc.).

b- Parquización y forestación.

- Teniendo en cuenta los usos de cada sector del parque, generar zonas de sombra en áreas de permanencia.
- Ornamental y paisajístico.
- Delimitación de sectores a través de la implantación de distintas especies.

c- Sitios de permanencia:

- Áreas de reposo.
- Anfiteatro a cielo abierto; para desarrollo de actividades culturales de producción local, como es el caso del Birri, y de eventos en general.
- Playón destinado para la localización de los puestos comerciales que corresponden a La Baulera y ferias varias como de frutas y verduras.
- Plaza de esculturas. Destinada a la exposición de obras de arte

d- Sitios de esparcimiento.

- Playones polideportivos.
- Bicisenda.
- Paseo peatonal.
- Sector de juegos infantiles.

- Circuito aeróbico.

e- Equipamiento de soporte.

- Baños públicos y vestuarios.
- Bebederos.
- Bancos y asientos.
- Luminaria cualificada según usos.
- Cestos de residuos.
- Depósitos.

f- Acondicionamiento de las viviendas y terrenos adyacentes.

- Mejora de las viviendas promoviendo a través de la capacitación organizada técnicas de autoconstrucción, con la colaboración de Organizaciones sin Fines de Lucro.

<u>Programa 2: Recuperación y Resignificación del Edificio Mitre</u>

g- Reacondicionamiento del edificio, incluyendo todos los elementos arquitectónicos que se encuentren deteriorados.

h- Adecuación y ampliación del espacio existente para el funcionamiento de los talleres del "Centro Cultural y Social El Birri", incluyendo locales administrativos.

i- Incorporación de nuevos usos y actividades, destinados a la recreación y a la producción de productos y artesanías como posible salida laboral o posterior venta en "La Baulera".

- Talleres de producción participativa (artes y oficios) con posibilidad de incorporación laboral inmediata: Pintura, Manualidades, Indumentaria, Carpintería, Tapicería, Electricidad.
- SUM: su uso estará destinado a reuniones barriales, fiestas, práctica de deportes, juegos infantiles, exposiciones, ferias.
- Sala de proyecciones. Tanto para fines educativos como eventos de tipo recreativo abiertos al público en general.
- Biblioteca con expansión al parque.
- Bar/café abierto a la comunidad.

CONSIDERACIONES FINALES

Resultados y conclusiones

El objetivo principal de la investigación de esta Tesis, y que fundamenta su desarrollo, es la comprensión de efectos concebidos como indirectos y cambios e influencias en las representaciones sociales que se dan en el contacto entre una infraestructura de escala y el sector directo que implica su implantación.

Puede decirse que, a través del desarrollo, no sólo se ha comprobado que tal relación existe sino que, en efecto, se produce una influencia recíproca entre la obra entendida como objeto, como infraestructura y los sujetos sociales afectados en mayor o menor medida, quienes actúan basándose en sus formas de comprender la realidad, donde la idea de dicho objeto influye en la forma de representarla. Dichos sujetos mediante sus actuaciones, contribuyen a la modificación directa o indirecta de sus contextos. Las variables de análisis, como categorías flexibles, permitieron construir y definir un entorno general sobre el cual se gestan dichas representaciones para el caso en particular.

Como primer resultado de estos procesos se ha obtenido un abordaje metodológico transdiciplinar que permitió la construcción de un objeto de estudio que se constituye tanto de instancias tangibles como abstractas. El análisis de variables y el estudio de casos comparados teniendo como base teorías provenientes de diferentes disciplinas como la antropología, la sociología o, incluso, la cinematografía, atravesados por la dimensión arquitectónica y urbanística, permitió definir que las realidades subjetivas de la sociedad y las instancias objetivas de un proyecto y de una realidad material existente, tienen su punto de contacto precisamente en las representaciones. Dichas representaciones sociales vinculadas a la disciplina arquitectónica, de esta manera, se configuran como un punto de encuentro, que se gesta precisamente con la idea de un proyecto que puede surgir tanto de la sociedad como de la disciplina, pero que posee capacidad de influir tanto en una como en otra, en ambos sentidos de dirección. Estos proyectos (disciplinares y sociales), entendidos como representaciones, tienen capacidad de combinarse entre sí en los imaginarios ciudadanos.

Puede afirmarse que para el caso de infraestructuras de escala, estas influencias recíprocas se fortalecen por los significados a los que remite, por el conocimiento de antecedentes que permiten entender dichos objetos como potenciales estructuras de desarrollo urbano. Se considera además, que en caso de contextos específicos de implantación, particularmente degradados o de urbanizaciones no consolidadas, dichos imaginarios se potencian por el deseo de mejora del hábitat y cambio en las condiciones de vida, intenciones que se configuran y pueden entenderse como proyectos sociales.

La metodología desarrollada y, fundamentalmente, el estudio de casos comparados, permitió comprobar la primera hipótesis que vincula la implantación de infraestructuras viales con transformaciones urbanas, funcionando como disparadores de nuevas necesidades sociales y revalorización del entorno inmediato. Se pudo comprobar que efectivamente en todos los casos comparados estudiados se dieron estos procesos, con resultados tanto positivos como negativos. Reconocer estos resultados, permitió precisar cuáles son las mejores estrategias a utilizar en el proyecto de la Tesis, y qué cuestiones deberían evitarse, teniendo en cuenta los objetivos y situaciones particulares del caso.

Como segundo resultado, se logró un análisis multidimensional de las variables de análisis dentro del sector de afectación, orientado a partir de las representaciones sociales, que se tradujo en la confirmación de la segunda hipótesis. Allí pudo determinarse que la falta de acciones concretas que contribuyan a la consolidación urbana del sector se posiciona como un origen de cuestiones vinculadas a la inseguridad, marginalidad y falta de identidad, y al mismo tiempo, las acciones sociales concretas que provienen y se alimentan de estas representaciones abstractas potencian, en consecuencia, la degradación urbana, en un proceso cíclico que se intensifica a través del tiempo, cuando no se desarrollan actuaciones al respecto.

Como tercer resultado, se han planteado lineamientos generales para la acción disciplinar, lo que constituye parte de los objetivos de la Tesis, entendiendo tanto la situación actual sobre la que debe operarse (instancias tanto materiales como simbólicas) y, precisamente, las perspectivas futuras para el sector. En este sentido, se propone una escala barrial en la intervención que se alinea con el desarrollo de la tercera hipótesis que explica que *"el abordaje de una intervención urbanística a partir de las representaciones sociales, puede constituirse como una estrategia que favorece la formación y consolidación de una identidad, promoviendo la cohesión social."*

Retomando la idea de Fernández, un proyecto que contemple estas representaciones se aproximaría de esta manera a una forma de proyecto social, que involucra diferentes miradas orientadas hacia un mismo objeto.

Disciplinas proyectuales y representaciones sociales.

Pensar en representaciones como fundamentación de la instancia de proyecto es una forma de abordar la arquitectura que se vincula a necesidades directas de la sociedad involucrada. De esta manera, el aporte de otras disciplinas como la sociología o la antropología como nuevas formas de aproximarse al análisis, contribuye al enriquecimiento de las instancias de diseño y del proyecto en particular. Asimismo, es posible afirmar que el conocimiento de un contexto se valida en su comprensión a partir de dichas representaciones.

Se concibe así una noción de proyecto que en la contemporaneidad se asocia a nuevas formas de actuación que trascienden lo disciplinar para aproximarse al mismo tiempo a lo social, como plantea Roberto Fernández.

La implantación de una nueva infraestructura influye de manera determinante en los imaginarios sociales; por lo que, puede afirmarse que el rol de la disciplina trasciende las cuestiones funcionales, adquiriendo valores simbólicos. De esta manera se entiende un compromiso profesional para el desarrollo de acciones proyectuales (sobre todo de gran escala) en entornos urbanos que se consideren conflictivos o degradados.

Así, los responsables de un proyecto tienen el poder para revertir desde las instancias de planificación, los imaginarios sociales sobre un determinado área, en un rol que adquiere gran compromiso con y para estos aspectos.

Es este sentido se considera primordial el reconocimiento del hecho de que un proyecto de esta magnitud es un signo ya reconocido y asociado a ideas abstractas por parte de la sociedad. La influencia del mismo comienza precisamente en estas instancias prefigurativas, por lo cual el rol profesional comienza incluso antes de esta instancia proyectual, es decir, en las etapas de análisis y diagnóstico de las realidades del sector donde se opera.

Así, puede decirse que el proyecto asume nuevas connotaciones en la contemporaneidad, como afirma Fernández. De esta forma, la comprensión de los proyectos sociales siempre atentos a las movilidades, cambios y transformaciones, dotan de calidad a los proyectos disciplinares, en una relación recíproca. El rol profesional, por su poder de concreción, es decisivo para la definición de los mismos.

Un proyecto se configura como un instrumento para dotar de calidad los proyectos sociales, entendiendo la interdependencia de los mismos para garantizar las posibilidades de que ambos se concreten material y cualitativamente. En este sentido, las intervenciones de tipo públicas tienen mayor compromiso institucional. Asimismo, el rol profesional en el siglo XXI debe tener mayor compromiso con los sectores más degradados de las ciudades, evitando que los proyectos e infraestructuras de escala se tornen en acciones oportunistas solo tendientes a beneficiar al mercado.

La mirada crítica que surge del análisis de las representaciones sociales permite orientar y encauzar las actuaciones disciplinares, siempre de una manera abierta, entendiendo que las disciplinas proyectuales no sólo se orientan a la generación de bienes, sino también de servicios. El compromiso que se adquirió a partir de esta Tesis es precisamente el de adoptar esta forma de entender al proyecto arquitectónico y urbanístico y, de esta manera, entender el rol que se asumirá en la vida profesional como una situación futura que se gesta desde las representaciones presentes.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA:

GENERAL – INTRODUCCION

Bibliografía:

- García Canclini, Néstor. *"Imaginarios Urbanos"*. Buenos Aires, Editorial Eudeba, 2005-Tercera Edición
- Gioria, Blanca María Isabel. "Refuncionalización de terrenos del Puerto y Ferrocarril en la ciudad de Santa Fe, Argentina." Disponible en http://www.ub.edu/geocrit/b3w-448.htm [Consulta: 05-05-2012]
- Saus, María Alejandra. "Infraestructura Ferroviaria y Ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe."Revista Iberoamericana de Urbanismo N° 4.
- Vidal-Koppmann, Sonia. *"Mutaciones socio-territoriales. La movilidad y las nuevas centralidades como ejes de la expansión metropolitana. Hacia un enfoque comparado de Buenos Aires y Santiago de Chile."* [en línea] Dirección URL: www.catedras.fsoc.uba.ar/panaia/augm/MI.29.doc [Consulta: 20-04-2012]

Tesis de grado:

- De Angeli, Ana Lía; Suarez, Lucía; Sussman, Noel. *"Territorialidades alternativas (Prácticas espaciales: conflictos y ausencias: Caso de la ex Estación Mitre"*. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral, 2011
- Ucedo, Javier Fernando. *"Infraestructura y Ciudad. Exploración crítica de proyectos en espacios vacantes del ferrocarril en la ciudad de Santa Fe. 1989-2008"*. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral, 2009
- Ogontuna Inés; Shujman, Marcela. *"Los sistemas ferroviarios vacantes como posibilidad de recuperación de lo público."* Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad Nacional del Litoral

PROYECTO PUENTE Y CARACTERIZACION DEL BARRIO

Fuentes:

- Consejo Federal de Inversiones, *"Estudio de una Interconexión Vial entre las Ciudades de Santa Fe y Santo Tomé",* Santa Fe, 2006.
- Consejo Federal de Inversiones, UNL, UTN, *"Estudio de una Interconexión Vial entre las Ciudades de Santa Fe y Santo Tomé, Informe selección y jerarquización de alternativas"*, Informe Parcial, Capítulo II *"Desarrollo Urbano",* Santa Fe, 2006.
- Jornada "*Identidades Territoriales. Prácticas político-culturales y apropiación social del espacio"*. Centro cultural y social "El Birri". Organizadores: Asociación civil Rojo y Negro - UNL.
- Fedele, Javier – Ucedo, Javier. "*Proyecto urbano y fragmentación de la ciudad: el caso de los terrenos ferro-portuarios en Santa Fe".* Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad - Vol. 12 - Nº 12 (Junio 2012)- Pp. 043-069

Archivos:

- Secretaría de Transporte de la Ciudad de Santa Fe.
- Diario El Litoral – www.ellitoral.com
- Diario UNO Santa Fe – www.unosantafe.com.ar
- Vialidad Nacional - www.vialidad.gov.ar
- Infraestructura de la Provincia de Santa Fe - www.infrapublica.com
- Consejo Federal de Inversiones - www.cifred.org.ar
- Asociación Civil CANOA - www.canoa.org.ar

REPRESENTACIONES

Bibliografía:

- Foucault, Michel: *"Las palabras y las cosas"*. Siglo veintiuno editores Argentina. 1968
- Enaudeau, Corinne: "*La paradoja de la representación"*. Editorial Paidós. Buenos Aires, 2006.
- Hermanson, Robert: *"Re-presentaciones. Interrogantes mediáticos de la Arquitectura"*. Revista Polis nº 2
- Fernández, Roberto. *"Derivas. Arquitectura en la cultura de la postmodernidad. De la modernidad imperfecta a la globalización Salvaje"*. Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, UNL. Santa Fe, 2001

- Birri, Fernando, *"La Escuela Documental de Santa Fe",* Documentos del Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, Argentina, 1964.

VARIABLES:

INSEGURIDAD

Bibliografía Principal:

- Kessler, Gabriel: *"Inseguridad Subjetiva: Nuevo campo de investigación y de políticas públicas"*. En *"ESTADO, DEMOCRACIA Y SEGURIDAD CIUDADANA: Aportes para el debate".* Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008.
- Lindón, Alicia: *"La construcción social de los paisajes invisibles del miedo"*. En *"La construcción social del Paisaje".* Nogué, J. Biblioteca Nueva. Madrid, 2007.
- Del Olmo, Rosa. *"Ciudades duras y violencia urbana".* Nueva Sociedad Nro. 167 Mayo-Junio 2000. Pág 7 [En línea]. Dirección URL: http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd26/foro.pdf[Consulta 15.08.2012]
- Álvarez, Alejandro (Comp.): *"Estado, Democracia y Seguridad Ciudadana: Aportes para el debate".* Buenos Aires; Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, 2008. Pág 14 [En línea]. Dirección URL: http://www.undp.org.ar/docs/Libros_y_Publicaciones/Estado_democracia.pdf [Consulta 25.08.2012]

ESPACIO PÚBLICO

Bibliografía Principal:

- Delgado, Manuel. *"APROPIACIONES INAPROPIADAS: Usos insolentes del espacio público en Barcelona"* [en línea] Dirección URL: http://www.ciutatsocasionals.net/textos/textosprincipalcast/delgado.html [Consulta 25.06.2012]
- Delgado, Manuel. "*El Animal Público"*. Anagrama, Barcelona, 1999
- Sennett, Richard. *"El declive del Hombre Público".* Anagrama, Barcelona, 2011
- Borja, Jordi, "*La ciudad conquistada".* Alianza, Madrid, 2003.

Bibliografía Complementaria:

- Espinosa Cuock, Juan Carlos, "La participación social como génesis del espacio público", [en línea] Dirección URL: http://www.sedesol2009.sedesol.gob.mx/archivos/802074/file/ecos25.pdf [Consulta 20.08.2012]
- Bertuzzi, Mª Laura (Comp.). "*Ciudad y Urbanización. Problemas y potencialidades"*, Ediciones UNL, Santa Fe, 2005.
- Saldarriaga Roa, Alberto. "*Qué tan público es el espacio público?* [en línea] Dirección URL: http://archivouel.tripod.com/espublico.pdf [Consulta 18.01.2013]
- Morin, Edgard, *"Epistemología de la complejidad"*. En Schnitman, D. (edit.), *"Nuevos paradigmas, cultura y subjetividad"*, Paidós, Bs. As. 1998.
- Capel, Horacio (coord.), *"Ciudades, arquitectura y espacio urbano"*, Cajamar (Mediterráneo Económico. Colección de Estudios Socioeconómicos, nº 3), Almería, 2003.
- Octavini, Eduardo, *"El espacio público, sostén de las relaciones sociales"*, En Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación Nº30, Buenos Aires, 2009.
- Crawford, Margaret. "*Desdibujando las Fronteras: Espacio público y vida privada."* [En línea] Dirección URL: http://paisarquia.files.wordpress.com/2011/03/crawford_margaret_desdibujando-las-fronteras_espacio-pc3bablico-y-vida-privada-copiar.pdf [consulta: 20-08-2012]

IDENTIDAD

Bibliografía Principal:

- Cuche, Denys, *"La noción de la cultura en las ciencias sociales".* Nueva Visión, Bs. As., 2002.
- Appadurai, Arjun, *"La modernidad desbordada*", Trilce, Bs. As., 2001.
- Canclini, Néstor, *"La globalización imaginada*", Paidós, Barcelona, 1999.
- Auge, Marc. *"Los No Lugares. Espacios del anonimato*. *Una antropología de la sobremodernidad*". Gedisa España 1992.

Bibliografía Complementaria:

- Abric, Jean Claude, "Prácticas sociales y representaciones", Ed. PUF, París, 1994.
- Bourdieu, Pierre, *"La identidad y la representación",* Actes de la Recherche en Sciences Sociales nº 35, 1980.
- Gorelik, Adrián. "*Miradas sobre Buenos Aires"*, Ed. Siglo XXI, Bs. As., 2004.

INFRAESTRUCTURA

Bibliografía Principal:

- Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas. "*Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento"*. Pág 28. [En línea]. Dirección URL: http://cdi.mecon.gov.ar/biblio/docelec/fiel/infraestructura.pdf [Consulta 10.10.2012]
- Schweitzer, Mariana. *"La relación entre transporte y territorio".* Revista digital Voces en el Fénix Nº 9: La Próxima Estación: TRANSPORTE. Pág 28. [En línea]. Dirección URL: http://www.vocesenelfenix.com/content/la-relaci%C3%B3n-entre-transporte-y-territorio [Consulta 15.10.2012]
- Sciara, Ángel (Dir.). *"Grandes Infraestructuras en la región de Rosario".* Pág 210. [En línea]. Dirección URL: http://www.fcecon.unr.edu.ar/web/sites/default/files/u16/Decimocuartas/Sciara,Cafarell,Raposo_grandes%20estructuras.pdf [Consulta 10.10.2012]
- Herce Vallejo, Manuel – Miró Farrerons, Joan. *"El soporte infraestructural de la ciudad".*Ediciones UPC. Cataluña. 2006

Bibliografía Complementaria:

- Aymonino, Carlo. *"El significado de las ciudades".*Editorial G. Gilli S.A. Barcelona. 1993.

CASOS COMPARADOS:

ROSARIO-VICTORIA

Fuentes:

- PIÑEIRO CARRERAS, Julia. *"Una ciudad "condenada al éxito": crecimiento turístico y transformaciones sociales".* Actas del X Congreso Argentino de Antropología Social, Buenos Aires, 2011.
- SCHWEITZER, Mariana. *"El puente Rosario Victoria y sus efectos sobre el transporte regional".* Cuaderno Urbano N° 5, Resistencia, Junio 2006. pp. 105-130
- SCHWEITZER, Mariana. *"La ciudad de Victoria en proceso de transformación: turismo y nuevos emprendimientos a partir de la construcción del enlace Rosario-Victoria, Argentina".*[En línea] Dirección URL:http://www.ciham.org/CIHaM%20FADU-UBA_files/Turismo,%20pobreza%20y.....MarianaSchweitzerJunio[1].pdf
- CAPSF. *"Bases del concurso internacional de ideas para el parque de la cabecera del puente Rosario / Victoria*" Rosario, Abril 2007.
- *"Parque de la Cabecera del puente Rosario-Victoria".* [En línea] Dirección URL: http://arqa.com/arquitectura/urbanismo/parque-de-la-cabecera-del-puente-rosario-victoria.html [consulta: 20-01-2013]
- Tkachuk, Carolina*. "Parque de la cabecera del puente Rosario / Victoria"* [En línea] Dirección URL: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/CT_RiberaRosario.pdf [consulta: 20-12-2012]
- Municipalidad de Rosario - www.rosario.gov.ar
- Municipalidad de Victoria - www.victoriaentrerios.com
- www.turismovictoria.com.ar

POSADAS -ENCARNACIÓN:

Fuentes:

- Cantero, Alberto Aníbal. "*Metamorfosis del espacio de Posadas: eje de crecimiento S.O."* Cuarto Encuentro Internacional Humboldt "Geografía de la Integración". Puerto Iguazú, Sept 2002. [En línea] Dirección URL: http://www.enciclopediademisiones.com/data/textos/geog/GEOGACT2383.html [consulta: 15-12-2012]
- Linares, María Dolores*. "Un puente en la zona transfronteriza: representaciones sociales, identidades y conflicto. El caso Posadas-Encarnación"*. Estudios Fronterizos, vol. 10, núm. 20, julio-diciembre 2009, pp. 47-77
- MILLAN, María del Rosario, "*La figuración del frente costero para la ciudad de Posadas".* Polis N° 27, 2011, [En línea] Dirección URL: http://polis.revues.org/887. [consulta: 16-12-2012]
- PAEZ, Sergio Luis Alberto. *"La costanera de la ciudad de Posadas y su impacto geosocial".* , [En línea] Dirección URL:

http://geousal.usal.edu.ar/archivos/geousal/otros/posadas.pdf [consulta: 15-12-2012]

- Municipalidad de Posadas - www.posadas.gov.ar
- Municipalidad de Encarnación - www.encarnacion.gov.py
- Entidad Binacional Yacyretá - www.eby.org.ar

RESISTENCIA-CORRIENTES:

Fuentes:

- Malatesta, Helena. *"El crecimiento de las ciudades Intermedias del NE Argentino en el contexto de las transformaciones regionales"*. Cuaderno Urbano Nº 3, FAU–UNNE / FAU–UNLP. 2002 [En línea] Dirección URL: http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/sociales/s-016.pdf [consulta: 15-12-2012]
- Schneider, Valeria - Alberto, Jorge A. *"Análisis de la dinámica del crecimiento urbano del Gran Resistencia. Estudio de caso"*. Facultad de Humanidades - Facultad de Ingeniería Universidad Nacional del Nordeste-[En línea] Dirección URL: http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt2006/02-Humanidades/2006-H-012.pdf [consulta: 10-12-2012]
- Schneider, Valeria. *"Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia"*. Secretaría General de Ciencia y Técnica. UNNE. 2003. [En línea] Dirección URL: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4081593 [consulta: 08-12-2012]
- Valdés, Paula. *"La ordenación de espacios metropolitanos. Consideraciones sobre el eje Gran Resistencia-Gran Corrientes"*. [En línea] Dirección URL: www.arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/valdes.htm [consulta: 10-12-2012]
- Schneider, Valeria. *"Opciones de Manejo del Crecimiento Urbano de las ciudades de Corrientes y Gran Resistencia"*. Secretaría General de Ciencia y Técnica. UNNE. 2003. [En línea] Dirección URL: http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4081593 [consulta: 08-12-2012]
- Valdés, Paula. *"La ordenación de espacios metropolitanos. Consideraciones sobre el eje Gran Resistencia-Gran Corrientes"*. [En línea] Dirección URL: www.arq.unne.edu.ar/publicaciones/cuaderno_urbano/cu_8/archivos/articulos_en_html/valdes.htm [consulta: 10-12-2012]
- Municipalidad de Corrientes - www.ciudaddecorrientes.gov.ar
- Municipalidad de Resistencia - www.mr.gov.ar
- Foro de arquitectura y urbanismo - www.skyscrapercity.com

REPRESENTACIONES EN EL BARRIO

Fuentes:

- Archivo del ISCA (Instituto Santafesino de Cine y Artes Audiovisuales)