



Estudios Socioterritoriales

ISSN: 1853-4392

revistaest@fch.unicen.edu.ar

Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires
Argentina

Birche, Mariana

Calidad y cobertura urbana del Sistema de Espacios Públicos en La Plata. Análisis y propuestas para su gestión en la ciudad

Estudios Socioterritoriales, núm. 29, 081, 2021, enero-junio
Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires
Argentina

DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.29-212>

- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en portal.amelica.org



Calidad y cobertura urbana del Sistema de Espacios Públicos en La Plata. Análisis y propuestas para su gestión en la ciudad^(*)

Quality and urban coverage of the Public Spaces System in La Plata. Analysis and proposals for its management in the city

Mariana Birche

Doctora en Arquitectura y Urbanismo. Becaria Posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas CONICET. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido CONICET/UNLP. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Calle 47, N° 162 esq. 117, La Plata, Buenos Aires, Argentina, marianabirche@gmail.com, ORCID <http://orcid.org/0000-0001-8621-4330>

Recibido: 31 de agosto 2020 || Aprobado: 9 de noviembre 2020

Resumen

El presente trabajo propone analizar el sistema de espacios públicos en la ciudad de La Plata desde la mirada del paisaje. Construir conocimiento que posibilite la mejora de estos espacios clave para la vida urbana, resulta cada vez más necesario en escenarios urbanos de crecientes conflictos sociales. En este sentido, el paisaje como categoría de análisis se posiciona como una herramienta de desarrollo de nuevos criterios de mejora de los espacios públicos. Se analizan las categorías de espacios verdes, espacios viales y centralidades y se construyen estrategias de gestión y de diseño. Para esto, la metodología propone un abordaje sistémico e integra métodos cuantitativos, cualitativos y espaciales que permiten obtener lugares estratégicos de intervención y visibilizar nuevos diseños y métodos posibles para la producción de un espacio público accesible y de mejor calidad.

Palabras clave: Espacio público; Ciudad; Paisaje

Abstract

The present work aims to analyze the system of public spaces in the city of La Plata from the perspective of the landscape. Building knowledge that enables the improvement of these key spaces for urban life is increasingly necessary in urban settings of growing social conflicts. In this sense, landscape as a category of analysis is positioned as a tool for developing new criteria for improving public spaces. The categories of green spaces, road spaces and centralities are analyzed and management and design strategies are built. For this, the methodology proposes a systemic approach and integrates quantitative, qualitative and spatial methods that allow obtaining strategic places of intervention and making visible new possible designs and methods for the production of an accessible and better quality public space.

Key words: Public space; City; Landscape

(*) Este artículo pretende mostrar los principales resultados obtenidos en la tesis doctoral titulada “El sistema de espacios públicos como factor estructurador de la calidad del paisaje y el ambiente urbano. El caso de la ciudad de La Plata”, defendida para obtener el grado de Doctora en Arquitectura y Urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata en mayo de 2020.

Cita sugerida: Birche, M. (2021). Calidad y cobertura urbana del Sistema de Espacios Públicos en La Plata. Análisis y propuestas para su gestión en la ciudad. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (29), 081. DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.28-081>



Este trabajo está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

INTRODUCCIÓN

Si bien el espacio público ha acompañado a la sociedad desde la conformación de sus más antiguas civilizaciones, desde la perspectiva teórica, ha sido utilizado a partir de la década de 1960 por autores como Habermas y Arendt que trabajaron el concepto desde su vínculo con la opinión pública y la publicidad. Para arquitectos y urbanistas, el concepto de espacio público comenzó a ser trabajado en la década de 1980, ya que anteriormente este concepto era sinónimo de espacio abierto, habitualmente verde (Silvestri, 2011).

Sin embargo, la definición del término espacio público, y también la de paisaje, no es tan sencilla, ya que diversas disciplinas utilizan estas ideas desde diferentes perspectivas. Respecto del concepto de paisaje, este designa tanto a diferentes tipos de espacios públicos como a diferentes tipos o características del territorio y también a su imagen y representación gráfica (Silvestri y Aliata, 2001; Silvestri, 2011; Roger, 2007; Santos, 2000; Ábalos, 2005; Nogué, 2007). Imagen y representación gráfica que también se utiliza para analizar los espacios públicos en cuanto al uso y apropiación de los usuarios. Para este concepto, la percepción de los habitantes sobre el paisaje, reviste una importancia clave dado que la definición propuesta por el Consejo de Europa (2000), señala que el paisaje es “cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”.

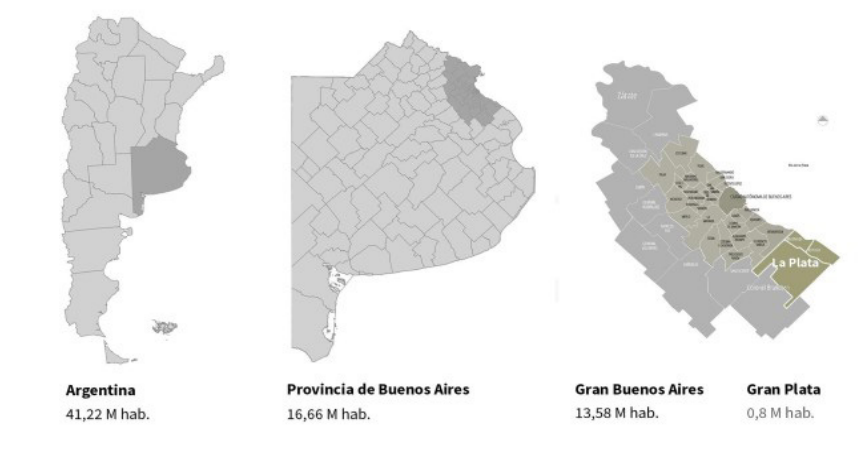
Es así como en el ámbito urbano, el concepto de paisaje urbano público podría utilizarse para referirnos a las características que adquieren los espacios públicos de una ciudad, incorporando no solo los valores sociales, urbanos y funcionales del espacio público, sino también la variable estética y perceptual que aporta el concepto de paisaje, definiendo nuevas áreas de interés para el diseño de estos espacios como pueden ser la incorporación de una mejor y mayor cantidad de elementos vegetales o la incorporación del elemento agua en los diseños.

En este escenario de complejidad creciente, el paisaje puede actuar como instrumento de dinamización y de mejora de la calidad del espacio y también como una herramienta útil para orientar los futuros desarrollos urbanísticos. Asimismo, el espacio público, independientemente de la configuración del paisaje, comienza a diversificar su configuración con la aparición de los grandes centros comerciales y otros espacios *pseudo* públicos. Es así como estos lugares deterioran la imagen pública y las relaciones sociales de la ciudad sin considerar el concepto de paisaje, ya que el consumismo se constituye en el centro de dichos espacios y va moldeando nuestras interacciones sociales (Salcedo Hansen, 2002). En este marco, la sociedad se constituye en la expresión de realidades físicas y sociales que expresan a su vez la exclusión y el desamparo de unos frente a los privilegios y al pleno disfrute de las libertades urbanas de otros (Borja, 2003). Es por esto que el recurso común más importante para las ciudades es el elemento capaz de actuar como democratizador frente a todas estas circunstancias: el espacio público y la noción de paisaje a él aplicadas.

La presente investigación trabajará sobre el análisis de estos aspectos en torno al sistema de espacios públicos en la ciudad de La Plata. El área de estudio denominada partido¹ de La Plata se encuentra en la República Argentina, en la provincia de Buenos Aires, siendo este su cabecera. Se encuentra al nordeste de la provincia y muy cerca del límite sudeste del Gran Buenos Aires, capital nacional (Figura 1). Esta se encuentra en lo que se denomina pampa ondulada, la cual se extiende desde el sur de la provincia de Santa Fe hasta el norte de la provincia de Buenos Aires.

1 Subdivisiones político-administrativas del territorio de las provincias que componen la República Argentina.

Figura 1. Ubicación de la ciudad de La Plata



Fuente: elaboración personal

MARCO TEÓRICO

En el continente europeo el concepto de ciudad es bastante posterior a la existencia del hecho urbano (De Certeau, 2000). En el caso de América en general y Argentina en particular, las ciudades se crearon *ex novo* en un territorio casi infinito en posibilidades y en algunas ocasiones desprovisto de situaciones, hitos y monumentos a conservar ligados a la historia de la ciudad. Espacios solo diferenciados por su geomorfología, su paisaje y su clima. En general, la creación de las ciudades americanas, fueron concebidas a partir de los principios de las Leyes de Indias de 1542. La grilla fue el elemento organizador de la estructura urbana, compuestas de una plaza central y atravesada centralmente, en general, por avenidas. Así, la grilla habría sido una de las bases materiales urbanas que, en algunos pocos casos, como Buenos Aires, generó la posibilidad de un espacio público y que asentó en la estructura urbana uno de los factores clave de la integración social y cultural; y en otros casos como San Pablo, Río de Janeiro o Caracas, la grilla combinada con una naturaleza accidentada se convirtió en uno de los factores que favoreció la constitución de barreras entre sectores sociales.

En el año 1925 la ciudad de Buenos Aires elabora el Plan Noel, en el marco del Plano Regulador y de reforma de la Capital Federal de la Comisión de Estética Edilicia², el primero que intenta adecuar la ciudad a los principios del Urbanismo Moderno. Años antes, la fundación de la ciudad de La Plata (1882) coincidirá tan bien, como ha señalado Sarmiento (Sarmiento, 1886, p. 220), con todas las expectativas sobre cómo debe ser una ciudad moderna, porque

parece realizar ambos modelos de ciudad ideal: en un caso, como la manifestación de la más pura creación sobre la nada, con todos los beneficios de la modernidad sobre las preexistencias territoriales y sociales; en el otro, como una figura regular y acabada, definida por la voluntad pública, cuya geometría pura ofrece, por añadidura, un tamaño también ideal. (Gorelik, 2004, p. 125)

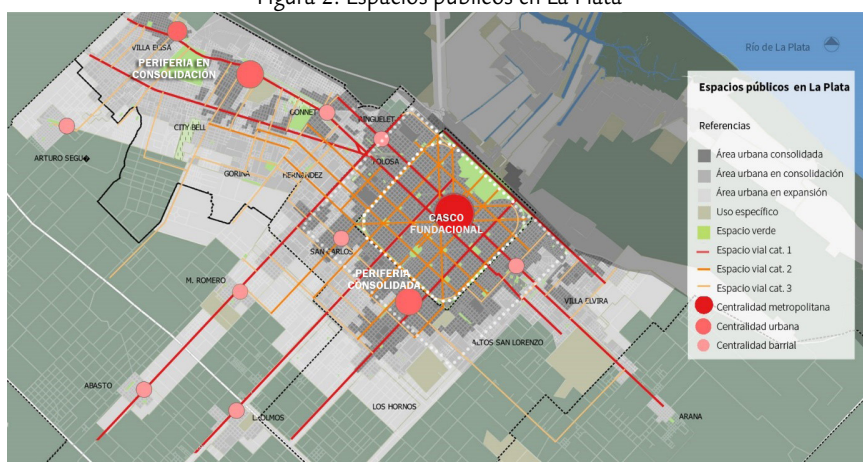
En este sentido, podría decirse que ni la ciudad de Buenos Aires ni la diseñada ciudad de La Plata incorporan una perspectiva metropolitana, en la medida que ambas son

2 La metodología del plan está basada en la teoría de Patrick Geddes, que proponía la necesidad de incluir los ensanches de la ciudad y los nuevos barrios parque y barrios obreros. Se intentó recuperar el río, se diseñó una red vial jerarquizada y un sistema de espacios verdes también jerarquizado. A partir de esto se elaboró una normativa diferencial. El plan incorporaba complejidad, una proyección a futuro y consideraciones sobre el espacio suburbano.

modelos cerrados y de hecho rechazan pensarse en una escala más amplia. En el caso de Buenos Aires se piensa la ciudad autónoma hasta sus límites, desconociendo la urbanización aledaña y en el caso de La Plata se piensa el casco fundacional desconociendo la periferia³. En ninguna se llega a pensar la ciudad como un todo integrado.

Sin embargo, la concepción y utilización de la grilla como estructurador urbano en el diseño de La Plata ha logrado poner al parque como un elemento central de organización. Este espacio público rodeado de avenidas y diagonales que comunican con él, conjuntamente con la grilla, se ha transformado con el correr de los años en uno de los imaginarios más fuertes de la ciudad, representado por el plano fundacional. Este plano reserva el 58% de su superficie para la construcción, el 35% para los espacios circulatorios y el 9% para las plazas y parques, lo que más tarde haría de La Plata la ciudad más verde de Argentina. Esto implica que los criterios no explicitados en aquel momento histórico, corresponden a lo que hoy se podrían denominar criterios bioclimáticos, sustentables o eco urbanísticos. Así, el bosque platense, las numerosas plazas y parques distribuidos uniformemente sobre el trazado, el espacio verde y las avenidas arboladas, aportan el equilibrio necesario respecto del espacio construido y brindan a la ciudad espacios de recreación y naturaleza (Figura 2).

Figura 2. Espacios públicos en La Plata



Fuente: elaboración personal

Inmediatamente después de la fundación, el crecimiento de las localidades vecinas se dio principalmente a partir del desarrollo y la incorporación de las estaciones del entonces Ferrocarril del Sud y del Ferrocarril Buenos Aires-Ensenada. Sin embargo, y a pesar de la presencia del ferrocarril como incentivo de crecimiento para muchas localidades de la periferia platense, solo algunas de las áreas periféricas fueron loteadas y diseñadas con una planificación adecuada previendo las áreas para la ubicación de espacios

3 Al igual que en muchas otras ciudades, en el Continente Americano, La Plata y Buenos Aires desarrollaron extensas áreas periféricas desprovistas de espacio público y de los servicios propios de una ciudad. Estas áreas siguen las extensiones de la red de transporte y, en este marco, la vivienda sale expulsada y aislada de los elementos que tradicionalmente la sostenían en la ciudad: el comercio, los locales públicos, las iglesias, las escuelas, entre otros, dando lugar a un fenómeno que se conoce como ciudad difusa. En el caso de La Plata, se desarrollaron principalmente en tensión con la ciudad de Buenos Aires hacia el noroeste, en menor grado hacia el suroeste en conexión con la Autovía 2 y el interior de la provincia y en mucho menor grado hacia el sureste. Estos tres grandes sectores periféricos se diferencian claramente del caso fundacional al encontrarse por fuera de la Avenida Circunvalación y al poseer otra estructura urbana.

verdes. Tal es el caso de Villa Elisa y City Bell. Es importante destacar que muchos de los espacios verdes de la periferia platense, en la actualidad, devinieron en tales a través de la recuperación y revalorización de estos espacios por parte de los distintos niveles del Estado. Años antes de la fundación de la ciudad, el territorio sobre el cual se funda, estaba dividido en distintas Estancias y parcelas rurales. Casonas como las de Estancia San Juan (Parque Pereyra), Estancia La Dora (Parque Ecológico), Estancia Chica (Club de Gimnasia y Esgrima) o Estancia Grande (Batallón de comunicaciones 601), aún se conservan y forman parte del paisaje de los espacios verdes de la ciudad.

A pesar de esto, y debido al crecimiento sin planificación, la ciudad adoptó un modelo de crecimiento difuso, donde el rol del espacio público se pone en foco. Solo el casco fundacional cuenta con un porcentaje superior del mínimo recomendado para espacio público según la ONU-Habitat⁴ (2015), mientras que el uso irracional del espacio en el resto de la ciudad deviene en efectos económicos crecientemente negativos (grandes requerimientos energéticos, también de materias primas y tiempo, contaminación y la destrucción del ámbito natural). En muchos casos, los espacios públicos abiertos en áreas de crecimiento difuso se convierten en espacios de tránsito y pierden su condición de espacios para la vida, la socialización, el contacto y el intercambio. Se pierde así el lugar mismo, la esencia de la ciudad, al tiempo que aumenta el individualismo, la sensación de inseguridad y la soledad. El espacio público se sustituye por espacios privados para el consumo que pierden “las bases epistemológicas que llenan de sentido a la ciudad” (Naredo y Rueda, 1997, p. 4).

Es por esto que, para esta investigación, el espacio público es entendido como factor clave para el enriquecimiento del paisaje urbano y se plantea una relación dialéctica entre estos dos conceptos.

En este marco, el espacio público y los componentes estéticos que lo configuran, comienzan a constituirse en elementos esenciales para la emergencia de puesta en valor del ambiente y los nuevos principios de sustentabilidad desarrollados en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Los ODS incluyen un Objetivo Urbano (ODS 11): “Hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”; y un objetivo específico en el espacio público (ODS 11.7): “Para 2030, proporcionar acceso universal a espacios verdes y públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para mujeres y niños, personas mayores y personas con discapacidad”.

Además, la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), celebrada en Quito en octubre de 2016, implementa una “Nueva Agenda Urbana” que contiene un fuerte compromiso temático con el desarrollo espacial y el espacio público. Uno de los 22 documentos temáticos, que constituyen el núcleo de la Nueva Agenda Urbana, publicado por ONU-Hábitat en mayo de 2015, es sobre la temática del espacio público (ONU-Hábitat, 2015).

En el documento, los expertos de ONU-Hábitat piden

fortalecer los conocimientos, herramientas y enfoques para un espacio público viable a nivel de ciudad. La atención a la calidad, distribución y accesibilidad del espacio público ha sido poco sistemática, especialmente la falta de datos comparativos. Aunque algunas ciudades miden el porcen-

4 En base al porcentaje mínimo estipulado por la ONU-Habitat (2015), se determinó que aquellos espacios que contuvieran más del 35% se califican como buenos, entre 27 y 35 se califican como regulares, mientras que aquellos espacios con menos de un 27% de áreas dedicadas a espacio público se califican como malos.

taje de espacio abierto, no hay herramientas o indicadores acordados para evaluar la cantidad o la calidad del espacio público. Hay un papel clave para la academia y la investigación en el desarrollo de estas herramientas e indicadores para poner esto en primer plano. (ONU-Hábitat, 2015 p. 5)

En este contexto internacional de resurgimiento del espacio público, el paisaje también renueva su interés desde la idea de naturaleza y la necesidad de preservarla, complementando la nueva visión naturalista que aporta la ecología y los movimientos conservacionistas y aportando a una visión con un enfoque de carácter sociológico que propone el espacio público.

METODOLOGÍA

La investigación se desarrolla a través de la siguiente secuencia: i) Selección de unidades de análisis; ii) Identificación y justificación de las variables a relevar; iii) Procedimientos de medición y valoración de las variables; iv) Resultados y puntuación final de cada unidad de análisis; y v) Conclusiones.

Así, se parte de seleccionar las unidades de análisis con las cuales se va a trabajar. Para esto se toma la Ordenanza N° 9.880 del Concejo Deliberante (sancionada en el año 2004 en la ciudad de La Plata) (HCD, 2004), la cual define al espacio público como:

“la red de espacios conformada por el conjunto de espacios abiertos de dominio público y uso social, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas, asumiendo el rol de:

- a. Aportar los canales de comunicación interurbana e intraurbana, estableciendo la relación de conectividad entre el área urbana y su entorno territorial, así como constituyendo el soporte de desplazamiento de un punto a otro de la ciudad.
- b. Articulador del tejido urbano, y proveedor de diversidad del paisaje urbano.
- c. Facilitador del tendido de redes de servicios de infraestructura urbana.
- d. Espacio de actividades de uso público, inherentes a la calidad de la vida urbana.”

Esta definición hace foco en el abordaje espacial de estos elementos urbanos, y entiende al espacio público como sistema, es por esto que se evaluará el funcionamiento del sistema de espacios públicos entendido como un todo integrado. Si bien entendemos que esta definición no refleja la complejidad del espacio público entendido como un continuo y una argamasa estructuradora de la vida social ni tampoco refleja la totalidad de matices que pueden presentarse al trabajar con el espacio público, esta se toma por considerarse apropiada y operativa a los fines de esta investigación. Para esto, este código, determina tipologías urbanas para identificar los espacios públicos: Espacios verdes, Espacio vial y peatonal y Centralidad. Así, se identifican y analizan 52 espacios viales y peatonales⁵, 121 espacios verdes y 12 centralidades⁶, considerando las definicio-

5 Para analizar el espacio vial y peatonal, se toman 52 unidades de análisis correspondientes a vías de primer, de segundo y de tercer orden, dejando por fuera del análisis particularizado las de cuarto orden, pero incluyéndose estas en los cálculos correspondientes a la cantidad de espacio público y en los análisis sobre el entorno urbano de los espacios verdes. Se entiende por vía de primer orden aquella que conecta la ciudad con la región, de segundo orden aquellas que conectan grandes áreas urbanas y de tercer orden aquellas que conectan barrios y que derivan en vías de segundo o primer orden, siempre y cuando posean información de tráfico en *Google Transit*. Estas tres jerarquías también responden a la cobertura del servicio de transporte público, que se desplaza fundamentalmente por esta selección de vías. Esta selección busca poner en relación el espacio público con el paisaje y la movilidad de la ciudad, es por eso que fueron elegidas las vías de mayor intensidad de tránsito para su análisis. De este modo, se considera que se constituyen como recorridos paisajísticos las infraestructuras de transporte de especial relevancia por su alta frecuencia de observación.

6 Se establecen las siguientes categorías, conforme su jerarquía y diversidad de servicios y actividades que en ellas se emplazan, así como su área de influencia: Centralidades de primer orden del casco fundacional conformadas por el área central y centros comerciales del Casco (Centralidad Metropolitana), Centralidades de segundo orden o

nes del Código de Espacio Público (Ordenanza N° 9.880/2004).

A partir de definir estas unidades de análisis, se elabora una matriz de puntaje para evaluar la calidad de cada uno de los tipos de Espacio Público a nivel cuantitativo y también una encuesta para recabar datos a nivel cualitativo sobre las preferencias de la población respecto del paisaje.

La matriz de puntaje contempla, para todos los tipos de espacio público, cuatro dimensiones de análisis basadas en la teoría adoptada para la investigación: la accesibilidad (espacio público universal), los atributos físicos del paisaje (componentes del espacio físico y del paisaje urbano), la atribución de significados sociales (el espacio público como significante) y la actividad (el espacio apropiado). Cada una de las dimensiones de análisis recoge variables a las cuales se les asigna un valor máximo distribuido en base a los manuales de calidad del paisaje⁷ y cuya suma determinará el puntaje total y la escala (calidad buena, regular o mala) correspondiente a cada unidad de análisis.

El puntaje obtenido de la matriz se compara con la encuesta realizada a 413 personas, donde el nivel de confianza 95,68% y el porcentaje de error 4,32%. La población total de La Plata al 2018 es de 731.783 habitantes, por lo que la muestra es representativa del universo de análisis y es verificada según la edad, el género y la distribución espacial de la población. Esta fue implementada en un 50% a través de una plataforma *web* (<https://goo.gl/C5YR3r>) y el otro 50% en modalidad presencial. La encuesta se conforma a partir de un cuestionario de carácter semiestructurado con preguntas abiertas y cerradas sobre las preferencias del paisaje y el espacio público en la ciudad. Fue elaborado a partir del modelo teórico de Corraliza (2009), según el cual el factor de agrado se refiere a contenidos emocionales relacionados con: agradabilidad, sugestión, interés. Se interpreta como una dimensión de atracción, donde se valora el atractivo o agrado que produce en los sujetos un determinado lugar o situación.

Los resultados de la investigación se conforman a partir de la información obtenida para cada uno de los tipos de espacio público y se integran en una cartografía a nivel ciudad, en la cual se pueden observar las tres escalas de calidad de espacios públicos y se obtienen nuevos datos y valoraciones acerca del porcentaje de espacio público disponible para cada zona de la ciudad. Este último análisis se realiza a partir del porcentaje mínimo estipulado por la ONU (2015), determinando que aquellas zonas que contuvieran más del 35% de su superficie urbana destinada al espacio público, se califican como bueno, y se adoptan los valores entre 27% y 35% como regulares, mientras que aquellos espacios con menos de un 27% de áreas dedicadas a espacio público se calificaron como insuficientes. Por otra parte, de la totalidad de los espacios públicos, un 10% debiera corresponder a espacios verdes (recomendación de la Ley N° 8.912/77 de la provincia de Buenos Aires) y el 25% restante como espacio de movilidad⁸.

centralidades distribuidas que abarcan varias localidades (Centralidad Urbana) y Subcentros fuera del Casco fundacional conformadas por el área central y comercial de cada una de las localidades fuera del casco fundacional (Centralidades Barriales).

⁷ Por ejemplo, se consideran a los elementos agua y vegetación como los más valiosos en la configuración de un paisaje, otorgándole los valores más altos en base a manuales de calidad de paisaje como son la Guía metodológica. Estudio de paisaje (Generalitat Valenciana, 2012), la Guía de impacto Ambiental y valor paisajístico en Chile (Servicio de Evaluación Ambiental, 2013), la Guía para la Elaboración de Estudios de Integración Paisajística en la Comunidad Autónoma del País Vasco (Gobierno Vasco, 2016), entre otras.

⁸ Para el caso de los espacios viales, se consideran en esta fase a los espacios viales cuaternarios, correspondientes a las calles internas de cada barrio, los cuales no fueron analizados anteriormente pero sí se considera su superficie para el cálculo del porcentaje total del espacio público.

Finalmente, se elaboran las conclusiones y una propuesta para la integración y mejora del sistema de espacios públicos de la ciudad apuntando a conectar y mejorar los espacios ya existentes y generar también nuevos espacios públicos.

RESULTADOS

Como se verá a continuación, el espacio público de la ciudad de La Plata no es capaz de eludir las tendencias negativas y propias de la actualidad del ámbito latinoamericano y sufre, como sostienen Borja y Muxi, un deterioro significativo debido a un triple proceso negativo: disolución, fragmentación y privatización.

Disolución por difusión de la urbanización desigual y el debilitamiento o especialización de los centros; fragmentación por la combinación de un capitalismo desregulado con la lógica sectorial de las administraciones públicas, el cual produce la multiplicación de elementos dispersos y monovalentes en un territorio cortado por vías de comunicación; y privatización con la generalización de *ghettos* según clases sociales desde los condominios de lujo hasta las favelas o similares y la sustitución de las calles, las plazas y los mercados por centros comerciales. Los tres procesos se refuerzan mutuamente por contribuir a la casi desaparición del espacio público como espacio de ciudadanía. (Borja y Muxi, 2001, p. 13)

ESPACIOS VERDES

Para el caso de la ciudad de La Plata, se analizan en primer lugar los espacios verdes, entendiendo que son aquellos lugares en los que predominan la vegetación y cuya función principal es servir como espacios de uso colectivo, y de mitigador de los efectos negativos del funcionamiento urbano en el ambiente, así como también, sus elementos componentes contribuyen a la configuración del paisaje urbano. Los espacios se seleccionaron en base a: I) Poseer espacios adecuados para realizar todas las actividades de recreación, de encuentros sociales inclusivos, sin restricciones de acceso; II) La existencia predominante de elementos vegetales; III) Poseer acceso libre a los mismos (sin tener costo de acceso); y IV) Poseer como mínimo 2.500m².

Así, se identifican los espacios que cumplen con estas características y se clasifican en:

1. Espacios verdes formalizados: son espacios formalmente constituidos con diseños específicos formales en su composición y producidos por la gestión municipal, cuentan generalmente con denominación propia. Se subdividen en parques, plazas, plazoletas y rotondas.
2. Espacios verdes espontáneos: surgen a partir de iniciativas vecinales y toman como lugar de emplazamiento espacios en desuso o subutilizados. Están localizados en espacios subutilizados asociados a arroyos, cavas, infraestructura ferroviaria y tierra vacante.
3. Espacios verdes semipúblicos de los conjuntos residenciales: son aquellos espacios que forman parte del diseño de un conjunto residencial y cumplen funciones tanto para los habitantes del conjunto como para los transeúntes.

De los 121 espacios verdes identificados, 32 corresponden al casco fundacional y 89 a la periferia. También se puede apreciar que, la totalidad de los considerados bajo la categoría espacios verdes espontáneos (21,4%) se localizan en las periferias y por lo general corresponden a terrenos privados recuperados por los vecinos o las delegaciones barriales, acciones derivadas de la inexistencia de una planificación urbana que hubiese considerado dichos espacios. Entre los lugares así apropiados, se pueden mencionar

aquellos asociados a ex líneas ferroviarias en Arturo Segui, Gonnet, Gorina y Altos de San Lorenzo. Uno de los más significativos es el predio adyacente a la que fue la estación ferroviaria, Meridiano V, convertida en centro cultural por la Municipalidad de La Plata. En dicho predio los vecinos realizan diversas actividades al aire libre y también dentro del centro cultural que se desarrolló en la estación.

Una vez identificadas, cada unidad de análisis se estudia a partir de las siguientes variables: 1. Accesibilidad: señales indicativas, cantidad de rampas, ancho caminable en veredas; 2. Atributos físicos del paisaje: mobiliario, arbolado, presencia de agua superficial; 3. Atributos simbólico culturales: monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos destacados o centralidades; y 4. Actividad: actividad comercial en bordes, presencia de edificio o actividad singular.

La Tabla 1 muestra el sistema de puntaje asignado para cada variable:

Tabla 1. Matriz de puntaje para espacios verdes

Dimensión	Variable	Indicador	Valor	Valor max.	
Accesibilidad	Señalética	Más del 80% de la longitud	Buena	0,5	0,5
		Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	0,25	
		Menos del 40% de la longitud	Escasa	0	
	Rampas y senderos peatonales	Uno en cada esquina y en continuidad	V	1	1
			NV	0	
	Ancho caminable en veredas	Veredas internas	V	1	1
			NV	0	
Veredas perimetrales		V	1	1	
		NV	0		
Atributos físicos del paisaje	Iluminación	Presencia de luminarias cada 30 m.	V	0,5	0,5
			NV	0	
	Bancos	Presencia de bancos cada 30 m.	V	1	1
			NV	0	
	Cestos	Presencia de cestos cada 100 m.	V	0,5	0,5
			NV	0	
	Arbolado	Promedio de árboles cada 100 m.	10 o más	1,5	1,5
			6 a 9	0,7	
			5 o menos	0	
	Agua	Presencia de fuentes	SI	0,5	0,5
NO			0		
Atribución de significados	Monumentos, murales o expresiones artísticas	Más de 1 elemento	SI	0,5	0,5
			NO	0	
	Adyacencia con centralidades	Sobre este o a menos de 100 metros del mismo.	SI	1	1
NO	0				

Actividad	Edificio o actividad singular	Presencia de un edificio o actividad singular	SI	1	1
			NO	0	
	Actividad comercial en bordes	Más del 80% de la longitud	Buena	0,5	0,5
		Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	0,25	
Menos del 40% de la longitud		Escasa	0		
Puntaje total					10

Fuente: elaboración personal

Para cada espacio verde se obtuvo un puntaje de 1 a 10, considerando como calidad mala aquellos que corresponden a 4 puntos o menos, como calidad regular los superiores a 4 puntos y menores a 7 puntos, y como calidad buena los iguales o superiores a 7 puntos (Tabla 2).

Tabla 2. Calidad del espacio verde público

Espacios verdes públicos	Bueno	Regular	Malo
Formalizados	24	17	34
Espontáneos	0	4	22
En conjuntos residenciales	4	0	16
Total	28	21	72

Fuente: elaboración personal

En base a estos datos se pudo determinar que la calidad de los espacios verdes en la periferia presenta un estado mucho más crítico que dentro del casco fundacional, teniendo que de los 32 espacios verdes dentro del casco, 22 son de calidad buena, 5 regulares y 5 malos. Mientras que, en la periferia de 89 espacios, solo 5 son buenos, 11 regulares y 73 de calidad mala dejando a la periferia en una clara situación de desventaja frente al diseñado casco fundacional (Figura 3).

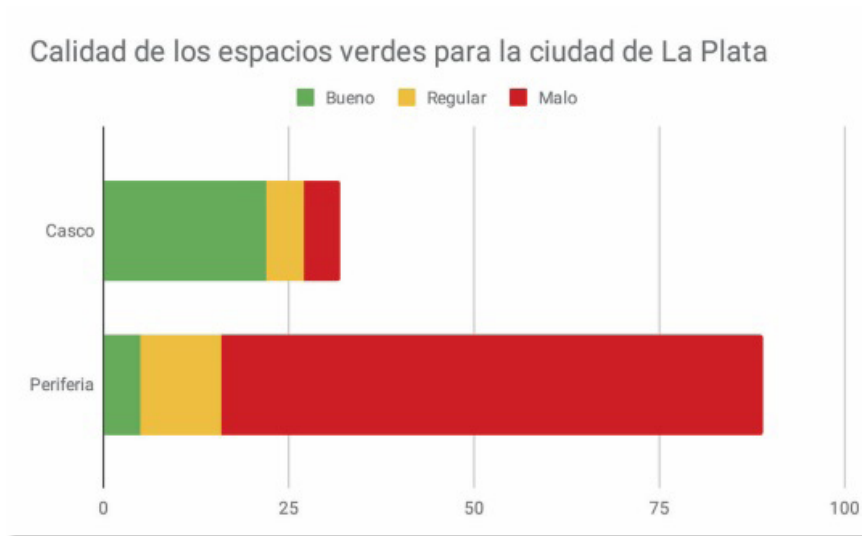
Luego de obtener los valores de la matriz de puntaje para cada unidad de análisis, se compararon los datos con la preferencia de la población por los espacios verdes. Respecto de la encuesta realizada, se pudo apreciar que existe una clara preferencia por los espacios arbolados frente a los espacios sin vegetación (332 de 413 encuestados) y también por aquellos espacios verdes que poseen color frente a los que no tienen (367 de 413 encuestados).

Por otra parte, en la encuesta realizada, se observa que los cinco primeros puestos para el espacio verde que más disfruta se lo llevan los parques (parques lineales regionales y/o urbanos). Luego aparecen dos plazas: Plaza Moreno y Plaza Malvinas, ambas de gran tamaño y fuerte contenido cívico, seguidas del Parque San Martín (Figura 4).

Si comparamos los resultados de la encuesta con el puntaje obtenido para cada espacio verde, veremos que parques como el Ecológico, el San Martín o la rambla de circunvalación, obtienen puntajes regulares en el índice, lo que deja entrever que las preferencias de la población se inclinaron por los grandes espacios verdes, aunque estos no posean

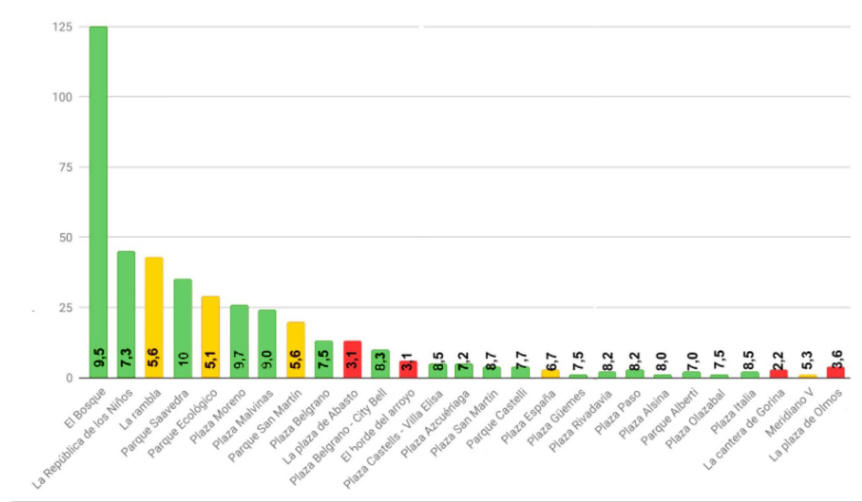
ciertas comodidades como recorridos peatonales accesibles o mobiliario, las cuales sí son valoradas y puntuadas en el índice de espacios verdes. De esta manera, se puede observar que la presencia de vegetación y un espacio amplio que permita alejarse de la ciudad pueden resultar muy atractivas para las personas. En el caso de la rambla de Avenida Circunvalación (y en menor medida el Parque Ecológico y el Bosque), al tratarse de un parque lineal de gran perímetro, posee una gran cantidad de intersecciones en su radio de cobertura, lo cual se traduce en una mayor accesibilidad a un mayor número de personas.

Figura 3. Calidad del espacio verde público en el casco y en la periferia



Fuente: elaboración personal

Figura 4. Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios verdes en La Plata



Fuente: elaboración personal

ESPACIO VIAL Y PEATONAL

Como ya mencionamos, los espacios a analizar se encuentran integrados por vías de categorías primarias, secundarias y terciarias. En total se analizaron 52 vías subdivididas por zonas en el caso de que las mismas tengan una longitud tal que en su trayectoria con-

tengan diferentes características. En el caso de las vías de más corta longitud, estas son tomadas en su totalidad como una unidad de análisis. Así, se determinaron 74 unidades de análisis en base a la subdivisión de las vías que atraviesan distintas zonas de análisis⁹

Dentro del casco fundacional aparecen cinco avenidas que poseen paseos peatonales. De estas, la calle 13 corresponde a la categoría de vías primarias, mientras que 51, 53, Diagonal 73 y 60 corresponden a la categoría de vías secundarias. También dentro del casco fundacional existen cinco avenidas que poseen un separador central grande (más de 120 cm), todas corresponden a vías secundarias. Estas son Avenida Circunvalación, 25, 19, 38 y 66; mientras que las vías con separador chico (menos de 120 cm) son las Avenidas 7 y 1, no existiendo vías simples dentro de las analizadas.

Fuera del casco fundacional, existen solamente tres secciones de vías con paseos centrales y corresponden a las localidades de Los Hornos, Tolosa y Villa Elisa. Por su parte, las vías con separador grande se corresponden en la periferia con las vías que continúan su perfil desde el casco fundacional como son los casos de Centenario, la Avenida 25, 19 y un sector de la 155. Las vías con separador chico son cinco. Estas son la Avenida 7, la Avenida 44, la 520, Avenida 1 y la 143, quedando el resto de las vías analizadas con perfil simple, es decir sin separador central. De esta manera, el paisaje urbano platense adquiere una difícil lectura, ya que la jerarquización de avenidas por medio de separadores o ramblas centrales verdes se pierde por fuera del casco fundacional.

Las vías se analizan según las siguientes variables: 1. Accesibilidad (señalética, rampas y sendas peatonales, ancho caminable); 2. Atributos físicos del paisaje (arbolado, presencia de agua, luminarias, bancos, cestos); 3. Atribución de significados (monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos importantes); y 4. Presencia de un edificio o actividad singular. Las mismas se organizan en dos tablas de puntaje, la primera correspondiente a los espacios viales con separador grande o paseo (Tabla 3) y la segunda correspondiente a los espacios viales simples o con separador chico (Tabla 4):

Tabla 3. Matriz de puntaje para espacio vial con separador grande/paseo

Dimensión	Variable	Indicador	Valor	Valor max.		
Accesibilidad	Señalética	Más del 80% de la longitud	Buena	0,5	0,5	
		Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	0,25		
		Menos del 40% de la longitud	Escasa	0		
	Rampas y senderos peatonales	Uno en cada esquina y en continuidad	V	1	1	
			NV	0		
	Ancho caminable en veredas		Más del 80% de la longitud	Buena	1,5	1,5
			Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	1	
			Menos del 40% de la longitud	Escasa	0	

9 Se adoptan cuatro zonas de análisis correspondientes con las subdivisiones administrativas de la ciudad: i) Casco fundacional; ii) Desborde (Altos de San Lorenzo, Villa Elvira, Tolosa, Los Hornos y San Carlos); iii) Eje Noroeste (Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuelet, Hernandez y Gorina); y iv) Cinturón Verde (Arturo Segui, Romero, Olmos, Abasto, Etcheverry, Arana y El Peligro).

Atributos del paisaje	Iluminación	Presencia de luminarias cada 30 m.	V	1	1
			NV	0	
	Bancos	Presencia de bancos cada 30 m.	V	1,5	1,5
			NV	0	
	Cestos	Presencia de cestos cada 100 m.	V	0,5	0,5
NV			0		
Arbolado	Promedio de árboles cada 100 metros	10 o más	1,5	1,5	
		6 a 9	0,7		
		5 o menos	0		
Agua	Presencia de fuentes	SI	0,5	0,5	
		NO	0		
Atribución de significados	Monumentos, murales o expresiones artísticas	Más de 1 elemento	SI	0,5	0,5
			NO	0	
	Adyacencia con centralidades	Sobre este o a menos de 100 metros del mismo.	SI	1	1
			NO	0	
Actividad	Edificio o actividad singular	Presencia de un edificio o actividad singular	SI	0,5	0,5
			NO	0	
Puntaje total					10

Fuente: elaboración personal

Tabla 4. Matriz de puntaje para espacio vial simple o separador chico

Dimensión	Variable	Indicador	Valor	Valor max.	
Accesibilidad	Señalética	Más del 80% de la longitud	Buena	0,5	
		Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	0,25	
		Menos del 40% de la longitud	Escasa	0	
	Rampas y senderos peatonales	Uno en cada esquina y en continuidad	V	1,5	1,5
			NV	0	
	Ancho caminable en veredas		Más del 80% de la longitud	Buena	2
Entre el 40% y el 80% de la longitud			Regular	1	
Menos del 40% de la longitud			Escasa	0	
Atributos físicos del paisaje	Iluminación	Presencia de luminarias cada 30 m.	V	1	1
			NV	0	
	Cestos	Presencia de cestos cada 100 m.	V	0,5	0,5
			NV	0	
	Arbolado	Promedio de árboles cada 100 m.	10 o más	1,5	1,5
6 a 9			0,7		
5 o menos			0		
Agua	Presencia de fuentes	SI	0,5	0,5	
		NO	0		

Atribución de significados	Monumentos, murales o expresiones artísticas	Más de 1 elemento	SI	0,5	0,5
			NO	0	
	Adyacencia con centralidades	Sobre este o a menos de 100 m.	SI	1	1
			NO	0	
Actividad	Edificio o actividad singular	Presencia de un edificio o actividad singular	SI	1	1
			NO	0	
Puntaje total					10

Fuente: elaboración personal

Para cada vía o sección de vía (los cortes se realizan para cada vía que cambia de zona de análisis) se obtuvo un puntaje de 1 a 10, considerando como calidad mala aquellos que corresponden a 4 puntos o menos, como calidad regular los superiores a 4 puntos y menores a 7 puntos y como calidad buena los iguales o superiores a 7 puntos (Tabla 5).

Tabla 5. Calidad del espacio vial y peatonal

Espacios viales	Bueno	Regular	Malo
Primarias	5	4	11
Secundarias	10	1	15
Terciarias	1	0	27
Total	16	5	53

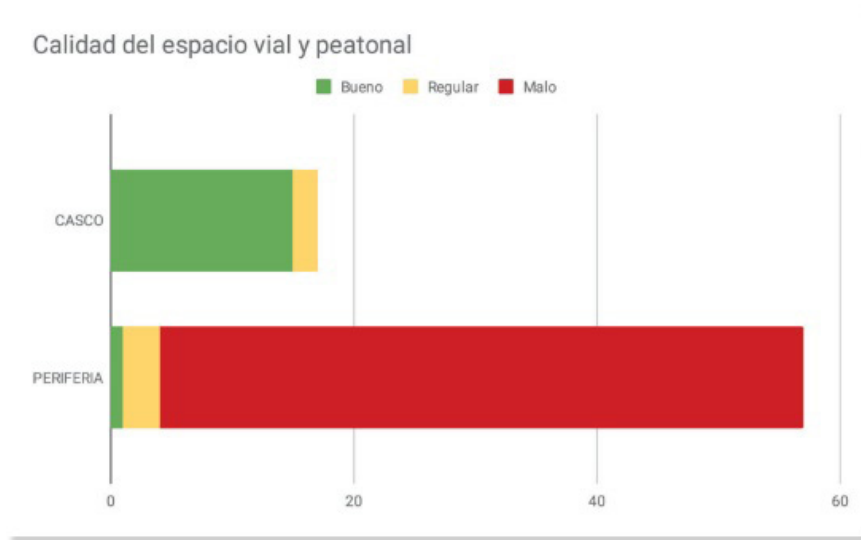
Fuente: elaboración personal

Se puede observar que, respecto de los resultados obtenidos sobre las diferentes calidades de los espacios verdes, las vías presentan valores inferiores a estos. De las 74 secciones o vías analizadas, 58 se encuentran por debajo de los 7 puntos y solo cinco con puntaje regular; mientras que con puntaje de más de 7 puntos se detectaron 16, de las cuales 13 se encuentran dentro del casco fundacional, marcando siempre un contraste alto respecto de la situación en la periferia. Es de destacar que las vías de calidad mala (4 puntos o menos) se encuentran en su totalidad en la periferia y solamente tres vías fueron calificadas como bueno (Figura 5).

Al igual que con los espacios verdes, se llevó a cabo la comparación entre los resultados de la encuesta y los puntajes obtenidos del relevamiento (Figura 6).

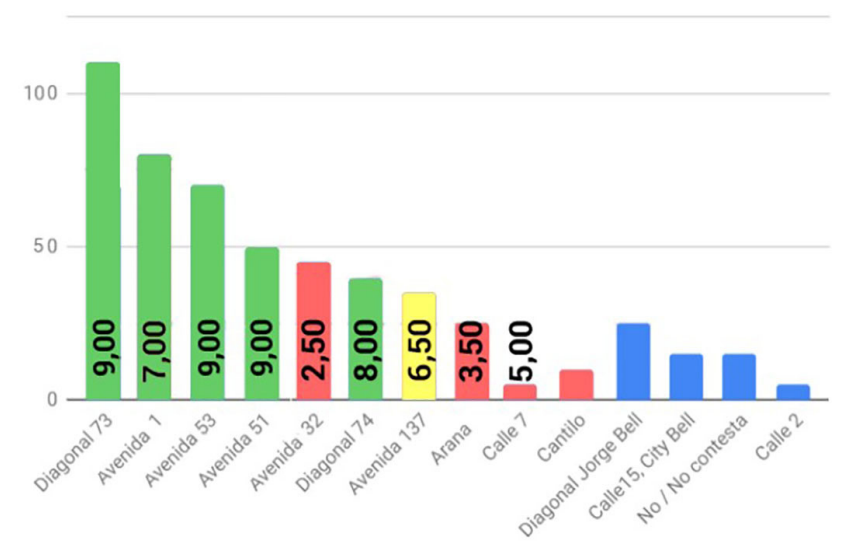
Se puede observar que, a diferencia de los espacios verdes, los espacios viales con mayor puntaje coinciden con los preferidos por los platenses. Entre los primeros puestos se observan las grandes avenidas con paseos peatonales centrales como Diagonal 73 (característica postal platense con los jacarandás en flor), Avenida 51, 53 y 1. A partir de estas consideraciones, y teniendo en cuenta que los espacios viales y peatonales aparecen como conectores del espacio público y también como el espacio público más importante en cuanto a la superficie que destinan las ciudades para él, los entendemos como espacios estratégicos dentro del sistema de espacios públicos.

Figura 5. Calidad del espacio vial y peatonal en el casco y en la periferia



Fuente: elaboración personal

Figura 6. Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios viales en La Plata



Fuente: elaboración personal

CENTRALIDADES

El territorio de la ciudad también se organiza a partir de una estructura jerarquizada de espacios centrales o centralidades, los cuales quedan definidos a partir de un superávit de servicios que presentan. Es decir, la diferencia entre la capacidad de un determinado servicio y el número de habitantes del área de influencia de dicho servicio. Pero, además, poseen una buena accesibilidad y son reconocidos por sus habitantes (Cuenin y Silva, 2010).

En La Plata se observan tres categorías de centralidades, la metropolitana que corresponde al centro de la ciudad de La Plata, las urbanas que se han formado en las localidades de Villa Elisa, City Bell y Los Hornos, y las barriales. Estas centralidades responden directamente al sub-sistema vial, y se localizan casi exclusivamente sobre las

vías primarias, en relación a zonas de mayor intensidad de tránsito. Para el análisis de cada centralidad se toman las siguientes variables: 1. Accesibilidad; 2. Atributos físicos del paisaje; 3. Atribución de significados históricos, y 4. Actividades (Tabla 6).

Tabla 6. Matriz de puntaje para de centralidades

Dimensión	Variable	Indicador	Valor	Valor max.		
Accesibilidad	Señalética	Más del 80% de la longitud	Buena	0,5	0,5	
		Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	0,25		
		Menos del 40% de la longitud	Escasa	0		
	Rampas y sendas peatonales	1 en cada esquina y en continuidad	v	1	1	
			NV	0		
	Ancho caminable en veredas		Más del 80% de la longitud	Buena	1,5	1,5
			Entre el 40% y el 80% de la longitud	Regular	1	
			Menos del 40% de la longitud	Escasa	0	
Atributos físicos del paisaje	Iluminación	Presencia de luminarias cada 30 m.	V	1	1	
			NV	0		
	Cestos	Presencia de cestos cada 100 m.	V	0,5	0,5	
			NV	0		
	Arbolado	Promedio de árboles cada 100 metros	10 o más	1,5	1,5	
			6 a 9	0,7		
			5 o menos	0		
	Agua	Presencia de fuentes	SI	0,5	0,5	
			NO	0		
	Espacio verde	Presencia de espacio verde	SI	1	1	
NO			0			
Tipo de Vía	Vía con rambla o paseo	SI	0,5	1		
		NO	0			
Atribución de significados	Monumentos, murales o expresiones artísticas	Más de 1 elemento	SI	0,5	0,5	
			NO	0		
Actividad	Edificio /Actividad singular	Presencia de un edificio o actividad singular	SI	0,5	1	
			NO	0		
Puntaje total				10		

Fuente: elaboración personal

En la Tabla 7 se muestra la calidad del espacio público en las centralidades en base a los diferentes tipos de elementos constitutivos de cada una.

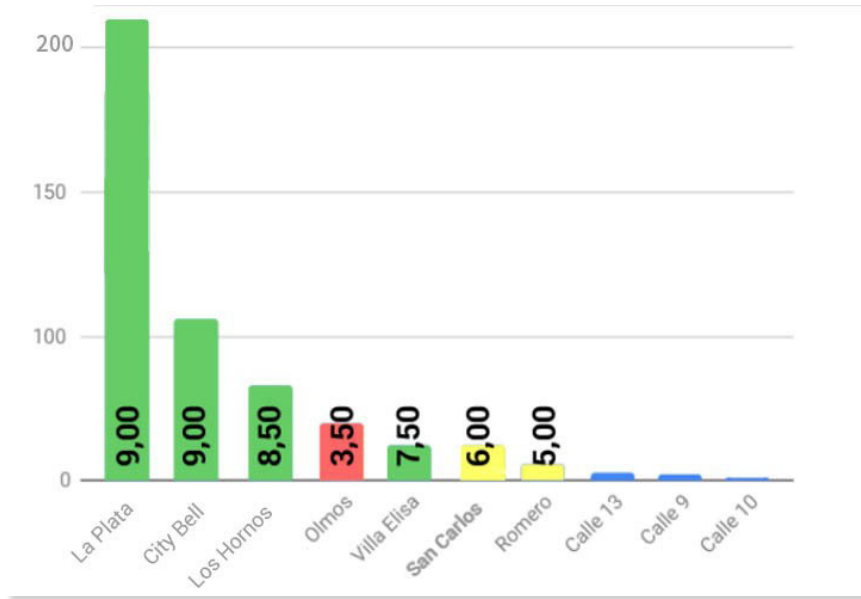
Finalmente, la información obtenida del relevamiento de las centralidades se comparó con la preferencia de estos por parte de los encuestados (Figura 7)

Tabla 7. Calidad del espacio público de las centralidades

Centralidades	Zona	Categoría	Puntaje
La Plata	CASCO	Metropolitana	9,5
City Bell	E. N.	Urbana	8,5
V.Elisa	E. N.	Urbana	8
Los Hornos	DESB	Urbana	7
San Carlos	DESB	Barrial	5,5
V.Elvira	DESB	Barrial	5
Romero	C. V.	Barrial	4,75
Gonnet	E. N.	Barrial	4
Tolosa	DESB	Barrial	4
Olmos	C. V.	Barrial	3,5
Abasto	C. V.	Barrial	3,5
Arturo Segui	C. V.	Barrial	2,5

Fuente: elaboración personal

Figura 7. Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para las centralidades en La Plata



Fuente: elaboración personal

Como se ha expuesto en la Figura 5, se evidencia que estas tres centralidades se constituyen en las que mejor calidad poseen tanto desde el punto de vista de los espacios públicos viarios, como desde las centralidades o espacios públicos no verdes. A rasgos generales, podemos observar una correspondencia respecto del puntaje obtenido y las menciones hechas por los encuestados, estando las centralidades con mayor puntaje en los primeros puestos de la encuesta. También se puede observar que localidades como el caso de Olmos poseen muy bajo puntaje en cuanto a calidad del espacio público (variables cuantitativas y cualitativas), pero desde la percepción de los habitantes, estos centros se constituyen para ellos en lugares de atracción, debido principalmente a las amplias distancias que los separan de otras centralidades de mayor calidad. Con lo cual, debido a su alto grado de atracción, se puede determinar que fácilmente pueden

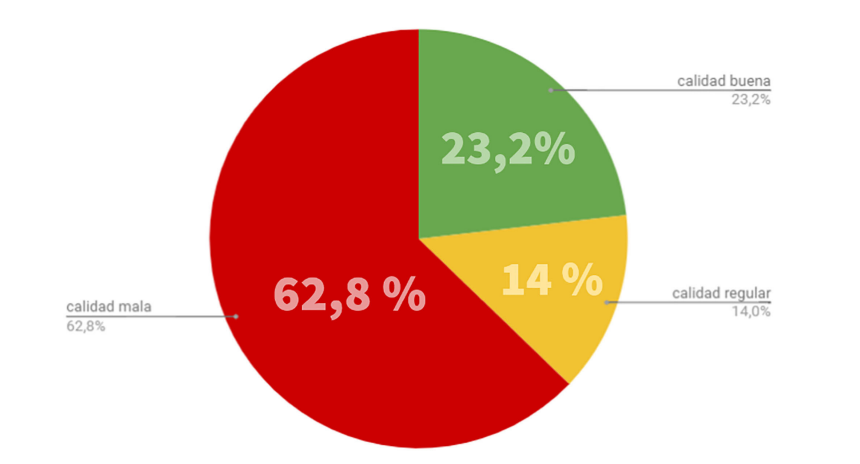
constituirse como centralidades de mayor calidad para sus habitantes en caso de llevar a cabo sobre ellas una puesta en valor y renovación.

Respecto a la variable de percepción de los habitantes, se obtuvo que el 95% de los encuestados reconocen un nodo central cercano a su domicilio. Sin embargo, solamente en estos nodos se localizan actividades comerciales diarias, mientras que la centralidad metropolitana (eje fundacional de la ciudad) es la atracción para la mayor parte del resto de las actividades realizadas. Cuando son consultados acerca de su utilización, aquellos que no residen en las cercanías de centralidades metropolitanas, respondieron que solo utilizaban los servicios asociados a comercio diario de las centralidades cercanas a su domicilio y utilizaban para otras compras y servicios a centralidades de categorías superiores (principalmente las del área central de la ciudad), y generalmente a la salida de su jornada laboral.

INTEGRACIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA Y ELABORACIÓN DE ESTRATEGIAS

En síntesis, en relación a los espacios verdes, viarios y centralidades, se observa que no se ha mantenido la calidad de estos en la totalidad de la expansión de la ciudad en sus diferentes periferias, así como también se ven deteriorados algunos espacios tradicionales. De la totalidad de los 207 espacios relevados, se obtuvo que 48 son de calidad buena, 29 de calidad regular y 130 de calidad mala (Figura 8).

Figura 8. Resultado de la calidad obtenida para los espacios públicos en La Plata



Fuente: elaboración personal

De esta manera, se pudo comprobar que la mayor parte de los espacios públicos en La Plata posee una calidad mala, la mayoría de los cuales también se encuentra en la periferia de la ciudad, tal como se muestra en Figura 9.

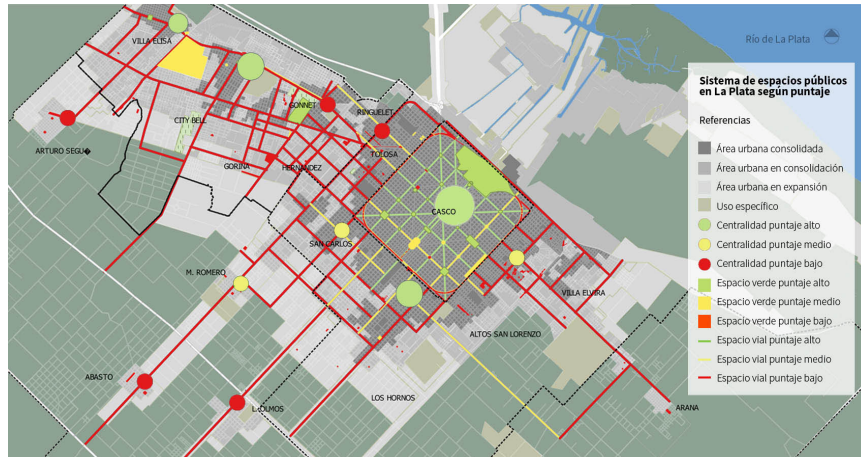
Por otra parte, la información obtenida permitió analizar para cada una de estas zonas el porcentaje de espacio público total en relación a la superficie urbana. De ese total se distinguieron los porcentajes correspondientes al espacio de la movilidad y el de los espacios verdes. Respecto de los espacios verdes, se tomaron los criterios recomendados por la Ley N° 8.912/77, que fija un mínimo de 10 m² de espacio verde por habitante y que también verifican con lo planteado por la OMS, la cual recomienda 9 m² por habitante.

En base al porcentaje mínimo estipulado por la ONU-Hábitat (2015), se determinó que aquellas zonas que contuvieran más del 35% del suelo urbano se califican como bueno, entre 27% y 35% se califican como regulares, mientras que aquellos espacios con

menos de un 27% de áreas dedicadas a espacio público se calificaron como malos.

Por otra parte, de la totalidad de los espacios públicos, un 10% debiera corresponder a espacios verdes (recomendación de la Ley N° 8.912/77 de la Provincia de Buenos Aires) y el 25% restante como espacio de la movilidad.

Figura 9. Sistema de Espacios Públicos según puntaje en La Plata



Fuente: elaboración personal

Como se puede observar en la Tabla 8, el casco fundacional posee el 13,3% de su superficie de espacios verdes y el 29,5% de espacios de la movilidad, lo cual arroja un porcentaje de 42,8% de espacios públicos, superando el 35% recomendado y habiendo registrado una pérdida del 1,2% desde su fundación. Mientras que las zonas de Desborde y el Eje Noroeste alcanzan apenas el 20%, el área urbana del Cinturón Verde platense posee apenas un 14,3% de su superficie destinada al uso público. En el caso de la zona del Desborde, el espacio público alcanza el 20% del área urbana, de los cuales 18,6% corresponde a espacios de la movilidad y el 1,16% a espacios verdes. En el caso del Eje Noroeste, la cantidad de espacio público detectada alcanza el 20,6 % del área urbana, siendo el espacio de la movilidad 15,8% y 4,7% de espacio verde. En cuanto al área urbana del cinturón verde solo presenta un 14,3 % destinada al uso público de las cuales 13,7% corresponde a espacio de la movilidad y 0,5% a espacios verdes.

Tabla 8. Cantidad de espacios públicos según zona en relación al área urbana

Zonas de análisis	Población estimada 2019 - habitantes	Superficie urbana - ha	Densidad promedio	Espacio vial y peatonal - ha	Espacios verdes - ha	Total espacio público - ha	% EV	% EVyP	% EPT
Casco	225.761	2.798	80,67	825,22	373,22	1.198,44	13,34	29,49	42,82
Desborde	338.413	7.849	43,11	1.464,40	91,30	1.555,70	1,16	18,66	19,82
Eje Noroeste	213.619	6.718	31,80	1.067,70	319,30	1.387,00	4,75	15,89	20,65
Cint. Verde	98.203	4.654	21,10	640,10	23,40	663,50	0,50	13,76	14,26
Total LP	911.056	22019,39	41,38	3997,42	807,22	4804,64	3,67	18,15	21,82

Fuente: elaboración personal

A partir de este diagnóstico, se elaboraron algunas estrategias de abordaje para la mejora del sistema de espacios públicos de la ciudad. En primer lugar, se requeriría la implementación de un plan general de desarrollo urbano que contenga los diferentes subsistemas de espacios públicos y cumpla con los objetivos de desarrollo sostenible ya comentados. En cuanto a las pautas de diseño para la mejora de los espacios públicos en la ciudad, se toman como líneas de acción las de sostener, recuperar y generar¹⁰. Estas líneas conforman los tres objetivos propuestos para las estrategias de diseño.

- ≈ Objetivo 1. Sostener los espacios públicos de calidad buena (7 o más puntos)
- ≈ Objetivo 2. Recuperar los espacios públicos de calidad regular y baja (menos de 7 puntos)
- ≈ Objetivo 3. Generar nuevos espacios públicos para conectar a la red

El último objetivo propuesto como parte de las estrategias para la mejora del sistema de espacios públicos de La Plata, propone generar nuevos espacios para ampliar y vincular la red. En este sentido, se deciden incorporar los siguientes espacios en base a las tipologías de trabajo y las estrategias de gestión planteadas anteriormente:

Para favorecer el desarrollo de las centralidades, se propone la apertura de calles y avenidas estratégicas de manera de favorecer la comunicación y la continuidad de un espacio vial que en la actualidad se encuentra cerrado. Las calles y avenidas a abrir fueron seleccionadas especialmente por estar insertas en un tejido urbano consolidado y por representar una posibilidad de desarrollarse como centralidades barriales o continuar centralidades ya existentes. En este punto se incorporan a la red de espacios públicos los sectores viales correspondientes a: Avenida 25 de 76 a 81, Avenida 1 de 83 a 90, Calle 501 de 19 a 17, 137 de 52 a 55.

Respecto de los espacios viales y peatonales, se propone la incorporación de un nuevo tipo de espacio vial, las vías de vinculación lenta. En este punto se decide la incorporación (o extensión) de las siguientes vías como vías de vinculación lenta: 134 desde 419 hasta 443, 50 desde 7 hasta 21 (Villa Elisa), 141 desde 419 hasta 525 (Arroyo El Gato), 525 desde Belgrano hasta 31 (Arroyo El Gato), 511 desde 139 hasta Estación Romero, 150 desde 511 hasta 73.

En cuanto a la incorporación de espacios verdes en las zonas que carecen de los mismos, en la Figura 10 se muestran las áreas críticas que carecen de cualquier tipo de espacio público verde accesible a pie y los espacios propuestos a incorporar al sistema de espacio público. En este punto se plantean incorporar los siguientes espacios de las dos zonas determinadas como críticas.

De esta manera, se incorporan a la red de espacios públicos espacios actualmente en desuso, espacios de remediación del ambiente y espacios de soporte a iniciativas vecinales. El orden de prioridad de incorporación estará basado en la integración de cada una con el sistema de vinculación (primero se incorporarán aquellas que estén sobre una de las vías de vinculación trabajadas), y en segunda instancia serán prioritarias aquellas de mayor tamaño por sobre las de menor tamaño. Los espacios a incorporar son:

En área crítica 1: Las ex-estaciones de Gambier y Elizalde; las tierras vacantes sobre arroyos y vías del tren en calle 20 y 481, avenida 520 y 135, manzana entre calles 133, 134, 524 y 525, manzanas entre calles 143, 145, 46 y 47, 7 y 93 y en 1 y 92; las

¹⁰ Estas líneas se plantean en base a lo propuesto por el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá (2005).

Figura 11. Gráfico de la propuesta para el sistema de espacios públicos en la periferia platense



Fuente: elaboración personal

DISCUSIÓN

En primer lugar, se pudo constatar, a partir del porcentaje de áreas verdes en cada una de las periferias, la diferencia existente entre las urbanizaciones previamente planificadas, de las que fueron creciendo por la acción privada, sin normativas responsables. Se pudo verificar que la mitad de los espacios verdes en las periferias se localizan en predios privados abandonados (43 de 89) y que no se registran acciones de la gestión municipal para integrarlos a la propiedad pública.

Las plazas y parques del casco fundacional (32 en total) se distribuyen con un ritmo constante, brindado a sus habitantes una cobertura total de espacios verdes. En las zonas de la periferia se observa un ritmo interrumpido de distintos espacios verdes que ya no se corresponden solamente con espacios verdes formales, sino que aparecen bajo formas de apropiación espontáneas en terrenos baldíos, en ex estaciones de tren y en el borde de los arroyos y cavas de la mano de los cuidados que ofrecen los vecinos que disfrutan de ellos. Este cambio en la estructura urbana deviene en un cambio a nivel de paisaje. A diferencia del espacio público del casco fundacional, en la periferia, de una totalidad de 89 espacios verdes, solo 46 corresponden a espacios formales, mientras que 26 se conformaron a partir de apropiaciones espontáneas, y 17 forman parte de conjuntos residenciales y poseen conexión directa con la ciudad.

En este contexto, se destacan aquellas pocas delegaciones que pudieron contar con un diseño de su espacio urbano y también de forestación, como por ejemplo Villa Elisa y City Bell que cuentan con los pocos espacios verdes públicos pensados para las localidades 'de afuera' y también con un arbolado de alineación abundante, que constituye un paisaje urbano diferente que las destaca por sobre otras localidades de la periferia. Con el correr de los años, las localidades del Eje Noroeste también se vieron favorecidas por la creación de La República de los Niños en el año 1951 y del Parque Ecológico en 1998, contando la misma zona con los únicos dos parques temáticos de la periferia.

En la periferia, los espacios verdes públicos no formalizados, cuentan con nulos o escasos recursos para su mantenimiento por parte de la municipalidad y debido a esto se encuentran en una situación crítica dentro de un contexto de muy baja calidad del espacio público platense. Esto se corrobora a partir de los resultados obtenidos en esta

investigación: 207 espacios analizados de los cuales 48 son de calidad buena, 29 de calidad regular y 130 de calidad mala.

Además, el trabajo sobre los espacios viales y centralidades basado en sus características paisajísticas, hace posible repensar estos espacios que usualmente son estudiados en el marco de trabajos de movilidad, sin contemplar la plenitud de funciones que cumplen como espacios públicos, elementos característicos del paisaje urbano e infraestructura verde que brinda a la ciudad numerosos beneficios ambientales.

Se concluyó que los espacios viales y peatonales se van desarticulando a medida que se alejan del casco fundacional. La zona de desborde es la que conserva en mayor grado las líneas rectoras del casco y posee también (en las zonas aledañas a este) avenidas cada seis cuadras. Sin embargo, las zonas del Eje Noroeste y del Cinturón Verde, responden a crecimientos urbanos lineales en torno a las principales rutas que vinculan nuestra ciudad con la provincia y con el Área Metropolitana de Buenos Aires. De esta manera, mientras la zona urbana más consolidada intenta seguir los parámetros de diseño del casco fundacional, las zonas más alejadas de la periferia platense intentan encontrar una lógica de organización que les sea propia y funcional a sus necesidades.

Asimismo, el fortalecimiento de los espacios centrales identificados (centralidades de lugar, según Borja y Castells, 1997), se basarían en lógicas de recalificación e integración de los territorios urbanos, dando predominancia al valor de uso, a la atención al entorno de vida, a su estética, su simbólica, la naturaleza de sus prácticas y los sentimientos de pertenencia territorial.

Respecto de la incorporación de nuevos espacios públicos, se plantearon varias tipologías nuevas de espacios públicos a generarse, en base a las características que ya poseen. Entre estos, se encuentran por ejemplo, los parques inundables que pueden colaborar con la resiliencia urbana en el caso de inundaciones y también los espacios de reconversión ambiental planteados a partir de cavas y basurales, entendiendo que las políticas tomadas en el marco de la creación de nuevos espacios públicos pueden coadyuvar a una mejora de la calidad ambiental del entorno urbano.

REFERENCIAS

- Ábalos, I. (2005). *Atlas Pintoresco Vol. 1: El observatorio*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2001). *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- Consejo de Europa (2000). *Convenio Europeo del Paisaje*. Recuperado de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0670786.pdf>
- Corraliza, J.A. (2009). *Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid
- Cuenin, F. y Silva, M. (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas El Caso de Quito*. New York: Banco interamericano de Desarrollo.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO.
- Generalitat Valenciana (2012). *Guía metodológica. Estudios de Paisaje*. Recuperado de <http://politicaterritorial.gva.es/documents/20551069/91101391/guiaep/750d-d43f-f970-45fb-a07f-452ccacf2a87?version=1.0> (consulta 3 de julio 2020).

- Gobierno Vasco (2016). *Guía para la Elaboración de Estudios de Integración Paisajística en la Comunidad Autónoma del País Vasco*. Recuperado de https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/presentacion_paisaia/es_def/adjuntos/Guia%20paisaje_FINAL.pdf (consulta 3 de julio 2020)
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Ley N° 8912. Boletín oficial, Buenos Aires, Argentina, 28 de octubre 1977
- Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Nueva.
- Roger, A. (2007). *Breve tratado del paisaje*. Madrid: Nueva.
- Naredo J. y Rueda, S. (1997). *La ciudad sostenible: Resumen y Conclusiones*. Recuperado de: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>
- Ordenanza N° 9.880. *Código del Espacio Público. Digesto Municipal de La Plata*. La Plata, Argentina. 2004.
- Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Revista EURE (Santiago)*, 28(84), 5-19.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica, tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.
- Sarmiento, D. (1886). *La Plata*. OC (LD), tomo XLVII.
- Servicio de Evaluación Ambiental (2013). *Guía de impacto Ambiental y valor paisajístico en Chile*. Recuperado de https://www.sea.gob.cl/sites/default/files/migration_files/guias/Guia_Evaluacion_Paisaje_130926.pdf (consulta 3 de julio 2020).
- Silvestri, G. (2011). *Ars Pública*. Buenos Aires: Nobuko.
- Silvestri, G. y Aliata, F. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Nueva visión.
- ONU (2015). *Seventieth session United Nations General Assembly, Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Resolution A/RES/70/1.
- ONU HÁBITAT (2015). *Habitat III Issue Paper 11 - Public Space*. Recuperado de: <https://www.alnap.org/help-library/habitat-iii-issue-papers-11-public-space>
- ONU HÁBITAT (2018). *El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible*. Recuperado de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>

Mariana Birche es Doctora en Arquitectura y Urbanismo en el año 2020 y arquitecta egresada de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo – UNLP en el año 2014. Optante por el título de la Maestría en Paisaje, Medioambiente y Ciudad - UNLP en el año 2015. Actualmente investiga sobre temas de espacio público, paisaje y planificación urbana a través de una Beca Posdoctoral CONICET en el Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido – IIPAC y docente en la FAU-UNLP (Cátedra de Teorías y Planificación Territorial Tauber-Delucchi). Ha participado, expuesto y organizado Congresos Nacionales e Internacionales, publicado artículos en revistas científicas y colaborado en el desarrollo de planes de ordenamiento territorial. También ha sido premiada en el año 2016 con el Segundo premio en el Concurso Nacional de Ideas “Proyecta Bolívar, imagina el parque” y en el año 2015 con una Mención en el Congreso Arquisur. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido CONICET/UNLP. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Calle 47, N° 162 esq. 117, La Plata, Buenos Aires, Argentina, marianabirche@gmail.com, ORCID <http://orcid.org/0000-0001-8621-4330>

