

Diagnóstico de diseño del espacio público: el caso de los corredores Camino Parque Centenario y Camino General Belgrano en La Plata, Argentina

Diagnosis of the design of Public Space: the case of the corridors Camino Parque Centenario and Camino General Belgrano in La Plata, Argentina

Mariana Birche

Doctora en Arquitectura y Urbanismo. Investigadora Asistente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC-CONICET/UNLP). Calle 47 num 162, (1900) La Plata, Buenos Aires, Argentina, marianabirche@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8621-4330>

Leandro Varela

Magíster en Paisaje, Medioambiente y Ciudad. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC-CONICET/UNLP). Calle 47 num 162, (1900) La Plata, Buenos Aires, Argentina, leandrov68@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8963-6109>

Recibido: 4 de marzo 2024 || Aprobado: 8 de julio 2024

DOI: <https://doi.org/10.37838/unicen/est.35-2-106>

Resumen

El objetivo del trabajo es desarrollar un diagnóstico urbano del espacio público en dos corredores principales de La Plata: Camino General Belgrano y Camino Parque Centenario. El concepto de corredor es abordado de manera holística, entendiéndolo como algo más que el soporte pasivo de la movilidad. Así, se los comprende como espacios estratégicos para el uso público y para la conformación del paisaje urbano. Es por esto que se analizan las dimensiones de morfología y paisaje urbano, usos del suelo, equipamiento y percepción social. Se identifican problemáticas y también lineamientos de acción enriquecidos por la activa participación vecinal en los talleres de diagnóstico.

Palabras clave: Corredores urbanos; Espacio público; Usos del suelo; Paisaje urbano

Abstract

The objective is to develop an urban diagnosis of public space in two main corridors of La Plata: Camino General Belgrano and Camino Parque Centenario. The term corridor is approached holistically, understanding it as something more than a passive support for mobility. These corridors are strategic spaces for public use and for shaping the urban landscape. This is why the dimensions of morphology and urban landscape, land use, equipment and social perception are analyzed. It was possible to identify problems and also guidelines for action that were enriched by the active participation of neighbors in the diagnostic workshops.

Key words: Urban Corridors; Public space; Land use; Urban landscape



Introducción

El objetivo del trabajo es desarrollar un diagnóstico urbano orientado hacia el espacio público sobre dos corredores principales de la ciudad: el Camino General Belgrano (Ruta Provincial N° 1) y el Camino Parque Centenario (Ruta Provincial N° 14). Este trabajo se realiza en el marco del proyecto *Los espacios de la movilidad como elementos estratégicos para un crecimiento urbano sustentable. El caso de la ciudad de La Plata*¹, y busca analizar diferentes dimensiones de los corredores desde el enfoque urbano. Es decir, no sólo en relación a la movilidad, sino también en relación a los conceptos de espacio público y paisaje urbano. Es así como el concepto de corredor es abordado de manera holística, entendiendo a estos espacios como lugares que cumplen funciones, no sólo como infraestructura de transporte, sino como espacios de uso, corredores verdes, espacios públicos y como espacios estratégicos para la conformación del paisaje urbano platense. De esta forma, sostenemos que, entender el concepto de corredor como construcción de la base territorial, permite pensar en el desafío de su operacionalización, a partir de una mirada integrada y compleja (Mikkelsen *et al.*, 2014).

En el marco de escenarios urbanos de creciente complejidad, se observa que la configuración de rutas y caminos en las ciudades se encuentra todavía casi exclusivamente dedicada a los autos. El diseño orientado al peatón y a la promoción del contacto humano y el contacto con la naturaleza, no son actualmente los valores que predominan en el diseño de los grandes corredores de la ciudad. Esta situación pone de manifiesto un desinterés en la generación de corredores urbanos de calidad que puedan integrar, tanto aspectos paisajísticos locales como aspectos orientados a favorecer el contacto social en el espacio público y la promoción de medios de transporte más sustentables.

En la historia de las ciudades, y particularmente en los espacios viales, existe un quiebre a principios del siglo XX, con el comienzo de la producción de automóviles en masa. El estilo internacional en la arquitectura y el urbanismo de principios de siglo se volcó muchas veces por la creación de espacios con diseño funcionalista y de grandes dimensiones (diseñados para el automóvil), dejando de lado la pequeña escala, el entramado peatonal y la humanización de los espacios. Esto último, sumado al aumento exponencial de la cantidad de vehículos en circulación y una planificación deficiente, dio lugar a una serie de duras críticas a nivel mundial durante la década de 1960, principalmente de carácter cualitativo. Se incorporaron nuevamente los valores ligados a la socialización y el paisaje en la planificación urbana. Entre estos aportes se encuentran los libros *Town scape*, de Gordon Cullen (1959) y; *The Landscape of Roads*, de Sylvia Crowe (1960). También *Image of the city*, *Site Planning*, *The View from the Road* y *Growing Up in Cities*, todos trabajos de Kevin Lynch (1960; 1962; 1964; 1977); y *The Death and Life of Great American Cities*, de Jane Jacobs (1961). Si bien esta oleada revolucionaria contra el urbanismo moderno tuvo como objetivo reivindicar el humanismo como

¹ Proyecto PICT-2020-01489, financiado por el Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica (FONCyT).

vector fundamental para la ciudad, en la actualidad, el espacio vial y su planificación urbana se encuentran casi exclusivamente dedicados a los autos.

Entender a los corredores como elementos estratégicos de la estructura urbana, considerando su multiplicidad de funciones, es la clave para descubrir, en el desarrollo de este trabajo, una nueva forma de mirar y de abordar estas piezas urbanas comunes a muchos subsistemas urbanos y capaces de modificar sustancialmente la forma que vemos, sentimos y transitamos en la ciudad. De esta forma, se reconoce en los corredores urbanos dos cualidades básicas y fundamentales: ser el espacio del estar (espacio público, paisaje, equipamientos urbanos); el otro, ser el espacio del ir (el espacio de los flujos y de las redes, del viaje, de la comunicación y de la velocidad).

Los corredores como espacio público

El concepto de corredor puede ser interpretado como una construcción interdisciplinaria en permanente búsqueda y debate. Esta situación deviene en una multiplicidad de abordajes, entre los cuales se puede encontrar el concepto de corredor biológico, corredor económico u otros más ligados al enfoque territorial. Así, desde el campo de la geografía urbana, Bozzano y Cuenca (1995) refieren que el concepto Corredor permite limitar áreas centrales que se asientan sobre rutas, ejes ferroviarios, avenidas o cualquier otra forma de concentración lineal, acompañados por ejes de transporte y equipamientos que pueden limitar o favorecer el desarrollo del Corredor a partir de la articulación territorial de actividades.

Sin embargo, el concepto de corredor responde también a otro más amplio: el espacio público, el cual responde, a su vez, a los conceptos de espacio y territorio. Para lograr realmente una visión holística de las problemáticas planteadas, se debe recuperar el concepto espacio como un conjunto indisociable, contradictorio y a la vez solidario de sistemas de objetos y sistemas de acciones, que no deben ser considerados aisladamente, sino en el cuadro único en el cual la historia pasa (Santos, 2000). Repensar categorías tales como espacio y territorio contribuyen a introducirnos en el concepto de Corredor, entendido como construcción de base territorial que permite pensar en el desafío de su operacionalización, a partir de una mirada integrada y compleja (es decir desde la interrelación de los factores naturales y sociales).

Respecto del espacio público, Delgado (2011) propone dos visiones acerca del concepto del espacio público. La primera, entendiéndolo como complemento sosegado de las operaciones para urbanistas, arquitectos y diseñadores: espacio público quiere decir hoy vacío entre construcciones que hay que llenar de forma adecuada a los objetivos de promotores y autoridades. Intenta garantizar la buena fluidez entre puntos y es determinado por la ordenación capitalista del territorio y la producción inmobiliaria. En la segunda visión que propone, entiende el espacio público como la realización de un valor ideológico, lugar en que se materializan diversas categorías abstractas como democracia, ciudadanía, convivencia, civismo, consenso y otros valores políticos hoy centrales. Ahora sí, ligado al concepto de territorio.

Como categoría conceptual estrechamente vinculada al territorio, el concepto de corredor presenta escalas múltiples de pertenencia. En este caso, el estudio se centra en dos corredores que pertenecen a una red regional más extensa, pero el recorte sobre el que se trabaja es exclusivo del municipio de La Plata. A partir de esto, ambos corredores son considerados como corredores intraurbanos, cuya expresión se da al interior de la ciudad.

Como mencionamos, los corredores urbanos desempeñan un papel crucial en la organización de la ciudad. Dicho desempeño tiene sentidos múltiples, según señala Guevara Martínez (2007, s.p.):

- a) Como Distribuidor de Equipamiento Urbano. Posiblemente la función más importante del corredor en el interior de un área urbana, consiste en la distribución de servicios a la población, ya que los servicios, traducidos en equipamiento urbano (equipamiento para la salud, la educación, la recreación, entre otros) se distribuyen en un 50% en éstos, mientras que el 50% restante se hará bajo una lógica de equilibrio espacial, mediante la localización y atención a demandas de subcentros urbanos.
- b) Como Articulador de Zonas, el corredor urbano desempeña un papel de "conexión" entre diversas zonas de la ciudad; es decir, articula la oferta de servicios con la demanda social de éstas, facilitando su ubicación y la movilidad de los habitantes de una zona a otra.
- c) Como exhibidor comercial. Para el ciudadano común, el corredor es ante todo un lugar comercial, en donde se realizan las actividades cotidianas de abastecimiento. Para la mayoría de ciudadanos, las compras especiales o de rutina se realizan en centros comerciales y establecimientos ubicados justamente en los corredores urbanos o en su área de influencia.
- d) Como distribuidor de áreas. Además de conectar una y otra zona, el corredor permite el tránsito vehicular, particularmente del transporte colectivo. Así, la función de distribución en el conjunto del tejido urbano, permite la movilidad intraurbana, y con esto, la distribución de los habitantes de cada área de la ciudad en la totalidad de ésta. Por esta razón, es en los corredores urbanos en donde encontraremos la mayor oferta de transporte en una ciudad.

De esta forma, este conjunto indisociable cumple diversas funciones, las cuales debieran ser planificadas desde el Estado. En las últimas décadas, fenómenos como el de la peatonalización, la refuncionalización y la renovación de corredores, nos demuestran que el tratamiento de estos espacios desde una mirada integral, contemplando especialmente las características que influyen en la conformación de un mejor espacio público, los posicionan como espacios estratégicos para la integración de las distintas actividades de la vida urbana y de la socialización (Birche, 2020).

Desde el enfoque planteado, los corredores son lugares estratégicos que tienen tanto que ver con el espacio público como con la movilidad: las calles funcionan, no sólo como espacios de movimiento, sino como lugares en sí mismas (Mehta, 2015). Esto último se puede observar claramente en el caso de estos dos

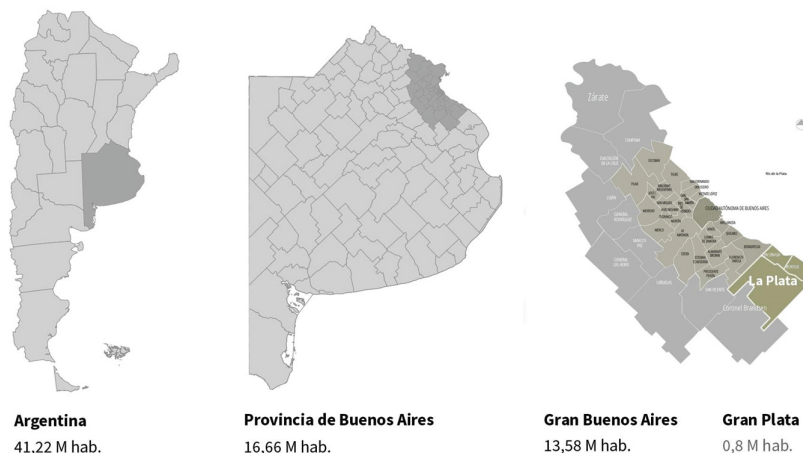
corredores que realizan una serie de funciones (sociales, estéticas, económicas) que no están relacionadas con el movimiento, sino más bien con la socialización y el paisaje. Es por esto que, tal cual demuestran varias investigaciones (Nello-Deakin, 2019; Gehl, 2006), los espacios viales y especialmente los espacios peatonales, resultan claves para apuntar nuestras ciudades hacia un desarrollo más inclusivo, más justo y más sustentable, consolidando al paisaje como el nuevo enfoque de las praxis urbanas del siglo XXI.

Debido a su capacidad inherente de ser un espacio público de conexión y entendiendo que, si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal (Gehl, 2006), los corredores pueden significar para las ciudades un aspecto clave para su dinamización y para la mejora en la calidad de vida de sus habitantes. A partir de lo mencionado, esta investigación plantea integrar a la clásica mirada funcionalista sobre estos espacios la mirada social y también la paisajística, con el fin de presentar la información primaria generada, capaz de brindar nuevos datos concretos que puedan utilizarse para aportar a estudios venideros sobre la calidad de los corredores en torno a las problemáticas espaciales relacionadas con el espacio público.

Los Corredores Urbanos en la Ciudad de La Plata

La ciudad se encuentra a 60 km al sureste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Figura 1). En el momento de su fundación, concebida para ser capital provincial, se presentó al mundo como una ciudad moderna, capaz de satisfacer a la vez los nuevos imperativos de la higiene y de la estética admitidos en Europa.

Figura 1. Ubicación de la ciudad de La Plata

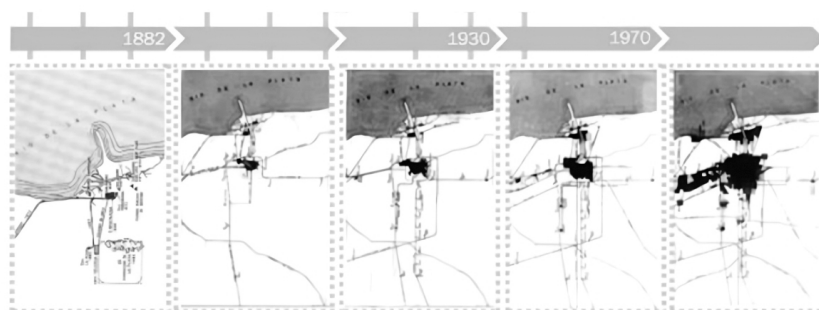


Fuente: elaboración personal, 2019

La ciudad de La Plata es un claro ejemplo de cómo la red viaria es el verdadero estructurador del territorio (Figura 2). En principio, el diseño histórico determina una distribución equilibrada de sus espacios verdes en el área urbana fundacional, de manera de brindar una dotación homogénea de equipamiento público recreativo de fácil accesibilidad para los habitantes (Domínguez, 2013). Sin em-

bargo, la adopción temprana de un modelo de crecimiento difuso trajo consigo la necesidad de transporte de personas, materia y energía, al incrementarse las distancias, lo que da como resultado el incremento del uso de medios motores. Tal como plantea Rueda (1997), el modelo difuso induce a un aumento de: 1) dificultades de movilidad, congestión; 2) horas de viaje por distancia, congestión; 3) ocupación del espacio público; 4) inaccesibilidad; 5) emisión de gases a la atmósfera; 6) niveles de ruido superiores a los admisibles; 7) inseguridad, el número de accidentes; 8) naturalización de condiciones de circulación y sus efectos; 9) fragmentación de los sistemas naturales y; 10) degradación del espacio público.

Figura 2. Secuencia cronológica del proceso de crecimiento de la Ciudad de La Plata



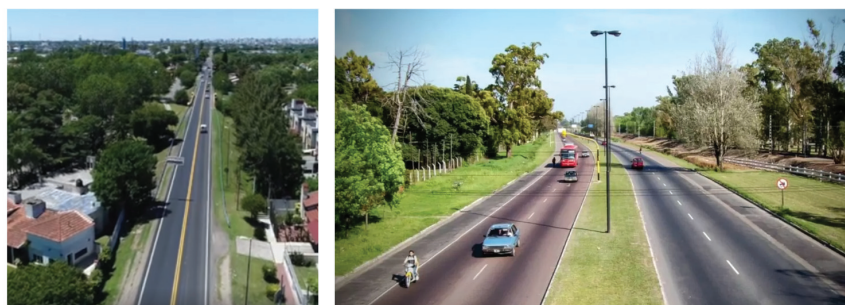
Fuente: elaboración personal, 2023

Dentro de este esquema de crecimiento de la ciudad, en el Eje Norte se reconocen como principales vías de conexión entre este sector y el casco histórico, los Caminos Gral. Belgrano y Parque Centenario. El primero, constituye una vía lenta debido a que tiene un ancho limitado de 20 metros en sus dos carriles, como así también a la cantidad y falta de coordinación de los semáforos existentes en su recorrido. Las veredas, por momentos son inexistentes (Figura 3) o están en mal estado al igual que las banquetas, por lo que resulta muy peligroso para el tránsito de ciclistas y peatones. El Camino Centenario posee 90 metros de ancho con dos carriles de ida y dos de vuelta para el tránsito vehicular, es decir el doble del Camino Belgrano. Sin embargo, en horas pico produce grandes aglomeraciones vehiculares en algunos puntos específicos a lo largo de su recorrido. En ambos, existe oferta de transporte público; sin embargo, para el Camino Centenario esta se ve enriquecida por el ferrocarril Roca que tiene estaciones en Ringuelet, Gonnet, City Bell y Villa Elisa, las cuales se encuentran muy próximas a este.

A estos se le suma, a partir del año 2002, la inauguración de la Autopista Buenos Aires-La Plata que incorpora, en 2016, una bajada estratégica en Villa Elisa que busca generar el descongestionamiento del tránsito vehicular del camino centenario y camino general Belgrano. En este momento, las autoridades señalan que "la gente que tardaba 35 minutos y ahora tardará 10, nos va a ayudar mucho sobre todo sabiendo que la mayor cantidad de gente que entra a nuestra ciudad viene del corredor Norte y que el 60% de los autos ingresa por ahí" (La Plata: Garro y Vidal inauguraron [...], 2016). Si se tiene en consideración a estas tres vías de

comunicación vehicular como corredores que conectan a la ciudad de La Plata con su zona norte, se observa que el tránsito medio anual para el año 2007 era el mismo para el Camino Centenario y la Autopista Buenos Aires La Plata (entre 28.301 y 62.700 vehículos) y de una escala menor para el Camino Belgrano (entre 11.301 y 28.300 vehículos) según datos oficiales del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Ya para el año 2016, el tránsito medio diario anual para los caminos es de: 14.013 vehículos para el Camino Belgrano y 55.117 para el Camino Centenario, lo que podría suponer que se ha mantenido relativamente estable. Al igual que en el resto del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), la movilidad transversal entre corredores es muy limitada, siendo la movilidad predominantemente radial respecto de los grandes centros urbanos como La Plata o Buenos Aires.

Figura 3. Remodelación en camino Belgrano del año 2018 (izquierda) y Camino Centenario (derecha)



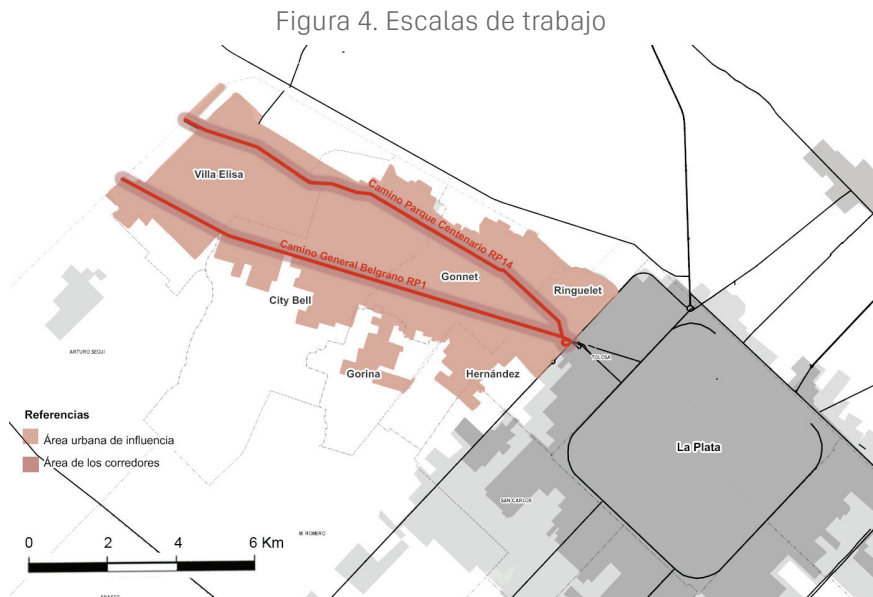
Fuente: archivo propio, 2022

Metodología

El trabajo se propone analizar las características de configuración actuales a partir de información primaria, identificación de problemáticas y proposición de lineamientos para dos corredores principales de la ciudad de La Plata: el Camino General Belgrano (RP1) y el Camino Parque Centenario (RP14). Para esto, la metodología se compone de cuatro fases: i) contexto histórico de la creación de los corredores; ii) caracterización actual del área urbana de influencia de los corredores y del área de los corredores (Figura 4); iii) identificación de problemáticas y; iv) definición de lineamientos de acción.

Para ello, el concepto de corredor se trabaja de manera integral con tres dimensiones de análisis: i) morfología y paisaje urbano; ii) usos del suelo y equipamiento y; iii) percepción social. Para las primeras dos dimensiones se utilizan datos relevados por medio de trabajo de campo en el sitio, y para la tercera dimensión se utilizan talleres participativos. Para estos últimos, se pautan una serie de encuentros del equipo con los actores convocados (vecinos, Organizaciones No Gubernamentales [ONG], representantes de las cámaras de comercio, entre otros) promoviendo el diálogo entre ellos, siempre acompañados por una mediación. En estas reuniones se provee a los miembros del equipo de las herramientas y consignas necesarias para identificar problemáticas en el territorio.

Todas las dimensiones se analizan sobre ambos corredores para luego poder identificar problemáticas comunes a ambos y también aquellas particulares de cada uno. Finalmente se proponen lineamientos de acción.



Fuente: elaboración personal, 2023

Sobre estas dos áreas de trabajo, se releva la información correspondiente a las siguientes variables (Tabla 1):

Tabla 1. Dimensiones y variables según área de estudio

Dimensiones/Escalas	Área urbana de influencia	Área de los corredores
Morfología y paisaje urbano	Vías transversales Morfología de la vía Tejido urbano consolidado Cursos de agua superficial a cielo abierto	Altura de la edificación Arbolado público Visibilidad de cuerpos de agua
Usos del suelo y equipamiento	Centralidades Grandes equipamientos Vacíos urbanos	Comercios Rampas Veredas Luminarias Paradas de bus y de tren
Percepción social	Se indagó a través de los talleres participativos en la percepción social de vecinos y actores clave en las mismas dimensiones y variables	

Fuente: elaboración personal, 2023

Luego del análisis de la información se procede a la identificación de problemáticas y posteriormente a la definición de lineamientos de acción.

Resultados

i) Contexto histórico de la creación de los corredores

La historia del eje Noroeste de la ciudad de La Plata está vinculada directamente al nacimiento de la ciudad en 1882 y su cercanía con la ciudad de

Buenos Aires. Tempranamente se desarrolló una tensión urbana entre ambas, ya que muchos residentes de la segunda venían a trabajar a la primera, lo cual favoreció el desarrollo de diversa infraestructura de transporte, como lo es el ferrocarril y la infraestructura vial.

Entre los años 1910 y 1940, los núcleos residenciales suburbanos se fueron consolidando conjuntamente con las infraestructuras viales de los Caminos Centenario y Belgrano. Así, el tendido ferroviario fue estructurando el espacio creando una linealidad dada por el trazado de las vías como un eje-corredor, generando, a su vez, jerarquías en aquellos lugares nodales en donde se emplazaba una estación terminal o intermedia.

Estos suburbios residenciales estaban caracterizados, en sus inicios, por un trazado urbano informal, con lotes amplios que garantizarían la construcción de viviendas aisladas, la baja densidad y el predominio de las áreas verdes sobre las áreas construidas. A comienzos del año 1914, la sociedad anónima City Bell introdujo el primer núcleo de residencias pintoresquistas simples, en su mayoría chalets neocoloniales que fueron habitados por técnicos y asesores vinculados a las compañías Swift, y Armour, instalados en la ciudad de La Plata. Luego se construyó el Golf Club Swift (hoy el Club Universitario de La Plata y la República de los Niños) como parte de unas iniciativas, en principio inconexas, que contribuyeron a la definición de la zona a la manera de los pueblos más distintivos con clubes, zonas de recreo, y prácticas deportivas al aire libre (Pintus, 2011).

Sin embargo, y por las causas antes mencionadas, este eje se caracterizó por la diversidad en cuanto a la superposición de usos, de sectores sociales que lo habitaron y de imágenes arquitectónicas que se fueron introduciendo a lo largo de un período más prolongado. A su vez, la fuerte presencia vecinal y de instituciones locales abocadas a promover el desarrollo del lugar, produjeron un núcleo definido por su espíritu comunitario.

A principios de siglo la intención fue configurar un camino pavimentado entre las ciudades de La Plata y Avellaneda hasta el límite con la ciudad de Buenos Aires, y que junto a ese camino debía habilitarse un ferrocarril eléctrico. Las obras de esta carretera de 52 km de extensión se extendieron entre agosto de 1911 y septiembre de 1916. El camino se construyó con un ancho de calzada de granitullo (adoquinado) de 6 metros y cordón a la vista. Posteriormente, en 1938, se ensanchó el camino a 7,9 metros en sólo cuatro meses.

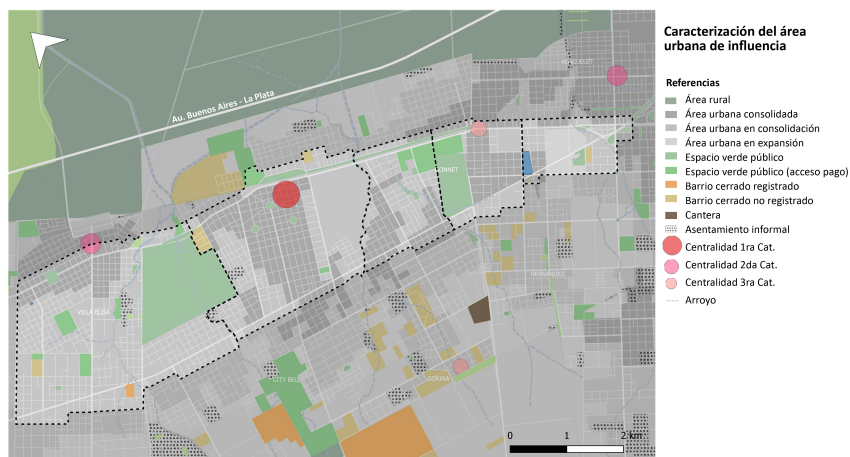
Por su parte, la historia del Camino Centenario comienza con la firma de un contrato entre la provincia de Buenos Aires y el Touring Club Argentino, por el cual se comprometía a construir un camino de acceso a la ciudad para el festejo del centenario de la Revolución de Mayo, es decir, para el 25 de Mayo de 1910. Unas décadas más tarde, ya habiéndose desarrollado un mayor crecimiento urbano de la zona residencial, la provincia de Buenos Aires llevó a cabo la pavimentación del Camino Parque Centenario para poder descomprimir el tránsito del Camino General Belgrano, inaugurándose el 21 de junio de 1938, con un ancho entre 10 y 12 metros. Posteriormente, la Dirección Nacional de Vialidad

ensanchó el camino, terminando la obra en diciembre de 1977.

ii) Caracterización actual del área urbana de influencia de los corredores y del área de los corredores

En las Figuras 5, 6 y 7 se pueden observar las áreas urbanas consolidadas en gris oscuro; las centralidades, los grandes equipamientos y grandes usos del suelo como espacios verdes públicos (verde claro); clubes sociales privados (verde oscuro); barrios cerrados (naranja) o; terrenos vacantes (blanco). Se observa que las centralidades se corresponden con la cercanía a las estaciones del ferrocarril Roca. Además, pueden observarse las calles transversales principales y también la morfología del espacio vial. Este último aspecto muestra como sólo el Camino Centenario posee una plataforma verde central que actúa como divisoria entre los distintos carriles de circulación. Respecto del análisis del área de los corredores, se elaboraron los siguientes planos (Figuras 6 y 7):

Figura 5. Caracterización del área urbana de influencia



Fuente: elaboración personal, 2023

Figura 6. Análisis del área del corredor Camino Parque Centenario



Fuente: elaboración personal, 2023

Figura 7. Análisis del área del corredor Camino General Belgrano



Fuente: elaboración personal, 2023

De las variables a relevar, se puede constatar para la dimensión de morfología y paisaje urbano que:

- ~ El Camino Parque Centenario posee el doble de ancho que el Camino Belgrano (40 metros contra 20 metros). Longitudinalmente, sus dimensiones dentro del municipio de La Plata son muy similares; 13,5 km el primero, versus 14 km el segundo.
- ~ El Camino Parque Centenario posee un separador verde central que, en la mayoría de sus tramos, es superior a 1,20 metros.
- ~ El Camino Parque Centenario posee un total de 1.168 árboles, mientras que Belgrano posee solamente 428. En promedio cada 100 metros para cada uno: 8,6 árboles versus 3 árboles (Birche, 2022). No se muestran en el plano por una cuestión de legibilidad.
- ~ Ambos Caminos poseen visibilidad a distintos cursos de agua de la región. El Centenario posee dos espacios verdes con vinculación a estos arroyos: el Parque Ecológico, la plaza de Villa Elisa y el batallón de comunicaciones de City Bell.
- ~ Respecto de la altura de la edificación, la mayoría de las construcciones son de un solo nivel. Solamente se verifican 159 de dos niveles y 8 de tres niveles en Centenario, y 177 parcelas con dos pisos construidos y tan sólo nueve con tres niveles en Belgrano, evidenciando la baja densidad a lo largo de todo el recorrido para ambos caminos.

Respecto de la dimensión de usos del suelo y equipamiento, se observa que:

- ~ Existen 238 comercios sobre Camino Centenario y 216 en Camino Belgrano. A pesar de estar favorecido el primero por la adyacencia de las estaciones del ferrocarril y sus centralidades aledañas, el Camino Belgrano ha desarrollado también alineaciones comerciales asociadas al sector de construcción, mientras que los comercios de Camino Centenario son de grandes marcas de indumentaria tipo outlet, comercio de uso diario general y también locales gastronómicos.
- ~ Hay algunos sectores donde las luminarias actualmente no funcionan, como sucede en el tramo del Parque Ecológico en Villa Elisa, dejando a quienes circulan por él en una situación de inseguridad. En ninguno de ambos caminos existen luminarias peatonales (de menos de tres metros de altura). No se

muestran en el plano por una cuestión de legibilidad.

~ Refugios para la espera de transporte público se contabilizaron un total de 24 en el Camino Centenario: 19 de concreto y 5 de metal. En el Camino Belgrano, hay 35 refugios para transporte público: 31 de concreto y 4 de metal. Se observa que en ningún caso existe un carácter unificado de la materialidad del paisaje urbano que se ofrece en el corredor, además de que algunos están en malas condiciones, principalmente porque son muy antiguos.

~ El mal estado de las veredas y, en muchos casos, su inexistencia, crean un espacio urbano deficiente e inaccesible para el uso peatonal. Del total de los 27.000 metros analizados del Camino Centenario, 10.200 se encuentran sin vereda, 5.300 no cuentan con el ancho mínimo peatonal y los restantes 11.500 cuentan con el ancho mínimo de 1,8 m². Mientras que el Camino Belgrano presenta, del total de 28.000 metros lineales analizados, 1.200 metros lineales que verifican el ancho caminable, 3.200 metros no verifican y los restantes 23.600 metros no poseen vereda.

~ Rampas o esquinas accesibles a personas con movilidad reducida existen solamente 5 en todo el Camino Centenario y ninguna en el Camino Belgrano.

Sintetizando, el relevamiento realizado permite constatar el estado de dos de los corredores principales en la ciudad de La Plata. Respecto de los usos del suelo y equipamiento, se identifican tres centralidades asociadas a las intersecciones entre estaciones de ferrocarril y el Camino Centenario, dando lugar a una mayor proliferación de usos comerciales de servicios y de oferta gastronómica sobre este corredor. También se identifica una mayor cantidad de espacios verdes asociados al Camino Parque Centenario, el cual conjuntamente con una mayor cantidad promedio de arbolado público, se posiciona notablemente mejor que el Camino Belgrano respecto de la dimensión de paisaje.

En lo relativo a la morfología, su generoso ancho y su separador verde central también lo diferencia estratégicamente y favorece posibles intervenciones que contarían con mayor espacio de desarrollo. En lo relativo a la percepción social, también se observa una mejor apreciación y menor cantidad de problemáticas del Camino Centenario que del Camino Belgrano. Esto podría deberse también a que el Camino Centenario cuenta con mayor cantidad de áreas urbanas consolidadas, debido a su mayor oferta de transporte. Todo esto le brinda una impronta urbana pero a la vez verde en muchos tramos arbolados, a diferencia del Camino Belgrano que cuenta con una fisonomía un poco más periférica, con mayor falta de vereda y arbolado urbano y con una buena cantidad de comercios asociados muchas veces al área de la construcción y de uso diario.

Respecto de ambos caminos, se observa una mayor concentración de usos comerciales en el tejido consolidado más cercano a la ciudad de La Plata.

Toda esta información relevada se completa con los datos obtenidos en el taller participativo realizado el 5 de noviembre de 2022 (Figura 8). El objetivo principal del Taller es involucrar a los diferentes actores de la sociedad en el

2 Se utiliza internacionalmente esta medida para permitir el paso de dos sillas de ruedas a la vez, cada una de ellas de 90 cm de ancho.

desarrollo de un diagnóstico consensuado del área de estudio. Para esto, el encuentro se organiza en base a tres momentos diferenciados:

Momento 1: Presentación de la temática general de las vialidades del Eje Norte de la Ciudad de La Plata a los invitados; presentación de posibles problemáticas y abordajes metodológicos disponibles; grillas de diagnóstico general para exponer en la sala y trabajar.

Momento 2: Distribución de los invitados en dos grupos para lograr mesas redondas, que alimenten a la discusión y debate sobre el tema planteado. La idea de estos grupos es que se dividan independientemente de la afinidad que tengan, desarrollándose en las mesas una mixtura de opiniones. En cada una de las mesas se le asigna a un representante la tarea de registrar lo conversado.

Momento 3: Conclusión entre todos y exposición de una síntesis en afiches, incluyendo conflictos individuales de los caminos y conflictos de ambos.

Figura 8. Taller Participativo



Fuente: archivo propio, 2022

iii) Problemáticas identificadas

En esta fase se identifican las siguientes problemáticas comunes a ambos corredores:

- ~ interjurisdiccionalidad: entre provincia y municipio principalmente, pero también respecto del Estado nacional quien es propietario de los terrenos donde transita el ferrocarril y son aledaños al Camino Centenario
- ~ falta de arbolado público y posible pérdida del patrimonio forestal privado visible desde el espacio público
- ~ conflictos en los cruces de avenidas transversales
- ~ falta de semáforos peatonales
- ~ falta de rampas o veredas aptas que permitan la circulación de peatones con restricciones de movilidad, como por ejemplo personas mayores

- ~ necesidad de nuevas conexiones con caminos paralelos como la autopista Buenos Aires La Plata
- ~ falta de ciclovías
- ~ falta de veredas
- ~ contaminación visual
- ~ falta de luminarias peatonales (de hasta 3 metros de altura)
- ~ falta de espacios verdes públicos en relación con el paisaje fluvial de los arroyos
- ~ incorporación de dársenas para colectivos y refugios adecuados que permitan la visibilidad y protejan de la lluvia y sol intenso
- ~ falta de consolidación de algunas centralidades como Villa Elisa y Gonnet y sectores comerciales de usos específicos
- ~ falta de protección de elementos con valor patrimonial.

iv) Lineamientos propuestos

En primer lugar, resulta clave reforzar las herramientas que permitan accionar más rápidamente sobre el territorio, como podrían ser convenios o un marco de actuación eficiente entre los tres poderes del Estado, de manera de agilizar los mecanismos de planificación territorial. Dentro de este proyecto de mejora en la actuación territorial se deberán contemplar diversos aspectos como:

- a) usos del suelo: revisar los planos de relevamiento de usos reales para proponer normativa específica orientada a favorecer el crecimiento de las centralidades; identificación de espacios públicos subutilizados y tierra vacante dentro del área urbana consolidada. Para el caso del Camino Centenario, los espacios subutilizados ligados a estaciones del ferrocarril resultan claves, mientras que para el Camino Belgrano es necesario resolver cuestiones vinculadas a los usos como corralones y lugares de acopio de material para construcción, los que necesitan una logística de carga y descarga más eficiente.
- b) espacio público: establecer programas particularizados para espacios públicos degradados y espacios públicos en vinculación directa con cuerpos de agua que permitan aprovechar al máximo este valor paisajístico; incorporar cestos y bancos de descanso en la vía pública. Para el Camino Belgrano, estudiar cómo abordar paisajísticamente los puentes metálicos sobre arroyos y su posible valor patrimonial que refuerzan el carácter productivo del camino.
- c) movilidad: realizar un sistema de ciclovías interconectadas (no de vías que no se comunican entre sí), lo cual será tarea más sencilla para el Camino Centenario que cuenta con un mayor ancho; promover la creación de veredas entendiéndolo como un elemento de seguridad para el peatón, separándolo del tránsito vehicular; favorecerla adopción de medios de movilidad no motorizados. Sólo para el Camino Belgrano, estudiar e incorporar una semaforización adecuada y sincronizada que permita mayor fluidez del tránsito y soluciones específicas para los lugares que requieran carga y descarga de mercadería.
- d) arbolado y paisaje urbano: para ambos caminos, se deberá estudiar la normativa de restricción al dominio existente en otros países como España con el fin de salvaguardar árboles de propiedad privada con visibilidad desde el espacio público y, por ende, de conformación del paisaje urbano, que además

deban protegerse por su valor paisajístico; elaborar un plan de forestación con etapas y especies adecuadas para los espacios que van a ocupar (ya sea arbolado de alineación en calles o avenidas, arbolado en edificios y jardines de propiedad pública y/o arbolado en espacios verdes); respecto del mantenimiento, se deberá crear un plan de manejo del arbolado público con podas racionales y adecuadas sólo cuando sean necesarias; transformar el cableado aéreo en subterráneo para una mejora en el paisaje urbano y menor contaminación visual (comenzando por las áreas centrales) e identificar y proteger los elementos de valor patrimonial y paisajístico.

Conclusión

Durante el análisis se concluye que estos dos corredores, usualmente estudiados en el marco de trabajos de movilidad, cumplen una plenitud de funciones como espacio público, como elementos característicos del paisaje urbano y también como espacios de servicios y equipamiento. En este sentido, una calle justa no debe constituir simplemente un espacio de transporte, sino un espacio público y social compartido que se adapte a una variedad de usos diferentes y, a su vez, permita conectar a otros espacios públicos de la ciudad como plazas y parques.

Para la ciudad de La Plata, estos dos caminos, junto con la Autopista Buenos Aires-La Plata, son los que la conectan con su zona norte. Pero los caminos, a diferencia de la autopista, constituyen vías de comunicación ligadas al espacio urbano, a la ciudad y a los diversos patrones de movilidad. Mientras que la autopista, excluyendo a peatones y ciclistas, se aleja de la ciudad para retirarse a las áreas rurales y lograr su objetivo de una conexión más rápida, ininterrumpida pero desvinculada de la ciudad y a velocidades de circulación en las que es muy difícil percibir ciertos aspectos del paisaje e interactuar con el entorno.

Es por lo expuesto que iniciamos el debate desde un enfoque más holístico, enfocándonos en una solución coherente e integrada a los diversos y complejos aspectos de los corredores, evidenciados en este trabajo. Abordar las problemáticas que se presentan en el territorio desde un enfoque integral es el único camino posible para planificar y construir espacios viales entendidos como espacios públicos compartidos y que expresen en su diseño las cualidades y valores de la ciudad que representan. En este sentido, como se ha mencionado, Delgado (1999) desarrolla un poco más esta idea del espacio público como lugar y lo afirma como ámbito físico y simbólico, es lo que la ciudad debe mantener en buenas condiciones, asegurando su plena accesibilidad, deparándole escenarios y decorados. Es decir, al espacio público entendido como categoría política le urge verse ratificado como lugar, como señala el autor, hacerse "carne entre nosotros" (Delgado, 1999, p. 28).

Esto es lo que hace que una calle o una plaza sean algo más que simplemente una calle o una plaza. Hace que un espacio teórico se convierta en un espacio sensible. Esto se justifica a partir de entender que un espacio público (físico) no se conforma con ser una mera sofisticación conceptual de los escenarios en los

que desconocidos totales se encuentran y gestionan una coexistencia; sino que se le asigna la tarea estratégica de ser el lugar en que los sistemas nominalmente democráticos ven o deberían ver confirmada la verdad de su naturaleza igualitaria, el lugar en que se ejercen los derechos de expresión como formas de control sobre los poderes y el lugar desde el que esos poderes pueden ser cuestionados en asuntos que conciernen a todos (Delgado, 2011).

El hombre es, ante todo, un ser social y esta característica condiciona sus actividades en todos los aspectos de su vida. En este sentido, como planificadores y como arquitectos, resulta fundamental que características como esta, tan constitutivas de la naturaleza humana, sean consideradas al momento de diseñar los espacios de la ciudad destinados a la socialización y a la vida pública, especialmente cuando cada vez más personas viven en un entorno urbano que continúa enfrentándose a conflictos de complejidad creciente. Es así como se busca contribuir desde este trabajo con un insumo para mejorar la planificación, el diseño y la calidad del espacio público con miras a un desarrollo urbano más sustentable.

Referencias

- Birche, M. (2020). *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* [Tesis de doctorado. Universidad Nacional de La Plata]. <https://doi.org/10.35537/10915/105803>
- Birche, M. (2022). Análisis de la distribución del arbolado urbano de alineación en La Plata, Argentina. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 24(2), 106-115. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2022.24.3465>
- Bozzano, H. y Cuenca, G. (1995). Usos del suelo. En Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (Ed.), *El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis* (pp. 39-53). CONAMBA.
- Crowe, S. (1960). *The Landscape of Roads*. Architectural Press.
- Cullen, G. (1959). *Town scape*. Architectural Press.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Anagrama.
- Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Catarata.
- Domínguez, M. C. (2013). *Valoración del patrimonio cultural: Plazas platenses* [Tesis Doctoral, Universidad Nacional de La Plata, La Plata].
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Editorial Reverte.
- Guevara Martínez, J. (2007). Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. *Psicología para América Latina*, (10). http://pepsic.bv-salud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010&lng=pt&nrm=iso&tlng=es
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books.

- La Plata: Garro y Vidal inauguraron bajada de Autopista de Villa Elisa: "Hace años necesitábamos una obra así" (2016, 15 de marzo). *Cadena BA*. <https://cadena-ba.com.ar/nota.php?Id=35811>
- Lynch, K. (1960). *Image of the city*. MIT Press.
- Lynch, K. (1962). *Site Planning*. MIT Press.
- Lynch, K. (1964). *The View from the Road*. MIT Press.
- Lynch, K. (1977). *Growing Up in Cities*. MIT Press.
- Mehta, V. (2015). The Street as Ecology. En S. Zavestoki & J. Agyeman (Eds.), *Incomplete Streets: Processes, Practices, and Possibilities* (pp. 114–136). Routledge.
- Mikkelsen C. A., Sagua, M. y Lima, M. L. (2014) El concepto corredor como aporte a la comprensión del territorio. *Geografia em Questao*, 7(1), 203-222.
- Nello-Deakin, S. (2019). Is there such a thing as a 'fair' distribution of road space? *Journal of Urban Design*, 24(5). <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592664>
- Pintus, A. (2011). SUBURBIOS RESIDENCIALES. Modernización territorial, operaciones inmobiliarias e imágenes suburbanas, 1910-1940. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (5), 15-30. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/12497/05_02_AnaGomezPintus.pdf
- Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *Biblioteca CF+S Ciudades para un futuro más sostenible*. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica, tiempo, razón y emoción*. Ariel.

Mariana Birche es Doctora en Arquitectura y Urbanismo. Actualmente es Investigadora Asistente CONICET en el Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido y docente en la FAU-UNLP. Ha participado, expuesto y organizado congresos nacionales e internacionales, publicado artículos en revistas científicas, dirigido y participado en proyectos de investigación, extensión y también en el desarrollo y coordinación 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 (IIPAC-CONICET/UNLP). Calle 47 num 162, (1900) La Plata, Buenos Aires, Argentina, marianabirche@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8621-4330>

Leandro Varela es Magíster en Paisaje, Medioambiente y Ciudad. Actualmente es Investigador Cat. III en el Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido y docente en la FAU-UNLP. Es Director de la Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad y miembro activo en la Iniciativa Latinoamericana del Paisaje (LALI), la Red Argentina del Paisaje y la ONG Nuevo Ambiente. Ha participado, expuesto y organizado congresos nacionales e internacionales, publicado artículos en revistas científicas, dirigido y participado en proyectos de investigación y extensión. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido (IIPAC-CONICET/UNLP). Calle 47 num 162, (1900) La Plata, Buenos Aires, Argentina, leandro68@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8963-6109>