

**EL SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS COMO FACTOR ESTRUCTURADOR DE
LA CALIDAD DEL PAISAJE Y EL AMBIENTE URBANO**

Tesis doctoral presentada por

MARIANA EVELYN BIRCHE

para acceder al grado académico de

DOCTOR EN ARQUITECTURA Y URBANISMO

Dirección de Tesis:

Prof. Arq. Olga Ravella

La Plata, Argentina

Diciembre 2019



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

2019

ARQ. MARIANA BIRCHE

Directora: Arq. Olga RAVELLA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	14
CAPÍTULO 1: Marco teórico	18
1.1 La caracterización de los Espacios públicos	33
CAPÍTULO 2: Espacio público en el desarrollo de las ciudades americanas	511
2.1 El resurgimiento del espacio público	61
2.2 Acerca del espacio público y el paisaje como objeto de derecho	65
2.3 Antecedentes de trabajos de investigación	68
CAPÍTULO 3: Abordaje metodológico	71
3.1 Fase 1: Sincrética	72
3.2 Fase 2: Analítica	73
3.3 Fase 3: Sintética	79
CAPÍTULO 4: El paisaje y el espacio público en la conformación de la ciudad de La Plata	81
4.1 Período 1882 -1930	91
4.2 Período 1930 - 1970	96
4.3 Período 1970-2019	106
CAPÍTULO 5: El paisaje y el espacio público platense	112
5.1 El sub-sistema de espacios verdes	113
5.2 El sub-sistema de espacios viales y peatonales	123
5.3 El sub-sistema de centralidades	141
5.4 Los subsistemas de espacio público integrados a la ciudad	154
CAPÍTULO 6: Algunas pautas para el mejoramiento, restructuración y producción de nuevos espacios públicos	168
6.1 Estrategias de gestión	169
6.2 Estrategias de diseño	172
CAPÍTULO 7: Conclusiones	182
7.1 Consideraciones finales	183
7.2 Reflexiones sobre el proceso de la tesis y futuras líneas de trabajo	188

BIBLIOGRAFÍA	190
Anexo 1: Anchos caminables para el espacio peatonal – Síntesis de la bibliografía analizada	205
Anexo 2: Encuesta “Paisajes Platenses”, 2018.	207
Anexo 3: Matrices de puntaje para espacios verdes	281
Anexo 4: Matrices de datos para espacios viales y peatonales	285
Anexo 5: Matrices de puntaje para centralidades	287
Anexo 6: Área de influencia de espacios verdes - Síntesis de la bibliografía analizada	289

RESUMEN

En escenarios urbanos de crecientes conflictos sociales, el paisaje como categoría de análisis se configura como una herramienta que permite desarrollar nuevos criterios para la mejora de los espacios públicos en la ciudad. La presente tesis se propone indagar sobre el espacio público platense desde la mirada del paisaje con el fin de analizar las distintas tipologías que componen el sistema de espacios públicos de la ciudad. Así, analizando las categorías de espacios verdes, espacios viales y centralidades, se construyen nuevas estrategias de gestión y de diseño orientadas hacia la mejora de la calidad del espacio público y el paisaje de la ciudad. Para esto, la metodología propone un abordaje sistémico que concibe a la ciudad como un sistema complejo e integran métodos cuantitativos, cualitativos y espaciales. De esta manera, la tesis se estructura para responder al interrogante ¿Cómo pueden elaborarse estrategias que tiendan a la mejora del sistema de espacio público de La Plata a partir de comprender sus tipologías y su relación con el paisaje?

ABSTRACT

In urban scenarios of growing social conflicts, the landscape as a category of analysis is configured as a tool that allows developing new criteria for the improvement of public spaces in the city. This thesis is proposed to investigate the public space of Plata from the view of the landscape in order to analyze the different typologies that make up the system of public spaces in the city. Thus, analyzing the categories of green spaces, centralities and road and pedestrian spaces, new management and design strategies are built aimed at improving the quality of public space and the city's landscape. For this, the methodology proposes a systemic approach that conceives the city as a complex system and integrates quantitative, qualitative and spatial methods. In this way, the thesis is structured to answer the question: How can strategies be developed that tend to improve the public space system of La Plata from understanding its typologies and its relationship with the landscape?

Índice de figuras

Figura 1: Las dimensiones de la ciudad.....	19
Figura 2: La ciudad ideal de Vitruvio.....	24
Figura 3: El espacio público del movimiento moderno.....	27
Figura 4: Definición de áreas para una vereda.....	29
Figura 5: Esquema de configuración entre la polis, la ciudad y la urbs.....	32
Figura 6: Versión actualizada del estudio de Donald Appleyard.....	38
Figura 7: Modelo de Christaller de distribución de lugares centrales en el territorio.....	39
Figura 8: Esquema de percepción del paisaje.....	43
Figura 9: Jacarandás en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....	45
Figura 10: Interrelaciones entre paisaje, ciudad y espacio público.....	50
Figura 11: Síntesis de la Estructura Metodológica de la Tesis.....	76
Figura 12: Metodología y universo de análisis de la encuesta.....	77
Figura 13: Implementación de la encuesta en plataforma Google.....	78
Figura 14: Ubicación de la ciudad de La Plata.....	83
Figura 15: La región pampeana en Argentina.....	84
Figura 16: Arroyos y cuencas hidrográficas en La Plata.....	85
Figura 17: Vegetación nativa.....	86
Figura 18: Ciudades ideales.....	87
Figura 19: Elementos morfológicos particulares dentro del casco urbano.....	88
Figura 20: Plano fundacional de La Plata.....	89
Figura 21: Secuencia cronológica del proceso de crecimiento de la Ciudad de La Plata.....	90
Figura 22: Comparación entre manzanas residenciales y manzanas de edificios públicos.....	92
Figura 23: Avenida 44 y plaza Italia, antes y después de las intervenciones que brindaron más espacio urbano a la circulación vehicular.....	94

Figura 24: Evolución del espacio público del eje fundacional y del arbolado urbano.....	95
Figura 25: Reducción de la rambla central en Diagonal 79.....	99
Figura 26: Grados de consolidación del área urbana.....	109
Figura 27: Espacios públicos identificados en La Plata.....	110
Figura 28: Subsistema de Espacios verdes en La Plata.....	113
Figura 29: Iniciativa vecinal en Plaza Los Zorzales, Villa Elisa.....	114
Figura 30: Completamiento del mobiliario por los vecinos en Plaza Piria, Villa Elisa.....	115
Figura 31: Comparación de tipos de Espacios verdes en el casco y la periferia de La Plata.....	115
Figura 32: Calidad del espacio verde público en el casco y en la periferia.....	117
Figura 33: Espacios verdes según puntaje obtenido en La Plata.....	117
Figura 34: Espacios verdes recuperados con superficie de uso inutilizada en La Plata.....	118
Figura 35: Conjuntos residenciales que incluyen espacios verdes.....	120
Figura 36: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios verdes en La Plata.....	121
Figura 37: Sub-sistema de espacios viales y peatonales en La Plata.....	123
Figura 38: Tipos de espacios viales y peatonales en La Plata.....	123
Figura 39: Sub-sistema de espacio vial y peatonal en La Plata según tipo de perfil.....	124
Figura 40: Metros lineales de espacio vial por zonas según tipo de vía.....	125
Figura 41: Espacio vial y peatonal en La Plata según puntaje.....	128
Figura 42: Bicisendas en la ciudad de La Plata.....	129
Figura 43: Comparación entre la instalación de bicisendas sobre el paseo peatonal de Diag. 73 y sobre la calle en Av. 53.....	130
Figura 44: Remodelaciones en Camino General Belgrano (2018).....	131
Figura 45: Espera del transporte público: Camino Centenario, Avenida 44 y Avenida 7.....	132
Figura 46: Modificación del paseo peatonal de Avenida 51.....	134

Figura 47: Paseos peatonales combinando diseños sin criterios estéticos comunes.....	134
Figura 48: Condiciones de circulación para el tránsito peatonal. Zona Eje Noroeste.....	137
Figura 49: Mejora de la calle 426, asfalto nuevo sin incorporación de veredas.....	137
Figura 50: Esquemas de tipos de calles en la Encuesta “Paisajes platenses”.....	138
Figura 51: Gráfico de respuestas correspondiente a los tipos de calles en la Encuesta “Paisajes platenses”.....	139
Figura 52: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios viales en La Plata.....	140
Figura 53: Sub-sistema de centralidades identificadas en La Plata.....	142
Figura 54: Sub -sistema de centralidades en La Plata según puntaje.....	144
Figura 55: Cestos y bicicleteros colocados en la renovación durante el año 2017.....	145
Figura 56: Imágenes presentadas para la renovación del centro comercial de Calle 12.....	146
Figura 57: Colocación de rampas sin continuidad con la senda peatonal.....	146
Figura 58: Bicicleteros y bancos instalados en Calle 12 durante el año 2017.....	147
Figura 59: Teatro Argentino y Catedral de La Plata, tras las rejas.....	149
Figura 60: Casonas históricas vistas desde Centenario y Cantilo.....	150
Figura 61: Centro de City Bell en la actualidad.....	150
Figura 62: Centro de Villa Elisa en la actualidad.....	151
Figura 63: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para las centralidades en La Plata.....	152
Figura 64: Zonas de análisis y área urbana en el partido de La Plata.....	154
Figura 65: Espacios verdes con radio de cobertura.....	157
Figura 66: Distribución del suelo según cobertura de EV en La Plata.....	158
Figura 67: Áreas críticas sin cobertura de espacios verdes.....	159
Figura 68: Verificación de veredas según ancho caminable para La Plata.....	160
Figura 69: Condición de las veredas según ancho peatonal.....	160

Figura 70: Cantidad de árboles en vía pública.....	161
Figura 71: Verificación de la cantidad de arbolado público en espacios viales y peatonales	
Figura 72: Resultado de la calidad obtenida para los espacios públicos en La Plata	
Figura 73: Sistema de Espacios Públicos según puntaje en La Plata.....	165
Figura 74: Propuesta para el espacio público vial de la ciudad de La Plata.....	167
Figura 75: Reorganización del nodo Avenida 7 en la centralidad La Plata.....	171
Figura 76: Reorganización de la centralidad de City Bell.....	172
Figura 77: Reorganización de la centralidad de Villa Elisa.....	172
Figura 78: Espacios propuestos para incorporar al sistema de espacios públicos en la periferia platense.....	176
Figura 79: Gráfico de la propuesta para el sistema de espacios públicos en la periferia platense..	178

Índice de tablas

Tabla 1: Proyección poblacional para el Partido de La Plata según zonas.....	106
Tabla 2: Crecimiento de la mancha urbana.....	107
Tabla 3: Comparación entre el crecimiento de la mancha urbana y el crecimiento poblacional.....	107
Tabla 4: Transformaciones en la distribución modal de transporte para La Plata.....	108
Tabla 5: Espacios verdes públicos según tipo y zona de análisis.....	113
Tabla 6: Matriz de puntaje para espacios verdes.....	116
Tabla 7: Calidad del espacio verde público.....	116
Tabla 8: Matriz de puntaje para espacio vial y peatonal con separador grande o con paseo.....	126
Tabla 9: Matriz de puntaje para espacio vial y peatonal simple o con separador chico.....	126
Tabla 10: Calidad del espacio vial y peatonal.....	127
Tabla 11: Tabla síntesis de resultados para arbolado público urbano en vías de Categoría 1.....	132
Tabla 12: Tabla síntesis de resultados de arbolado público urbano en vías de Categoría 2.....	135
Tabla 13: Tabla síntesis de resultados de arbolado público urbano en vías de Categoría 3.....	138
Tabla 14: Categorías de centralidades.....	141
Tabla 15: Matriz de puntaje para de centralidades.....	143
Tabla 16: Calidad del espacio público de las centralidades.....	143
Tabla 17: Cantidad de espacios públicos según zona de análisis con relación al área urbana.....	155
Tabla 18: Espacios verdes por habitante según zona de análisis.....	156
Tabla 19: Áreas críticas por delegación.....	158

ABREVIATURAS

A.C. - Antes de Cristo

Arq. - Arquitecto/a

Art.- Artículo

Av. – Avenida

BID - Banco Interamericano de Desarrollo

CEMAT- Conferencia Europea de Ministros responsables de ordenación del territorio

CEP- Código del Espacio Público

CIAM - Congreso Internacional Arquitectura Moderna

Cod. - Código

CONICET - Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas

Diag.- Diagonal

EPA- Environmental Protection Agency

EVUP- Espacio Verde de Uso Público

EV – Espacio Verde

EPT – Espacio Público Total

FAU- Facultad de Arquitectura y Urbanismo

GIS- Sistema de información geográfica (SIG en español o GIS en inglés)

Ha.- Hectárea

Hab.- Habitantes

IFLA- International Federation of Landscape Architects

IIPAC- Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido.

INDEC- Instituto Nacional de Estadística y Censos

IPCC- Panel Intergubernamental sobre el Cambio Climático

Km - Kilómetros

Km2 - Kilómetros cuadrados

LALI- Latin American Landscape Initiative

M - Metro

M2 – Metro Cuadrado

NO- Noroeste

ODS - Objetivos de desarrollo sostenible

OMS- Organización Mundial de la Salud

ONU/UN - Organización de las Naciones Unidas/United Nations

ONU HABITAT/UN HABITAT - Programa de Naciones Unidas para un mejor futuro urbano.

PMC- Maestría Paisaje, Medio Ambiente y Ciudad

RAP- Red Argentina del Paisaje

TP- Tipo de Paisaje

TV- Tierra Vacante

UNESCO- La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

UNLP- Universidad Nacional de La Plata

A todos aquellos que la vida puso en mi camino y me enseñaron de una u otra manera
que podemos conseguir cualquier cosa a la que nos neguemos a renunciar,

A la Universidad Nacional de La Plata y a mi director de beca Leandro por darme la
oportunidad de estudiar e iniciarme en la investigación,

A mi directora Olga Ravella por guiarme con paciencia en el proceso de esta tesis,

A mis compañeras de trabajo, de ratos libres y amigas de la vida,

A mi otro yo paisajístico,

A mi familia, a Sergio a María Elena y a Belén,

A mis abuelos, Mabel, Ricardo y Alicia

A todos ustedes que con su cariño me ayudaron a atravesar el largo camino de la tesis,

A todos espero seguir encontrándolos en las cosas nuevas por venir

y a todos ustedes,

GRACIAS !

“Porque, en efecto, la definición más certera de lo que es la urbe y la polis se parece mucho a la que cómicamente se da del cañón: toma usted un agujero, lo rodea de alambre muy apretado y eso es un cañón. Pues lo mismo, la urbe o polis comienza por ser el hueco, para delimitar su contorno.

La polis no es un primordialmente un conjunto de casas habitables, sino un lugar de ayuntamiento civil, un espacio acotado para funciones públicas.

La urbe no está hecha, como la cabaña o el domus, para cobijarse de la intemperie y engendrar, que son menesteres privados y familiares, sino para discutir la cosa pública.

J. ORTEGA Y GASSET: La rebelión de las masas

INTRODUCCIÓN

“El espacio urbano, esencialmente reducido a un resultado o producto de la acción e intención social, es visto como algo a ser explicado. Sólo de vez en cuando es reconocido como un proceso dinámico de construcción espacial (y social), como una fuente de explicación en sí mismo.”

EDWARD SOJA

El presente trabajo se propone contribuir al conocimiento sobre los espacios públicos platenses a partir de entenderlos desde la perspectiva del paisaje con el fin de formular estrategias para el mejoramiento de la calidad ambiental y estética de los espacios públicos.

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 del 60 en autores como Habermas y Arendt que trabajaron el concepto desde su vínculo con la opinión pública y la publicidad. Mientras que, para arquitectos y urbanistas, el concepto de espacio público comenzó a ser trabajado en la década del '80 ya que anteriormente este concepto era sinónimo de espacio abierto, habitualmente verde (Silvestri, 2011).

A partir de la década de 1990, en el Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido¹ el tema se abordó desde distintas perspectivas que se vieron reflejadas en el plan de estudios de la Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad creada en 1998. Desde este momento, en el contexto de la investigación, se trabajaron distintos proyectos de la temática del paisaje y el espacio público en el Instituto² los cuales dieron origen al proyecto que se encuentra en desarrollo en la actualidad por el Grupo IV - Paisaje ambiente y ciudad: “El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio-espacial en la región La Plata” (2018 -2021)³

¹ El IIPAC es un Instituto de Investigación de doble dependencia (UNLP-CONICET) con sede en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la ciudad de La Plata.

² 2003/2006: “El paisaje como factor de recuperación y preservación de las áreas de riesgo ambiental y social.” El caso del sector del área costera del Río de La Plata: Berisso, Los Talas. Director: Prof. Arq. Olga Ravella. Co-director: Prof. Arq. Enrico Fontanari, Istituto Universitario di Architettura de Venecia (IUAV). Programa de Incentivos a la investigación de la UNLP. Código del proyecto: 11/U065. 2014/2017: “El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio ambiental de la Región La Plata.” Director: Mgr. Arq. Leandro Varela. Co-director: Prof. Arq. Olga Ravella. Código: 11U138. 2018/2021: “El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio ambiental de la Región La Plata. Etapa 2.” Director: Mgr. Arq. Leandro Varela. Co-director: Prof. Arq. Olga Ravella. Código: 11U175.

³ Código: 11U175. Acreditado por la Secretaría de Ciencia y Técnica de la UNLP para los años 2018/2021.

En este marco, realicé desde el año 2012, un intenso periodo de formación. Dicha formación que se complementó con mi participación en la Maestría “Paisaje, Medio ambiente y Ciudad” fue posible a partir de dos becas de entrenamiento en investigación de la FAU⁴ y finalmente de la beca doctoral del CONICET (2015-2020).⁵ De esta forma, a partir de los proyectos de investigación, mi formación académica y fundamentalmente desde entender el espacio público como un concepto dinámico que fuimos formulado en el grupo a través del tiempo, surgió el tema de los espacios públicos en todas sus expresiones físicas, sociales y urbanísticas, el cual se aborda en esta tesis.

Así, fueron se fueron profundizando cuestiones, entre ellas la interacción entre las distintas configuraciones de los espacios públicos, la sociedad y el ambiente desde la perspectiva del paisaje. En este marco se ha estudiado que, a través del devenir histórico, y particularmente en la ciudad de La Plata, los espacios públicos se han ido degradando, haciendo cada vez más urgente la necesidad de su recuperación. En este sentido, en la ciudad de La Plata, se han realizado intentos para adecuar el espacio público a las nuevas demandas de la población. Sin embargo, debido a la inexistencia de una concepción del espacio público que permita un abordaje integral del desarrollo urbano, las acciones realizadas por las distintas gestiones no llegan a dar respuesta a los problemas reales manifestados. Entre ellos, el espacio público cooptado por el automóvil se constituye en una demanda social y ambiental en la actualidad. En este marco, el espacio público en la actualidad se ve supeditado a la voluntad política de los distintos niveles del Estado que lo norman pero que aún no se comprometen seriamente con su renovación y puesta en valor para la sociedad.

Al respecto, y desde los principios adoptados en la Maestría, el concepto de paisaje se asocia al concepto de espacio público. La definición de ambos términos, espacio público y paisaje no es tan sencilla ya que diversas disciplinas utilizan estas ideas desde diferentes perspectivas. Particularmente 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, 2001; Roger, 2007; Santos, 2000 Abalos, 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.

⁴ Beca de Entrenamiento en Investigación FAU (2012): “El Paisaje como concepto integrador dentro del marco conceptual del Parador Ecológico en La Posada Samborombón - Brandsen” y Beca de Entrenamiento en Investigación FAU (2013): “El marco teórico-conceptual paisajístico como integrador al desarrollo proyectual del Parador Ecológico en Brandsen”.

⁵ Beca Interna Doctoral del CONICET (2015-2020) “La intervención paisajística como herramienta de mitigación de la degradación socio- espacial en la región La Plata”

Existen además de las interpretaciones individuales interpretaciones colectivas del paisaje las cuales determinan el carácter de una zona en particular. De esta manera, el componente social para la definición de un paisaje resulta fundamental. Es así como la percepción de los habitantes sobre el paisaje reviste una importancia clave dado que la definición propuesta por el Convenio Europeo de Paisaje (2000), señala que el paisaje es “cualquier parte de territorio tal y como es percibida por la población, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y humanos y/o de sus interrelaciones”.

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.

De esta forma, se considera como necesidad responder a las siguientes preguntas: ¿Cuál es el rol del espacio público en la organización urbanística, social y ambiental de las ciudades? ¿Es posible lograr el mejoramiento de la calidad ambiental y social de las ciudades a partir de la existencia de espacios públicos concebidos desde la noción de paisaje?, ¿Cuáles son los criterios de diseño adecuados para lograr el mejoramiento de dichos espacios?

A partir de estas preguntas surgió el objetivo principal de esta tesis: “Contribuir a la formulación de estrategias de diseño de los espacios públicos platenses desde la mirada del paisaje con el fin de mejorar la calidad urbanística, ambiental y social de las ciudades”.

Para alcanzar el objetivo propuesto, la tesis se encuentra conformada por seis capítulos. El primero aborda el marco teórico y también los antecedentes del tema de investigación con el desarrollo de los conceptos principales de la tesis: Espacio público, paisaje y ciudad. El segundo capítulo, describe

el desarrollo del espacio público en las ciudades latinoamericanas. En el tercer capítulo se expone el abordaje metodológico de la tesis, las unidades de análisis seleccionadas y qué variables se analizan de cada una. El cuarto capítulo se centra en la descripción de la conformación histórica y las transformaciones del espacio público de la ciudad. Este cuarto capítulo sirve de marco a la situación actual respecto del sistema de espacios públicos, que se desarrolla en el quinto capítulo. En este, se estudia el espacio público en la ciudad de La Plata desde la perspectiva del paisaje. Se analiza la distribución espacial de estos en base a las categorías propuestas por el Código de Espacios Públicos de La Plata (espacios verdes, espacios viales y peatonales y centros) y se realiza el análisis de cada subsistema que compone el sistema de espacios públicos de la ciudad. En el sexto capítulo, se elabora una serie de estrategias de gestión y de diseño con miras a esbozar una posible propuesta de intervención en base a lo estudiado. Por último, en el capítulo 7, se sintetizan los conocimientos adquiridos y se desarrollan las reflexiones finales.

Como ya hemos mencionado, la teorización del concepto de espacio público comienza a analizarse durante la modernidad a partir de mitad del siglo XX, tanto desde la filosofía, la sociología y la política como desde la teoría urbana, la planificación y el diseño. Y finalmente a partir de la década de 1980, se incorpora el concepto de paisaje, primero como un concepto independiente, para ir constituyéndose en parte constitutiva de la imagen de la ciudad en general y del espacio público en particular. Desde la filosofía, la sociología, la política, diferentes autores lo han considerado como el espacio de construcción de ciudadanía y encuentro social, lo cual se desarrolla a continuación en el Capítulo 1.

CAPÍTULO 1: **Marco teórico**

CAPÍTULO 1:

Marco teórico

“Con el tiempo, caerás en la cuenta de que no sólo estás tú cuidando del huerto, sino que el huerto está cuidando también de ti”

TED O'NEAL

Desde la antigüedad, el espacio público fue denominador común de las ciudades, independientemente de las distintas formas adoptadas o a las características políticas de sus estados. Un espacio común en el cual se desarrollaban las actividades económicas, sociales, culturales y simbólicas. Dado que el ser humano es inherentemente social y todas sus actividades están condicionadas por el hecho de que los hombres viven juntos (Arendt,1993), la ciudad se ha convertido en el ámbito por excelencia para el desarrollo de todas las actividades de socialización.

La ciudad es entendida como un “sistema abierto, multidimensional, de alto orden de complejidad” (Karol, Ravella y Tauber, 2012), definida por la interrelación diversos subsistemas incluidos en el espacio urbano “urbs”, el hecho social o los ciudadanos que la habitan “civitas” y el hecho institucional y político que la gestiona “polis”. A su vez, cada uno de sus subsistemas se interrelacionan a través de flujos materiales o virtuales con el espacio que los rodea “oikos”. Esto se debe a que la estructura de la ciudad comprende componentes del soporte natural, fenómenos ambientales y funcionales, morfología urbana, estructura y procesos económicos, sociales, culturales, atributos físicos, sistemas normativos y político-institucionales, los cuales se articulan implicándose universalmente, bajo condiciones sistémicas en un espacio geográfico (Karol, 2013), o como afirma Santos (2000), sistemas de acciones y sistemas de objetos.

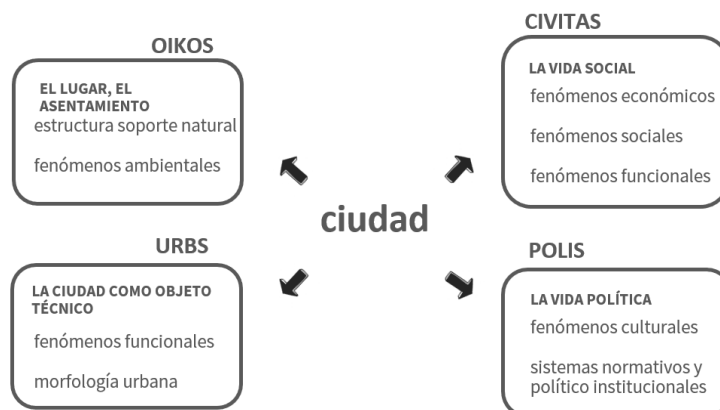


Figura 1: Las dimensiones de la ciudad. Fuente: Cátedra de planeamiento físico Ravella-Karol-Tauber, FAU/UNLP

El cómo se producen dichos sistemas y el cómo los procesos económicos, sociales y culturales se comportan en ese espacio, afectan muchas veces el ambiente provocando efectos negativos, no solamente a nivel local sino también global. En este sentido, sostenemos que “la ciudad es un hecho de la naturaleza, lo mismo que una cueva o un hormiguero. Mas también es una obra de arte consciente y contiene, dentro de su armazón comunal, muchas formas de arte más simples y más personales. La mente adquiere forma en la ciudad y a la vez, las formas urbanas condicionan la mente.” (Mumford, 1938). Dos conceptos surgen de esta apreciación: la estrecha relación con el ambiente y la incorporación de la variable estética; el paisaje. Por las interacciones así expuestas la forma de la ciudad se constituye en un modo de leer la sociedad. Por lo tanto, ciudad y sociedad se relacionan dialécticamente: los cambios en la sociedad se traducen en la ciudad y, precisamente por esto, modificar la ciudad sería un modo eficaz de transformar la sociedad (Segura, 2009).

Respecto del estudio de la ciudad, autores como Rossi (2015) o Gorelik (2004) han señalado que la forma de la ciudad resulta uno de los aspectos claves para aproximarse a los problemas urbanos, dado que reviste una capacidad informativa poco explorada hasta el momento. La forma urbana contiene distintos espacios con formas específicas para responder a los requerimientos sociales en cada momento histórico, entre ellos los espacios públicos en sus diferentes caracterizaciones espaciales han presentado variadas características estéticas en relación al vínculo existente entre cultura y naturaleza de cada período.

La primera distinción entre lo público y lo privado se produce en la Grecia clásica y es por esto que esta ciudad se convierte en el primer objeto de estudio en la materia. Como afirma Aristóteles, en la Grecia antigua se considera que el hombre es político por naturaleza, esto es social. Desde esta visión los debates políticos se organizaban en la plaza pública, hacían de los espectadores los jueces del enfrentamiento. Es así que, desde el nacimiento de la ciudad estado, el hombre recibía, además de su vida privada, una especie de segunda vida, su *bios politikos*. De esta forma, todo ciudadano pertenece a dos órdenes de existencia, y hay una tajante distinción entre lo que es suyo (*idion*) y lo que es comunal (*koinon*). Al respecto, Manuel Castells (2008) afirma que la esfera pública es un componente esencial de la organización sociopolítica porque es el espacio donde las personas se unen como ciudadanos y articulan sus puntos de vista para influir en las instituciones políticas de la sociedad. De esta forma, la sociedad civil es la expresión organizada de estos puntos de vista; y la relación entre el Estado y sociedad civil es la piedra angular de la democracia. Sin una sociedad civil

efectiva capaz de estructurar y canalizar los debates ciudadanos sobre ideas diversas e intereses en conflicto, el estado se aleja de sus temas.

De esta forma, en Grecia, lo comunal referido a las actividades sociales, culturales y al ejercicio de la democracia se vinculan a un espacio de convivencia específico: el Ágora. Sin embargo, es necesario aclarar que este espacio, no es un espacio inclusivo, sino altamente elitista, destinado al uso exclusivo del ciudadano de la polis. Las minorías no participaban de él, lo que lo convertía en un espacio marcadamente homogéneo, cuya capacidad para la formación de sociabilidad y convivencia es restringida. Además, en Grecia es donde comienza a desarrollarse lo que hoy se conoce como el inicio del pensamiento urbano a partir de las ciudades ideales de Platón y Aristóteles.

Aristóteles acentúa el carácter político de la ciudad y la define como una comunidad de individuos semejantes: toda ciudad es una compañía (Aristóteles, 344:11), de manera tal que la ciudad no es un espacio físico determinado a priori, sino un conjunto de hombres libres ejerciendo en común sus libertades públicas, siendo el espacio un aspecto secundario. Sin embargo, en la conformación de la ciudad griega el ágora es el elemento fundamental, el espacio donde los ciudadanos ejercen sus libertades públicas. Junto al ágora, destacan en la ciudad griega la relevancia de sus templos, palacios, museos, gimnasios, teatros, parques urbanos, bibliotecas. Todo ello constituye un conjunto armónico que responde a la geometría espacial de la época. Otro elemento importante que aparece en el urbanismo griego es la vía monumental o vía principal de la ciudad, sobre la que se alinean las edificaciones más importantes.

En todos estos lugares era posible exhibirse y aparecer en público, lo cual no es posible careciendo de un lugar de sustento (el espacio público). Es así como se establecen los límites entre lo público y lo privado. Estos espacios, debieran pensarse para durar, para resistir y para oponerse y conllevan la función principal de estabilizar la vida humana (Arendt citada por Silvestri, 2011). Esta duración de las cosas es la que permitió la permanencia del espacio público, contra la subjetividad humana y contra la indiferencia de la naturaleza. De este modo, Arendt postula que sólo la existencia de una esfera pública y la consiguiente transformación del mundo en una comunidad de cosas que agrupa y relaciona a los hombres entre sí, depende por entero de la permanencia. Si el mundo ha de incluir un espacio público, no se puede establecerlo para una generación y planearlo sólo para los vivos, sino que debe superar el tiempo vital de los hombres mortales. Sin esta trascendencia en una potencial inmortalidad terrena, ninguna política, estrictamente hablando, ningún mundo común ni

esfera pública resultan posibles. Es lo que tenemos en común no sólo con nuestros contemporáneos, sino también con quienes estuvieron antes y con los que vendrán después de nosotros. De esta forma, lo que ven y oyen otros al igual que nosotros constituye la realidad (puede verlo y oírlo todo el mundo), y es así como la presencia de otros que ven lo que vemos y oyen lo que oímos nos asegura de la realidad del mundo y de nosotros mismos (Arendt, 1993).

Desde otro punto de vista, Sennet analiza la relación entre el cuerpo humano y el espacio público con la particular analogía entre el cuerpo humano y la ciudad⁶. El cuerpo entendido como sistema, con su unidad y su integridad y también en guerra consigo mismo es lo que da pie al análisis en un lugar concreto como la ciudad. Esta noción que ya los griegos la analizaban desde el calor corporal como la clave de la fisiología humana: quienes concentraban y dominaban su calor corporal no tenían necesidad de ropa (el calor era el que hacía circular la sangre). Los cuerpos calientes eran fuertes y tenían calor tanto para hablar como para reaccionar. Esta concepción griega del cuerpo humano sugería derechos diferentes y también diferencias en los espacios urbanos. Estas diferencias coinciden con la división de los sexos, ya que se pensaba que las mujeres eran versiones frías de los hombres y por lo cual no se mostraban desnudas por la ciudad y permanecían en el oscuro interior de sus casas, como si este espacio encajara mejor con su fisiología que los espacios abiertos al sol (Sennett, 1994:36).

Estas relaciones se establecían en el ágora ateniense que personificaba el espacio ciudadano, mientras que en roma el espacio público adquirió la forma de Foros, los cuales se convirtieron en la representación del poder romano. Originalmente el término foro era usado para referirse al lugar donde se encontraba el mercado y durante mucho tiempo estuvo situado por fuera de la ciudad, de donde viene el nombre fórum, que significa afuera. Si bien en términos de paisaje es posible establecer semejanzas entre el ágora ateniense y el foro romano, el foro romano evolucionó de espacio destinado al mercado a un espacio propagandístico de poder imperial y las funciones comerciales fueron relegadas a un sector de este. Si bien el foro romano termina adquiriendo mayor complejidad que el ágora ateniense no hay que olvidar la gran influencia cultural que recibieron los romanos de los griegos que de alguna manera perduran hasta nuestros días. En parte por esta influencia, en la actualidad, el espacio público se constituye como:

⁶ Nos referimos al libro "Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental" publicado en 1994.

Un ámbito de nuestra vida social, en el que se puede construir algo así como opinión pública. La entrada está fundamentalmente abierta a todos los ciudadanos. En cada conversación en la que los individuos privados se reúnen como público se constituye una porción de espacio público. [...] Los ciudadanos se comportan como público, cuando se reúnen y conciertan libremente, sin presiones y con la garantía de poder manifestar y publicar libremente su opinión, sobre las oportunidades de actuar según intereses generales. (Habermas, 1981:61).

Más adelante, durante la Edad media, el espacio público se tornó escaso respecto del espacio privado y se convirtió en el lugar por excelencia del intercambio comercial⁷ pero también, se pierde progresivamente la idea de ciudadanía entendida como la pertenencia a una comunidad. El sistema feudal medieval basa la idea de ciudadanía en una vinculación personal más que territorial, de linaje y de sangre. Sin embargo, al igual que las ciudades de la antigüedad, se conservaba la noción de ciudadanía restringida solo a algunas personas consideradas ciudadanos y se ejerció de diferentes maneras según la ciudad de que se tratase.

En líneas generales, la ciudad medieval es una ciudad amurallada que aparece como una entidad cerrada dentro del paisaje agrícola. Esta ciudad sirve de fortaleza y refugio de los habitantes y a su vez se convierte en una herramienta moldeada por el uso cuyo espacio público resulta ser mucho más adecuado para el desarrollo de la vida en sociedad debido al conocimiento de la escala humana. Suelen disponer de un gran espacio abierto, la plaza del mercado, en el que tenían lugar los principales acontecimientos de la ciudad: representaciones de artistas, festividades y también los ajusticiamientos. Corresponde también a esta etapa el comienzo de una tendencia que se agrava con el correr de los años en la que se reconoce al ambiente de las ciudades como muy insano.

El primer cambio radical, en relación a la ciudad y espacio público, tuvo lugar durante el renacimiento y está relacionado directamente con la transición de las ciudades de crecimiento espontáneo a las ciudades planificadas. Ciudades planificadas en base a modelos concebidos y percibidos como un todo que intentaban responder al crecimiento de la población y a los cambios económicos-espaciales, las que denominaron ciudades ideales. Estas se diseñaron teniendo en cuenta el tratado de la arquitectura de Vitruvio, quien propone que la ciudad debía ser concéntrica radial en forma octogonal, con una plaza central y plazas secundarias en cada sector.

⁷ La actividad económica deja sus huellas en los mercados y calles con actividad artesanal bien definida. Estaban continuamente ocupadas por comerciantes, trabajadores y animales.



Figura 2: La ciudad ideal de Vitruvio, descubierta en 1412.

Hacia mitad del siglo XVII, la “razón y naturaleza son por otra parte los polos por antonomasia de lo que se ha definido como la dialéctica de la Ilustración en los diversos dispositivos del saber científico, filosófico, económico y artístico” (Gravagnuolo, 2012). Con la Declaración de derechos de hombre y del ciudadano de 1789 se establecen nuevas relaciones entre lo público y lo privado (libertad de pensamiento, difusión de ideas, tolerancia e igualdad ante la ley, libertades de asociación y movimiento) conformándose así, lo que se conocerá posteriormente como sociedad civil (Berroeta Torres y Vidal Moranta, 2012). Estas ideas planteadas con la aparición del capitalismo moderno producen una nueva forma de entender esas relaciones, tanto sociales como espaciales.

Los parques, con abundante vegetación, comienzan a constituirse en elementos esenciales de las ciudades. En Londres, se abren al público los parques privados de la realeza, entre ellos, el Hyde Park, el Regent’s Park y el St. James’s Park. Mientras que nuevos espacios públicos verdes como el Birkenhead Park, diseñado por Joseph Paxton en 1847, es diseñado específicamente para ser un espacio público. Su diseño va más allá de los trazados pintorescos, iniciando un programa de complejas vinculaciones con los problemas del tráfico metropolitano y con los servicios de uso completamente novedosos, como los equipamientos deportivos y de uso activo del tiempo libre y sirviendo como modelo para todo el desarrollo del *park movement* norteamericano (Gorelik, 2004:60).

Por su parte, en París se inspiran en el diseño paisajístico inglés para sus nuevos parques, destacando entre ellos la construcción del Bois de Boulogne (1852) que con sus 846 ha posee un tamaño muy superior al del Central Park (341 ha) de Nueva York o al de Hyde Park (141 ha) en

Londres. Respecto de las reformas urbanas, se emprenden entre 1852 y 1870 las intervenciones urbanas del barón Haussman: tanto en el corazón de París, como en los barrios periféricos: calles y boulevards, reglamentación de las fachadas, espacios verdes, mobiliario urbano, redes de alcantarillado y abastecimiento de agua, equipamientos y monumentos públicos. A través de sus intervenciones, Haussman no solo habría organizado la ciudad como medio eficaz para la producción y circulación de mercancías, sino también como espacio para la inversión de las ganancias producidas por el desarrollo industrial. Así, la vivienda se constituye como mercancía inmueble; para ello es que nacen los boulevards, y ahí es cuando la industria-ciudad demuestra que está en condiciones de absorber competitivamente los capitales privados que hasta entonces se invertían en la producción industrial (Gorelik, 2004).

A partir de la Revolución Industrial se produce un segundo cambio radical, provocado por el advenimiento de la industria en la estructura de las ciudades medievales. Para resolver las grandes epidemias producidas por la inexistencia de la infraestructura, se plantea su transformación apelando a cuestiones sanitarias, de orden social y de seguridad, con medidas tales como sacar los cementerios fuera de la ciudad; la creación de nuevas plazas para conseguir ventilación y asoleo; la reorganización de los mercados; la instalación de fuentes y la segregación de las calles para el tránsito de carruajes y peatones (Berroeta Torres, 2012). Con base en estos principios nace la corriente higienista, en la primera mitad del siglo XIX, cuando los gobernantes comienzan a reparar con más detenimiento en la salud de la ciudad y sus habitantes. En este contexto, el parque serviría tanto para calmar las crecientes demandas sociales, para aportar nuevos espacios de higiene y recreación que den forma a la nueva ciudad y también de herramienta de control para el estado y de multiplicación de capitales privados para el mercado, lo cual lo posiciona en un lugar sumamente interesante.

Durante este período, se desarrollan también ideas como la de la ciudad jardín, propuesta por Ebenezer Howard (1850-1928), quien proponía sustituir las ciudades industriales por otras más pequeñas rodeadas de tierras agrícolas, mezclando la ciudad con el campo. Así, una ciudad jardín tendrá un tamaño que haga posible una vida social a plenitud, no debe ser muy grande, su crecimiento será controlado y habrá un límite de población. Estará rodeada por un cinturón vegetal y comunidades rurales en proporción de 3 a 1 respecto a la superficie urbanizada. El conjunto, especialmente el suelo, será de propiedad pública, o deberá ser poseído en forma asociada por la comunidad, con el fin de evitar la especulación con terrenos.

Con su teoría de los tres imanes Howard plantea al primer imán (la ciudad victoriana) como un lugar problemático pero que ofrecía oportunidades; mientras que el segundo (el campo) ofrecía aire puro y naturaleza, pero escasas posibilidades de desarrollo. El tercero (la ciudad-jardín) emergía como la cuadratura del círculo, reuniendo lo mejor de cada uno de los anteriores. Ideas como esta, dejan en claro que los conceptos de espacio público, ciudad y paisaje se conjugan constantemente bajo diversas formas que se alinean con los diversos planteamientos de la época.

Muchas de estas ideas serán retomadas por el movimiento moderno y se sintetizan en la Carta de Atenas, producida por el primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM). La relación entre el hombre y la naturaleza, el clima, la racionalidad de los materiales de construcción, la separación de las funciones, habitar, trabajar, recrearse y circular, los espacios verdes y el espacio público fueron elementos centrales de su teoría.

A partir de esta teoría, se conciben ciudades donde se interrelacionan armónicamente los espacios construidos y los espacios verdes. No se debe dejar de mencionar que estos preceptos tuvieron una gran influencia en el desarrollo de las ciudades europeas tras la Segunda Guerra Mundial y también en el diseño de ciudades *ex novo* como Brasilia (Figura 3). En este contexto, el espacio verde era entendido como un elemento de necesidad higiénica para las ciudades y por esto frecuentemente se menciona su carácter cuantitativo en relación a su superficie.

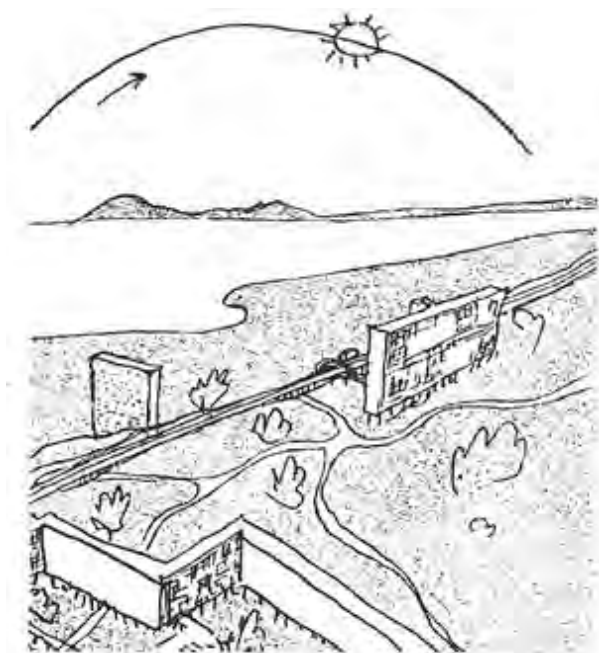


Figura 3: El espacio público del movimiento moderno. Fuente: Gehl, 2006.

De esta forma, lo que caracteriza las nuevas áreas urbanas modernas son las grandes distancias entre personas, los acontecimientos y las funciones. Los sistemas de transporte, basados en el automóvil contribuyeron aún más a reducir las actividades en espacios exteriores que en el marco del funcionalismo cumplían meramente con garantizar la circulación de las personas. En este sentido, la expresión urbanismo desértico acuñada por Gordon Cullen en su libro “El paisaje de la ciudad”, define con mayor precisión las consecuencias del urbanismo funcionalista. Asimismo, Patrick Geddes⁸, quien defendía la vida en las pequeñas ciudades, criticaba los principios del Movimiento moderno, planteando que las ciudades debían ser pensadas en función del hombre y su entorno.

Por su parte, Gehl (1971) también hace referencia a las deficiencias de la urbanística de este movimiento que en ese momento dominaba el urbanismo europeo, considerando que “Si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbanística de una ciudad”. Gehl plantea que ciudades vivas, por lo tanto, aquellas en las que las personas pueden interactuar con otras personas, son siempre estimulantes porque son ricas en experiencias, en contraste con las ciudades sin vida. Las personas son atraídas por otras personas y prefieren estar donde están otros. Las nuevas actividades empiezan en las proximidades de lo que ya está sucediendo (Gehl, 2006).

Esto último, reviste una importancia fundamental, si queremos aproximarnos a comprender el comportamiento humano en los espacios públicos de la ciudad. Dado que 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 ésta, 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.

⁸Además, Geddes fue quien introdujo el término conurbación para definir el espacio de la ciudad región que se expandía por su crecimiento poblacional. Fue uno de los que alertó sobre los peligros de la extensión de las ciudades como manchas de aceite y fue el impulsor de lo que se considera hasta el presente el planeamiento regional.

A partir de 1970 y de los cambios provocados por la emergencia del nuevo modelo económico basado en las tecnologías de la información y la comunicación, se producen nuevamente modificaciones en las relaciones sociales y en el uso de los espacios urbanos que se tradujeron en “la crisis del hombre público, a partir de la falta de equilibrio que existe entre la vida pública y la vida privada” (Sennett, 2011). En este escenario, la conflictividad urbana irrumpió con fuerza en la vida política y social de la mayoría de los países de Europa y América. El incremento del precio de los transportes, los servicios urbanos básicos y la carencia de equipamientos sociales y deportivos produjeron movilizaciones ciudadanas demandando medidas de control de precios y exigían por nuevas viviendas (Borja, 2001). Al respecto, no se puede dejar de señalar lo expresado por Jane Jacobs (1961) quien crítica la política de planificación urbana de la década de 1950 a la cual se responsabiliza del declive de muchos barrios urbanos en los Estados Unidos Jacobs argumentó que la planificación urbana modernista rechaza la ciudad porque rechaza a los seres humanos que viven en una comunidad caracterizada por ser compleja y no reducible a espacios urbanos aislados y antinaturales separados por usos (residencial, industrial, comercial). En su lugar, Jacobs abogó por "cuatro generadores de diversidad" que "crean conjuntos económicos efectivos de uso": usos primarios mixtos, activando calles a diferentes horas del día; bloques cortos de alta permeabilidad peatonal; edificios de diversas edades y estados y densidad.

Además, Jacobs sostiene que las veredas de la ciudad y las personas que usan estas veredas participan activamente en la lucha contra el desorden y la preservación de la civilización. Notando que una calle bien utilizada es relativamente segura del crimen, mientras que una calle desierta es insegura, Jacobs sugiere que un volumen denso de usuarios humanos disuade a la mayoría de los delitos violentos, o al menos asegura una masa crítica de personas que responden primero para mitigar los incidentes desordenados. Cuanto más bulliciosa es una calle, más interesante es para los extraños caminar o mirar desde adentro, creando un grupo cada vez más grande de agentes involuntarios que pueden detectar signos tempranos de problemas. En otras palabras, las aceras saludables transforman el alto volumen de extraños de la ciudad de un pasivo a un activo. A partir de esto, se puede vislumbrar cuán importante es el diseño de las calles y los espacios públicos para la ciudad, de manera que estos tengan la capacidad de atraer a las personas y lograr su permanencia por más tiempo. Finalmente, concluye tres cualidades necesarias que una calle de la ciudad necesita para mantener la seguridad: 1) una demarcación clara entre el espacio público y el privado; 2) ojos en la calle y edificios suficientes frente a la calle; 3) ojos continuos en la calle para garantizar una vigilancia efectiva.

Particularmente respecto de las veredas, un parámetro útil para garantizar que el espacio peatonal pueda cumplir sus funciones adecuadamente para todos sus usuarios es la verificación del ancho caminable de las veredas⁹. Se entiende como ancho caminable al camino principal, dedicado y accesible que corre paralelo a la calle. El ancho caminable garantiza que los peatones tengan un lugar seguro y adecuado para caminar y que tengan 1,8–2,4 m de ancho en entornos residenciales y 2,4–4,5 m de ancho en áreas comerciales con grandes volúmenes peatonales (medidas propuestas según Global Street Design Guide). En la siguiente imagen se observan las cuatro partes que constituyen una vereda:

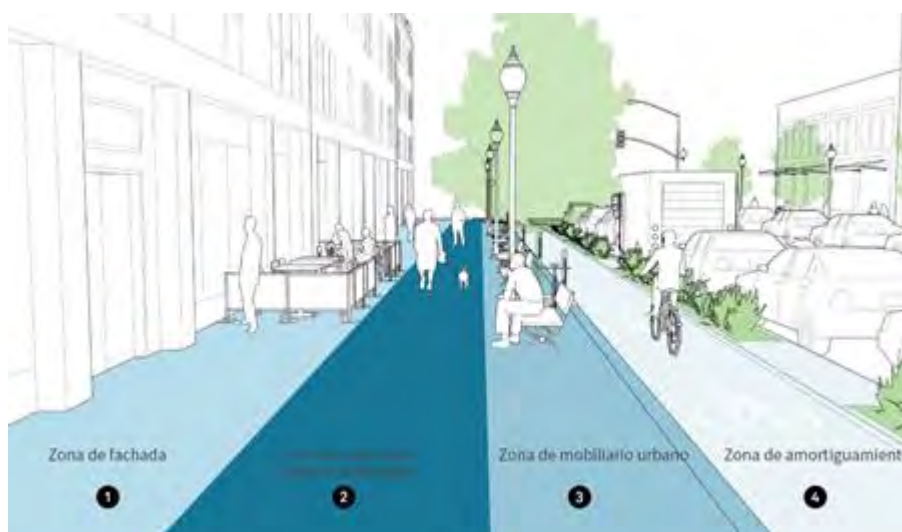


Figura 4: Definición de áreas para una vereda. Fuente: Global Street Design Guide, 2016.

También existen investigaciones que trabajan con la relación entre espacio público concurrido y delincuencia que incorporan el diseño del espacio público como un factor a considerar. Por ejemplo, en el artículo de Frances E. Kuo y William C. Sullivan (2001), se habla de la incorporación de la vegetación, se hace que haya más personas fuera de sus casas conviviendo, y por tanto haya más vigilancia en las calles, provocando que los delincuentes se sientan observados. A su vez, se reducen los niveles de ansiedad y estrés, logrando poner a las personas de buen humor. Asimismo, la naturaleza mitiga la irritabilidad, el deterioro de la atención y falta de control en los impulsos. Frente estas las críticas de Jacobs, de Gehl y movimientos como el TEAM X, las propuestas del movimiento moderno fueron olvidadas en ese momento, pero más adelante retomadas por la ecología urbana muchos años después (Ravella, 2001).

⁹ Se ha estudiado la bibliografía nacional e internacional (Ver Anexo 1) y se decide adoptar para su verificación un ancho caminable de 1,80 metros en el casco fundacional y de 1,60 metros en las áreas periféricas, acorde a lo que indica la bibliografía nacional y también el Código de Uso de Espacios Públicos de La Plata.

Para Delfante (2006) el XIX es un siglo que marca un quiebre con la concepción tradicional de la ciudad. El valor arquitectónico del espacio, no es lo central de la ciudad, sino la organización urbana como conjunto, determinada por las relaciones sociales y económicas. Sin embargo, y a pesar de las críticas y las nuevas reflexiones realizadas en torno al entorno urbano, en las últimas décadas el hacer ciudad como producto integral e integrador quedó olvidado y con ello el espacio público. O por lo menos relegado a un rol secundario (Borja, 2001).

Las transformaciones derivadas de los cambios estructurales relacionados con el nuevo modelo económico, incluyeron que diferentes espacios públicos se han ido privatizando como, por ejemplo, las grandes superficies comerciales. Dichas superficies, pensadas solamente para fomentar el consumo, sin considerar el paisaje de sus espacios tanto libres como cubiertos deterioran la imagen urbana y se constituyen en un factor importante en la transformación de nuestras interacciones sociales y la tradición liberal moderna sobre cómo interpretar dicha interacción (Salcedo Hansen, 2002). Según Sennet (2011), estas transformaciones, no solo afectan la vida pública de los hombre sino que también deforman las relaciones íntimas de las personas, lo que llevado a un plano urbano, impulsa a la gente a imaginar a la comunidad en una escala cada vez más restringida (Sennett, 2011:324) pero a su vez reconoce que la ciudad es una forma de asentamiento que hace posible el encuentro entre personas desconocidas (Sennett, 2011). De esta forma, sostenemos que el espacio público debe considerarse no solamente como un indicador de calidad urbana, sino como un instrumento privilegiado de la política urbanística para hacer ciudad sobre la ciudad y para lograr el encuentro entre las personas iguales y/ diferentes.

En este sentido, Borja asocia el concepto de espacio público al de instrumento, entendiéndolo como una herramienta de transformación de la ciudad. El autor plantea algunas estrategias para regenerar el espacio público de la ciudad y también propone una serie de derechos ciudadanos-urbanos como contribución a la renovación de la cultura política en el ámbito de la ciudad y del gobierno local. Es decir, nos referimos a derechos directamente vinculados a la política de y en la ciudad, necesarios para legitimar las demandas locales y la síntesis entre valores universalistas y prácticas políticas territoriales. Entre los derechos que plantea se encuentran: Derecho al lugar, Derecho al espacio público y la monumentalidad, Derecho a la belleza, Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad, Derecho a la movilidad y a la accesibilidad, Derecho a la centralidad, Derecho a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía, Derecho a la ciudad metropolitana o plurimunicipal, Derecho al acceso y al uso de las tecnologías de información y comunicación, Derecho a la ciudad como refugio, entre otros.

Al respecto, no se puede dejar de mencionar el Derecho a la ciudad, como lo describe Henri Lefebvre en 1967 como el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad como una alternativa a la despolitización que el urbanismo moderno produjo en la sociedad y promovido por los Estados modernos.

Desde otra perspectiva, Manuel Delgado introduce a reflexionar acerca de la relación entre los hechos sociales y la morfología de la ciudad. En este punto nos remite a los pensamientos de Simmel (1986:652), quien señala que "el límite no es un hecho espacial con efectos sociológicos, sino un hecho sociológico con una forma espacial". Delgado (1999) desarrolla un poco más esta idea del espacio público como lugar y lo afirma como ámbito físico y simbólico, esa arena para una vida social crónicamente insatisfecha, abandonada a una plasticidad sin freno, es lo que la polis debe mantener en buenas condiciones, asegurando su plena accesibilidad, deparándole escenarios y decorados. Cabe destacar la separación que se hace entre polis y espacio público (como lugar), que ya en la concepción contemporánea del término se visualizan como dimensiones separadas. Al respecto, Delgado comenta sobre la desactivación de lo urbano por el urbanismo y plantea un desglose que sustituiría la oposición diádica urbs/polis por una división triádica que distingue entre administración política, sociedad estructurada y sociedad estructurándose. De ahí se desprendería otra división en términos espaciales entre territorios políticamente determinados, territorios socialmente determinados y espacios socialmente determinados.

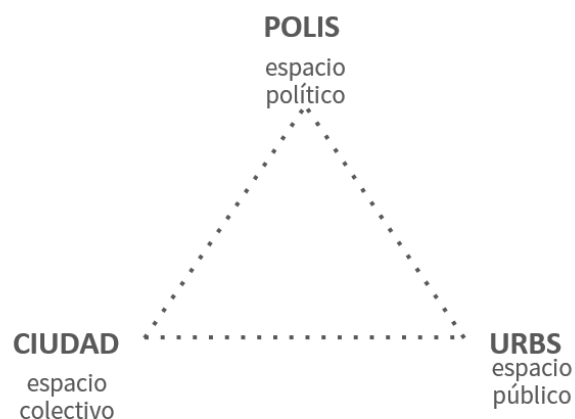


Figura 5: Esquema de configuración entre la polis, la ciudad y la urbs. Fuente: Elaboración propia en base a Delgado, 1999.

A través de esta diferenciación, Delgado continúa su razonamiento y sentencia en referencia a la famosa cita de Deleuze y Guattari¹⁰: La urbs es la urbs. Está o podría estar sola. Y, en última instancia, no tiene necesidad de polis. La urbs nunca es una polis. La polis es enemiga de la urbs, a no ser que se someta a ella y la sirva (Delgado, 1999).

Si bien existentes diferencias sustanciales entre las dimensiones de este concepto, al espacio público entendido como categoría política le urge verse ratificado como lugar, como señala el autor, hacerse “carne entre nosotros”. 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. Su papel, afirma Delgado, es mucho más trascendente, puesto 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).

Desde su perspectiva, 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, siempre acaba resultando un eufemismo: en realidad se quiere decir siempre suelo. Respecto de esta visión, funcionaria como un mecanismo a través del cual la clase dominante consigue que no aparezcan como evidentes las contradicciones que la sostienen, al tiempo que se obtiene también la aprobación de la clase dominada al valerse de un instrumento (el sistema político) capaz de convencer a los dominados de su neutralidad, creando una ilusión ciudadanista.

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. Si bien la

¹⁰ Se refiere a la cita: “El cuerpo es el cuerpo. Está solo. Y no tiene necesidad de órganos. El cuerpo nunca es un organismo. Los organismos son los enemigos del cuerpo” en Deleuze, G., Guattari, F. (1947) “¿Cómo hacerse un cuerpo sin órganos?”, Mil Mesetas (2006), Valencia, Pre-Texto, 155-171

segunda visión que propone Delgado se encuentra en línea con las vistas anteriormente, es importante introducir la primera visión ya que resulta clave para comprender en la actualidad los nuevos procesos de urbanización y revitalización en las ciudades. También se refiere desde otra perspectiva al espacio público. Sostiene que este podría ser definido como espacio de y para las relaciones en público, para aquellas que se producen entre individuos que coinciden físicamente y de paso en lugares de tránsito y que han de llevar a cabo a cabo una serie de acomodos y ajustes mutuos para adaptarse a la asociación efímera que establecen. Es decir, el espacio público se entiende como conjunto de lugares de libre acceso y la del espacio público como ámbito en que se desarrolla una determinada forma de vínculo social y relación con el poder. Es decir, lo topográfico cargado o investido de moralidad (Delgado, 2011).

Esto último resulta clave para comprender en la actualidad, las distintas formas en las que puede presentarse la noción de espacio público. Si bien estas nociones están de alguna forma relacionadas entre sí, existen diferencias sustanciales entre unas y otras, diferencias que pueden verse desdibujadas si no se profundiza acerca de lo que se esté tratando en cada caso y si no se precisan las interpretaciones de este término que se materializan en el espacio de la ciudad.

1.1 La caracterización de los Espacios públicos

El espacio público resulta de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada generalmente al derecho a edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derechos por medio de la cesión), que normalmente supone reservar este suelo libre de construcción (excepto equipamientos colectivos, infraestructuras de movilidad, actividades culturales, referentes simbólicos, etcétera). Cabe preguntarse si el espacio público es solamente considerado en relación al dominio público o si es un concepto que realmente excede esta cuestión legal (Borja, 2012).

Al respecto, observamos que la expresión espacio público tiende hoy a imponerse para designar más comúnmente los lugares que el público frecuenta, indistintamente de su estado dominial. Los lugares privados abiertos al público (como los centros comerciales) son frecuentemente identificados como espacios públicos. Así, existen en la ciudad "espacios públicos" que no son jurídicamente públicos sino usos públicos de algunos espacios privados. Aquí puede situarse el caso de numerosos espacios públicos que han sido enrejados, tendencia que continúa en la actualidad. En este punto parecería razonable plantearse cómo se pueden convertir en públicos los primeros y socializar los segundos.

Para ilustrar esta situación y caracterizar las distintas formas del espacio público pondremos como ejemplo del espacio público en la ciudad: el espacio verde, el espacio de la movilidad y las centralidades.

Para el caso de los espacios verdes, estos suelen ser escasos y es por eso que han tenido que encontrar nuevas formas de adaptación que den respuesta a las necesidades de los habitantes. En muchas ciudades latinoamericanas han perdido la formalidad del dominio público (ya que la ciudad ha crecido a ritmos superiores a las respuestas del Estado en materia de espacio público) y encontrado nuevos lugares de uso colectivo que constituyen nuevos ámbitos de apropiación social cuyo carácter público puede resultar equívoco por alejarse de la noción convencional de lo público (Arroyo, 2011). De esta forma, numerosas personas que no tienen acceso a un espacio público constituido como tal, han decidido, tomar espacios en desuso para realizar alguna sencilla intervención y transformarlos rápidamente en un espacio de juego para niños, un lugar de descanso o una cancha de fútbol según sea el caso.

Respecto a la definición del espacio verde, se considera como base a los fines del presente trabajo, la definición que brinda la Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo de la provincia de Buenos Aires. La misma establece en su Art. 8 que los espacios verdes y libres públicos son aquellos en los que predominan la vegetación y el paisaje y cuya función principal es servir a la recreación de la comunidad y contribuir a la depuración del medio ambiente, agregando además en su Art. 13 que debe existir un mínimo de 10 m² de estos espacios por habitante, en dicha superficie se computan las plazuelas, plazas y parques públicos, ya sean comunales o regionales. Por lo tanto, en el presente estudio sólo fueron considerados aquellos espacios verdes que cumplían con las siguientes condiciones:

1_Poseer como función y destino la práctica de los deportes o juegos, paseo, momentos de esparcimiento, reposo, goce de cualidades estéticas.

2_Poseer una estructura que esté libre de edificación edilicia (excepto equipamiento recreativo, de servicios, obras de arte, monumentos) en donde el elemento fundamental y característico generalmente sea la vegetación. Estos espacios pueden destacarse por la presencia de elementos distintivos a nivel del paisaje, como así también por la posibilidad de ofrecer vistas generales del entorno y contar con facilidad de desplazamiento para todas las personas.

3_Poseer acceso libre a los mismos.

Es importante destacar la mención que hace la ley del goce de cualidades estéticas, con una clara referencia al paisaje al igual que cuando menciona vistas generales del entorno. También resulta clave observar la mención que se hace referido al tema de la accesibilidad a estos espacios para que puedan ser disfrutados por todo el público sin restricciones.

Respecto de las intervenciones realizadas en este tipo de espacio público, se observa que se ha tomado mayor conciencia en la población en general de la necesidad de disponer de este tipo de espacios y a la vez se han incrementado los llamados a concursos y las modificaciones de espacios degradados con el fin de transformarlos en nuevos espacios verdes públicos. La incorporación del concepto de paisaje en este aspecto resulta amplia si nos referimos al marco internacional y algo limitada si nos referimos al marco local. En Argentina, si observamos algunas de las discusiones sobre el destino de ciertas áreas a intervenir, pueden identificarse dos posiciones principales: las que responden en forma directa a presiones especulativas y las que defienden su conversión o preservación como espacios verdes, abiertos y recreativos para los habitantes. Sin embargo, como sostiene Silvestri (2011), existe también una nueva y tercera postura, levantada por grupos científicos y organizaciones no gubernamentales, que se oponen al uso especulativos de los terrenos y al uso público en el sentido más amplio: el ecologismo:

En tanto lo natural está asociado con lo bueno y lo bello, no parece sometido a crítica, como otros principios que si se debaten en la sociedad moderna. Estas características (naturalismo radical y ausencia de dimensión crítica sobre sus bases epistemológicas) permiten clasificar al ecologismo, en tanto ideología, como eminentemente privatista. Conservar un espacio virgen implica una serie de decisiones drásticas: no se deberían mejorar los caminos, aunque sus pésimas condiciones hayan causado graves daños a la propia reserva, ni construir instalaciones que favorezcan los paseos familiares de fin de semana. Si el público debe existir, se debe proponer sobre él un estricto control. Quedan expulsados todos aquellos que por cuestiones de accesibilidad no puedan manejarse por dentro de la reserva (Silvestri, 2011).

En este caso, podemos ver que la propuesta ecológica se opone a todo aquello en que la mano del hombre ha intervenido, muy alejada del concepto original de verde urbano que apareció siempre como un verde creado por la mano del hombre, destinado específicamente a su vida pública. En este sentido, el concepto de naturaleza y del paisaje concebido como un objeto cuya única finalidad consiste en la contemplación, deviene en la devaluación del espacio público de la ciudad.

Desde la perspectiva del espacio de la movilidad, al cumplir precisamente la función de comunicar distintas áreas urbanas, por lo general no se enfrentan a la escasez pero sí comparten con los espacios verdes en algunos casos un carácter público equívoco si su distinción respecto del espacio privado no es clara. Además, el espacio vial se constituye como el espacio de coalición entre las diferentes formas de movilidad y expresa notoriamente el modo de vida de sus habitantes, es decir, si existe una preferencia por los medios de transporte motorizados o no motorizados, público o privados, los cuales influyen directamente en la percepción de este espacio público y por lo tanto en el éxito o fracaso de este.

Entendiendo que, si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, más que cualquier otra cosa, la ciudad es su espacio público peatonal. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbanística de una ciudad (Gehl, 2006). El incremento paulatino de las superficies peatonales da cuenta de un proceso que se está fortaleciendo en la actualidad y que tuvo su origen en la década de los años 60. Durante estos años, nació en Holanda el concepto *woonerf* o calles para vivir. Este concepto nace a partir de un grupo de vecinos de Delft que, frustrados y preocupados por las altas velocidades que sus calles residenciales registraban, desarrollaron un modelo de calle sin señalamiento vial ni semáforos. Su objetivo era expresar la idea de que no se trataba de una calle más de superficie lisa por la que pudiesen transitar únicamente vehículos de manera fluida. Esta idea implicaba que todos los usuarios de cualquier modo de desplazamiento tuvieran la necesidad de negociar, por ellos mismos, el derecho para desplazarse de un punto a otro; idea que más tarde daría paso al concepto de Calle compartida o *Shared Space*.

En algunos lugares antes que en otros, se puede apreciar cómo las ciudades comenzaron a ceder lentamente más espacios al peatón. Como ejemplos tempranos de esto pueden citarse los casos de la calle Florida en 1913, que se convirtió en la primera calle peatonal de la ciudad de Buenos Aires en algunos tramos y en 1971 se la transformó en peatonal en toda su extensión, Lijnbaan en Róterdam, primer calle construida especialmente como peatonal en Europa, inaugurada en 1953, el primer centro de ciudad peatonal en el Reino Unido fue en la pequeña ciudad de Stevenage en 1959 y también el centro de Copenhagen que se convirtió del tráfico de automóviles en una zona peatonal a partir de un experimento. En América latina, una de las primeras ciudades en construir una zona peatonal en su centro fue Córdoba, Argentina, llamado la Peatonal. El diseño comenzó a ejecutarse en 1971 y fue hecho en dos etapas; la primera, a cargo del intendente Hugo Taboada, y la segunda, de Miguel Ángel Roca. El paseo peatonal, que comprende sectores con Zonas 30 en los alrededores, fue reconocido por el arquitecto danés Jan Gehl en su libro “Nuevos Espacios Urbanos”.

Por su parte, Rosario hace peatonal un tramo de la calle Córdoba en el año 1974 y Mendoza funda su Peatonal Sarmiento en el año 1989. Mientras tanto en países limítrofes como Brasil, la calle 15 de noviembre (Curitiba) se transformó en un centro comercial en 1972, en Chile el Paseo Ahumada se peatonalizó a principios de 1977 y la peatonal Sarandí en Uruguay se inauguró en 1992.

Sin embargo, la peatonalización de calles en todo el mundo obtiene un renovado impulso a partir del nuevo milenio, año en el que se inauguran las obras de peatonalización del Centro de calle 8 en La Plata y del microcentro de Buenos Aires (proceso que continúa hasta la actualidad). Ya para 2010, en la Ciudad de México obtiene su primer conversión a calle peatonal en la Calle Francisco I. Madero, iniciando con esta calle el plan de rescate del Centro Histórico por el cual se empezaron a peatonalizar algunas otras calles aledañas. De la misma forma, dos de los tramos más bulliciosos de Broadway, la gran arteria de Manhattan, se peatonalizaron en 2010 como una prueba piloto que debía durar menos de un año, pero que se ha mantenido hasta ahora, aunque en Norteamérica en general no existen demasiadas calles peatonales. Por otra parte, la creación de Zonas 30 en varias ciudades del mundo ha demostrado ser una medida eficaz para disminuir los accidentes de tránsito, y por ende, mejorar la seguridad en las calles. Por esto, desde que la ciudad alemana de Buxtehude las implementó en 1983, cada vez son más las ciudades que establecen estas zonas en donde los autos y cualquier vehículo motorizado debe transitar a 30 kilómetros por hora como máximo.

Al respecto, Donald Appleyard ha logrado demostrar la influencia del Volúmen de Tráfico en la Vida de la Calle. Con su Diagrama de la Interacción Social (1969), expone tres casos de calles con variables de tránsito motorizado distintas. La primera de ellas con una intensidad diaria de 2,000 vehículos por día, la segunda con 8,000 y la tercera con 16,000 vehículos por día. Así mismo, detalla la interacción social que cada una de dichas calles desarrolla (Figura 6).

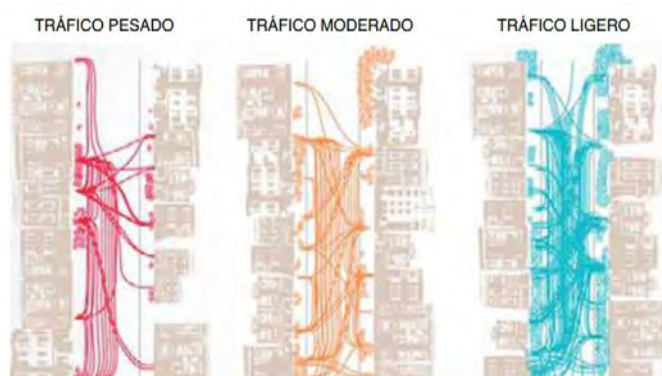


Figura 6: Versión actualizada del estudio de Donald Appleyard demostrando la influencia del Volumen de Tráfico en la Vida de la Calle. Fuente: Revisting Donald Appleyard's Livable Streets, 2010.

Appleyard comprueba la hipótesis de que calles con intensidades de tránsito motorizado altas son las que desarrollan menor interacción social. Además de otros parámetros como el número de conocidos, Appleyard subraya las expresiones anímicas que los residentes de tales calles tienen sobre los distintos escenarios. Y en resumen, la calle con mayor interacción social expone comentarios como “Me siento en casa. Hay gente amistosa en esta calle. No me siento solo”, “Todo mundo se conoce”.

Respecto de las centralidades, los conceptos planteados por Jacobs resultan fundamentales para entender a las mismas como áreas de constante renovación urbana. Ella introdujo conceptos sociológicos tales como "ojos en la calle" y "capital social" los cuales son características inherentes a una centralidad y por eso mismo, muchas veces las convierten en los espacios elegidos para llevar a cabo procesos de peatonalización.

Por su parte, el concepto de centralidad, se puede decir que este cobró relevancia con la teoría de los lugares centrales desarrollada en la década de 1930 por Walter Christaller en el campo de la economía urbana (Christaller, 1933). Sin embargo, en el campo de la planificación aun en la actualidad ha tenido una aplicación muy limitada. Los conceptos de “centralidad” y “nueva centralidad”, resultan muy amplios e incluso difusos aun cuando ambos constituyen elementos teóricos principales a la hora de interpretar la forma de organización del espacio urbano.

De acuerdo a la teoría de Christaller, el territorio se organiza a partir de una estructura jerarquizada de espacios centrales o centralidades, donde la jerarquía de los mismos se define 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). Esta teoría de sistemas se sustenta en la premisa de que la centralización es un principio natural de orden y crea una red de áreas de influencia circulares en torno a los centros que se transforman en hexágonos al ser esta la figura geométrica más cercana al círculo, la cual no deja espacios intersticiales sin cubrir al gravitar hacia uno u otro núcleo. Por su parte, la existencia de lugares centrales que ofrecen una mayor y más variada gama de servicios permite deducir una jerarquía de núcleos, creando áreas de influencia y relaciones entre unos y otros.

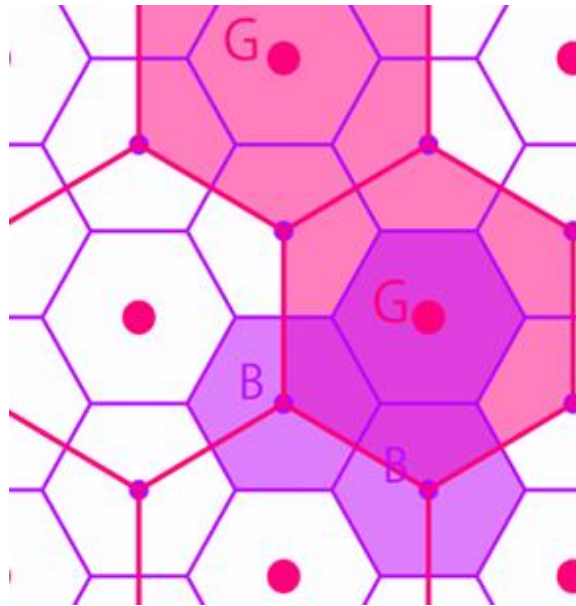


Figura 7: Modelo de Christaller de distribución de lugares centrales en el territorio. Recuperado de: <https://bit.ly/2GBKGYm>.

De esta forma, vemos que la centralidad tiene la capacidad de atraer personas de otras zonas de la ciudad que utilizan dicho superávit. Desde esta definición, el concepto de centralidad ha tenido variantes de acuerdo a si el foco estaba puesto en su función, su origen o su escala. Sin embargo, todas las definiciones coinciden en que las centralidades son lugares del territorio con una fuerte atracción de personas, donde se producen elevados intercambios de bienes y personas.

Se puede afirmar que la visión de Christaller se encuentra asociada principalmente a un enfoque funcionalista, existiendo también otros enfoques respecto de este concepto. El segundo enfoque se refiere al rol que adquiere la centralidad a través del paso del tiempo, a su acumulación de valor y a su corroboración en la historia. De esta manera, la centralidad se concibe como parte del proceso de crecimiento urbano y esto explica la simultaneidad y diversidad de centralidades en el momento actual. Carrión (2006) sostiene que las centralidades deberían ir adquiriendo no solo funciones urbanas sino “corroboración histórica”, roles y una identidad urbana establecida en el tiempo.

Por otra parte, un tercer enfoque un poco menos estudiado posiciona a la centralidad como un lugar geográfico de contenido social que refiere a una estructura simbólica y que plantea las relaciones dialécticas entre la construcción y la definición del espacio público y el espacio político (Castells, 1979). En este marco, la centralidad jugaría un rol principal al momento de generar ciudad en función de una escala de valores para lo urbano.

En síntesis, se puede sostener que las centralidades son sitios de la ciudad que se distinguen por: i) una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan su grado de atracción de personas; ii) buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte y/o estar asociadas a vías principales de comunicación); y iii) el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen, siendo un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes (Cuenin y Silva, 2010).

Como hemos visto, los espacios públicos viales y peatonales, las centralidades y los espacios verdes han desarrollado nuevos enfoques teóricos y también nuevas prácticas que se han llevado a cabo en el proceso de producción del espacio urbano. Al respecto, Harvey sostiene que a partir de las mejoras en la movilidad y las dinámicas en la estructura social se ha producido un debilitamiento en el enraizamiento del individuo a una determinada localidad, y con ello los lazos de reciprocidad comunitaria que caracterizaban a los centros de barrio (Harvey, 1977). Este último punto, nos refiere nuevamente a las cuestiones culturales y paisajísticas que a través de su fuerte componente social constituyen los vínculos sólidos entre las personas y el espacio en que habitan. Es en este punto donde la noción de paisaje debe intervenir el espacio público para fortalecerlo y dotar nuevamente a las personas con un sentido de pertenencia respecto del lugar que han elegido para vivir a la vez que se organiza y diseña ese mismo espacio.

En nuestro país, actualmente se está produciendo un crecimiento desmesurado de la mancha urbana de los grandes aglomerados creando grandes áreas residenciales de baja densidad¹¹. Estos nuevos espacios periféricos se alojan el incremento de población, de espacio construido, de automóviles, de actividades y de estrés urbano con un bajo porcentaje de espacios públicos. A pesar de este contexto desfavorable, podemos ver que las ciudades y sus calles están cambiando. En todo el mundo, la inversión local se está moviendo de las autopistas y la expansión al tránsito y las ciudades, y el papel del diseño está cambiando de la construcción de carreteras más grandes a las calles que apoyan lugares de calidad. La mayoría de las personas en el mundo viven en ciudades, y la gran mayoría se mueve a pie, en bicicleta o en tránsito, pero la mayoría de los espacios públicos en las ciudades están diseñados para automóviles (Nijhuis, et. al, 2011).

¹¹ Al respecto, Lanfranchi, & Granero (2018) señalan que la densidad de población óptima para nuestras ciudades ronda los 90 habitantes por hectárea, mientras que en los grandes aglomerados urbanos de Argentina la superficie ocupada en 2016 aumentó a 619.283 hectáreas, con una población de 28.815.469 habitantes. Así, la densidad bruta se redujo a 46,5 hab/ha, implicando costos más altos tanto para el Estado como para la población.

Es así como las diferentes formas del espacio público resultan claves para la socialización entre los habitantes de una ciudad, pero además los espacios públicos también cumplen el rol de relacionarnos con la naturaleza y el ambiente en que vivimos. Al respecto, Ravella (2001) señala que la diferenciación entre ciudad y paisaje pierde cada vez más su sentido y citando a Beigel nos dice:

En nuestra acelerada época, hay un nuevo urbanismo que engloba tanto el sistema del paisaje como el de la ciudad. En este aspecto hay ciertos centros históricos de las ciudades europeas que se interpretan como paisajes. La intervención humana ha producido la disolución de los límites entre lo artificial y lo natural (Beigel, et. al., 1997).

A partir de estos cambios, tanto en el plano teórico como en el práctico, se puede sostener que existe una evolución del concepto de paisaje desde una visión estética y/o conservacionista hacia nuevas perspectivas que lo vinculan al desarrollo territorial. Esto último supondría un refuerzo de las dimensiones económicas y sociales de los paisajes, entendidos éstos como espacios para el disfrute ciudadano y también como activos para el desarrollo.

Por su parte, corrientes como el *new urbanism* (1979) y posteriormente el *landscape urbanism* (1990), buscan retomar algunos de los principios teóricos en cuanto a espacio público y paisaje. En el caso del *new urbanism*, la teoría está emparentada con los principios planteados por Jane Jacobs promoviendo la mixtura urbana y entornos caminables. Mientras que el *landscape urbanism* recoge teóricos como Charles Waldheim, Mohsen Mostafavi, James Corner, Alex Wall, y Adriaan Geuze, los cuales argumentan que la mejor manera de organizar ciudades es a través del diseño de su paisaje, en lugar del diseño de sus edificios. Otras de las líneas que se desarrollan en relación a la ciudad y el paisaje, son los catálogos de paisaje o *landscape assessments*, los cuales se constituyen como un instrumento nuevo para la introducción de objetivos paisajísticos en la planificación territorial. Sobre esta línea trabajan en profundidad el Observatorio del Paisaje de Catalunya, la Universidad de Sheffield y la Universidad Nacional de Córdoba.

Desde esta perspectiva del paisaje, al igual que la pintura y la escultura, los diferentes elementos de la arquitectura en el contexto urbano pueden considerarse una obra de arte visual a la que puede aplicarse la filosofía de la estética. La estética es uno de los principios esenciales de todos los espacios de la ciudad. Se trata de belleza o apreciación de la belleza en otras palabras, es una filosofía detrás de una apariencia agradable. La evolución del producto final que es agradable a la vista se llama estética y está directamente influenciado por el gusto artístico de un individuo. Los aspectos estéticos de una obra se pueden establecer a través de los diferentes elementos

utilizados para su construcción. En cada construcción el arte debe estar siempre presente, ya que allí el ser humano crea y encuentra la paz espiritual, armonía espiritualidad y sencillez son los elementos para encontrar serenidad tanto física como espiritual. Así, el concepto de estética excede a una enunciación del placer que, a través de los sentidos, puede suscitar en alguien un objeto o un lugar. En este sentido, la belleza es sin duda un valor estético, pero no es el único. Reducir lo estético a lo bello sería concentrarse en un solo polo cuando la actitud estética va más a la de una valoración. Su esencia justamente se basa en una reflexión sobre los sentimientos que se originan en base a la percepción (Caro, 2013).

De esta forma, en la finalidad de una pieza diseñada interviene inevitablemente en su percepción. Henri Bergson, en su obra *Matter and Memory* (1896), afirma que la percepción siempre está "penetrada por la memoria". Él analiza que, en la percepción de cualquier realidad inmediata, los detalles de las experiencias pasadas se mezclan con el presente. Muchas veces, los recuerdos desplazan las percepciones reales. Las experiencias reales funcionan como 'signos' que ayudan a recordar imágenes antiguas (Bergson, 1986: 81). En opinión de Bergson, la memoria da a la percepción una conciencia individual, es decir, otorga subjetividad al conocimiento de la realidad. Cualquier percepción, independientemente de lo corto que sea, vincula un proceso de recuerdos; "Toda percepción ya es memoria" (Bergson, 1986: 84). Así, se puede sostener que el territorio está cubierto por una capa de recuerdos, individuales y colectivos, que reúne la multiplicidad de momentos percibidos y experimentados en el pasado. La memoria de los seres humanos solo se despierta en aquellos espacios en el territorio, el campo, el entorno natural o urbano, que les recuerdan un pasado histórico conocido, mientras que la percepción de nuevos entornos, mucho más contemporáneos, no puede convertirse en un nuevo foco de atención sin una experiencia consciente y reflexiva.

La percepción de los individuos es la que define las preferencias sobre uno u otro espacio. En este sentido, teóricos como LeDoux (1996:53), sostienen que las preferencias son manifestaciones de emociones: tendemos a que nos gusten los objetos o situaciones que invocan emociones positivas (por ejemplo, felicidad) y tienden a disgustarnos los objetos y situaciones que invocan emociones negativas. Según Bell (1996), la percepción se refiere a "la actividad llevada a cabo por el cerebro mediante la cual interpretamos lo que reciben los sentidos". Esta información que genera el cerebro no es información objetiva sino que "tiende a estar referenciada a asociaciones y expectativas que ya están en la mente del espectador".

Si bien la psicología ambiental es una disciplina líder en el estudio de las respuestas humanas al paisaje, otras disciplinas como la geografía humana y la sociología contribuyen a nuestra comprensión de la percepción psicológica del paisaje. A pesar de las diferencias disciplinarias, todos los enfoques comparten, explícita o implícitamente, tres suposiciones básicas (Jacobs, 2006: 47): (1) la forma en que las personas perciben los paisajes está influenciada pero no determinada por atributos físicos del paisaje, (2) un complejo proceso mental de la recepción y procesamiento de la información media entre el paisaje físico y el paisaje psicológico o percibido, y (3) diversos factores pueden ejercer influencia sobre este proceso mental, que se divide en factores biológicos, culturales e individuales (Bourassa, 1990, 1991).



Figura 8: Esquema de percepción del paisaje. Fuente: Elaboración propia en base a Bourassa, 1990.

Por factores biológicos, se puede interpretar a todos aquellos factores compartidos por la especie humana en su conjunto. Según Appleton (1984, 1975), la relación del sujeto humano con el entorno percibido es comparable a la relación de un animal con su hábitat. La preferencia humana innata por las características del paisaje es una reacción espontánea al paisaje como hábitat (Appleton, 1975:70). Entonces, se puede decir que preferimos aquellos paisajes que ofrecieron a nuestros ancestros primitivos las mejores posibilidades de supervivencia (Appleton, 1975; Orians, 1986).

Nos gusta ver sin ser visto: preferimos paisajes que nos permitan escondernos, así como también explorar el entorno. Nuestros antepasados, cazadores y recolectores, debían poder esconderse de los grandes depredadores. También necesitaban poder examinar el paisaje para recolectar vegetales y cazar presas. La teoría del refugio prospectivo de Appleton afirma que los paisajes que ofrecen oportunidades tanto de prospecto como de refugio son altamente preferidos, ya que satisfacen las necesidades biológicas de nuestros ancestros distantes. Por lo tanto, se preferirían paisajes medio abiertos sobre paisajes abiertos o paisajes cerrados, una afirmación que se corrobora con los hallazgos empíricos.

Se considera que una abundancia de vegetación y una abundancia de agua son propiedades paisajísticas para las cuales tenemos una preferencia innata (Schroeder y Daniel, 1981; Ulrich, 1981, 1983, 1993; Yang y Brown, 1992). Estas preferencias innatas son fáciles de explicar: necesitamos agua para sobrevivir, y la presencia de vegetación a menudo indica la presencia de comida, agua y un lugar donde esconderse. Por estas razones es importante conocer y relevar la vegetación y el arbolado público tal cual se lleva a cabo en ciudades en todo el mundo¹². En este tipo de cartografía, se permite visualizar no sólo la cantidad de arbolado y su distribución sino también cuántos ejemplares se encuentran en espacios verdes y cuántos se encuentran en calles (Figura 9):

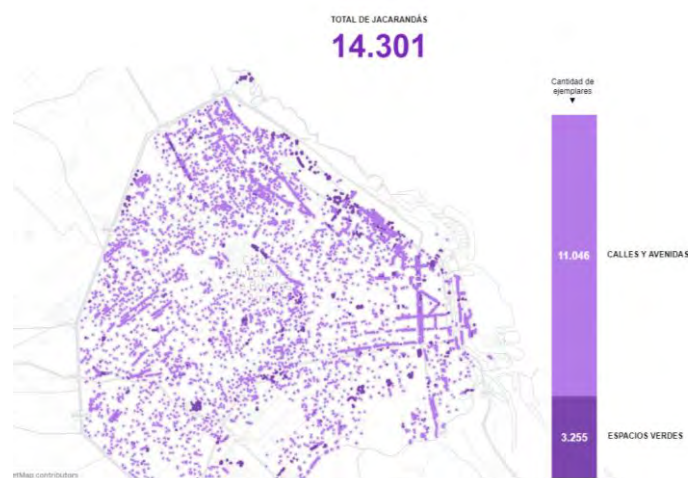


Figura 9: Jacarandás en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Censo 2010.

Por otra parte, respecto de los factores culturales, estos son compartidos por personas que se mueven en el mismo entorno cultural, por ejemplo: la cultura oriental o la cultura occidental. Pero también existen factores culturales a escalas pequeñas como las personas pertenecientes a una misma ciudad o barrio. Pongamos un ejemplo: cuando una persona se detiene en su rutina diaria para mirar un conjunto, este hecho ya indica que esta persona es consciente de la existencia de este entorno y lo reconoce. Este 'aspecto' puede impregnarse con modelos visuales provenientes de fuentes como la pintura, la literatura, el cine, la televisión, la publicidad, Internet o los videojuegos, entre otros. En este momento, esta "mirada" se convierte en una "mirada cultural" que tiene el poder de transformar el medio ambiente (urbano, rural, natural o cualquier otro espacio) en paisaje.

¹² Ciudades en todo el mundo como Nueva York, Londres, Buenos Aires, Amsterdam, entre otras muchas ya cuentan con cartografía pública destinada a medir el índice de verde en la ciudad y también el arbolado urbano, entre ellos: Treepedia: <http://senseable.mit.edu/treepedia/>; Arbolado urbano (Buenos Aires): <http://www.arboladourbano.com/>.

Si nos referimos específicamente a la forma en que nuestro cuerpo procesa la información que recibimos de un espacio urbano, podemos ver que la percepción de los espacios público y el paisaje está directamente relacionado con nuestra anatomía. Por naturaleza, el movimiento del ser humano está limitado predominantemente al desplazamiento horizontal a una velocidad aproximada de 5 kilómetros por hora y el aparato sensorial está adaptado de modo preciso a esta condición (el campo visual horizontal es claramente más amplio que el vertical).

El arquitecto Jan Gehl relata en su libro *Life Between Buildings* (1971) cómo los sentidos condicionan la forma en la que nos relacionamos con otros seres humanos: A través del olfato se pueden percibir a menos de un metro olores del pelo, la piel y la ropa de otras personas. El perfume y otros olores ligeramente más fuertes se pueden percibir de 2 a 3 metros. Más allá de esta distancia los seres humanos solo pueden percibir olores mucho más fuertes. A través del oído, hasta 7 metros, se pueden mantener conversaciones con muy poca dificultad. Hasta 35 metros se puede oír a un conferenciante, pero no es posible entablar verdaderas conversaciones y ya por encima de los 35 metros la capacidad de oír a otras personas se reduce considerablemente.

Como ya mencionamos, el sentido de la vista es predominantemente horizontal y es por esta razón que al caminar por la calle prácticamente no se ve más que la planta baja de los edificios, el asfalto y lo que pasa en el propio espacio de la vereda o la calle. Sin embargo, la vista es el sentido más desarrollado del ser humano y por lo tanto, del que más dependemos cotidianamente. La visión nos permite ver las estrellas y con frecuencia aviones que no se pueden oír. Como comenta Gehl (2006), en cuanto a la experiencia del contacto con las otras personas, el sentido de la vista tiene como los demás sentidos limitaciones perfectamente definidas: entre 70 y 100 metros empieza a ser posible determinar el sexo de una persona edad aproximada y lo que está haciendo, es por esto que en un estadio el asiento más lejano al centro se encuentra a 70 metros de distancia. Ya a 30 metros se pueden ver rasgos faciales, el corte de pelo y la edad. A 20 o 25 metros la mayoría de las personas pueden percibir con relativa claridad sentimientos y el estado de ánimo de los demás. En el teatro los asientos más alejados están a 30 o 35 metros. De esta forma, aunque utilizamos todos nuestros sentidos para analizar el entorno, principalmente se destaca la visión, ya que cubre el 87% de la percepción sensorial y es la que proporciona la mayor cantidad de información.

Ahora si tenemos en cuenta los movimientos a través del espacio, según afirman Nijhuis, Van Lammeren y Van Der Hoeven (2011) en *Exploring the visual Landscape*, se pueden distinguir tres modos de visión:

- Visión estacionaria: estar parado o sentado; percepción frontal de una escena fija;
- Visión en cámara lenta: caminar, andar en bicicleta y montar a caballo; percepción frontal o lateral secuencial lenta de las escenas;
- Visión de movimiento rápido: conducción de automóviles, motociclismo y tren; percepción frontal y / o lateral secuencial rápida de escenas.

Las características de estos modos de visión tienen amplias implicaciones para la forma visible. Por ejemplo, la velocidad del movimiento determina el ángulo visual y el enfoque hacia el paisaje (por ejemplo, al aumentar la velocidad, el ángulo visual se reduce).

Si entendemos el acto de primordial de caminar como una práctica estética y social, se puede avanzar también hacia la relevancia de esto para la arquitectura del paisaje. Esto último, es presentado por De Jong (2007), quien lo resume de la siguiente manera: "la caminata (como una acción, pero también una ruta) representa un importante principio unificador y estructural en el diseño de la arquitectura del jardín y el paisaje y el descubrimiento del paisaje del pasado al presente. Debe considerarse la bisagra que guió más que cualquier otra cosa las opciones cambiantes de uso, experiencia y diseño, y contribuyó fundamentalmente a los desarrollos tanto personales como culturales" (De Jong, 2007 citado por Nijhuis, et. al, 2011).

A través de las caminatas, nuestros sentidos son capaces de percibir el paisaje desde distintos ángulos y distancias, lo que da lugar a diferentes sensaciones. Al respecto, pero haciendo foco en el 'rango' de nuestros sentidos, Already Granö (1929/1997) hizo la distinción entre '*Nahsicht*' y '*Fernsicht*'. El *Nahsicht* o proximidad es el ambiente que podemos experimentar con todos nuestros sentidos, el *Fernsicht* al que también llamó paisaje y es la parte de nuestro entorno que experimentamos principalmente por visión.

En el libro de Ana María Moya Pellitero, *La percepción de paisaje urbano* (2011), la autora relata cómo el filósofo japonés Tetsurô Watsuji creó un término, *fûdosei*, para definir la unión íntima entre la naturaleza y la cultura y entre el medio ambiente y la vida humana. *Fûdosei* representa el vínculo de vida de estar dentro del entorno y el clima, y la experiencia de ello. En este sentido, si bien el entorno físico está siendo moldeado constantemente por la cultura, la cultura también es el resultado de la expresión existencial de una sociedad siendo modelado por el medio ambiente. Es en este sentido, que el concepto de paisaje puede entenderse como un concepto dialéctico que vincula grandes aspectos de la vida humana como lo son la cultura y la naturaleza.

Pero también se puede afirmar que existen otros enfoques perceptivos. Pellitero (2011) señala que existen dos enfoques respecto de cómo percibimos la realidad: uno al verlo, el otro al sentirlo. El primer enfoque corresponde a un sujeto que, para comprender y descubrir "espacios cotidianos o degradados", opta por detenerse y mirarlos. Quizá en este punto, la persona descubra (o no) en este espacio claves culturales para interpretarlo y entonces poder reconocerlo. En este momento el acto de ver se rige por una elección individual consciente. La percepción de un espacio, sin embargo, puede estar motivada por un profundo sentimiento de ensoñación y conciencia corporal; un inesperado estímulo que el cuerpo recibe a través del poder de la escena que está presenciando. Maurice Merleau-Ponty afirma que tanto el acto de ver como el de sentir se sustentan en el mismo "pensamiento puro". Este pensamiento puro puede describirse como aquello integrado por la correlación rigurosa entre la exploración individual del mundo y las respuestas sensoriales que la realidad puede producir (Merleau-Ponty, 1964: 48-49).

Sin embargo, hay una diferencia esencial entre ver y sentir. Ver depende del poder individual de pensar. La percepción visual es una percepción del pensamiento, mientras que la aproximación a la realidad por medio del cuerpo está vinculada al inconsciente y al sueño, y no tiene una consistencia clara dentro de la razón. Para encantarse con lo inesperado, es necesario participar en una experiencia existencial, donde la percepción del mundo es reemplazada por la conciencia del cuerpo (Pellitero, 2011). Siguiendo esta línea de trabajo, el geógrafo cultural y orientalista Augustin Berque traduce el término *fûdosei*, creado por Watsuji, en el término *médiance*, que señala, tiene una naturaleza de 'trayectoria', porque se desarrolla en un tiempo histórico específico y en un espacio geográfico particular. Berque afirma que la noción de paisaje no existe en todo momento, ni en todas las sociedades y culturas. La ausencia o la existencia del paisaje se basa en la forma de "ver" y percibir el entorno como un paisaje (Berque, 1995).

Berque hace una distinción entre las sociedades que sólo están conectadas al entorno por la "mirada" y otras formas de relación no estética (sociedades del protopaisaje), y con sociedades que aprecian el medio ambiente bajo ideales cualitativos y modos de expresión estéticos culturales (sociedades del paisaje) (Berque, 1995). Según él, todas las sociedades de paisaje presentan los mismos cinco criterios: (1) tratados sobre paisaje; (2) Representaciones lingüísticas (o diferentes formas de decir 'paisaje'); (3) representaciones escritas que describen los valores estéticos y sensoriales del entorno; (4) representaciones pictóricas con el ambiente como sujeto y (5) la existencia de jardines de placer, traduciendo una apreciación estética del ambiente y la naturaleza (Berque, 2009).

En el trabajo de Berque, se puede apreciar la importancia que tienen las diversas representaciones culturales de una sociedad sobre su entorno en pos de poder definir su paisaje y convertirse así en sociedades del paisaje. También se resalta a las representaciones pictóricas dándoles un lugar entre sus cinco criterios al igual que Roger, quien le da a estas representaciones un rol central en su teoría.

El paisaje y el espacio urbano en el arte pueden verse a través de artistas como Monet que retratan atmósferas del paisaje urbano parisino, acompañados por poetas como Baudelaire, inspirados por la vida en la ciudad moderna, retratando miradas fugitivas en sus obras. Si bien uno podría pensar que la idea de paisaje urbano estaría consolidada para finales de este siglo, esto no sucede hasta la segunda mitad del siglo XX, y ya no vinculado a la representación artística sino al concepto de lugar. En la década del '60, Kevin Lynch publica su famoso libro *La imagen de la ciudad* y por su parte Gordon Cullen publica *El paisaje urbano*. Lynch aporta una mirada subjetiva de la ciudad que todavía él no alcanza a denominar como paisaje y realiza un análisis perceptivo de la realidad inmediata. Cullen profundiza sobre los aspectos perceptivos y materiales de la ciudad y aporta el concepto de la visión serial. Ya despegándose un poco de la idea de entorno urbano, Aldo Rossi publica en 1966 *La arquitectura de la ciudad*, preocupándose por la forma, la morfología y la estructura de esta.

De esta forma, incorporando la noción de paisaje, los espacios públicos urbanos pueden apreciarse como representación artística, tanto desde la interpretación individual, a través de la visión particularizada de un observador que lo contempla como de las colectivas que determinan el carácter de una zona en particular. Es así como la percepción de los habitantes sobre el paisaje producido por el diseño de un determinado espacio público reviste una importancia clave dado que la definición propuesta por el Convenio Europeo de Paisaje (2000), señala que el paisaje es “cualquier parte de territorio tal y como es percibida por la población, cuyo carácter resulta de la acción de factores naturales y humanos y/o de sus interrelaciones”. Así, el concepto de paisaje 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, 2001; Roger, 2007; Santos, 2000; Abalos, 2005; Nogué, 2007).

En este contexto urbano de creciente complejidad cabe preguntarse ¿Cómo es posible consolidar una arquitectura integral que considere sistemas de poder y reglas compositivas compatibles con las necesidades humanas? (Ramírez vasquez, 1982).

Como punto de partida, sostenemos que la arquitectura es un vehículo de los valores de una sociedad. Ni el logro estético ni la hazaña técnica son metas válidas si no cumplen con sus objetivos básicos de servicio a la vida humana. Siguiendo esta línea, Frank Lloyd Wright afirma que todo excelso valor arquitectónico es valor humano o bien carece absolutamente de valor. Los valores arquitectónicos son siempre valores de vida, jamás formas de muerte. Estas consideraciones enunciadas, pueden y deben trasladarse a la concepción y diseño de los espacios públicos. En relación a esto, podemos retomar el concepto de espacio público, a través del planteo de Pierre-Francois Mourier y a Isaac Joseph (1996), y observar que este concepto vehiculiza tres significados:

- Acción política: un vivir conjunto. Plantea el problema de la ciudadanía.
- Espacio cívico: expresión y libre cambio de opiniones.
- Civilidad (urbanidad): relación construida y distante de otros.

Podemos afirmar que cualquier otra postura que no incluya de manera explícita estas tres dimensiones, no estará resguardando los valores públicos y democráticos de la ciudad. El derecho a los espacios verdes, a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además el disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, es también una condición de ciudadanía.

A partir de lo enunciado, podemos realizar ahora una reflexión acerca de cómo se interrelacionan el concepto de espacio público y el del paisaje. Las dimensiones que estos conceptos abarcan en algunos casos son compartidas y de este modo ilustran la complejidad teórica de la que este trabajo pretende dar cuenta. En primer lugar, el paisaje es definido como el efecto de la relación entre cultura y naturaleza, por lo cual toma las dimensiones de “civitas” y “oikos” y también la dimensión estética, que es la dimensión a través de la cual se construye la mirada, es decir, el efecto. En segundo lugar, la ciudad queda comprendida atravesando (al igual que el paisaje) las dimensiones de “civitas” y “oikos” e incorpora las dimensiones “urbs” y “polis”, la primera referida al aspecto político de la ciudad y la segunda a su espacio físico urbano (Ravella, 2010). Por último, el espacio público se conforma a partir de las dimensiones de “civitas”, “polis” y “urbs” (Delgado, 1999; Mourier y Joseph, 1996).

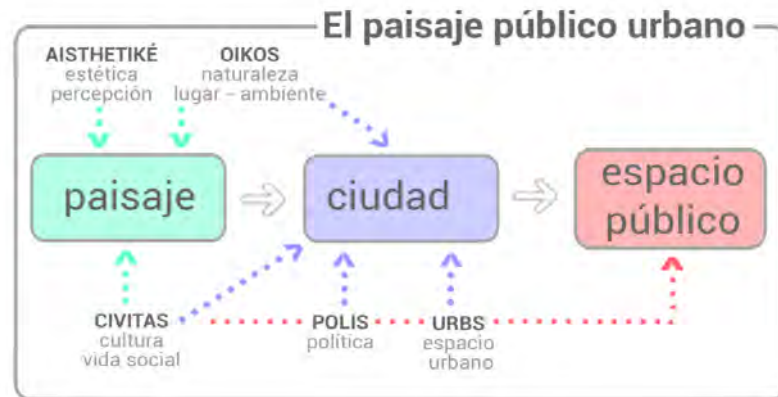


Figura 10: Interrelaciones entre paisaje, ciudad y espacio público. Fuente: Elaboración propia, 2019.

De esta forma, el objeto de estudio se constituye a manera de vínculo entre estos tres conceptos y sus respectivas dimensiones y se presenta como una nueva aproximación al concepto de espacio público, incorporando aspectos paisajísticos.

En este punto, es necesario dejar en claro que el espacio público nos interesa fundamentalmente por tres razones: En primer lugar, porque es donde se manifiesta, con mayor fuerza la crisis de la ciudad y también de la urbanidad (Borja, 2001; Gorelik, 2004, Gehl, 2006). Por esto parece que sea el punto indicado para actuar si se pretende impulsar políticas para mejorar el espacio público y la ciudad en su conjunto. En segundo lugar, interesa porque es el espacio desde el cual es visible el paisaje urbano de una ciudad, el lugar desde el cual se conforma estéticamente la identidad de cada uno de los barrios. Cuando estos espacios están pensados por los que organizan el paisaje (urbanistas, paisajistas o artistas) están pensados no solo para cubrir funcionalidades sino también para animar e identificar los espacios (Donadieu, 2006). En tercer lugar, el espacio público resulta interesante debido a las nuevas realidades urbanas de la periferia plantean novedosos desafíos al espacio público: la movilidad individual generalizada, la multiplicación y la especialización de las “nuevas centralidades” y la fuerza de las distancias que parecen imponerse a los intentos de dar continuidad formal y simbólica a los espacios públicos (Borja, 2001).

En este sentido, cabe preguntarnos dónde y cómo se ha intervenido el espacio público en el desarrollo de las ciudades latinoamericanas para poder contar con herramientas que nos permitan actuar coherentemente para revertir los procesos de degradación en el espacio urbano, para dinamizar los procesos de su reconversión desde la noción del paisaje y propiciar la creación de un sistema de espacios públicos que atiendan a nuevas demandas de la población.

CAPÍTULO 2: **Espacio público en el desarrollo de las ciudades americanas**

CAPÍTULO 2:

Espacio público en el desarrollo de las ciudades americanas

El espacio público educa.

Hoy, que el centro comercial sea de los principales espacios “públicos” de recreación quiere decir que estamos siendo educados para el consumo.

Cuando el espacio público sea la sombra de un árbol entonces estaremos siendo educados para la preservación.

MIGUEL B. TREVIÑO

En este capítulo se desarrollan los antecedentes de intervenciones en el espacio público de las principales ciudades americanas. Se trabaja con el continente americano a partir de entender que compartimos, en gran medida, problemáticas urbanas similares en cuanto a los vastos territorios que poseemos y en cuanto a una cosmovisión también compartida respecto del concepto de ciudad. 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 uno de los factores que favoreció la constitución de barreras entre sectores sociales.

Durante el siglo XVIII, particularmente a partir de su segunda mitad, se conformaron numerosas alamedas y paseos en las ciudades más importantes de la América española. Resulta interesante señalar la simultaneidad cronológica en la construcción de varios de estos paseos durante la década de 1770 (Arango, 2013). Esta forma de intervenir los espacios abiertos a través de la creación de espacios ajardinados, implicaba la materialización de los planteamientos de la Ilustración que concebían la inclusión de la naturaleza domesticada en la ciudad como esencial

por sus aportes respecto de la higiene y salubridad pública, pero también como espacios de gozo y disfrute sensorial. En muchos casos, también se buscaba dignificar estos espacios y reforzar la imagen de la monarquía con esculturas de figuras mitológicas o de reyes, destacando, en este sentido, casos como el del paseo de Extramuros de la ciudad de La Habana (Azcona, 2015:499). Hacia finales de siglo XVIII, numerosos paseos¹³ que contaban con avenidas rodeadas de forma simétrica por arboledas o glorietas, con rejas con jarrones y estatuas se convirtieron en la manera por excelencia de trabajar con la inserción del paisaje en la ciudad. En Chile, las cañadas, alamedas y paseos se conformaron no sólo en los núcleos urbanos de mayor jerarquía, como Santiago, también en otros menores como La Serena, San Felipe el Real, San Fernando o Santa Rosa de Los Andes. El más antiguo de los paseos de Santiago fue el de la Cañada, llamado con posterioridad de Las Delicias o ya en el período republicano Alameda (Azcona, 2015:499).

En el Virreinato del Río de la Plata, el principal núcleo urbano aún no contaba para mediados del siglo XVIII con un paseo para sus habitantes, siendo en 1767 cuando el gobernador Bucareli inició los trabajos para la conformación de uno en la costa, el cual sería retomado por el virrey Vértiz a partir de 1776, plantando sauces y ombúes con el objetivo de conformar un espacio acorde con el rango de capital virreinal obtenido ese año. Otras ciudades argentinas que han ido incorporando alamedas y paseos fueron Córdoba, Tucumán, Catamarca y Mendoza (Page, 2007: 128).

A partir de la década de 1850, y luego de pasadas las luchas por la independencia, comienza el proceso de modernización de las ciudades argentinas. La construcción de los ferrocarriles, el proceso de incremento del modelo agroexportador y la política de inmigración propuesta por Sarmiento determinaron la necesidad de realizar modificaciones urbanas para posicionarse frente al resto de las ciudades del mundo y ser reconocidas a su vez por sus propios ciudadanos. La grilla fue el elemento utilizado para expandir las ciudades y contenedora de parques y boulevares, que a diferencia de Europa se posicionaron como elementos de la nueva ciudad y no para renovar las viejas ciudades medievales que debían adecuarse a las transformaciones de la sociedad industrial. En el continente americano, tanto en Estados Unidos como en Argentina, los parques en las ciudades nacen explícitamente como dispositivo de producción deliberada de transformaciones políticas y sociales.

¹³ Entre las intervenciones desarrolladas durante las últimas décadas del siglo XVIII y las primeras del XIX en la capital del virreinato de Nueva España (México), destacan algunas como la reforma de la Alameda, llevada a cabo durante el gobierno del virrey Antonio María de Bucareli y Ursua. También en La Habana, en Nueva Granada y en Cartagena se construyeron este tipo de paseos. Luego se sumaron Quito y Caracas.

Así, el parque central para Nueva York¹⁴ nace como respuesta a las demandas de un grupo de intelectuales que interpretaron las demandas sociales alrededor del año 1844 (el poeta y redactor del actual New York Post, William Cullen Bryant, y por el primer arquitecto paisajístico estadounidense, Andrew Jackson Downing). El Central Park, comienza a diseñarse en 1857 y en su diseño final se remite estéticamente a las composiciones paisajísticas de los artistas de la escuela del Río Hudson (Ábalos, 2005), conectando rápidamente con las tradiciones lugareñas y su influencia inglesa. No hace falta aclarar que el éxito del parque pintoresco diseñado por Frederick Law Olmsted y Calvert Vaux, fue inmediato pero si resulta particular mencionar que la demanda creciente por vivir frente al parque dio lugar a la creación de los *twin towers blocks*, que gracias al poder de atracción del parque vencieron la resistencia tradicional de los neoyorquinos a vivir en altura (problemática común con la ciudad de Buenos Aires, del cual esta última no salió tan prontamente) y generaron en la década de 1930 uno de los perfiles urbanos más bellos del mundo.

En Buenos Aires, estas ideas se materializaron a través de diversos parques que se habilitaron en la ciudad. Estos espacios parque, conjuntamente con plazas y avenidas arboladas tuvieron como antecedentes la concepción de los parques neoyorkinos, londinenses y parisinos y se pensaron en el marco de un sistema de parques públicos que debería servir simultáneamente para mejoras respecto de la higiene y la ornamentación como así también para contener la expansión urbana.

Siguiendo el ejemplo de Santiago de Chile para el Parque O'Higgins, Sarmiento decide transformar los antiguos terrenos de Juan Manuel de Rosas (fue dueño de los terrenos hasta 1852 y su casona sobrevivió hasta 1899 como Colegio Militar) en un parque que se inaugura en 1874 con el nombre Tres de Febrero, conocido actualmente como los Bosques de Palermo. Este parque inaugura una serie de proyectos para espacios verdes en la ciudad que se extiende hasta los años '30. Cabe destacar, que Sarmiento asistió a los debates generados por el *Park Movement* norteamericano, presenciando durante su estadía en Nueva York los enfrentamientos entre los intereses inmobiliarios de los *developers* y los intereses públicos de los reformadores, en los años de formación y consolidación del Central Park.

¹⁴ El contexto previo a la creación del Central Park comienza en el año 1811, cuando se aprueba el plan para la ciudad de Nueva York que se encuentra entre los del tipo "grilla extendida". Este plan fue sumamente criticado por su monotonía y rigidez, en comparación con los patrones de calles irregulares de las ciudades más antiguas y también entendiéndose que su diseño respondía exclusivamente a cuestiones económicas de distribución de los lotes. También es necesario señalar que entre 1821 y 1855 el área metropolitana de Nueva York cuadruplicó su población. Como la ciudad se había ampliado, la gente tenía pocos espacios abiertos a los que acudir e iba principalmente a los cementerios para alejarse de la ruidosa vida de la ciudad.

De esta forma, en la creación de Palermo están presentes tanto las aspiraciones de igualdad social e institucionalización cívica que arroja el parque en la descomposición de la ciudad absolutista con las razones higiénicas que lo van definiendo como pulmón de la crecientemente congestionada ciudad industrial. Sin embargo, en sus inicios Palermo convocó a un público aristocrático hasta finales de siglo, momento en que aparecen los parques de juego como una escuela de igualdad, en un doble sentido: por su capacidad espacial, que permite su reproducción en los barrios obreros otorgándoles cualidad a cada uno de los sectores urbanos y por su capacidad para fomentar nuevamente como la escuela, actividades sociales y culturales comunitarias. La ciudad seguirá creciendo a ritmo ininterrumpido y también se realizan obras de marcada influencia parisina como la plaza de Mayo (1884), la Avenida de Mayo (1894), el comienzo de la construcción de la diagonal Norte (1913), el comienzo de la avenida 9 de Julio (1936), el Obelisco (1936), entre otras.

De esta manera, en el tránsito del siglo XIX al XX las nuevas ciudades en el continente americano realizaron un selectivo préstamo de ideas urbanísticas europeas que buscaban: una identidad cosmopolita, modernizarse o seguir “perteneciendo” (en términos culturales) a Europa. A su vez, el objetivo de las intervenciones urbanas realizadas en este periodo reside en confrontar los emergentes problemas urbanos (congestión urbana, hacinamiento, salud pública, etcétera) derivados del desarrollo urbano impulsado por la incorporación de las economías locales al mercado internacional, la inversión capitalista local y extranjera, la irrupción de nuevos sistemas de transporte colectivo, el crecimiento de la población (debido a la inmigración del campo) y la expansión urbana (Delgadillo, 2014).

En la ciudad de Buenos Aires, la conquista de los nuevos espacios públicos por sobre la extensa grilla que plantea el plano publicado en 1904 fue un tema de preocupación general, sobre todo en vísperas del centenario. Existen tres temas que en el momento ocuparon todas las atenciones: los debates sobre la reforma urbana, la ocupación masiva de las calles por la celebración y la protesta y la erección de monumentos conmemorativos a figuras o acontecimientos del pasado (Gorelik, 2004:184). El plano propuesto se trata de una manifestación de la voluntad del estado para la incorporación al mercado urbano de esas tierras, pero de acuerdo con una delineación pública idealmente equitativa en todas las direcciones del crecimiento de la ciudad, que si bien garantiza cierta igualdad se extiende como un elemento indiferenciado entre todos los barrios.

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 Edilicia, el primero que intenta adecuarse a los principios del Urbanismo Moderno. La metodología del plan, está basada en la teoría de Patrick Geddes, 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. Asimismo, mantenía los elementos que habían sido unos de los factores más importantes del urbanismo francés, la noción de estética y embellecimiento de las ciudades (Ravella, 2001). Ya para el año 1936, la grilla de la ciudad se encuentra completamente urbanizada, ya no se distinguen los límites que fueron trazados en 1887 y se configura como una incipiente región metropolitana.

Durante estos años, la creación ciudad de La Plata (1882) coincidirá tan bien, como ha señalado Sarmiento, 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). 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 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 periferia. 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. Tanto para el caso del Bosque platense como para 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.

Con base en las mismas ideas utilizadas para el diseño de nuestra ciudad, en el ámbito latinoamericano, se realizaron reformas urbanas que tomaron los mismos conceptos. Por ejemplo, en la ciudad de Montevideo, a través de la utilización del boulevard, como es el caso del boulevard Artigas en 1878. Por su peculiar historia y ubicación, es interesante señalar que es una de las pocas capitales americanas de origen amurallado, lo que la coloca en una situación bastante similar a las capitales europeas. Pero a diferencia de las ciudades europeas, en el siglo XIX no se moderniza sobre sí misma, renovando y derribando sectores de la vieja traza sino que realiza un ensanche novedoso y temprano 1829-1836 al que se denomina precisamente ciudad nueva, trazando un esquema por fuera del límite de las murallas cuya demolición se decreta (Gorelik, 2004).

En la ciudad de México, la expansión metropolitana se produjo a través de colonias extraurbanas, realizadas sobre todo en las primeras décadas del siglo por fraccionadores privados. No existió en ese momento ningún plano público ni tampoco control público sobre estos trazados. Por su parte, Santiago de Chile lleva a cabo el plan de Vicuña Mackenna de 1873. Se propone trazar un camino de cintura dentro del cual el poder público establecería sus normas; pero a manera muy diferente de los sucesivos boulevards de circunvalación pensados para Buenos Aires, este plan propone el camino de circunvalación como recorte diferenciador entre la ciudad y los suburbios, para los cuales debe existir un régimen aparte, menos oneroso y menos activo. La ciudad propia, opulenta, ilustrada debía oponerse así a los arrabales que no fueron considerados para incluirse en la ciudad. Rápidamente se continuó modernizando la ciudad con la incorporación de espacios públicos como el paseo cerro Santa Lucía (1874), la remodelación de la Alameda y la incorporación de numerosos edificios públicos como Teatro Municipal, el Club Hípico o el actual Parque O'Higgins (1873). En un caso por ausencia de políticas públicas y en el otro por su carácter segregatorio, en las dos ciudades se impusieron desde un comienzo barreras estructurales entre sectores sociales, separando la propia ciudad de la ajena, la legal de la ilegal (Gorelik, 2004).

En este contexto, las ciudades argentinas se expandieron siguiendo las principales redes de comunicación en un principio dadas por el ferrocarril y luego por el automóvil. Sobre este mismo esquema, desarrollaron extensas áreas periféricas¹⁵, al igual que en muchas otras ciudades en el continente americano, desprovistas de espacio público y de los servicios propios de una ciudad.

¹⁵ La palabra periferia aparece hace alrededor de la década del 60. Primero se usó la palabra 'arrabal' (hasta fines del siglo XIX y a veces, hasta inicios del siglo XX). Entre inicios del siglo XX se impuso la expresión 'suburbio', con un notable sesgo americano ya que estos aparecen en EEUU a mediados del siglo XIX

El incremento de los automotores a partir de la década de 1950, y la desactivación de los medios fijos: trenes y tranvías, modificaron el espacio público mientras el automóvil ganaba territorio en el campo de la movilidad es paralelo a la comprensión de procesos económicos, como es en este caso la fabricación de automóviles a gran escala para la economía industrial.

Estos procesos deterioraban los espacios públicos y no se consideraban en la legislación urbana. Situación que trata de modificarse con la promulgación del Decreto Ley 8912 en el año 1977 que hasta el día de hoy rige el Uso del Suelo para toda la Provincia de Buenos Aires, habiendo sido complementada solamente a través de la promulgación de la Ley 14449 de Acceso Justo al Hábitat de la Prov. de Buenos Aires. Dentro de esta ley, se establece una cantidad de espacio verde por habitante y también una proporción de espacio verde a ceder por los emprendimientos residenciales, pero que, sin embargo, ha resultado de escaso valor instrumental cuando se pretende encontrar alternativas para restringir el desorden de la urbanización de las décadas del '50 al '70.

Paralelamente, los procesos vinculados a la afirmación de un núcleo central urbano para las ciudades (ahora como centro de servicios para un amplia área productiva y residencial) resultan complementados por el rápido crecimiento de las áreas periféricas que siguen las extensiones de la red de transporte. Se puede afirmar que en este período la formación de sistemas centrales no es nueva, ya que estas formaciones han acompañado el nacimiento de la ciudad. Lo que es nuevo en la ciudad capitalista metropolitana es la tendencia a excluir de los núcleos centrales cualquier actividad y uso del suelo que no sean terciarios, que no tengan función de servicio para toda la disposición productiva metropolitana (Cerasi,1990). En este sentido, el centro de la ciudad es como una inmensa máquina para incentivar los consumos, es por esto que las realizaciones urbanísticas más avanzadas del mundo capitalista no se apartan de esta interpretación, que de hecho responde a la nueva realidad de espacio colectivo de la metrópoli urbana (Cerasi,1990). Por su parte, Manuel Castells (1998) sostiene que no hay nada de malo en la función comercial, una función tan legítima como cualquier otra en la sociedad. Pero, la cuestión es la estructuración simbólica sobre la base de la predominancia excesiva de esta función. 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.

(Mawromatis, 2002), mientras que en América Latina su aparición es algo posterior. Y desde la década de 1970 lo más usual ha sido hablar de 'periferia', expresión con sentido de cuño latinoamericano.

En este tipo de ciudad que se puede denominar en una primera instancia ciudad difusa, el rol del espacio público se pone en foco. El uso irracional del espacio que implica este modelo de ciudad deviene en efectos económicos crecientemente negativos (grandes requerimientos energéticos, también de materias primas y tiempo, contaminación y la destrucción del ámbito natural). Los espacios públicos abiertos 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" (Rueda, 1997).

Al respecto, es interesante señalar el trabajo del economista alemán Ernst Friedrich Schumacher: *Small is beautiful: A study of economics as if people mattered* (1973), donde Schumacher argumenta que la economía moderna es insostenible. Los recursos naturales son tratados como artículos de renta, cuando de hecho deberían ser tratados como capital, puesto que no son renovables, y por lo tanto están sujetos a agotamiento. Además, sostiene que la resistencia de la naturaleza ante la contaminación está igualmente limitada, y concluye que el esfuerzo de los gobiernos debe estar enfocado al desarrollo sostenible.

En esta misma línea, Sennett describe cómo las nuevas tecnologías asociadas al movimiento, propias de la modernidad, han posibilitado que los enclaves humanos desborden los centros urbanos congestionados y se extiendan hacia el espacio periférico. Y entonces sentencia: el espacio se ha convertido así en un medio para el fin del movimiento puro (ahora clasificamos los espacios urbanos en función de lo fácil que sea atravesarlos o salir de ellos). A medida que esto sucede, también el paisaje se vuelve menos estimulante ya que el conductor desea atravesar el espacio, no que este atraiga su atención. La condición del cuerpo que viaja refuerza esta desconexión respecto del espacio y de esta forma, la propia velocidad dificulta que se preste atención al paisaje. De esta manera, se requieren movimientos mínimos en un entorno cada vez menos complejo y esta nueva geografía refuerza los medios de masas (Sennet; 1994:20). Paralelamente a estos procesos, diversas cumbres a nivel mundial se desarrollan y advierten sobre las consecuencias de las actividades del hombre moderno sobre el ambiente. Entre ellas destacan la Recomendación de la UNESCO relativa a la protección de la belleza y el carácter de los lugares (1962), Conferencia sobre la Biosfera en París (1968), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Humano en Estocolmo (1972), La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (1992) y la tercer Conferencia sobre Cambio Climático en Kyoto (1997).

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.

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 porcentaje 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” (UN-Hábitat, 2015:5).

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.

Respecto del paisaje, instituciones como la IFLA¹⁶ a nivel internacional y como el CAAP (Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas) y la RAP (Red Argentina del Paisaje, a la cual pertenezco) en nuestro país se encuentran realizando numerosos aportes¹⁷. Se enfocan en la protección del paisaje, en la búsqueda por establecer una definición de este y también en difundir investigaciones y aplicaciones que este concepto puede tener para lograr un desarrollo más sostenible para nuestras ciudades.

2.1 El resurgimiento del espacio público

Como ya hemos mencionado, la presente tesis sostiene que el espacio público se conforma a partir de dos dimensiones, la política y la urbana, y también que no sería posible la existencia de alguna de ellas individualmente, sino que son codependientes entre sí. En correspondencia, el análisis de lo que se denomina espacio público requiere de la comprensión de al menos dos aspectos fundamentales. En primer lugar, existe un aspecto que refiere a lo comunicativo del término y que frecuentemente se desarrolla en la bibliografía como esfera pública. Y, en segundo lugar, existen formas en la configuración ciudad que son las que posibilitan el crecimiento de la esfera pública (Salcedo, 2002; Borja & Muxi, 2001), las cuales son percibidas por los habitantes y construyen el paisaje urbano de una la ciudad.

Como ya mencionamos, a partir de 1970 el espacio público va sufriendo 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 exasperación de algunos supuestos funcionalistas: la combinación de un capitalismo desregulado con la lógica sectorial de las administraciones públicas, produce la

¹⁶International Federation of Landscape Architects por sus siglas en inglés, nuclea a los arquitectos paisajistas de todo el mundo desde el año 1948. Actualmente representa 77 asociaciones nacionales de África, América, Europa, Asia Pacífico y Medio Oriente. Su misión es crear entornos de vida globalmente sostenibles y equilibrados para el beneficio de la humanidad en todo el mundo a través del desarrollo y la promoción de la profesión del arquitecto paisajista, promoviendo el intercambio internacional educativo y profesional de conocimientos, habilidades y experiencia.

¹⁷ El CAAP es la entidad que representa a Argentina en la IFLA, al igual que esta trabaja sobre la difusión y socialización de experiencias en torno al paisaje, fomentando la organización y participación en congresos y capacitaciones profesionales. También norma la actividad profesional y agrupa a quienes la practican. Por su parte, la RAP cuenta con 18 nodos en todo el territorio nacional, donde la diversidad geográfica, temática o personal de los mismos genera una fuente de riqueza para el debate, generación de propuestas y socialización de experiencias. Entre los aportes más valiosos, además de la difusión y construcción de conocimiento colectivo sobre la importancia de proteger y mejorar la calidad del paisaje, se encuentran la elaboración de leyes a nivel nacional como la Ley de protección, gestión y ordenamiento del paisaje y la participación en la conformación del Convenio Latinoamericano del Paisaje.

multiplicación de elementos dispersos y monovalentes en un territorio cortado por vías de comunicación; y por último, privatización con la generalización de ghettos según clases sociales desde los condominios de lujo hasta a 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, 2001:13).

De la misma manera, Merino (2010) sostiene que el espacio público se corrompe, cuando su naturaleza se convierte en privada, se oculta lo que debe saberse, los atributos de inclusión y accesibilidad se transforman en excluyentes, lo abierto se cierra, los recursos públicos se utilizan como si fueran privados, la información pública se usa de manera privada, se oculta el origen y destino de los recursos públicos, se cierran las calles y plazas en beneficio privado, y el gasto social y la política pública se tornan excluyentes e inaccesibles.

Por lo tanto, sostenemos que “el derecho al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y quieren vivir en las ciudades” (Borja y Muxi, 2000:11) como principio que hace al espacio público ser un derecho colectivo al cual a se le debe garantizar su uso, goce y disfrute por parte de todos, particularmente, en articulación con el Derecho a la Ciudad, el cual es entendido de la siguiente manera:

El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. El Derecho a la Ciudad es interdependiente de todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, e incluye, por tanto, todos los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales que ya están reglamentados en los tratados internacionales de derechos humanos (Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, 2005).

De esta forma, también desde las Naciones Unidas, se incita a los gobiernos de las ciudades a:

Promover la creación de espacios públicos seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad, incluidas calles, aceras y carriles para ciclistas, plazas, paseos marítimos, jardines y parques, que sean zonas multifuncionales para la interacción social y la inclusión, la salud y

el bienestar humanos, el intercambio económico y la expresión cultural, y el diálogo entre una amplia diversidad de personas y culturas, y que estén diseñados y gestionados de manera tal que garanticen el desarrollo humano, construyan sociedades pacíficas, inclusivas y participativas, y promuevan la convivencia, la conectividad y la inclusión social (UN Hábitat, 2016, p.23)

En este contexto, planificadores, diseñadores y urbanistas en el continente americano se han visto en la necesidad de introducir un cambio. En ciudades como México, Nueva York, Buenos Aires, Bogotá, Quito, entre otras el tema del Espacio Público ha emergido con fuerza en la última década, al grado que los gobiernos locales han creado instituciones específicas para ello. Lo que no omite que antes de ello se hayan realizado proyectos de mejoramiento del espacio público en barrios y centros históricos, boulevards (como la recuperación del Paseo de la Reforma en la Ciudad de México 2000-2006 y de la Avenida de Mayo en Buenos Aires 1991-1993) y de otras calles simbólicas (Delgadillo, 2014).

- En la Ciudad de Nueva York, entre 2007 y 2009, varios de los espacios públicos emblemáticos de Nueva York, como Times Square y Herald Square, experimentan una transformación radical. Se reclaman espacios para la vida peatonal y se introducen carriles para bicicletas siguiendo la visión introducida a través de "PlaNYC - A Greener, Greater New York".
- En la Ciudad de México la Autoridad del Espacio Público en su corta vida ha realizado 15 proyectos, los más emblemáticos son: 1. El remodelamiento de la Plaza-Monumento y Museo de la Revolución, 2. El conjunto de la Plaza Garibaldi (con el Museo del Tequila, el Mercado San Camilito y la Academia del Mariachi); el Corredor peatonal Madero, la Azotea Verde y el remodelamiento de la Av. Juárez y la Alameda Central, la Av. Pino Suarez y la Plaza Tlaxcoaque. Todos ellos en el centro histórico.
- En Buenos Aires destacan: 1. La Remodelación del Microcentro, con la peatonalización de varias calles y la sustitución de redes de infraestructura; 2. El remodelamiento de Palermo Viejo, y 3. El remodelamiento de una parte (27 de 130 hectáreas) del Parque Indoamericano inaugurado en diciembre de 2011. 4. Actualmente el Plan Verde 2016-2019 se está llevando a cabo, el cual permitirá la intervención de 360 hectáreas del territorio porteño con más de 30 proyectos hasta 2019. Se renovarán 200 ha mientras que 160 ha de espacio público se crearán, de los cuales 110 son verdes.
- En Bogotá, se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para la ciudad de Bogotá en el año 2005 y el plan de desarrollo 2016-2019 "Bogotá Mejor para Todos", propuso por primera vez en la historia,

la formulación de una política pública integral para el espacio público en el ámbito distrital. Desde 2014 se lleva a cabo la remodelación del centro de Bogotá está acompañada de ambiciosos proyectos, que permitirían la construcción de rascacielos, Viviendas de Interés Prioritario (VIP), remodelación de zonas tradicionales y peatonalización del casco histórico de la capital.

- En Quito: Se llevan a cabo: 1. La construcción del Bulevar Avenida Naciones Unidas con la ampliación y mejoramiento del espacio público, lo que recupera el prestigio de ese sector; 2. La creación de la Plaza Cultural Quitumbe en el Sur de la Ciudad; 3. El remodelamiento de la Av. Napo, en la zona centro sur; y 4. El mejoramiento del espacio público y la infraestructura de La Mariscal Sucre, un barrio turístico y de servicios.

En cuanto a las ciclovías, la Ciclovía Recreativa de Bogotá inició en 1974 y es considerada pionera en las Américas e inspiración para otras poblaciones que actualmente gozan de este beneficio ciudadano. Luego se sumó la ciudad de Nueva York y más tarde, Buenos Aires, la Ciudad de México y Quito han introducido recientemente el sistema de transporte público en bicicletas. En las dos primeras esto ocurrió en los meses de marzo y febrero de 2010 respectivamente, y en Quito en julio de 2010. En las tres ciudades el sistema incluye el confinamiento de algunos carriles para la circulación exclusiva en bicicleta, un sistema de disposición de bicicletas en préstamo en Buenos Aires, y en alquiler Quito y Ciudad de México. Según datos del BID, de los 2.513 kilómetros de ciclorrutas que hay en el continente, Bogotá tiene 392, lo que la convierte en la ciudad con la mayor cantidad de vías para el tránsito de ciclistas. La capital de Colombia supera a ciudades como San Pablo (271) y Buenos Aires (130); y es el lugar donde más personas se desplazan en bicicleta diariamente, pues se realizan alrededor de 611.000 viajes, mientras que en Santiago de Chile se hacen 510.000 y en Ciudad de México 433.000.

Por su parte, en la ciudad de La Plata, desde el año 2015 (con la intendencia de Julio Garro) se alinea con las políticas urbanas adoptadas por la ciudad de Buenos Aires. Encara una renovación del espacio público, tanto de sus espacios verdes como de sus principales áreas centrales e incorpora un sistema de bicicletas compartidas que fue renovado en 2017 y actualmente cuenta con 4 estaciones y 110 vehículos que se prestan de manera gratuita de lunes a viernes de 8:00 a 18:00, promediando unos 120 usuarios por día. Si bien esto constituye una mejora, llama la atención que tanto las renovaciones de espacios públicos como el sistema de bicicletas funciona en la parte “bonita” o moderna de la ciudad, al margen de los barrios populares y bien lejos de los barrios periféricos, donde vive la mayor cantidad de población. De la misma forma, creemos que este

sistema dista de acercarse a uno eficiente donde el préstamo de bicicletas se realice de forma más ágil y las bicisendas se encuentren interconectadas entre sí y con una infraestructura adecuada.

2.2 Acerca del espacio público y el paisaje como objeto de derecho

Respecto del espacio público, en la ciudad de La Plata se sanciona en el año 2004 la ordenanza 9880 del Concejo Deliberante, 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.

De esta manera, el espacio público es entendido como factor clave para el enriquecimiento del paisaje urbano y se plantea una relación dialéctica entre estos dos conceptos. Siguiendo esta línea R. Priore (2001) resalta la necesidad de relación sensible de los individuos con su territorio (el paisaje), debe ser reconocida como un derecho, por lo tanto, el papel de las normativas jurídicas “no es reconocer y proteger un valor o una belleza paisajística particular.

De esta forma, lo que el derecho debe reconocer en primer lugar y por consiguiente proteger, es un bien colectivo y a su vez un valor complejo: la necesidad de todos los ciudadanos de establecer una relación sensible con el territorio, de beneficiarse de esta relación y también de participar en la determinación de las características formales de los lugares que habitan o frecuentan. En este sentido, la necesidad de protección de un objeto de la realidad empieza por su relevancia. Es decir que sí resulta importante para la sociedad se lo protege.

Como sostiene Juan Claudio Morel:

En el caso del paisaje, la importancia de protegerlo empieza por su consideración en la sociedad porque deriva de la apreciación que cada pueblo tenga de su cultura e identidad. Por lo tanto, debiera esperarse que aquel sector de legislación que se refiere a la cultura de un pueblo se ocupe de su protección (Fernández Rodríguez, 2001 citado en Morel, 2018).

En este sentido, desde mediados de los años sesenta del siglo pasado algunos sectores de la intelectualidad empiezan a mostrar inquietud por la preservación de los valores de los paisajes como un tema a ser estudiado en profundidad, pero siempre de la mano de los conceptos de lugar y naturaleza. Como resultado, en Europa se observa la aparición de leyes y normas nacionales y regionales enmarcadas en políticas territoriales (Como por ejemplo, la Ley Federal Sobre La Protección de la Naturaleza y el Paisaje Suizo, 1966; la Ley Federal de Protección De La Naturaleza Y Gestión Del Paisaje Alemana, 1976; O La Ley de Protección y Puesta en Valor de los Paisajes Franceses, 1993).

Pero no fue hasta el año 2000 que con el objetivo de integrar estos esfuerzos, se firma el Convenio Europeo Paisaje, el cual ha sido un factor decisivo en la consolidación y difusión del término "paisaje" y ha contribuido a salvar la dispersión terminológica. Este convenio define a la planificación del paisaje como una "acción fuerte y progresista para mejorar, restaurar y crear paisajes para poder aplicar, en las políticas de planificación y le brinda a toda Europa un marco común de actuación.

También en esta primera década del 2000, académicos, arquitectos, planificadores urbanos y arquitectos paisajistas estuvieron de acuerdo en el surgimiento de una nueva práctica híbrida, que incluye planificación urbana y paisaje. Paisaje, incorporado dentro de la planificación, no solo se entiende como el interés en los estudios geográficos -ecológicos y culturales, sino también el estudio del paisaje en su alcance conceptual, como una herramienta para teorizar, diseñar y organizar grandes sitios urbanos, territorios y sistemas (ecológico, programático, de infraestructura). James Corner en su artículo, Terra Fluxus (2006), define el urbanismo paisajístico como una práctica híbrida que toma en consideración "procesos en el tiempo", "anticipa escenarios estratégicos y lógicas operacionales a través de una amplia gama de escalas", "reconsidera técnicas representacionales y operativas" y tiene en cuenta la riqueza fenoménica de la vida física (imaginario social, memoria colectiva, deseos, lo táctil y lo poético).

En América, Estados Unidos comienza a independizarse tempranamente en cuanto a avances respecto de la temática de espacio público y paisaje. Debido a una fuerte herencia inglesa, sus ciudades integraron rápidamente el diseño de parques desde sus primeros años de vida y ya hacia finales de siglo XX, el desarrollo de conceptos como los ya mencionados por teóricos

estadounidenses le permitió al país posicionarse a nivel mundial y elaborar un extenso marco legal¹⁸ que regula todos estos aportes. Por su puesto, existen varias críticas que pueden realizarse a las prácticas del país norteamericano, entre ellas un excesivo carácter privatista de los espacios públicos consecuencia de la lógica capitalista, y más referido al paisaje una excesiva importancia por las características visuales de este.

En Argentina, el paisaje no está claramente definido por el derecho, pero sí existe como categoría de derecho. La Constitución reserva al Congreso de la Nación la facultad para legislar normas de fondo como el Código Civil y Comercial y también dictar normas que corresponden a presupuestos mínimos¹⁹ de protección del ambiente y también del paisaje (Art. 41 CN). Además, en la legislación nacional aún se ve el paisaje desde una concepción proteccionista, distinguiendo entre paisajes de interés cultural y natural, preservando valores arquitectónicos, históricos y áreas de interés natural, pero aún no se vislumbra una verdadera integración entre ambos (Jensen y Birche, 2018 b).

Sin embargo, se puede afirmar que el paisaje no es un elemento más del sistema ambiental, sino que es la manera como el hombre ha llegado a ver la naturaleza, no en su utilidad, que para eso está el Derecho de Propiedad ahora limitado por el Derecho Ambiental, sino en su estética. Sucede que en Argentina, el Artículo 41 de la Constitución Nacional no menciona el concepto de paisaje, y por lo tanto, esto conduce a los especialistas a considerarlo en extremos constituidos por la protección de la naturaleza o de la cultura según el caso.

Por otra parte, instrumentos de gestión de paisaje²⁰ como los programas de restauración paisajística, instrumentos de protección del paisaje o catálogos de paisaje, aún no se encuentran en

¹⁸ Desde la creación del primer parque nacional a nivel mundial en 1870 para el parque Yellowstone, Estados Unidos ha desarrollado a través de diversos instrumentos legales como las constituciones de los diferentes estados, la creación de los famosos green belts ya mencionados, diferentes estrategias para el manejo y la gestión del paisaje y los espacios públicos contando en la actualidad con herramientas que facilitan la gestión privada del espacio público en la ciudad de Nueva York por ejemplo: los POPS (Privately Owned Public Space), espacios públicos de propiedad y que deben ser mantenidos por propietarios privados.

¹⁹ Se entiende por presupuesto mínimo al umbral básico de protección ambiental que corresponde dictar a la Nación y que rige en forma uniforme en todo el territorio nacional como piso inderogable que garantiza a todo habitante una protección ambiental mínima más allá del sitio en que se encuentre. En el artículo titulado "Hacia la conformación de un marco jurídico sobre el paisaje. Fundamentos para la elaboración de un proyecto de ley de presupuestos mínimos sobre paisaje" de Leandro Varela en Márquez (2011), se nos plantea una clara visión acerca de cómo se puede elaborar esta ley.

²⁰ Se entenderán las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales. Convenio Europeo del Paisaje. artículo 1 e.

la legislación nacional. Sin embargo, existe una serie de leyes destinadas a la protección de paisajes. La primera ley argentina que establece un paisaje protegido es de la localidad de Cariló, Ley Provincial 12099 sancionada en 1998. Esta ley establece que “tiene por objeto conservar y preservar la integridad del paisaje fitogeográfico, geomorfológico y urbanístico Parque Cariló.”

Ya para el año 2001, la provincia sanciona la Ley 12704 que busca establecer y regular las condiciones para las áreas que sean declaradas "Paisaje Protegido de Interés Provincial" o "Espacio Verde de Interés Provincial", con la finalidad de protegerlas y conservarlas. A partir de aquí, distintas leyes han impulsado la preservación de espacios asociados al paisaje. Es el caso de la Ley 11544 que establece a las selvas del Río de La Plata como Reserva Provincial en Punta Lara y la ley 12756 (2001) que declara paisaje protegido a la zona costera de Ensenada y Berisso. En 2006 se sanciona la ley que declara al paseo del bosque como Paisaje Protegido de Interés Provincial. Sin embargo, tanto las cuestiones paisajísticas como aquellas que refieren al uso de estos lugares como espacio público no han sido reglamentadas eficientemente, de la misma manera que la definición de paisaje se da por sobreentendida o se define muy vagamente. Tampoco existe una visión sistemática de estos espacios sino que se lo ve como espacios individuales a proteger.

Por estas razones, es necesario el acercamiento a países con mayor tradición paisajística que tienen más experiencias en una buena gestión, protección y desarrollo endógeno de las políticas de espacio público y paisaje, sin dejar de lado nuestro contexto latinoamericano, que ya cuenta con un borrador para aprobar la Carta Latinoamericana del Paisaje. En Argentina, se cuenta con la Carta Argentina del Paisaje desde 2011 y también existen algunas organizaciones como la Red Argentina del Paisaje y el Centro Argentino de Arquitectos Paisajistas que intentan aunar esfuerzos para un abordaje conjunto al tema y construir un espacio común de consenso para crear un nuevo marco legal de acuerdos (convenciones, normativa, nueva legislación) para una adecuada estrategia y gestión del paisaje con perspectiva al futuro.

2.3 Antecedentes de trabajos de investigación

En relación a los trabajos realizados hasta el momento referidos a la temática, se puede mencionar el trabajo de María Cristina Domínguez en su libro Valoración del Patrimonio Cultural. Plazas platenses, realizado a partir de su tesis doctoral. En este libro, se expone una metodología que evalúa y establece una valoración de los distintos componentes de las plazas y parques, pero solo en el área correspondiente al casco fundacional de la ciudad. En la Región Metropolitana de Buenos Aires, Diego Garay y Leonardo Fernández han abordado la problemática de los espacios verdes

públicos en su libro Biodiversidad urbana resultado de un trabajo de investigación llevado a cabo en 2005. El tema se aborda desde la perspectiva de la complejidad y trabaja con cuestiones normativas, el diagnóstico y las propuestas en la búsqueda de un sistema integrado de áreas verdes, donde las cuestiones paisajísticas quedan relegadas a un segundo plano.

Desde un enfoque más social, el antropólogo Ramiro Segura expone su investigación en la ciudad de La Plata en su libro Vivir afuera, antropología de la experiencia urbana. Analiza la ciudad como objeto que se mira (imagen), la ciudad como experiencia corporal/ individual y la ciudad como experiencia pública de vincularse con otros. Este trabajo aporta conceptos y miradas interesantes sobre la periferia platense.

Más específicamente en el campo del paisaje, la Arq. Olga Ravella en 1995 formó parte de la red Alfa Pehuen, que diseñó, planificó y puso en práctica la Maestría “Paisaje, Medio Ambiente y Ciudad”, en el marco del Programa ALFA de la comunidad europea. Diez años después (2005) se implementó este posgrado en la FAU-UNLP siendo su directora hasta 2012. Asimismo, realizó diversos proyectos de investigación referidos a la temática del paisaje²¹ y también es autora de más de 300 artículos publicados en revistas nacionales e internacionales. Actualmente, la Maestría Paisaje Medioambiente y Ciudad es dirigida por el Mgr. Arq. Leandro Varela, conjuntamente con la línea de investigación IV, Paisaje Ambiente y Ciudad. Dentro de este grupo de investigación, del cual formo parte, se ha contribuido con aportes a la temática del paisaje en el Gran La Plata, profundizando particularmente sobre cuestiones asociadas a los espacios verdes en los proyectos acreditados por la UNLP: El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio-ambiental en la región del Gran La Plata (2014-2017) y El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio-ambiental en la región del Gran La Plata. Etapa 2 (2018-2021). Del desarrollo de estas investigaciones, se han elaborado ponencias en congresos nacionales e internaciones y también artículos en revistas científicas.²²

²¹ 2003/2006: “El paisaje como factor de recuperación y preservación de las áreas de riesgo ambiental y social.” El caso del sector del área costera del Río de La Plata: Berisso, Los Talas. Director: Prof. Arq. Olga Ravella. Co-director: Prof. Arq. Enrico Fontanari, Istituto Universitario di Architettura de Venecia (IUAV). Programa de Incentivos a la investigación de la UNLP. Código del proyecto: 11/U065. 2014/2017: “El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio ambiental de la Región La Plata.” Director: Mgr. Arq. Leandro Varela. Co-director: Prof. Arq. Olga Ravella. Código: 11U138. 2018/2021: “El paisaje como factor de mitigación de la degradación socio ambiental de la Región La Plata. Etapa 2.” Director: Mgr. Arq. Leandro Varela. Co-director: Prof. Arq. Olga Ravella. Código: 11U175

²² Artículos: Birche, M. y Jensen K. (2018). *El paisaje en el espacio público como medio de integración entre la ciudad y el agua. El caso de la región La Plata, Argentina*. Revista de Urbanismo. Chile. Birche, M. y Jensen K.

También la Arq. Isabel López y el Dr. Juan Carlos Etulain, han llevado a cabo proyectos acreditados por la UNLP que han profundizado sobre la definición de unidades de paisaje en el Gran La Plata y también han establecido una serie de Paisajes de Atención Especial. Ambos proyectos²³ trabajan el paisaje desde una mirada integral y como herramienta que puede aportar al ordenamiento del territorio. Por otra parte, cabe señalar el proyecto de investigación del Arq. Alberto Sbarra “El verde como infraestructura. El rol de las vías verdes en el contexto regional” en el que operar con el vacío conforma un valioso aporte para la integración social y espacial, conformando nuevas vías verdes.

A partir de esta revisión y las fundamentaciones desarrolladas, la presente investigación se propone indagar sobre el vínculo que mantienen conceptos como espacio público y paisaje que, si bien son tratados en otras investigaciones, en algunas son tratados separadamente y en otras haciendo foco en cuestiones relacionadas a la planificación a escala regional y no llegan a desarrollar un tratamiento particularizado de los espacios públicos y menos su relación con el paisaje, entendiendo a este como mediador entre las fuerzas de la cultura y naturaleza, y no como objeto a la espera de ser contemplado, sino como sujeto de proyecto.

(2018). Relevamiento y catalogación de los espacios verdes de uso público de la ciudad de La Plata, Argentina. Revista Urbano N° 37. Chile. Birche, M. y Jensen K. (2018). *La integración paisajística en el crecimiento urbano. Transformaciones en la periferia platense*. Jensen, K. y Birche, M. (2018). *Reconfiguring The Urban Landscape Of La Plata Through A Green Network*. Journal of Urban and Landscape Planning, #3/2018 URBAN CHALLENGES. Rumania. Jensen, K. y Birche, M. (2018). *La recuperación de pasivos ambientales desde el proyecto de paisaje: El parador ecológico*. Revista Geograficando. Argentina. Jensen, K. y Birche, M. (2017). Espacio verde: elemento clave en la gestión urbana. Revista Ciudades N° 115. México. Revista Bitácora Urbano Territorial N 29. Colombia. Jensen, K. y Birche, M. (2017). *Vulnerabilidad al cambio climático: las inundaciones*. CIS -Techo, Vol. XIV, N° 23. Chile. Congresos: Jensen, K. y Birche, M. (2018). *El Paisaje y la forma de expansión en la ciudad de La Plata. Lineamientos y estrategias para la planificación del crecimiento urbano*. Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Universidad Nacional de Córdoba (UNC) - Universitat Politècnica de Catalunya. Birche, M. y Jensen K. (2017). *Lógicas de intervención en los espacios libres adyacentes a los cursos de agua en la región de La Plata. Hacia la conformación de una red de agua y espacios verdes*. Primeras Jornadas Ríos Urbanos. Universidad Nacional de San Martín (UNSM) - Universidad Nacional de La Plata (UNLP). La Plata/San Martín. Jensen, K., Birche, M., Román, R. y Varela L. (2017). 3° Congreso Internacional de Estudios Urbanos. Universidad Nacional de Quilmes (UNQ). Jensen, K. y Birche, M. (2016). *Hacia el desarrollo urbano de la región La Plata. Una nueva perspectiva para el abordaje de la complejidad territorial*. IFoU - The 9th International Conference of the International Forum on Urbanism. Universidad de Buenos Aires (UBA).

²³ POLÍTICAS TERRITORIALES Y MODALIDADES DE INTERVENCIÓN. El Paisaje Cultural en la Región del Gran La Plata: enfoques, estrategias e instrumentos. Cod. 11/U086 (2006-2009) y Ordenamiento, Diseño y Gestión del Paisaje en el Gran La Plata. Estrategias y escalas de Intervención. Cod. 11/U110 (2010-2013).

CAPÍTULO 3: **Abordaje metodológico**

CAPÍTULO 3:

Abordaje metodológico

“Investigar es ver lo que todo el mundo ha visto,
y pensar lo que nadie más ha pensado”.

ALBERT SZENT-GYÖRGYI

Para el abordaje metodológico de la tesis, se concibe el proceso de investigación como un ciclo de tres fases (Ynoub, 2012):

1. Fase Sincrética (o ideatoria): Precisa conceptual y teóricamente el objeto de investigación. Es la fase que se presenta en los capítulos 1, 2 y 3.
2. Fase Analítica (u operacional): Identifica y diferencia los componentes en los que se desagrega el objeto). Aquí se ven cuántas y cuáles entidades serán estudiados y por qué medios (o instrumentos) se implementarán para obtener la información; todo esto se refiere al diseño de instrumentos y a las definiciones muestrales. Esta fase se compone de los capítulos 4 y 5.
3. Fase Sintética (o de integración): Integra los componentes de objeto y se restituye la unidad diseccionada previamente; se obtiene como resultado una nueva concepción del objeto de investigación que busca responder a los problemas planteados. Esta última fase se desarrolla en los capítulos 5, 6 y 7.

3.1 Fase 1: Sincrética

Partiendo del objetivo general de la tesis, “contribuir al conocimiento sobre los espacios públicos platenses a partir de entenderlos desde la perspectiva del paisaje con el fin de formular estrategias para el mejoramiento de la calidad ambiental y estética de los espacios públicos”, se reconoce el área de estudio. Para esto, se analizan las interacciones entre sistemas de acciones y sistemas de objetos en el territorio, este último integrado por un sinnúmero de técnicas –híbridos naturales y artificiales- e identificables según instancias de un proceso de organización territorial en particulares acontecimientos en tiempo-espacio, lo cual implica un proceso de redefinición constante de este territorio. El territorio se redefine siempre” (Santos, 2000). A partir de aquí, podemos sostener que la complejidad queda definida como el producto de un número de diferentes parámetros: La jerarquía, la no linealidad, la conectividad, la adaptación y la auto-organización.

También se puede deducir que no existe una autoridad central. De esta forma, los comportamientos colectivos se forman a partir de reglas de interacción locales (no tienen en cuenta la totalidad) y a partir de ellos, se generan: estados colectivos emergentes y estados de incertidumbre. Estos últimos, no invalidan nuestro conocimiento, sino que lo perfila y delimita. Nos obliga a conocer nuestro conocimiento. En este punto se delimita el objeto de estudio, los conceptos que lo integran y delimitan y el recorte espacio temporal, el cual se circunscribe al partido de La Plata entre los años 1990 y 2019.

3.2 Fase 2: Analítica

Dada la cantidad y la naturaleza de las relaciones en un sistema complejo y la interdependencia de los componentes del sistema, se adopta para su análisis el sistema de integración de matrices de datos en tres niveles, propuesto por Samaja (Ynoub, 2012):

- Supra-unitario: Refiere a los contextos de las unidades. $N + 1$.
- Nivel de Anclaje: Refiere al núcleo duro de la investigación, es en dónde está anclada ésta. N . Es donde está el conjunto de las unidades de análisis.
- Sub-unitario: Refiere a los componentes de las unidades de análisis. $N -$

Nivel Supra-unitario

En el nivel supra unitario de análisis, la investigación se aproxima hacia su objeto de estudio a través del conocimiento de su contexto. En primer lugar, se trabaja con la dimensión natural del territorio y en segundo lugar con su dimensión histórico urbana. La primera dimensión analiza tres variables: la geomorfología del suelo, la hidrografía y los sistemas de vegetación. La segunda dimensión aborda: la organización territorial, la densidad poblacional, las centralidades, el grado de consolidación, espacios verdes, tipología de los asentamientos y estructuración de la red vial. Esta segunda dimensión, correspondiente a la escala de análisis urbano territorial, se desarrolla en base a Ravella et. all. (2006), por lo cual se divide en tres períodos: el primer período fundacional, que va desde 1882 a 1930; una segunda etapa desde 1930 a 1970, y una tercera y última etapa, que se extiende desde 1970 a nuestros días.

Nivel de Anclaje

Para continuar con este segundo nivel de análisis, se procede a identificar las unidades de análisis en el territorio, y para esto se toma la definición del Código de Espacio Público de La Plata. 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.²⁴ Así, se identifican y analizan: 52 espacios viales y peatonales²⁵, 121 espacios verdes y 12 centralidades, considerando las definiciones del Código de Espacio Público (2004).

ESPACIO VERDE: Constituyen un espacio libre cuyo paisaje se caracteriza por el alto predominio de suelo natural y forestación urbana, destinado a la recreación, deporte, contemplación y esparcimiento para todos los habitantes del partido. Funcionan como atractores a distintas escalas según el tipo, es decir como nodos en el sistema urbano de espacios públicos y se sub clasifican en: Espacios verdes formalizados, espacios verdes recuperados, espacios verdes ligados a la estructura vial y espacios verdes ligados a los conjuntos residenciales.

CENTRALIDADES: Es el ámbito en que se concentran una multiplicidad de actividades ligadas a los servicios en general y residencia multifamiliar, de alta densidad, y alto nivel de movilidad peatonal y tránsito vehicular, vinculadas a la disponibilidad de transporte, comunicación e infraestructura. Al igual que los espacios verdes, funcionan como atractores en el sistema de espacios públicos de la ciudad. 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,

²⁴ Según sea el tipo de espacio público, este actuará a manera de nodo o a manera de conector. Es así como los espacios verdes y las centralidades, al poseer cierto grado de atracción, se conforman como nodos en la red y el espacio vial y peatonal se configura como conector de estos nodos.

²⁵ 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. Es decir que las vías seleccionadas están justificadas por su mayor exposición y también por ser las más inclusivas en cuanto a la movilidad.

Centralidades de segundo orden del casco fundacional o centralidades distribuidas, Subcentros fuera del Casco Fundacional conformadas por el área central y comercial de cada una de las localidades fuera del casco fundacional.

ESPACIO VIAL Y PEATONAL: Son los espacios destinados a la conexión intra e interurbana para el desplazamiento de vehículos y peatones. Son el soporte funcional básico de la movilidad urbana. Respecto del espacio peatonal particularmente, se refiere a él como el espacio con destino al desplazamiento, uso y goce de los peatones y señala que la estructura vial peatonal debe permitir la libre circulación de todos los ciudadanos, sin barreras arquitectónicas ni urbanísticas.

Para cada unidad de análisis se evaluará: tipo; ubicación georeferenciada, dimensión, área de influencia (para los espacios verdes) y percepción de los habitantes. La dimensión perceptual se trabaja a través de la encuesta realizada en conjunto con la Dra. Arq. Karina Jensen, Paisajes Platenses (Ver Anexo 2), en la cual se indaga acerca de los lugares públicos más reconocidos y también acerca de sus preferencias en cuanto al agrado de esos lugares.

Nivel Subunitario

Por último, en el nivel subunitario de análisis se analizará cada una de las unidades de análisis a partir del conocimiento de las características globales de la organización del territorio urbano, se analizará el espacio público a partir del factor cuantitativo, el factor cultural y el factor espacial y geográfico, según el planteamiento de Cerasi (1990). Tomando estos factores, los espacios verdes, se analizan a partir de las siguientes variables: Señales indicativas, cantidad de rampas, recorrido peatonal materializado, mobiliario, arbolado, presencia de agua superficial, monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos destacados o centralidades, actividad comercial en bordes, presencia de edificio o actividad singular. Por su parte, las centralidades, se analizan a partir de las siguientes variables: Señales indicativas, cantidad de rampas, ancho caminable, mobiliario, arbolado, presencia de agua superficial, monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos destacados o centralidades, actividad comercial en bordes, presencia de edificio o actividad singular. Y por último, el espacio de la movilidad, se analiza a partir de las siguientes variables: Señales indicativas, cantidad de rampas, ancho caminable, mobiliario, arbolado, presencia de agua superficial, monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos destacados o centralidades, actividad comercial en bordes, presencia de edificio o actividad singular. Estas variables trabajadas para una misma unidad de análisis o en comparación con la misma variable de otra unidad nos permiten obtener una aproximación a las características

del sistema de espacios públicos y el paisaje en la ciudad, construyendo información sistematizada que permite la reintegración del objeto de estudio nuevamente en una unidad y también permiten la elaboración de cartografías georreferenciadas mediante SIG.

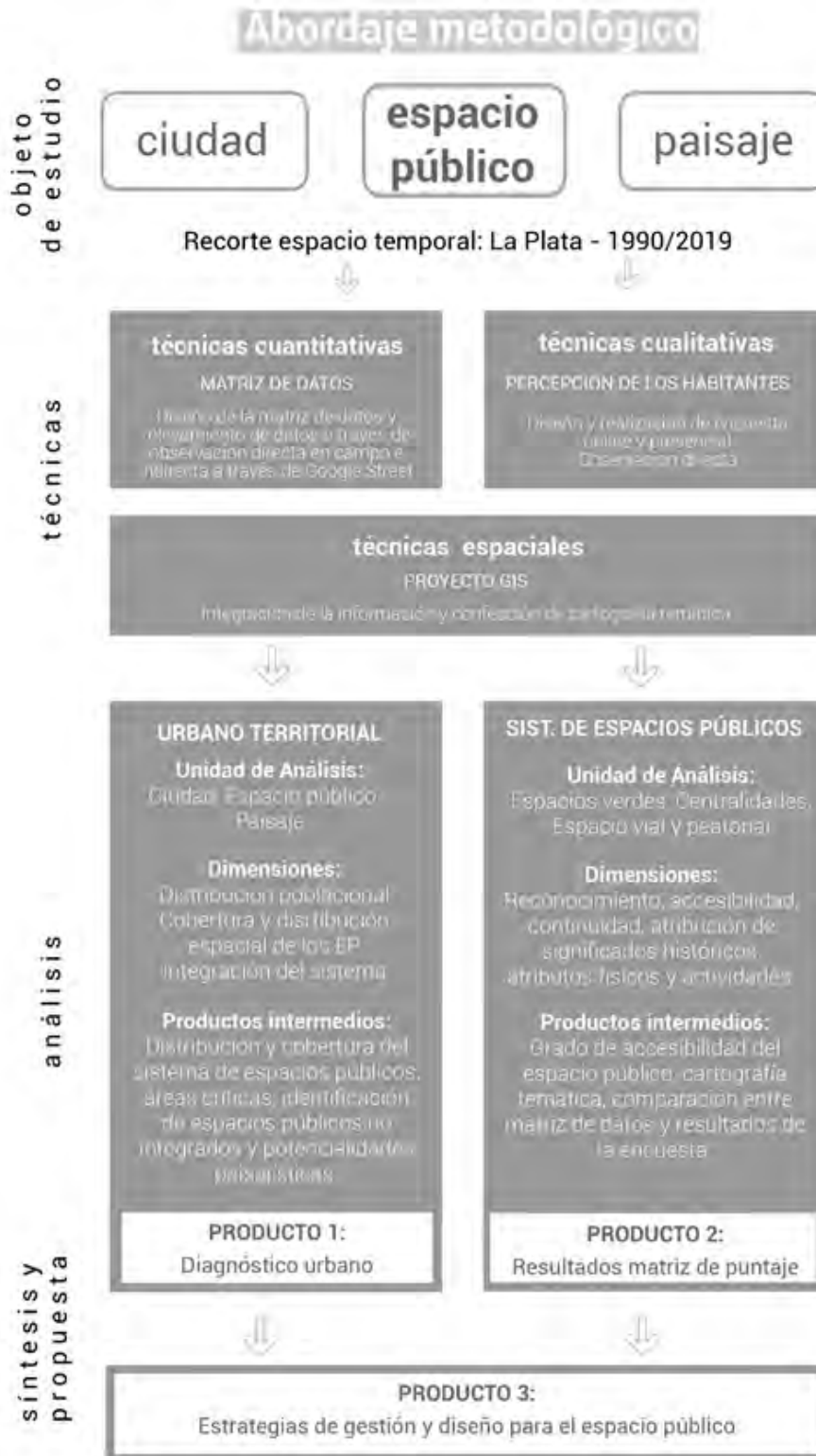


Figura 11: Síntesis de la Estructura Metodológica de la Tesis. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Respecto de las variables elegidas, la variable percepción de la población se trabajó a partir de la encuesta Paisajes Platenses, llevada a cabo durante el año 2018 en conjunto con la Dra. Karina Jensen. La encuesta diseñada²⁶ (Figura 12) fue implementada a través de una plataforma Web (<https://goo.gl/C5YR3r>) y también en modalidad presencial (Ver Anexo 2). Al respecto, el conjunto de preguntas se determinó para garantizar la orientación del entrevistado apuntando a conocer la mirada de los habitantes de estos espacios: el tipo de vínculo entre las personas y los espacios públicos. A su vez, al entrevistado se le pidió que asigne la esquina más cercana a su vivienda con el fin de poder georreferenciar las respuestas y poder analizar estas espacialmente incorporando los datos a un plano en GIS.

METODOLOGÍA

Tamaño de muestra



Instrumentos de recolección de información

Cuestionario estructurado con preguntas abiertas y cerradas

Modalidad de contacto

Presencial y on line

Toma de muestra - Zonas

L a V : centros comerciales - Fin de semana: espacios verdes

Universo del estudio

Partido de La Plata

Nivel de confianza 95.68% | Porcentaje de error 4.32%

Distribución de muestra



Figura 12: Metodología y universo de análisis de la encuesta. Fuente: Elaboración propia en base a Birche y Jensen, 2019.

²⁶ El universo de estudio es el partido de La Plata. Es un cuestionario estructurado con preguntas abiertas y cerradas sobre el paisaje y el espacio público. La modalidad de contacto fue presencial y on-line, la toma de muestra de las zonas se realizó de lunes a viernes en los centros comerciales y los fines de semana en los espacios verdes. El tamaño de la muestra es de 413 personas, donde el Nivel de confianza 95.68% y el porcentaje de error 4.32%. La muestra es representativa del universo de análisis y es verificada según la edad, el género y la distribución espacial de la población.

La valoración por medio de fotografías se desarrolla siguiendo la técnica de evaluación de los ambientes realizada por Corraliza (2009) mediante las dimensiones afectivas del ambiente. Fueron adoptados del modelo teórico el factor de agrado de los espacios verdes y espacios viales. 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, reflejando en este caso la estética del paisaje. Al respecto, también se toma lo mencionado en el marco teórico por LeDoux (1996:53), quien sostiene que las preferencias son manifestaciones de emociones: tendemos a que nos gusten los objetos o situaciones que invocan emociones positivas (por ejemplo, felicidad) y tienden a disgustarnos los objetos y situaciones que invocan emociones negativas.



Paisajes Platenses

¿Puede nombrar algún lugar al aire libre público reconocido de la ciudad? *

Si

No

¿Cuál?

Tu respuesta

Indique: ¿cuál imagen le agrada más?

Opción 1

Opción 2

Figura 13: Implementación de la encuesta en plataforma Google. Fuente: Birche y Jensen (2018).

Respecto de la variable arbolado, para los espacios verdes se toma el valor correspondiente al porcentaje que ocupan los árboles respecto de la superficie del espacio verde, mientras que para las vías y las centralidades se toma el valor correspondiente a cantidad de árboles cada 100 metros. El relevamiento de esta variable se realiza a través de la herramienta Google Street View, que presenta imágenes actualizadas entre el año 2014 y el 2018. Así, se relevaron los árboles en los espacios públicos de la ciudad, conformando una capa de puntos en un entorno georeferenciado a través de GIS que contiene la ubicación precisa de cada ejemplar y también su tamaño: árboles pequeños (menos de 6 m de altura), árboles medianos (6 a 15 m de altura) y árboles grandes (más de 15 m de altura).

A partir de estos datos, se elabora una cartografía en base a tres categorías que permiten clasificar cada tramo vial en: aquellos que presentan 10 o más ejemplares cada 100 metros, aquellos que presentan entre 6 y 9 ejemplares cada 100 metros y aquellos que presentan 5 o menos ejemplares cada 100 metros. Esta clasificación, no pretende ser entendida como pauta determinante (ya que la distancia adecuada para la plantación de arbolado urbano dependerá de diversos factores tales como el ancho de la calle, de la vereda, la altura, el retiro de los frentes de edificación y fundamentalmente de la especie a plantar), sino como un instrumento de visualización estandarizado para una problemática de poco tratamiento para la localidad. De esta forma, se adopta como valor de verificación el de 10 árboles cada 100 metros para obtener una calificación de bueno, de 5 a 9 árboles para obtener calificación regular y 4 o menos árboles para la calificación de malo.²⁷

Respecto de la variable ancho caminable en veredas, se toma lo establecido por la Guía Global de diseño de calles (Global Street Design Guide) que señala un ancho mínimo exclusivo para circulación peatonal de 1,80 metros para las veredas, medida establecida a partir de permitir el paso de dos sillas de ruedas de 90 cm simultáneamente.

Para integrar el análisis de todas estas variables para cada unidad de análisis, se elaboran cuatro matrices de puntaje, las cuales se utilizan en el capítulo 5 para organizar la información que se obtiene a través de los relevamientos por observación directa (de campo) e indirecta (a través de Google Street View y Google Earth).

3.3 Fase 3: Sintética

Esta última fase de síntesis, se integran los componentes del objeto de estudio y se restituye la unidad diseccionada previamente. De esta forma, se obtiene como resultado una nueva concepción del objeto de investigación que busca responder a los problemas planteados. A partir del diagnóstico urbano territorial y el índice de calidad que se elabora en la fase anterior, se procede a desarrollar estrategias de intervención sobre el sistema de espacios públicos. Estas estrategias se dividen en dos apartados: estrategias de gestión y estrategias de diseño, las cuales toman como eje tres líneas de acción: sostener, recuperar y generar espacios públicos en la ciudad²⁸. Para poder llevar a cabo estas acciones, es necesario concebirlas como un proceso integrado por distintos

²⁷ Beytía et al. (2012) recomienda que los árboles pequeños (menos de 6 m de altura y especies de crecimiento vertical) se distancien entre 4 y 6 m; para árboles medianos (6 a 15 m de altura) recomienda de 6 a 8 m de distancia; y para árboles grandes (más de 15 m de altura) recomienda de 8 a 12 m de distancia.

²⁸ Estas líneas se plantean en base a lo propuesto por el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá (2005).

actores sociales, que usualmente son englobados en tres grandes esferas: el Estado, la sociedad civil y el sector privado o mercado. Cada uno de ellos asume diferentes roles según sus intereses. Es por esto que, si comenzamos por el objetivo de mejorar el espacio público de la ciudad, entendemos que todos los actores involucrados son los responsables de ir conformando, desde sus distintos intereses, un espacio público de calidad que permita la socialización entre iguales. El Estado desde su rol de entidad de control y regulación. El sector privado colaborando a través de inversiones puntuales en sectores en desarrollo como pueden ser las centralidades de City Bell o La Plata. Y por último, la sociedad civil, se ha destacado respecto de nuevas acciones y organizaciones tendientes a la generación de nuevos espacios verdes y a pedidos sobre modificaciones sobre algunos espacios públicos.

En este contexto, y para concluir con esta última fase de la investigación, se proponen estrategias de gestión y estrategias de diseño para poder desarrollar acciones conjuntas que tiendan a la mejora del espacio público. Las estrategias de gestión buscan recuperar el protagonismo del Estado en el diseño, la gestión y mantenimiento del espacio público urbano. Por su parte, las estrategias de diseño plantean un sistema de tres objetivos de diseño a para conformar un sistema de espacios públicos integrado. El primero, se plantea en base a la propuesta de sostener los espacios públicos con más de 7 puntos de calidad. Este objetivo se organiza a partir del concepto de centralidad, el cual incluye también a los espacios verdes y viales. El segundo objetivo, trabaja a partir de la recuperación de los espacios de calidad regular o mala (menos de 7 puntos). Por último, el tercer objetivo, establece estrategias para la creación de nuevos espacios públicos en base a lógicas ya identificadas en el territorio. Cada uno de estos objetivos plantea estrategias específicas de diseño con el objetivo de servir como material de base para instrumentalizar políticas que mejoren el sistema de espacios públicos y sean de eficientes en su proceso de implementación en el territorio.

CAPÍTULO 4: El paisaje y el espacio público en la conformación de la ciudad de La Plata

CAPÍTULO 4:

El paisaje y el espacio público en la conformación de la ciudad de La Plata

“Una ciudad no se mide por su longitud y anchura, sino por la amplitud de su visión y la altura de sus sueños.”

HERB CAEN

En este capítulo, se muestra el desarrollo del nivel supra unitario de la metodología, considerando el contexto de los espacios públicos que son el objeto de estudio. Para esto se analiza la dimensión natural del territorio y también el proceso de producción del espacio urbano desde la fundación de la ciudad de La Plata hasta la actualidad en los períodos: 1882-1930, 1930-1990 y 1990-2019.

Con la presidencia de Roca, el año 1880 inaugura en Argentina un período que se extiende hasta 1916 caracterizado por la integración del país al mercado mundial como exportador de materias primas provenientes del campo argentino. Esto fue posible en el marco de la conducción de una elite terrateniente que pone fin a los enfrentamientos regionales que caracterizaron al territorio argentino desde la independencia. De esta forma, se inicia la construcción de la Argentina moderna: integración al mercado mundial, inmigración masiva proveniente de Europa, consolidación de las fronteras y la administración nacionales, establecimiento de instituciones liberales (Segura, 2009). En este sentido, la ciudad aparece como un nuevo agente modernizador, poblar es modernizar el territorio.

En este momento, la federalización de la ciudad de Buenos Aires se convirtió en una cuestión central y la provincia de Buenos Aires se vio obligada a ceder su ciudad capital homónima al gobierno federal. Es así como resultó necesario hacerse de una nueva capital para la provincia y el gobernador Dardo Rocha decide crear una nueva ciudad, en vez de designar a una ciudad preexistente.

La creación de la ciudad de La Plata (1882) coincidirá también con las ambiciones presidenciales del gobernador provincial y sus motivaciones para que la futura ciudad sea un símbolo de unidad nacional. Nos referimos por supuesto a que una vez a la cabeza de la nación, procedería a un enroque entre Buenos Aires y La Plata, con el propósito de otorgar a esta última el carácter de capital federal.

La ciudad nueva debía ser moderna y satisfacer a la vez los nuevos imperativos de la higiene y de la estética admitidos en Europa. Además, no debería estar muy lejos ni muy cerca de Buenos Aires y debería ser fácilmente accesible. Debería poseer, igualmente, una situación central respecto de la provincia y contar también con un puerto capaz de ser desarrollado. Los estudios para la ubicación de la futura ciudad arrojaron tres posibles localidades para su emplazamiento: Campana, Zárate o Ensenada. Dardo Rocha se decide por la ubicación en Ensenada y se firma el decreto de fundación pocos días después.

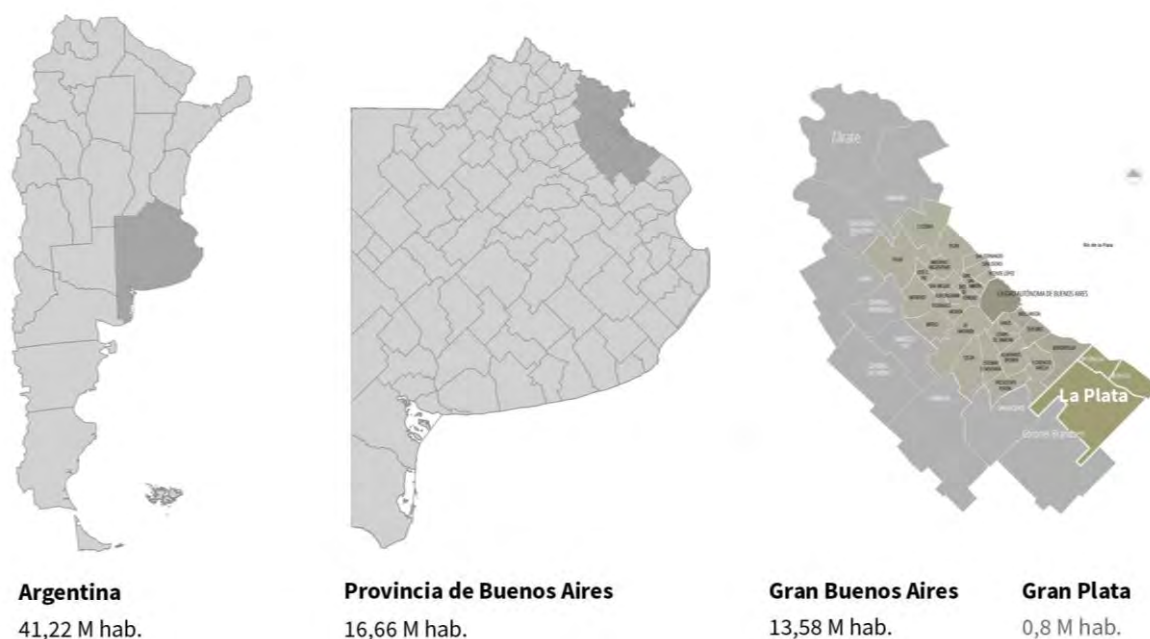


Figura 14: Ubicación de la ciudad de La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

El área de emplazamiento para la nueva ciudad

El territorio en el que se construyó la ciudad es parte del paisaje natural la región pampeana, con suelos de gran fertilidad que se combinan con excepcionales características climáticas y geológicas para la conformación de uno de los territorios agroproductivos más importantes del mundo.

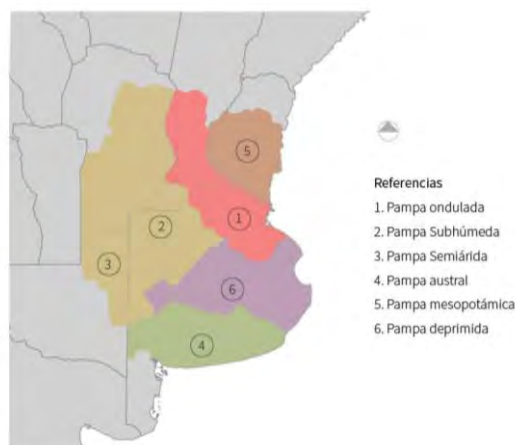


Figura 15: La región pampeana en Argentina. Fuente: Elaboración propia, 2019.

A partir de los estudios del suelo se decide la ubicación de la ciudad nueva sobre una ligera elevación situada a 10 kilómetros de la costa del Río denominada “Lomas de Ensenada, en terrenos de una de las estancias de aproximadamente 10000 ha, que fueron expropiadas a “la familia Pereyra Iraola que poseía la extensión comprendida entre el actual parque Pereyra y las lomas de Ensenada. Además de la presencia del puerto, la comuna de Ensenada estaba ligada a Buenos Aires desde 1872 mediante una línea férrea construida por los ingleses.²⁹

La región de La Plata es parte del territorio pampeano y comparte sus periodos de sequía y de inundaciones. En numerosas ocasiones estos procesos naturales han producido desastres de carácter social, generando situaciones de riesgo para la población. Estas fueron tempranamente analizadas por Florentino Ameghino ya en el año 1884 en su libro “Las secas y las inundaciones en la Provincia de Buenos Aires”. Sumado a esta dinámica natural, en las últimas décadas el cambio climático ha contribuido a que los eventos climáticos se produzcan con mayor intensidad, en uno de los cuales se produjo la gran inundación el 2 de abril del año 2013³⁰. La región está conformada por seis cuencas que integran el sistema hídrico regional de la vertiente del Río de la Plata, las cuales se ubican en orden de distribución partiendo orientación de NO a SE la cuenca de arroyo Carnaval que comprende los arroyos Carnaval y Martín, la cuenca del arroyo Rodríguez que comprende el arroyo Rodríguez y el Don Carlos, la cuenca del arroyo del Gato a la cual pertenecen también los

²⁹ Más adelante, esta se constituyó como el medio de transporte ideal para quienes trabajaban en las nuevas dependencias provinciales en La Plata y por la noche regresaban a la ciudad de Buenos Aires. La antigua estación de tren situada en el actual Pasaje Dardo Rocha, fue la que marcó la zona con mayor actividad de construcción de la época alrededor de Plaza San Martín.

³⁰ En los últimos años, La Plata ha sufrido inundaciones de diferentes magnitudes, en los años 2006, 2008 y finalmente en el año 2013, siendo esta última una tragedia histórica con más de un centenar de muertes.

arroyos Pérez, El Regimiento y Jardín Zoológico que se encuentran entubados bajo el casco fundacional, la cuenca del arroyo Maldonado y por último la cuenca del arroyo El Pescado. En general se trata de pequeños cauces de poca profundidad, con canales de estiaje de unos pocos metros de ancho, con agua permanente sólo en la cuenca media y baja.³¹ En este contexto, la ciudad se ubica en una ligera elevación de 15 msnm en un entorno con escasa pendiente hacia el río, lo que dificulta el correcto escurrimiento de las aguas frente a lluvias importantes, y es atravesada por los diferentes arroyos tal cual se muestra en la Figura 16:



Figura 16: Arroyos y cuencas hidrográficas en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

- Arroyos del norte: Carnaval, Martín, Rodríguez, Don Carlos y Del Gato.
- Arroyos dentro del tejido urbano fundacional: Pérez, Regimiento Y Jardín Zoológico. Junto con sus tributarios tienen gran influencia en la morfología de la ciudad. En la actualidad se encuentran entubados al ingresar al tejido.
- Arroyos del sur: Regimiento, Maldonado, Garibaldi y El Pescado.

³¹ En la actualidad, la mayoría de los arroyos y cuerpos de agua presentan modificaciones debido a la actividad humana, una baja calidad de sus aguas ya que se encuentran afectados por los efluentes de la actividad industrial. Los principales vertidos de residuos se refieren a cobre, mercurio y plomo, hidrocarburos alifáticos y aromáticos, fenoles; grasas y aceites benceno, que son descargados en forma directa en los cursos de agua, sobre todo en los canales Este y Oeste que circundan el polo petroquímico y el arroyo El Gato.

Este territorio sobre el que se asienta la ciudad cuenta además con la más alta potencialidad de rendimientos obtenidos a partir del promedio de tres granos fundamentales en los que se basa la exportación argentina: soja, trigo y maíz. Sin embargo, el Área Metropolitana de Buenos Aires y también la mancha urbana del Gran La Plata han cubierto en los últimos años tierras de alto potencial para el cultivo de alimentos. De esta forma, la pampa argentina constituye hoy en día la región más antropizada de todo el territorio nacional, principalmente en la pampa húmeda. El gran avance de la frontera agropecuaria conjuntamente con la mancha urbana ha modificado el funcionamiento del ecosistema de la región radicalmente provocando un marcado decrecimiento de los pastizales pampeanos y de las especies nativas en general. Así, el paisaje de la región de La Plata se compone de los espacios naturales donde las plantas que dominan el paisaje son herbáceas que forman el extenso pastizal pampeano. La comunidad típica original es el flechillar, sus espigas aristadas con tonos pajizos y dorados sobre el extremo de las inflorescencias, cubren en primavera amplias superficies y se mecen con el viento dando un paisaje característico. Este paisaje se ve acompañado por arbustos bajos con varias especies de chilcas, carquejas y carquejillas.



Figura 17: Vegetación nativa. Fuente: Atlas Ambiental de Buenos Aires.

Las especies forestales naturales de la región pampeana son casi inexistentes y durante siglos la pampa fue una llanura carente de árboles o arbustos de dimensiones considerables. Sin embargo, el otro paisaje, del que La Plata es heredero, es el producido por los propietarios primarios del área: la familia Pereyra Iraola, que diseñaron el paisaje de sus propiedades con el asesoramiento de paisajistas franceses y que implantaron ejemplares exóticos, únicos en la región, lo que permitió la existencia previa de un parque diseñado (El bosque), utilizando distintas especies, algunas muy arraigadas en el acervo cultural como el paraíso (*Melia azedarach*) y el eucalipto (*Eucalyptus* spp.) En los campos, el periurbano, los suburbios y aún en muchas plazas, hay ejemplares añosos de eucalipto, pino (*Pinus* spp.), paraíso, sauce (*Salix* spp.) y álamo (*Populus* spp.), que recuerdan la historia de apropiación del territorio. Muchas de estas especies, entre ellas el arce (*Acer negundo*), el paraíso, la corona de cristo (*Gleditsia triacanthos*) y la mora blanca y negra (*Morus* spp.), han escapado del cultivo y crecen espontáneamente como invasoras.

La conformación de la nueva ciudad

Respecto de la dimensión histórico urbana, se puede observar que los antecedentes respecto de los principios formales a los que Pedro Benoit y sus ingenieros se remitieron provienen de diferentes fuentes, pero principalmente de las ciudades ideales de carácter cerrado y no evolutivo particularmente del renacimiento, como se puede ver en la Figura 18 a la izquierda, la ciudad ideal de Giorgio Vasari el Joven (1511-1574) o, a la derecha, la ciudad ideal de Henrichemont (1608) de Salomón de Brosse:

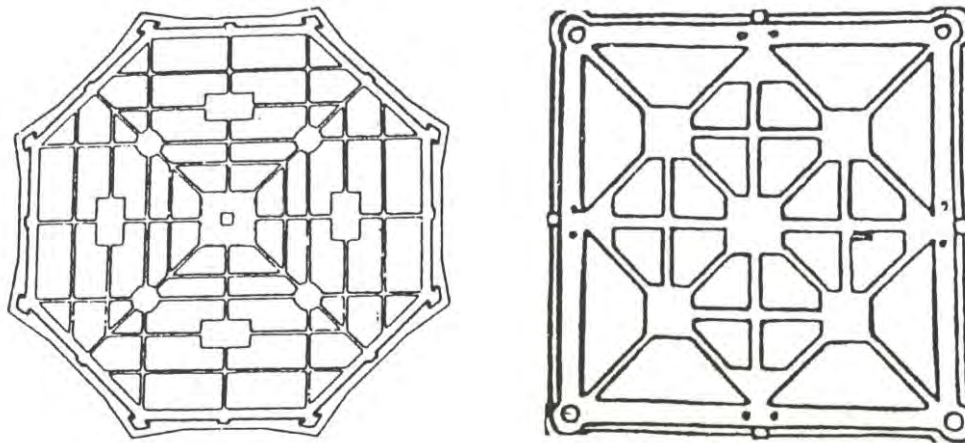


Figura 18: Ciudades ideales. Fuente: Garnier (1992).

Se conformaron tres comisiones encargadas de preparar las diferentes operaciones para la creación de la nueva ciudad: la primera tenía por misión el estudio de las diferentes localizaciones posibles para esa nueva ciudad, la investigación de sus posibilidades del suministro de agua, la evaluación de sus ventajas competitivas (estudios de impacto). La segunda comisión estuvo encargada de organizar un concurso internacional de arquitectura para seis grandes edificios públicos de la futura ciudad. Y la tercera fue confiada a la administración provincial (departamento de ingenieros), cuya tarea sería la de trazar la nueva ciudad así como la de diseñar otros doce edificios públicos. Estos tres mandatos fueron conducidos paralela e independientemente unos de otros. Se diseñaron los principales edificios sin conocerse la traza de la futura ciudad y esta última fue concebida sin que se hubiese fijado aún el sitio donde se la debía realizar (Garnier, 1992). Pero era seguro que la ciudad nueva debía ser moderna y satisfacer a la vez los nuevos imperativos de la higiene y de la estética admitidos en Europa. Así, el diseño de la ciudad se compuso a partir de tres elementos básicos: En primer lugar, el casco urbano fue trazado a partir del cuadrado como forma básica y dominante y reconoce dos conceptos generadores en su composición formal: la geometría y la simetría, que se unifican con la base productiva, tecnológica y organizativa de la ciudad industrial del siglo XIX.

El plano definitivo del 19 de noviembre de 1882, se basa en el cuadrado perfecto de 5196 metros de lado (40 por 40 manzanas), delimitado por una avenida de circunvalación de 100 metros de ancho cuya función era separar el centro de la periferia, lo urbano planificado de lo rural. En segundo lugar, la zona de chacras y de quintas, destinadas al aprovisionamiento de la ciudad ubicadas en el área circundante al casco, que se constituyen hasta el presente parte del paisaje rural que bordea la ciudad hacia el oeste. Y, en tercer lugar, el puerto. Este estaba conformado por un canal central y dos canales laterales que iban desde el casco urbano hasta el Río, donde se habían pensado cuatro diques para que lleguen las barcazas, pero solo se construyó uno. Dentro del casco, se pueden distinguir cuatro elementos morfológicos particulares: el sistema de calles, avenidas y diagonales; el sistema de plazas y espacios verdes; el sistema de amanzanamiento y el sistema de distribución de los edificios públicos:

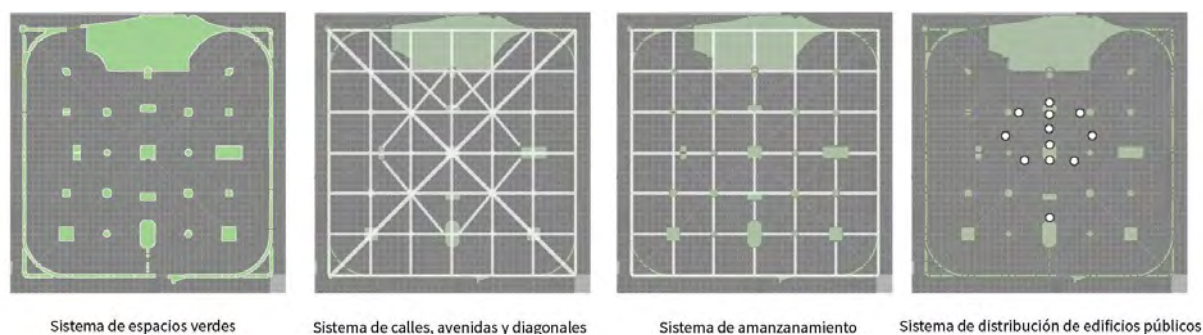


Figura 19: Elementos morfológicos particulares dentro del casco fundacional. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Dentro del cuadrado diseñado, existen diagonales y plazas cada seis cuadras (en la intersección de avenidas) respondiendo a criterios de orden, organización y equilibrio entre el espacio construido y el espacio público en pos de una distribución equitativa de actividades y circulación. Este plano reserva el 58% de su superficie para la construcción, el 35% para los espacios circulatorios y 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. En este sentido, también es destacable la intención en el caso fundacional de reforzar la imagen de centralidad a lo largo del eje monumental³² a través del acortamiento regular de uno de los lados de las manzanas que van de 44 a 60 a intervalos de 10 metros. Este acortamiento responde a dos objetivos: densificar

³² Sobre este debía desarrollarse el centro comercial, según Benoit.

los espacios construidos y disminuir los espacios a recorrer a pie entre las distintas funciones urbanas del centro (Garnier, 1992).

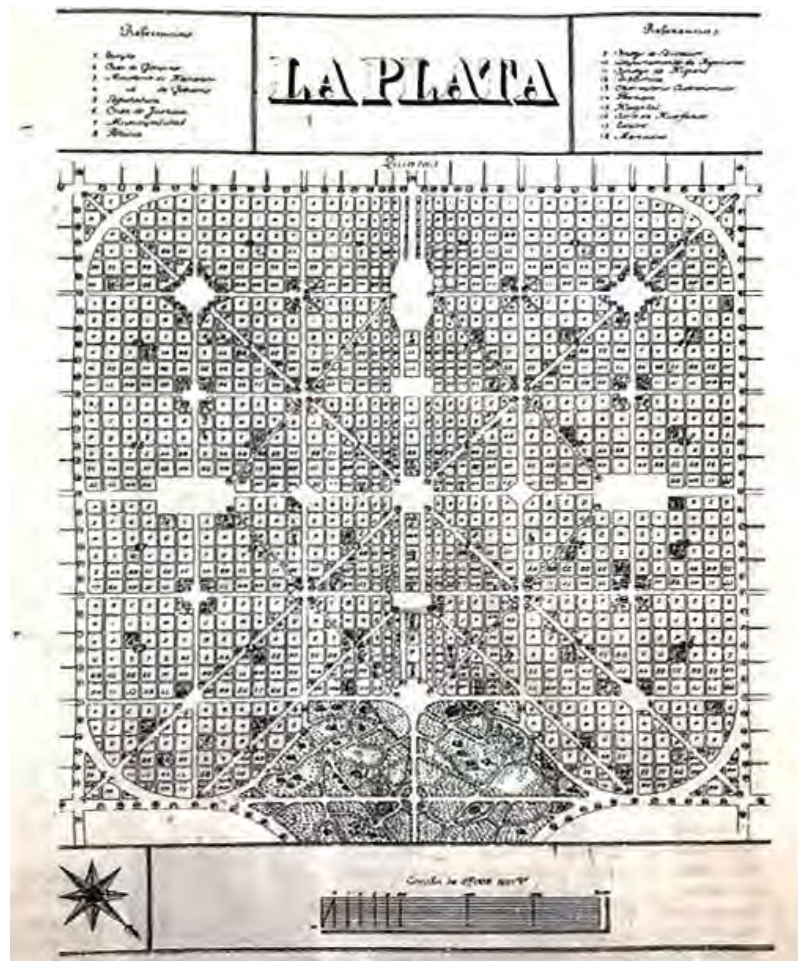


Figura 20: Plano fundacional de La Plata.

En la figura 20, se observa en el plano de la ciudad al Bosque platense dibujado como un “lleno” a diferencia de las demás plazas y parques que aparecen como “vacías”. En parte debido a la importante influencia del *park movement* en esa época. De la misma manera que el Central Park en Nueva York (y también el Hyde Park en Londres y los Bosques de Boulogne en París y los Bosques de Palermo en Buenos Aires), se esperaba que existiera un parque principal y a la vez central dentro del trazado urbano que le diera vida a la ciudad y brindara además de aire fresco un paseo atractivo para sus habitantes.

De esta forma, el diseño del casco fundacional materializa las teorías sanitaristas de fines del siglo XIX, incorporando criterios estéticos y paisajísticos del urbanismo barroco europeo del siglo XVII, como por ejemplo en la utilización de las diagonales. Además del reconocimiento obtenido en su propia época como un ejemplo de modernidad urbana, que incluye una distinción en la Exposición

Universal de París de 1889, el valor patrimonial del casco fundacional de La Plata fue reconocido en 1949 a través de normas locales que establecieron su carácter histórico (Ordenanza Nº 1943).

Entre los presentes en el acto de fundación de la ciudad (19 de noviembre de 1882) se repartían como souvenirs pañuelos de seda con la reproducción del trazado fundacional, adquiriendo de este modo temprano valor iconográfico. Como señalan Gandolfi y Gentile (citados en Segura, 2009 - s/f), “difundir la planimetría era una de las pocas alternativas para esa ciudad de la cual, en definitiva, sólo se conocía ubicación, trazado y el proyecto de una media docena de edificios públicos ubicados estratégicamente sobre un tablero”. Así, se puede apreciar la existencia de una celebración del trazado urbano antes de fundada la ciudad y aún antes de su existencia física, identificándola tempranamente con una imagen de referencia de lo que sería, en este caso: el plano fundacional.

En el momento de su fundación, el poblado de Tolosa ya existía y también el de Los Hornos, en el cual residían los obreros que construyeron la ciudad. Inmediatamente después de su construcción, estos dos sectores residenciales se convierten en las primeras “áreas periféricas” de la ciudad, si entendemos como periferia todo aquello por fuera del cuadrado.

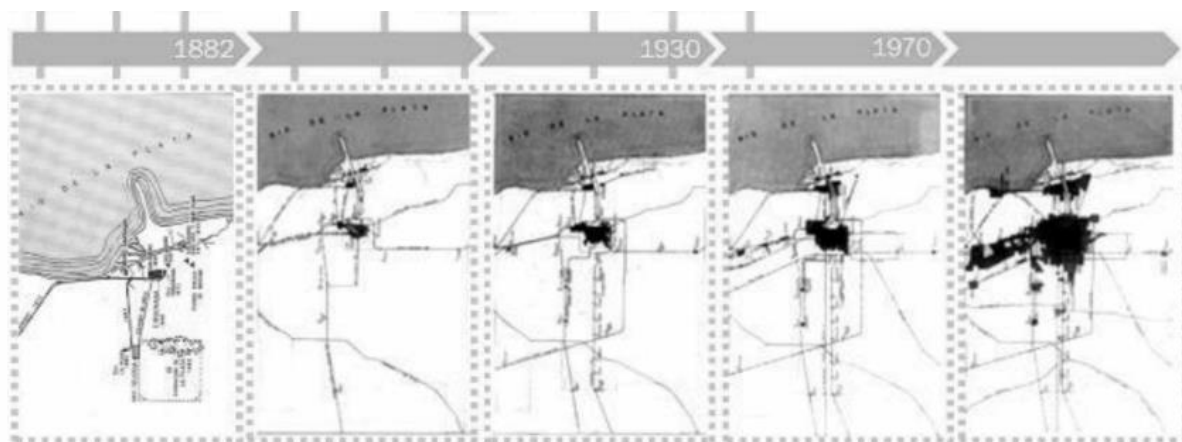


Figura 21: Secuencia cronológica del proceso de crecimiento de la Ciudad de La Plata. Fuente: La Plata, Ciudad Nueva-Ciudad Antigua. UNLP

Además de los poblados de Tolosa y el de Los Hornos (ya existentes antes de la fundación de La Plata), los primeros poblados alrededor de la ciudad fueron mayoritariamente del norte: Villa Elisa (1888), City Bell, Gonnet (1889), Ringuelet (1889) y Romero (1884). Previamente al loteo de estas zonas fueron totalmente forestadas, lo que determinó que en los tres primeros asentamientos se constituyeran, por sus características del paisaje en “ciudades jardines”. En estos lugares funcionaban hasta ese momento establecimientos ganaderos y también hortícolas, los cuales se

fueron desplazando a medida que los poblados fueron creciendo. A su vez todos ellos estuvieron a estaciones del actual Ferrocarril Roca, entonces Ferrocarril del Oeste.

La traza del poblado de Villa Elisa fue gestionada por Uriburu en base a la amistad de este con Dardo Rocha, la cual logró su aprobación en el año 1888. Cuando Uriburu se estableció en la ciudad de La Plata, construyó su palacete en Villa Elisa, con un espacio jardín de origen francés. El palacete fue destruido por un incendio en la década del '60, pero su excelente parque sigue siendo en la actualidad un espacio público en manos del sindicato Luz y Fuerza. Por su parte, el poblado de City Bell, fue pensado por el ingeniero Bell con cuadrícula de manzanas de 100 x 100 metros, totalmente forestada. La traza del pueblo guarda relación con los criterios de planificación usados en el diseño de La Plata: tres plazas distribuidas geoméricamente a 6 cuadras una de otra, diagonales a 45 grados y manzanas grandes más alejadas (quintas). En el trazado original se respetaron las diagonales Jorge Bell y Urquiza, preexistentes al nacimiento del pueblo. Resulta importante destacar que el diseño de estos poblados les ha permitido diferenciarse en la actualidad de otras periferias platenses ya que presentan una mejor condición tanto en la organización funcional y estética del trazado urbano como así también en la disposición de sus espacios públicos.

4.1 Período 1882 -1930

Como hemos visto, el espacio público platense fue un elemento clave en la concepción de la ciudad, destacándose el papel de los numerosos espacios verdes públicos. El proyecto original de la ciudad comprendía: tres parques urbanos (actuales Saavedra, Belgrano y Vucetich); dieciséis plazas ubicadas en las intersecciones de sus avenidas y diagonales; plazoletas que surgen del encuentro de la trama ortogonal y las diagonales principales; jardines en torno a sus edificios públicos; un boulevard de circunvalación del casco fundacional; el arbolado de sus vías de circulación, y un entorno inmediato de chacras y quintas. El diseño histórico determinaba una distribución equilibrada de sus espacios verdes en el área urbana, de manera de brindar una dotación homogénea de equipamiento público recreativo de fácil accesibilidad para los habitantes (Domínguez, 2013). De esta forma, dentro del casco urbano, caminando un máximo de 300 metros cualquiera podría acceder a una plaza o parque.

Particularmente los edificios públicos platenses configuran una situación singular dentro del tejido residencial ya que se configuran en base inversa a este: mientras el tejido residencial posee una morfología que por ordenanza consolida la línea municipal y deja en el centro de la manzana un corazón verde, las manzanas que albergan edificios públicos poseen el edificio en su centro y

jardines alrededor de este. Todo esto conformaba durante esta época, un conjunto con una morfología en la que los edificios públicos destacaban por sus dimensiones (observables desde una mejor perspectiva gracias al vacío generado por los jardines y plazas) y un rico lenguaje arquitectónico respecto a un tejido residencial homogéneo en términos de volumen y expresión. Esta ingeniosa disposición de los edificios públicos enfatiza “conjuntamente con su planteo arquitectónico, su carácter de objeto único. La planificada localización de edificios públicos en la ciudad formaba un claro sistema de puntos de referencia” (Conti, A. et al.; 1989: 18).

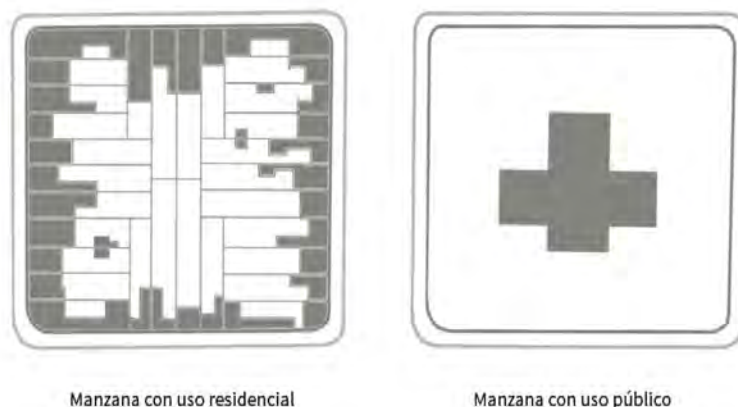


Figura 22: Comparación entre manzanas residenciales y manzanas de edificios públicos. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Quedaban planteados así los primeros atributos del paisaje urbano fundacional: el carácter jerárquico, rítmico y puntual que le presentaba al paseante ocasional la visión seriada de los edificios. De esta manera, se puede observar una preocupación por separar lo público de lo privado (también a través de la conformación del eje fundacional) y lo urbano de lo rural (Circunvalación). Por otra parte, si bien este diseño permite una excelente identificación y distribución de los espacios públicos, el mismo no fue suficiente con el transcurrir de los años debido a la expansión no planificada del tejido urbano residencial.

En los inicios de la ciudad la población aumentó anualmente entre 1882 y 1884, del 60%. Entre 1884 y 1890 esa tasa fue del 25%, lo que permitió alcanzar los 65.610 habitantes en 1890. La Argentina fue golpeada, en ese momento, por una grave crisis económica nacional y la población de La Plata cayó a 60.991 habitantes en 1895. A pesar de esta pérdida momentánea de población, La Plata se había convertido en doce años en la tercera ciudad de Argentina, tras Buenos Aires y Rosario (Garnier, 1992:30).

Al comienzo, la arquitectura doméstica comenzó un proceso que rápidamente se alejó de las normativas previstas y de la modernidad que inspiraba el desarrollo de esta nueva ciudad. Las

normas establecían que la edificación privada sería con frentes de mampostería de no más de dos niveles, conformando de esta manera un paisaje armonioso en donde destacan solamente los edificios públicos, retirados del frente por sus jardines y ligeramente más altos.

Como señala Segura (2009), esta imagen no se alcanzó tempranamente y su lugar lo ocuparon precarias y provisionales casillas portátiles, de madera, y separadas entre sí en medio de un espacio vacío. Esto se trató, en efecto, de una “ciudad efímera” (Liernur, 1993), que actualmente nadie asocia a La Plata y de la que casi no quedan registros.

Como ya se ha mencionado, el trazado en retícula del tejido residencial se vio enriquecido por la incorporación de diagonales³³ que fueron generando particularidades como palacios aislados (como por ejemplo el palacio Campodónico) o plazoletas, como por ejemplo la de calle 8 esquina 43 en la que se ha ubicado un jacarandá que ha sido reconocido por su valor natural e histórico, declarada por tal motivo Patrimonio Urbanístico Municipal por Decreto 1794/86.

Además de este parque y de los espacios verdes colocados en las intersecciones de las avenidas, se introduce una profusa y estudiada plantación arbórea en las calles, reforzada en las avenidas mediante una rambla central flanqueada por una doble fila de árboles. El arbolado urbano³⁴ constituye desde un principio un elemento clave en el paisaje de la ciudad. Al estar planificado conjuntamente con el diseño de la ciudad, permitió que la ciudad de La Plata contara tempranamente con una frondosa arboleda y se pudieran identificar especies particulares a cada una de las calles y avenidas. El generoso ancho de las avenidas permite a su vez la creación de los característicos paseos peatonales arbolados como los de las Avenidas 51 y 53 o el de Diagonal 73 con sus singulares jacarandas que perduran hasta nuestros días y otros paseos peatonales sobre avenidas que se han perdido en favor de brindar mayor espacio al automóvil, como es el caso de aquel que existía sobre avenida 44.

³³ Anteriormente a la fundación de La Plata, ciudades americanas como Buffalo (1803), Indianápolis (1821) y Madison (1836) incorporaron en su diseño a las diagonales.

³⁴ El arbolado urbano de la ciudad puede clasificarse en dos grupos: el primero alude a aquellos árboles de los grandes espacios verdes, caracterizados por una mayor diversidad de especies de mediano y gran porte; el segundo grupo conforma el llamado arbolado urbano de alineación, y comprende a los árboles que acompañan de forma paralela el sentido de las calles y ramblas, y se caracterizan por tener una magnitud mediana a chica.



Figura 23: Avenida 44 y plaza Italia, antes y después de las intervenciones que brindaron más espacio urbano a la circulación vehicular.

Se previó la forestación de las calles en sus dos veredas con un árbol cada 6 a 8 metros, recibiendo las avenidas diagonales una plantación similar en su rambla central (Garnier, 1992). Entre 1882 y 1901 se comienzan a forestar las principales arterias de la ciudad, destacándose la plantación de la nativa palmera Pindo (*Syagrus romanzoffiana*), de Plátano (*Platanus acerifolia*), Álamo carolino (*Populus deltoides*) y Paraíso (*Melia azedarach*). Ya entre 1901 y 1930 se diseñaron las principales plazas y parques de la ciudad y se realiza la forestación de la mayoría del arbolado urbano de alineación en las calles del casco urbano previendo una especie específica para cada avenida de la ciudad (Delucchi et al. ,1993 citado en Cali, 2018).

Si a todo esto se une el emplazamiento de edificios públicos rodeados por jardines, se advierte notoriamente la idea de la “ciudad higiénica”, que incorpora integralmente la vegetación como un elemento urbano imprescindible (Losano, 2006) y al arbolado particularmente como el marco donde se comienza a desarrollar la vida pública de la ciudad.

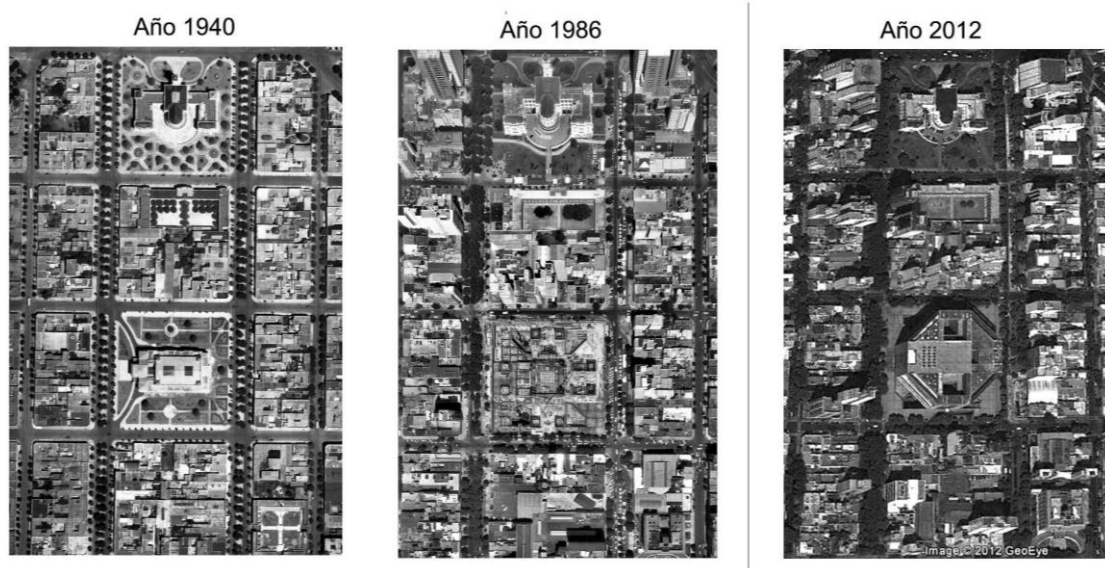


Figura 24: Evolución del espacio público del eje fundacional y del arbolado urbano. Fuente: Fotogrametría Ministerio de Infraestructura.

Recién hacia las décadas de 1920 y 1930, la ciudad adquiere su perfil definido de ciudad administrativa y universitaria, impulso que comienza con la nacionalización en 1905 de la Universidad de La Plata, hasta ese momento de la provincia de Buenos Aires. En ese mismo año se transfirieron a la Nación la Facultad de Agronomía y Veterinaria, el Observatorio Astronómico, los campos de Santa Catalina, en Lomas de Zamora, y los terrenos del Paseo del Bosque, delimitados por las calles 47 a 50, entre 1 y 115, que le pertenecían, hasta ese momento, al Club de Gimnasia y Esgrima La Plata, para la construcción del nuevo edificio del Colegio Nacional y distintas facultades. En este sentido, se puede observar cómo tempranamente el Bosque platense fue objeto de diferentes usos además de los recreativos, entre ellos el uso deportivo por parte de clubs y el uso educativo por parte de la Universidad. De esta forma, el bosque ha sufrido una temprana invasión de edificios públicos que deformaron el diseño original e implicaron la amputación de una docena de manzanas del mismo. Sin embargo, en la actualidad conforma un paisaje característico y un atractivo singular de la ciudad.

Hacia el final de este período en el año 1925 se inaugura la refinería de YPF en Ensenada, a escasos kilómetros de la ciudad de La Plata, el cual llegó a estar entre las diez destilerías más grandes del mundo (Pigna, 2006). Esto permitió el desarrollo casi inmediato del transporte colectivo automotor que a partir de la década del '30 comienza a circular por las calles de la ciudad.

En estos primeros años de vida, la ciudad presenta un destacado crecimiento tanto cuantitativo como cualitativo, desplegando infraestructuras que la conectan con la región e importantes y

numerosas instituciones administrativas, educativas, comerciales e industriales. El crecimiento poblacional acompañó estos avances y en sus primeros años La Plata se perfiló como una competidora seria de la ciudad de Buenos Aires. Respecto del paisaje urbano, la ciudad pudo definir en estos primeros años un paisaje monumental marcado por la construcción de los principales edificios públicos, los cuales en contraste con las primeras áreas residenciales adquieren esta percepción. Se observa un diseño cuidado de los espacios públicos y la planificación del arbolado urbano lo que marca un rumbo claro a seguir y va definiendo estéticamente el paisaje urbano público. Este intenso proceso de crecimiento de la ciudad, en parte fue interrumpido por la nacionalización y categorización del puerto La Plata como inflamable y también por el golpe de estado de 1930 que derrocó a Hipólito Yrigoyen en su segundo gobierno e inauguró la Década Infame.

4.2 Período 1930 - 1970

Silvestri (2011) plantea que es hacia fines de 1930 cuando se consolida una forma común de entender y apreciar el territorio argentino, forma que se resumía en un grupo limitado de imágenes paisajísticas, referidas a escenas existentes, que para ser dignas embajadoras de nuestra tierra debían cumplir con dos características: ser sublimes y naturales. Otros paisajes eran propios, pero apuntaban a otros valores: el esparcimiento turístico (Mar del Plata, Tandil, Córdoba) o la “pequeña patria” (los paisajes de Catamarca, de Tucumán, o del Litoral y también algunos de los barrios porteños). De esta forma, la autora señala: “Ya fuera porque estuvieran urbanizados, o porque su naturaleza inclinaba hacia los efectos de dulzura y gracia antes que, a la viril admiración, estos paisajes no iban a ser reconocidos como representantes de la nación, sino de provincias, ciudades o localidades”.

En ese contexto se iban estructurando nuevos conceptos sobre los espacios públicos. En este aspecto Benito Carrasco (1873-1958) discípulo de Carlos Thays³⁵, ingeniero agrónomo, urbanista y paisajista pretendía trabajar “en defensa y revalorización de lo autóctono”. Consideraba que los espacios públicos debían ofrecer “una obra de cultura, alejando y sustrayendo de los malos hábitos,

³⁵Fue un Arquitecto, naturalista, paisajista, urbanista, escritor y periodista francés, que realizó la mayor parte de su obra en Argentina. Desde 1891 hasta 1920 concretó y remodeló la mayoría de espacios verdes que fueron determinantes para la conformación de la imagen urbana nacional (parques 3 de Febrero, Los Andes, Florentino Ameghino, Colón, Patricios, Chacabuco, Parque Leonardo Pereyra (Barracas, Buenos Aires), Centenario, Lezama, Avellaneda, Intendente Alvear y Parque Barrancas de Belgrano así como las plazas del Congreso, Plaza de Mayo, Rodríguez Peña, Solís, Castelli, Brown, Balcarce y otras). Construyó jardines para muy diversos edificios públicos e hizo arbolar las calles con 150.000 ejemplares.

de los juegos prohibidos, a infinidad de niños que hasta hace poco tiempo no conocían los beneficios ni las alegrías de las sanas prácticas". Asimismo, consideraba que los espacios libres tenían importancia para la estética y, especialmente para la salubridad de una población y los recursos invertidos en ellos no debían ser valorados en dinero, sino en "los innumerables y valiosos beneficios que los paseos públicos reportan al pueblo".

En efecto, Carrasco le dio mucha importancia a esta misión, y por ello mientras fue el Director de Paseos construyó instalaciones deportivas en los paseos públicos en los que se organizaban competencias tanto para trabajadores como para estudiantes, y organizó el Teatro Infantil y los Juegos Infantiles de manera de promover "una obra de cultura, alejando y sustrayendo de los malos hábitos, de los juegos prohibidos, a infinidad de niños que hasta hace poco tiempo no conocían los beneficios ni las alegrías de las sanas prácticas". Además, fundó en La Plata el Centro Nacional de Ingenieros Agrónomos (actual Centro Argentino de Ingenieros Agrónomos. En este sentido, se quiere destacar la visión social que estos paisajistas tuvieron al respecto del espacio público urbano, siendo esta esencial para comprender su rol fundamental para el funcionamiento de la ciudad y el bienestar de sus habitantes.

Mientras tanto, en la ciudad de La Plata, el crecimiento urbano toma fuerza recién a partir de este segundo período, en la década del '30, pero a diferencia de la ciudad de Buenos Aires La Plata ya contaba con una amplia superficie destinada al espacio público, al menos en su casco fundacional. Con la aparición del automotor conjuntamente con la escasa regulación estatal y la especulación inmobiliaria, la expansión de la ciudad se vio muy favorecida (la cual hasta ese momento estaba en su mayor parte contenida dentro del casco). Sin embargo, el proceso de suburbanización de la nueva ciudad se inició por la preexistencia del poblado de Tolosa y por la formación del barrio de Los Hornos, adyacente al límite oeste del trazado fundacional. A partir de esto se comprende que el crecimiento de la periferia urbana no se debió a que el casco estuviese colmado, ya que mientras amplios sectores de dicho trazado fundacional se encontraban aún vacíos las personas comenzaron a asentarse por fuera del casco fundacional. De esta forma, la avenida de circunvalación, que en el diseño original separaba lo urbano de lo rural, la cultura de la naturaleza, comenzó a separar sectores sociales (Segura, 2009).

La tendencia a la suburbanización adquirió real importancia a partir de la década de 1940, expandiéndose la ciudad hacia todas las direcciones, pero en mayor grado hacia el sector norte (en dirección hacia la ciudad de Buenos Aires), lo que hoy se conoce como Eje Noroeste, es decir las

localidades de Villa Elisa, City Bell, Gonnet y Tolosa, debido a la importancia del ferrocarril. Este sector, constituye en su mayor parte un núcleo residencial de baja densidad que empezó a consolidarse a través de casas de fin de semana y hoy conforma un lugar de residencia permanente bajo una morfología urbana asociable a los conceptos de ciudad jardín o de barrio parque³⁶.

El proceso de expansión suburbana³⁷ también se vio favorecido por la ausencia de normas eficaces para controlarlo, las cuales llegaron demasiado tarde. La expansión en este sentido, se vio limitada solo por dos obstáculos naturales: Los bañados en la localidad de Ensenada y el Parque Pereyra Iraola en el municipio de Berazategui, única barrera que impide la conurbación con la ciudad de Buenos Aires. Sus más de diez mil hectáreas fueron expropiadas y nacionalizadas por Juan Domingo Perón en el año 1948 para construir un parque que abrió sus puertas a la comunidad un año más tarde.

Otra de las consecuencias del crecimiento urbano fue la rotación del eje fundacional de La Plata, situación que evidenciaba el funcionamiento de la ciudad en sentido perpendicular al esperado. Esto puede observarse a través del eje de circulación principal de la ciudad, el cual se orientó hacia Buenos Aires. En un principio la Diagonal 80³⁸ recibió mayor circulación por la influencia del ferrocarril (lo cual permitió su consolidación como espacio comercial) y a partir de la década del '30, con el reemplazo del ferrocarril por el automotor, las avenidas 7 y 13 fueron las que se desarrollaron. Estas se convirtieron en accesos vehiculares francos desde la Capital y terminan cruzando las plazas que antes rodeaban en su camino hacia el centro de la ciudad. La impaciencia de la comunicación se impone y tres plazas quedan partidas al medio. Esta tendencia continúa en la actualidad donde vuelve a proponerse el paso vehicular por medio de las plazas Italia y Azcuénaga sumándose

³⁶ El concepto de “barrio parque” toma forma a partir de ideas gestadas en el campo del urbanismo, ya que se constituye de forma genérica en la articulación del modelo de Ciudad Jardín de Ebenezer Howard y de los ordenamientos residenciales suburbanos asociados al parque informal inglés. Como es sabido, estos han sido reformulados una y otra vez, dando lugar a “barrios parque”, “barrios jardín”, “suburbios jardín”, entre otros. Para mayor información sobre el tema consultar: Las formas de la expansión: 1910-1950, Barrios parque y loteos de fin de semana en la construcción del espacio metropolitano de Buenos Aires. Gómez Pintus, Ana (2013), disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/26621>

³⁷ El concepto de suburbio, de marcado sesgo anglo-americano, se desarrolla entre inicios y mediados del siglo XX y etimológicamente refiere a sectores de urbanización homogénea, diferenciadas, pero cercanas a la ciudad y conectadas funcionalmente a ella. Como sostienen Daniel Hiernaux y Alicia Lindón (2006), en contexto latinoamericano, el suburbio ha hecho referencia a zonas de expansión como promesa de una vida mejor.

³⁸ Esta vía tuvo desde un principio la función de puerta de la ciudad, ya que estaba ligada a la vía férrea. Naturalmente esta diagonal recibió una importante concentración de edificios burgueses ya que se situaba entre la estación de ferrocarril en Avenida 1 (a partir de 1906) y los centros de decisiones (Plaza San Martín y Plaza Moreno).

también el angostamiento de las ramblas en avenidas³⁹, medida que privilegia el uso del vehículo privado automotor en detrimento de los peatones, sin tener en cuenta los cambios morfológicos y estéticos a los que se somete continuamente a la ciudad. De esta manera, el fenómeno de suburbanización conjuntamente con la rotación del eje fundacional se convirtieron en las distorsiones más importantes que sufrió la ciudad respecto del proyecto de 1882.

En este período dominado por el automotor, el sistema viario de la ciudad fue transformándose para darle más espacio al transporte privado motorizado. De esta forma, diagonales y avenidas que eran jerarquizadas por su generoso ancho (30 metros) y por sus ramblas centrales, fueron modificadas en la mayoría de los casos a partir de la eliminación o reducción de las ramblas centrales o de su forestación. Situaciones como estas generan una pérdida de jerarquización y una lectura conflictiva del paisaje urbano de la ciudad, dado que ahora se presentan numerosas y diferentes posibilidades: algunas poseen rambla o paseos, otras algo de forestación y otras ninguna de estas.



Figura 25: Reducción de la rambla central en Diagonal 79. Fuente: Mitos platenses.

Respecto de la forestación, puede afirmarse que en la gestión municipal del arbolado urbano de La Plata se refleja desde este período y hasta la actualidad la ausencia de una planificación municipal a largo plazo, que conjuntamente a una mala ejecución y control de la poda ponen en riesgo tanto

³⁹ Ver: <https://www.0221.com.ar/nota/2019-3-11-10-45-0-planean-abrir-dos-plazas-a-la-mitad-para-combatir-el-caos-vehicular-en-la-plata> y <http://www.ladata.com.ar/nota.asp?id=5232&t=Polemica-en-La-Plata-Buscan-abrir-dos-plazas-para-mejorar-el-transito>

el patrimonio arbóreo como la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, el arbolado urbano sufre de falta de mantenimiento, contaminación y vandalismo pero sobre todo se vio afectada en este período (1930-1950) por las exigencias de la circulación del parque automotor para el cual se creaban trochas suplementarias las cuales fueron desapareciendo el arbolado de la ciudad. De esta forma, la reducción de las ramblas centrales y/o del arbolado urbano en las avenidas y diagonales condujo en este periodo a una lectura perturbada de la traza urbana, donde el sistema de avenidas pierde notoriamente su caracterización jerárquica respecto del diseño original.

Además, existen otras cuestiones a señalar respecto del sistema de diagonales. Como señala Garnier (1992), este sistema en la ciudad de La Plata presenta un defasaje entre la interpretación del dibujo y la visión del espacio construido. En primer lugar el autor señala un número demasiado grande de diagonales el cual borra justamente el carácter de singularidad que este tipo de avenidas debería poseer. En segundo lugar, señala las intersecciones de ocho ramas (entre dos diagonales y dos calles o avenidas ortogonales) como irresolubles en los tiempos del automotor. A lo que muy acertadamente agrega el problema de percepción del peatón, quién tiene la imposibilidad de abarcar con una mirada el conjunto de tantas ramas y muy frecuentemente se verá perturbado en su búsqueda de orientación. A esto se suma la ausencia de perspectivas visuales desde las mismas (no poseen pues cargas direccionales fuertemente marcadas, por ejemplo, la catedral y el palacio municipal están situados a ambos lados de la Plaza Moreno y no emplazados en el punto focal de las diagonales).

Otra de las vías que aparece como paradigmática para la ciudad es la Avenida de Circunvalación. Esta avenida termino de ser materializada recién durante las décadas del '70 y '80, a partir de los restos de ramales ferroviarios que existían en tres de los cuatro lados, que fueron desactivados en las décadas de 1960 y 1970. En este punto es importante resaltar, como señala Segura (2009) que paralelamente al proceso de suburbanización (es decir, mientras la ciudad se deformaba), los límites de su trazado fundacional eran reforzados. Consideramos que esta avenida es singular dado que también puede ser entendida como parque lineal, dado su generoso ancho de 90 metros y creemos que conceptualizarla de esta manera resulta fundamental para poder comprender su funcionamiento como un espacio verde que continúa hasta la actualidad y se vuelve fundamental para las personas que residen por fuera del casco urbano y poseen muy pocos espacios verdes. Esta situación se manifiesta en la apropiación de este espacio verde por parte de vecinos que han dispuesto sobre esta área algunos juegos infantiles y bancos improvisados.

En este sentido, también los espacios verdes dentro del casco fueron intervenidos en este período. Las alteraciones que sufrieron los espacios verdes de la ciudad pueden observarse fácilmente. Entre ellas se puede nombrar el loteo de seis manzanas de la Plaza Belgrano, las amputaciones de varias manzanas del Bosque para la construcción del campus de la Universidad y el atravesamiento de varias plazas por avenidas o diagonales (Olazabal, Azcuénaga, Italia).

Por su parte el sistema de plazas, participa de una doble naturaleza: las mismas son a la vez puntos de intersección y puntos de concentración (Garnier, 1992). Si bien el destino de las plazas fue suplir la función de identidad funcional y social de la vida de los diferentes barrios de la ciudad, en línea con los pensamientos acerca de la calle de Jane Jacobs, puede decirse que estas plazas han perdido esta función adoptando más bien una naturaleza de intersección (salvo contadas excepciones). En palabras de Garnier: “se han convertido en simples intercambiadores de circulación, concentrando y redistribuyendo el flujo de flota de vehículos en las diferentes direcciones. Esta función de las plazas como intercambiadores, también tiene sus dificultades ya que al estar desprovistas de puntos focales o hitos y al poseer una vegetación abundante, los vehículos que ingresan encontrarán dificultades para encontrar la avenida o diagonal sobre la que circula (Garnier, 1992).

En la década del '50 comenzaron a surgir en el tejido urbano una multitud de torres de entre 20 y 25 pisos, no existiendo una reglamentación coherente que se opusiera a la especulación (Ravella, 1988). Esta introducción casi violenta de una tercera dimensión para la ciudad ha resultado en la modificación del sistema de fachadas y de las vías circulatorias, perdiéndose la relación buscada entre el ancho de las calles y la altura de las fachadas. Al respecto se expresa Garnier:

La Plata es hoy una ciudad desfigurada. La geometría perfecta de la organización de los espacios urbanos (...) no ha sabido resistir las dificultades del siglo XX (...) Las torres de veinte pisos han reemplazado las casas de patio, las exigencias vehiculares han transformado las avenidas plenas de verde en pistas asfálticas, los límites de la ciudad han desaparecido y los hitos simbólicos del eje monumental han sido ahogados por el caos de las construcciones modernas (Garnier, 1992: 102).

Recién para finales de la década del '50 las autoridades comenzaron a evaluar alternativas legales para dar marco a este proceso de expansión, lo cual derivó en el Plan Regulador de 1961, el cual preveía una zonificación del conjunto del territorio municipal, destinando el 60% de las tierras agrícolas como no edificables. Sin embargo, entre la publicación del plan y su entrada efectiva en

vigencia en el año '66 los propietarios de los terrenos dispusieron del tiempo suficiente para subdividir parcelas y a través de la aplicación del derecho adquirido pudieron burlar la norma muy fácilmente. Si bien no es el propósito de esta tesis revisar en detalle las normativas, no puede dejar de mencionarse el importante rol que cumplen y la constante falta de una continuidad respecto a los criterios adoptados de estas, en base al cambio de línea propuesto por los distintos gobiernos.

En este contexto, sumado a los impulsos internacionales⁴⁰, las autoridades provinciales encargan la realización de un plan para los tres municipios de la región, denominada Plan Urbis (1961). Sin embargo, ya para 1959, las localidades de Berisso y Ensenada se independizan del partido de La Plata, y Berisso por su parte, se autoexcluye del proceso de planificación, con lo cual la idea de región aparece cercenada desde sus orígenes.

Sintéticamente el plan estaba compuesto por dos grandes cuerpos: el de las propuestas físico-espaciales y el de las propuestas económicas en un contexto de desarrollo regional:

El primero se expresó en principios y normativas en el campo del urbanismo y diseño urbano tratando de asociar los aspectos teóricos sintetizados en la Carta de Atenas con el esquema de etapas de planeamiento que presenta R. Auzelle en su obra clásica "Técnica del urbanismo". En relación a las propuestas económicas, estas se basaban en las directivas de la CEPAL de formación de espacios económicos regionales (Ravella y Giacobbe, 2001).

Respecto de los espacios verdes, el plan recomendaba la creación de un nuevo centro de esparcimiento en la franja costera del Río de La Plata, en el partido de Ensenada, lo cual constituye uno de los cuatro objetivos del plan. Los otros tres objetivos eran: reforzar la función de la capitalidad de La Plata, promover el desarrollo y localización de la industria de alta calidad y exaltar la Universidad dándole un contenido de trascendencia latinoamericana.

Por último, en cuanto al crecimiento urbano, el plan recomendaba limitar los desbordes de la planta urbana y de las poblaciones suburbanas a través de normas que alienten la concentración y eviten la dispersión. En este último punto, el plan señala muy acertadamente una de las cuestiones que continuarán afectando severamente el desarrollo urbano de la ciudad, es decir el problema del crecimiento disperso de la mancha urbana. Fenómeno que continúa hasta la actualidad a incluso a pesar de que después del rápido crecimiento inicial, la ciudad se mantuvo dentro de las tasas medias del país, 12% cada 10 años. Sin embargo, el plan urbis no pudo escapar al destino de tantos

⁴⁰ En el marco internacional, las nuevas concepciones sobre la planificación urbano-regional desarrolladas en Europa son impulsadas por la CEPAL en América Latina, y rápidamente adoptadas en nuestro país.

otros planes formulados en la Argentina: La supeditación del poder político a los intereses de los grupos económicos nacionales e internacionales, la falta de propuestas globales de desarrollo económico y las sucesivas interrupciones de periodos constitucionales por golpes de estado militares contribuyeron a su fracaso (Ravella y Giacobbe, 2001).

Otra de las estrategias que se encaró desde el gobierno Nacional y Provincial, durante este período fue la de la construcción de conjuntos habitacionales. Estos conjuntos aparecieron como respuesta al problema de la escasez de vivienda que se incrementó de manera notable durante las primeras décadas del siglo XX. Este incremento se produce a partir de la importante influencia del arribo masivo de inmigrantes europeos desde fines del siglo XIX y los movimientos migratorios internos producidos hacia las urbes. Estas ofrecían servicios y mejores oportunidades de trabajo a las poblaciones rurales. Todo esto produjo en un fuerte crecimiento urbano y una mayor concentración demográfica en las ciudades, lo cual contribuyó a que las condiciones habitacionales fueran precarias e insalubres, evidenciando la falta de preparación del medio urbano para recibir tal incremento poblacional.

Si bien existieron algunas acciones para solucionar este problema por parte de los gobiernos de los primeros decenios, como por ejemplo durante el gobierno de Yrigoyen, durante el primer gobierno de Perón este problema se abordó de una manera sistemática y sostenida en el tiempo. A partir de la revolución de 1943, el Estado toma una firme iniciativa en la construcción de las viviendas populares y durante esta etapa se construyeron 500.000 viviendas.

En la ciudad de La Plata, las políticas habitacionales se desarrollaron en diferentes escenarios urbanos⁴¹. Por un lado, en el consolidado y densificado casco fundacional, por otro, en la periferia con sus diferentes niveles de consolidación. En el casco fundacional, se construyeron tres conjuntos de mediana densidad, que siguieron los lineamientos del Movimiento Moderno: El Barrio Hipódromo (1968/70), el Barrio Parque Saavedra (1958/64) y el Barrio Plaza Islas Malvinas.

Fuera del casco fundacional de la ciudad de La Plata se llevaron a cabo dos tendencias. Unas recreaban las ideas de la Ciudad Jardín y más precisamente la *city beautiful*, a través de la construcción de conjuntos (barrios) de baja densidad, conformados por viviendas individuales del

⁴¹ El primer antecedente de construcción de barrios de vivienda popular se encuentra en el Barrio de las Mil Casas en el barrio de Tolosa, construido en 1884. Los primeros barrios de vivienda obrera comienzan a desarrollarse en 1947, en Berisso (Barrio Obrero, Barrio Banco Provincia) y en el Barrio de Tolosa en un sector comprendido entre las avenidas 13 a 19 y 526 a 532. (Gandolfi F.- Gentile E., 2004)

tipo chalet californiano con jardincitos. Otras buscaron la solución habitacional en la alta densidad, siguiendo las pautas de los CIAM; en este caso se adoptaron diferentes propuestas morfológicas, ya sea repitiendo una misma tipología de edificio o conjugando diferentes (Álvarez, 2007).

En este sentido, respecto de los espacios propuestos por las políticas habitacionales se observa que en muchos casos no se han tenido en cuenta las necesidades estético-perceptivas de los individuos, quizás por ceñirse exclusivamente a parámetros de índole económica, pero lo cierto es que muchos de estos lugares no poseen una buena calidad espacial y desfavorecen la experiencia que el individuo realiza sobre su entorno. Es así como sus habitantes se encuentran privados de vivir en un ambiente de calidad mientras que la ciudad no contará con un espacio que permita disfrutar el paisaje urbano. Con respecto a la crítica al manejo de la naturaleza en la ciudad y la inclusión de los espacios verdes en los conjuntos de vivienda, podemos observar que es precisamente en estos espacios donde se puede verificar el éxito o fracaso de las realizaciones habitacionales.

En el caso de los conjuntos que hayan alcanzado el éxito, se podrán observar espacios que se han integrado a la ciudad, interpretando la identidad de su paisaje, a la vez que proponiendo otros nuevos (Álvarez, 2007). De esta manera, los espacios verdes en los conjuntos habitacionales adquieren un rol sumamente importante para el paisaje urbano. En primer lugar, como lugares de relación naturaleza-ciudad, hombre-naturaleza o naturaleza-artificio. En segundo lugar, los espacios verdes de los conjuntos pueden contribuir a enriquecer los paisajes cotidianos, la calidad ambiental urbana y la sociabilización de los ciudadanos, constituyéndose a sí mismos como nuevos espacios públicos urbanos en el caso de ser accesibles al público desde la calle. En este sentido, es interesante rescatar figuras como la utilizada por los neoyorquinos quienes impulsan desde el año 1961 la figura de espacios abiertos públicos de propiedad privada (POPS, por sus siglas en inglés). Estos espacios resultan en un tipo de espacio público que, aunque de propiedad privada, está legalmente obligado a estar abierto al público según la ordenanza de zonificación de la ciudad.

En estos casos, la manzana tradicional, con un borde de carácter público (que da a la calle) y otro que es solo accesible desde el ámbito privado, se invierte. Se propone un bloques con cuatro caras visibles dispuestos en “supermanzanas” donde, como en el caso de la Ciudad Jardín⁴², el elemento

⁴² En las propuestas de la “ciudad jardín”, el tejido de la ciudad tradicional es reemplazado por un nuevo tipo de asociación social urbana, el closter. Las viviendas unifamiliares aisladas, agrupadas y accesibles desde unas calles comunes, se desarrollan en medio de un verde conformado por espacios públicos y jardines privados, que dan continuidad al conjunto, en pos de un diseño que se podría decir que es paisajístico; “A diferencia del parque público que penetra en la ciudad pero no pretende necesariamente transformarla según sus propias

que da continuidad al conjunto es el espacio verde. Pero a diferencia de aquella, el espacio verde es netamente de carácter público. El caso de que ambos modelos mantengan como una constante fundamental el valor otorgado a la naturaleza no sería casual, si consideramos que las primeras producciones urbanas lecorbusieras estuvieron influenciadas por Camilo Sitte y la ciudad jardín de Howard (Hardoy J., 1995).

Sin embargo, según la visión funcionalista, sólo se asignaba valor al espacio verde urbano como lugar de recreación con cierto valor “ambiental”, pero se olvidaba el valor que poseen estos espacios en tanto desencadenantes de sensaciones estéticas. De esta forma, el único verde considerado valioso para el Movimiento Moderno es el césped donde se puedan llevar a cabo numerosas actividades. “El árbol aislado en las aceras y ramblas, el macizo de arbustos y flores pierde valor, porque no sirve para nada de eso, no se les encuentra justificación funcional. Es más, se llega a considerarlos molestias o gastos innecesarios” (Terán, 1983). En este contexto, queremos resaltar, como ya hemos desarrollado en el Capítulo 1, que el derecho al paisaje debe reconocerse para que todos los habitantes de la ciudad puedan beneficiarse de sostener una relación sensible con el territorio.

En síntesis, en este segundo período la ciudad adquiere y consolida su perfil como ciudad administrativa y universitaria. También se observan las primeras suburbanizaciones y edificaciones en altura. Las primeras comienzan a modificar notoriamente el paisaje urbano fuera del casco fundacional convirtiendo zonas de quintas o de viviendas de fin de semana en zonas residenciales permanentes de baja densidad y expandiendo la mancha urbana de la ciudad. Las segundas tuvieron un fuerte impacto por dentro del casco fundacional y comenzaron la medicación del tejido urbano el cual produjo a partir de estos años y hasta la actualidad un paisaje urbano de medianeras. Respecto de los espacios públicos en este período se dio una escasa incorporación de nuevos estos. Paralelamente, las intervenciones realizadas sobre los espacios viales indicaron una marcada priorización hacia el transporte automotor, tendencia que también se consolida e incrementa en el siguiente período produciendo aun mayores intervenciones a favor de este y en detrimento de los espacios públicos de prioridad peatonal.

reglas, la ciudad jardín se disuelve en el Paisaje” (Aliata F., Silvestri G., 2001). La naturaleza aquí es imitada y transformada en una segunda naturaleza, una naturaleza artealizada con estética pintoresca. En Argentina estas ideas tuvieron en la conformación de los barrios residenciales en los suburbios y en la políticas públicas de desarrollos de barrios de vivienda social.

4.3 Período 1970 - 2019

A partir de este período comienzan a producirse modificaciones estructurales, en cuanto al crecimiento poblacional y a la tasa de motorización. Mientras que entre 1970 y 1990 la población aumento un 35,8%, (pasa de 391 247 a 459 054 habitantes), en tan solo 10 años entre 1991 y 2001 la población aumentó un 22,5%, mientras que la superficie urbana de la ciudad creció un 17%. En el período siguiente, entre 2001 y 2010 la población aumentó un 20,42% y la mancha urbana un 39,5%. De la misma forma, para el período 2010-2019, al comparar la población estimada con la mancha urbana obtenida de los datos que ofrece CARTO-ARBA, se puede observar una mancha urbana 43,9% superior a la permitida por el código de ordenamiento y una alarmante relación entre crecimiento poblacional y crecimiento de la mancha urbana, la llega a triplicar el ritmo de crecimiento respecto de la población (Birche y Jensen, 2018 c).

En base estos datos tomados del INDEC, se elaboró en GIS una distribución por zonas de análisis⁴³ para evaluar el crecimiento poblacional en las distintas áreas de la ciudad. En cuanto al crecimiento de las distintas zonas se verifica que el Eje Noroeste posee un crecimiento mayor con un 341% en el periodo 1991-2019, mientras que las otras zonas se mantuvieron en torno al 100-160%. Por otra parte, se puede observar también el proceso de decrecimiento poblacional que experimentó el área central de la ciudad entre 1991 y 2001, perdiendo alrededor de 30.000 habitantes y también su recuperación en el siguiente período intercensal.⁴⁴ Esta recuperación se debió principalmente al proceso de densificación emprendido por los desarrolladores inmobiliarios en las áreas más rentables de la ciudad. Las tipologías predominantes de este desarrollo privado de parque habitacional, son pequeños departamentos en torre, que vinieron a reemplazar añosas viviendas unifamiliares. A partir de estos se generó una tasa de crecimiento estimada por zona, tal cual muestra la Tabla 1:

⁴³ El área urbana se subdivide para su mejor estudio en cuatro zonas de análisis, respetando las divisiones por dentro del partido (dieciocho centros comunales que constituyen delegaciones además del "Casco Fundacional". Quedan conformadas así las cuatro zonas de análisis: 1.El casco urbano, delimitado por la Av. Circunvalación. 2. La zona de desborde, se compone por las delegaciones adyacentes al casco urbano: Tolosa, San Carlos, Los Hornos, Altos de San Lorenzo y Villa Elvira. 3. El eje de crecimiento Noroeste, incluye las localidades de Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuelet, Gorina y Hernández. Y 4. El cinturón verde se conforma a partir de las localidades de Arturo Seguí, Melchor Romero, El Peligro, Abasto, Etcheverry y Lisandro Olmos.

⁴⁴ Estos datos han sido trabajados en un Sistema de Información Geográfica lo que permitió obtener la cantidad de habitantes por zona de análisis al asignar los radios censales a estas cuatro zonas.

Zonas de análisis	Población Censo 1991 Hab.	Población Censo 2001 Hab.	Población Censo 2010 Hab.	Población estimada 2019 Hab.	Crecimiento 1991-2019 %
Casco	207.434	181.402	198.123	225.761	108,8
Desborde	202.294	263.156	296.984	338.413	167,3
Eje Noroeste	62.648	124.751	187.467	213.619	341,0
Cinturón Verde	69.529	80.614	86.181	98.203	141,2
TOTAL LP	541.905	663.943	799.523	911056	68,1

Tabla 1: Proyección poblacional para el Partido de La Plata según zonas. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Como hemos visto, la mancha urbana se ha ido incrementando con el paso de los años y la normativa vigente se ha ido actualizando principalmente a través de adaptaciones a la expansión real de la ciudad. Al respecto de esto, se muestra a continuación el crecimiento del área urbana por normativa y se incorpora una última columna correspondiente a la superficie total de las parcelas clasificadas como urbanas por ARBA. Este último dato se incorpora para poder tener una perspectiva más actualizada y basada en datos confiables que incorporan también las parcelas en áreas suburbanas y subrurales, de manera que se incluyen por ejemplo las viviendas asentadas en el cinturón verde platense (correspondientes a productores frutihortícolas) que consideramos como un “último anillo” de crecimiento de muy baja densidad pero definitivamente como parte constitutiva del proceso de expansión de la mancha urbana de la ciudad. De esta forma, tenemos:

MANCHA URBANA	Ord. 4495 año 1978 Has.	Ord. 9231 año 2000 Has.	Ord. 10703 año 2010 Has.	ARBA 2019 Has.
Area Urbana	13568,8	15887,7	22160,52	31890,19
Area complementaria	0	6504	6610,2	0
Area Rural	80653	71830,3	65451,08	62331,61
TOTAL LP	94221,80	94221,80	94221,80	94221,80

Tabla 2: Crecimiento de la mancha urbana. Fuente: Elaboración propia, 2018.

A partir de la Tabla 1 y 2, se pudo elaborar una tabla de comparación entre los datos del crecimiento poblacional y el de la mancha urbana:





Año	Población / Superficie	Tasa de Crecimiento %	Síntesis del crecimiento
1991	TOTAL: 541.905 Hab.	-	
	AREA URBANA: 13568,80 Ha Ord. 4495	-	
2001	TOTAL: 663.943 Hab.	22,5	
	AREA URBANA: 15887,7 Ha Ord. 9231	17,08	
2010	TOTAL: 799.523 Hab.	20,42	
	AREA URBANA: 22160,52 Ha Ord. 10703	39,48	
2019	TOTAL (proy.): 911.056 Hab.	13,95	
	AREA URBANA: 31890,19 Ha ARBA	43,9	

Tabla 3: Comparación entre el crecimiento de la mancha urbana y el crecimiento poblacional. Fuente:

Elaboración propia, 2019.

También durante este período la tasa de motorización se incrementó notablemente. Mientras que en 1980 era de 1 auto cada 7 personas (Ravella y Giacobbe, 2001), en la década del '90 se produjo un incremento significativo en dicha tasa que pasó de 5.4 hab./auto en 1991 y luego a 4.5 hab./auto en 2001. Hoy la tasa de motorización se estima en 2.3 habitantes por auto en una ciudad de aproximadamente 700.000 habitantes (Aón, López y Cortizo, 2014). En la mayoría de las ciudades argentinas, la preeminencia del colectivo y el tren, característica de los años '80 se perdió de manera más o menos simultánea desde mediados de los años '90 y la ciudad de La Plata no fue la excepción.

⁴⁵ En este momento, se produjo una caída en los viajes en transporte público de 34% entre 1993 y 1999 (Aón, López y Cortizo, 2014). Posteriormente, de acuerdo con el estudio de Cambio Climático Argentino de 2005 (Ravella et al., 2005) todos los grandes y medios aglomerados del país presentaban para el año 2003 un predominio de viajes en modos no masivos (auto, moto, remis) sobre los viajes en modos de transporte masivos (colectivo, tren, combis, transporte escolar y colectivo interurbano).

La distribución modal ha variado en los últimos años a través de los cuales se observan dos tendencias: incremento de los viajes en transporte no motorizado, sobre todo en el casco fundacional de la ciudad (donde los viajes alcanzan el 36,4% según los datos del Observatorio de Movilidad por la Dra. Luciana Giglio) y un descenso de los viajes realizados en transporte público, en favor del aumento de los realizados en vehículos particulares.

Evolución del transporte	Cantidad de viajes 1993	Porcentaje	Cantidad de viajes 2003	Porcentaje	Cantidad de viajes 2013	Porcentaje
Masivo (transporte público)	654.579	64,6	401.516	36	475.805	35
No masivo (vehículos particulares)	297.775	29,4	627.198	57	553.602	41
No motorizado (peatones y ciclistas)	60.253	6,0	79.811	7	316.710	24
TOTAL	1.012.607,0	100,0	1.108.526,0	100,0	1.345.982,0	100,0

Tabla 4: Transformaciones en la distribución modal de transporte para La Plata. Fuente: Observatorio de movilidad del Gran La Plata, IIPAC - UNLP/CONICET, 2018. Gráficos de la autora.

Si bien la perspectiva respecto del aumento de los viajes a pie y en bicicleta es alentadora, es importante entender que solo pueden cubrir los viajes de corta distancia que en una ciudad en expansión cada vez se reducen más. También es necesario mencionar que estas modalidades son combinadas frecuentemente con el transporte público por lo cual la falta de eficiencia del mismo también repercute en los medios de movilidad no motorizados.

De esta forma, diagonales y avenidas que eran jerarquizadas por su generoso ancho (30 metros) y por sus ramblas centrales, fueron modificadas en la mayoría de los casos a partir de la eliminación o reducción de las ramblas centrales o de su forestación. Situaciones como estas generan una pérdida de jerarquización y una lectura conflictiva del paisaje urbano de la ciudad, dado que ahora se presentan numerosas y diferentes posibilidades: algunas poseen rambla o paseos, otras algo de forestación y otras ninguna de estas. Asimismo, en este período tuvieron lugar grandes obras de infraestructura que dinamizaron la configuración urbana de la ciudad de las diagonales. A escala regional, la inauguración de la autopista Buenos Aires – La Plata (1996) y la readecuación de la Autovía 2 (1993-99) han favorecido la aparición de nuevos emprendimientos: los barrios cerrados que propician la fragmentación socio-espacial de la ciudad y modifican el paisaje urbano, tanto que, se interrumpen los espacios públicos viales.

Otro de los elementos que se introdujeron y transformaron el paisaje urbano original fueron las grandes superficies comerciales, localizadas en la periferia en grandes espacios provistos con grandes galpones rodeados de extensas áreas de estacionamiento pavimentadas, que aumentan la impermeabilidad de los suelos, uno de los factores de la inundación ocurrida en La Plata.

A su vez, estos espacios incentivan el incremento de la contaminación de CO², por la cantidad de autos y camiones que se aglutinan. Aisladas del entorno urbano, también han contribuido a conformar nuevos ámbitos de uso público bajo el dominio de la propiedad privada, al igual que los barrios cerrados.

Finalizando este análisis correspondiente a la fase supraunitaria del objeto de estudio, se presentan tres subáreas que serán analizadas: 1. El área urbana consolidada, 2. El área urbana semi-consolidada y el 3. El área urbana en expansión. Estas tres sub áreas dentro del área urbana del partido, permite realizar más adelante una diferenciación entre los distintos espacios públicos analizados.



Figura 26: Grados de consolidación del área urbana. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En este marco, se procede a la identificación de los espacios públicos de la ciudad y su análisis a nivel unitario. Es así cómo se identifican, según los criterios ya comentados en el capítulo 3 correspondiente al abordaje metodológico, 140 espacios verdes de uso público, 12 centralidades y 52 espacios viales y peatonales primarios secundarios y terciarios:



Figura 27: Espacios públicos identificados en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En este último período, la ciudad adopta claramente un modelo de crecimiento difuso con un rápido crecimiento de la periferia y la continuación del proceso de densificación en el área central de la ciudad. En concordancia con el período anterior, se continúa dando prioridad al vehículo automotor Y también con una escasa incorporación de nuevos espacios públicos formales, a excepción de la plaza Malvinas y el Parque Ecológico. De esta manera, el paisaje urbano platense se sumerge en una intensa transformación caracterizada por una falta de definición de sus características públicas y una total subordinación de este a los intereses particulares.

CAPÍTULO 5: El paisaje y el espacio público platense

CAPÍTULO 5:

El paisaje y el espacio público platense

“Para conocer el grado de adelanto de una ciudad
basta estudiar sus paseos públicos”

BENITO CARRASCO

En este capítulo se continúa con la fase analítica de la operación, pero se avanza ahora al nivel de anclaje. Se trabaja con las unidades de análisis seleccionadas y se analizan organizadas en sus tres subsistemas: espacios verdes, el espacio vial y centralidades.

5.1 El sub-sistema de espacios verdes

Para el caso de los espacios verdes, se parte de la definición adoptada en el marco teórico, entendiendo que los espacios verdes 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:

1. Poseer espacios adecuados para realizar todas las actividades de recreación, de encuentros sociales inclusivos, sin restricciones de acceso.
2. La existencia predominante de elementos vegetales (árboles, arbustos, florales).
3. Poseer acceso libre a los mismos.
4. Poseer como mínimo 2500m²

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

1. 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. Espontáneos: Surgen a partir de iniciativas vecinales y toman como lugar de emplazamiento espacios en desuso o subutilizado. Están localizados en espacios subutilizados asociados a arroyos, cavas, infraestructura ferroviaria y tierra vacante.
3. Espacios semipúblicos de los conjuntos residenciales.

En la Figura 28, se muestran los espacios verdes identificados:



Figura 28: Subsistema de Espacios verdes en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En total fueron identificados 121 espacios verdes públicos: 75 de los cuales corresponden a la categoría de formalizados, 26 a la categoría de espontáneos, y 20 a conjuntos residenciales. Entre los espacios formalizados 18 corresponden a rotondas provocadas por el tipo de la estructura física urbana. Si bien existen otros espacios que corresponderían a esta categoría, pero no alcanzan los 2500 m² requeridos, algunos se constituyen en hitos urbanos, como por ejemplo el caso de la de calle 8 esquina 43, donde debido a una particularidad del trazado se ha ubicado un jacarandá reconocido por su valor natural e histórico, declarado, por tal motivo, Patrimonio Urbanístico Municipal por Decreto 1794/86. De los 75 formalizados, 29 pertenecen al casco fundacional y 44 a la periferia, mientras que la totalidad de los espacios espontáneos pertenecen a la periferia. Todos estos espacios se distribuyen en las cuatro zonas adoptadas para el análisis:

ESPACIOS VERDES PÚBLICOS		Formalizados			Espontáneos			En conjuntos residenciales	
		Parques	Plazas	Plazoletas	Arroyos	Cavas	Tren		Tierra vacante
Hectáreas		469	119	10	10	13	44	13	18
Cantidad por zona de análisis	Casco	7	22	0	0	0	0	0	3
	Desborde	2	17	4	3	0	2	7	15
	Eje Noroeste	2	10	1	3	2	3	3	1
	Cinturón Verde	0	8	2	0	0	3	0	1
Cantidad casco		29			0			3	
Cantidad periferia		46			26			17	
Cantidad total		75			26			20	

Tabla 5: Espacios verdes públicos según tipo y zona de análisis. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la Tabla 5 se observa que, de los 121 espacios verdes, 32 corresponden al casco fundacional y 89 a la periferia. También en la tabla 5 se puede apreciar que, la totalidad espacios considerados bajo la categoría espacios verdes espontáneos (21,4% del total de espacios verdes) 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 espacios así apropiados, se pueden mencionar los espacios asociados a ex líneas ferroviarias como es el caso de espacios verdes en Arturo Seguí, 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.

La mayor parte de estos espacios disponen del mobiliario básico como bancos y juegos, pero carecen de senderos y veredas (solo 4 de los 26 espacios poseen vereda), así como también de elementos arbóreos adecuados (solo 6 de los 26 espacios tienen más del 50% de la superficie cubierta por arboles). Sin embargo, teniendo en cuenta la falta de espacios verdes en la periferia, sostenemos que estos espacios verdes espontáneos se constituyen en lugares que debieran ser objeto de un plan integral de espacios públicos de la ciudad a efectos de la mejora de la calidad de las variables antes expuestas y que incluyera la delimitación de los mismos a través de veredas de las cuales carecen.



Figura 29: Iniciativa vecinal en Plaza Los Zorzales, Villa Elisa. Fuente: Archivo propio, 2019.

Iniciativas similares también se observan en espacios verdes intervenidos por la municipalidad donde los vecinos se organizaron y completaron los trabajos abandonados por la municipalidad. En la figura 30 se observan algunas de esas iniciativas vecinales.



Figura 30: Completamiento de bancos por los vecinos en Plaza Piria, Villa Elisa. Fuente: Archivo propio, 2019.

La producción de estos espacios públicos por parte de la población de los distintos barrios de la periferia, posibilitó la existencia de variadas tipologías que añaden heterogeneidad y riqueza al sistema de espacios públicos. En la figura 31, se verifica la diversidad de los diferentes tipos de espacios públicos en comparación con los existentes dentro del casco histórico.

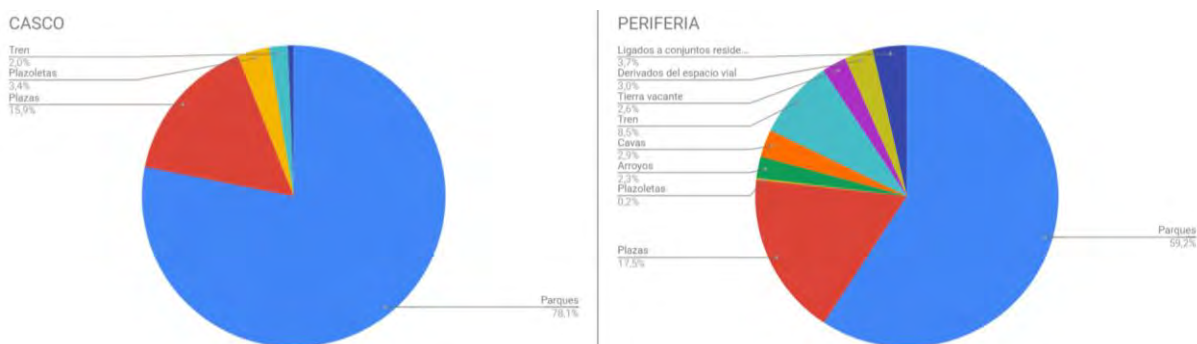


Figura 31: Comparación de tipos de Espacios verdes en el casco y la periferia de La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Como ya mencionamos, las distintas unidades de análisis que conforman el subsistema de espacios verdes, se estudiaron 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.

En la tabla 6 muestra el sistema de puntaje asignado para cada variable:

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	murales o expresiones	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	
		Menos del 40% de la longitud	Escasa	0	
PUNTAJE TOTAL					10

Tabla 6: Matriz de puntaje para espacios verdes. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Para cada espacio verde se obtuvo un puntaje de 1 a 10, considerando como calidad baja aquellos que corresponden a 4 puntos o menos, como calidad regular los superiores a 4 puntos y menores a 7 puntos y como calidad alta los iguales o superiores a 7 puntos. A continuación, se muestran los resultados obtenidos del análisis sobre la calidad del espacio verde:

ESPACIOS VERDES PÚBLICOS	Buena	Regular	Mala
Formalizados	24	17	34
Espontáneos	0	4	22
En conjuntos residenciales	4	0	16
TOTAL	28	21	72

Tabla 7: Calidad del espacio verde público. Fuente: Elaboración propia, 2019.

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 31).

Calidad de los espacios verdes para la ciudad de La Plata

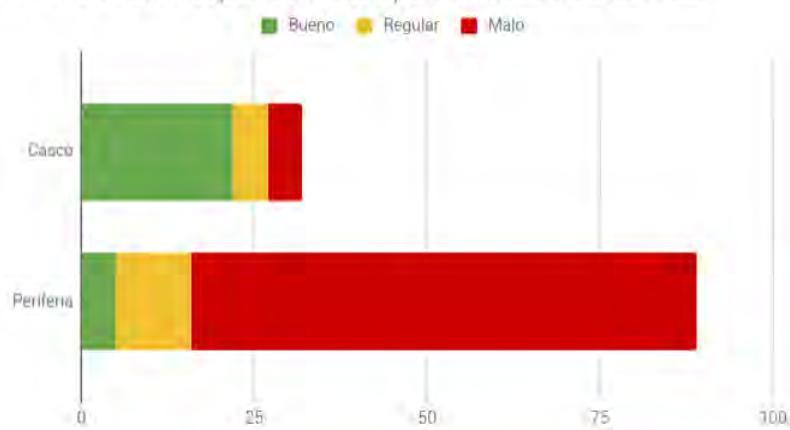


Figura 32: Calidad del espacio verde público en el casco y en la periferia. Fuente: Elaboración propia, 2019.

A su vez, de los 5 espacios calificados como bueno en la periferia, 4 corresponden a la zona del Eje Noroeste (Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuelet, Gorina y Hernández) lo cual demuestra una clara ventaja de esta zona de la periferia respecto del Desborde y del Cinturón Verde. Para consultar el análisis individual de cada uno de los espacios verdes (cuyos datos fueron ordenados en una matriz y para la cual se asignó un puntaje a cada variable), se confeccionó una tabla con los datos completos que se puede consultar en el Anexo 3.

Luego, se procedió a sintetizar y espacializar estos datos en el siguiente plano:

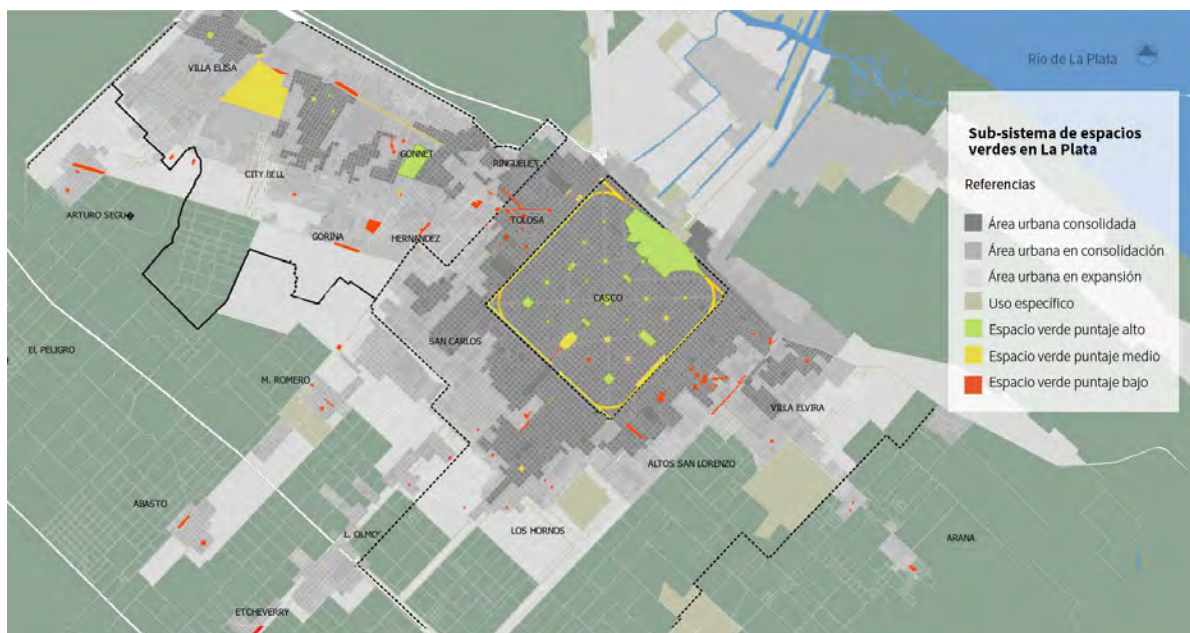


Figura 33: Espacios verdes según puntaje obtenido en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

De los 121, solo 27 alcanzan la categoría de “bueno” (más de 7 puntos), 16 de los mismos se catalogaron como “regulares” (5 a 6 puntos) y 78 espacios como “malo” (menos de 5 puntos).

Del total de los 32 categorizados como bueno (más de 7 puntos), todos pertenecen a la categoría de “espacios verdes formalizados” y se encuentran constituidos como parques o plazas.

En cuanto a los 26 espacios relevados en la categoría de espacios verdes espontáneos, todos se encuentran por debajo de los 7 puntos y solamente 3 de los 26 espacios poseen veredas u otro tipo de solados. Solamente 8 de los espacios relevados poseen veredas o recorridos interiores y ninguno posee un acceso garantizado a personas con discapacidad.

Algunos de esos espacios espontáneos se encuentran en parcelas de grandes dimensiones, las cuales se constituirían en lugares que podrían ser aprovechados con un diseño de mejor calidad para mitigar los efectos de las inundaciones en la región. Algunos ejemplos de esta situación son las plazas en 14 y 81 y la plaza en 62 y 166, ambas instaladas sobre terrenos vacantes recuperados.



Figura 34: Espacios verdes espontáneos con superficie de uso inutilizada en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Respecto del mobiliario en dichos espacios, se observó que sólo 87 de los 121 relevados posee al menos un banco. Dentro de los 87, solamente las plazas y parques dentro del casco fundacional y de las plazas de City Bell y Villa Elisa poseen bancos al menos cada 30 metros entre ellos⁴⁶.

⁴⁶ Distancia recomendada por el Plan General De Ordenación Urbanística De Sevilla (2007).

Respecto de los espacios formalizados, resulta fundamental señalar el caso del parque lineal que rodea la ciudad y aglutina gran cantidad de personas que lo utilizan solamente está estructurado en base a elementos arbóreos y áreas para hacer deporte. A pesar de los requerimientos de los vecinos reclamando la incorporación de algún mobiliario que posibilite una mejor utilización del espacio para la reunión, estas incorporaciones no han sido resultas a pesar de numerosos anuncios⁴⁷.

Incluso a fines del 2015, se anunciaba el inicio de un plan integral para constituirlo como un paseo público integrado que contemplara las diferentes actividades que además de las deportivas, que son las que actualmente se realizan incorporaran otras necesidades que aumentarían la calidad de este parque lineal como podrían ser la plantación de nuevos ejemplares arbóreos en las zonas requeridas, la instalación de bancos, cestos, entre otras.

Particularmente para el caso del Parque Ecológico (200 ha), si bien este solo registra una calidad regular (5 puntos), se convierte asimismo en un espacio de alta calidad ambiental por su extensa superficie y el gran número de especies arbóreas que contiene. Esto último, lo transforma en un espacio estratégico con la posibilidad de mejoramientos sus elementos constitutivos que con pocas intervenciones pueden alcanzar una calidad buena del espacio.

En cuanto a las plazas del sistema de espacios públicos de la ciudad fundacional, se observa la preferencia que la gestión municipal le da a la circulación vehicular. Así, se pretende abrir el paso vehicular por medio de las plazas Italia y Azcuénaga sumándose también el angostamiento de las ramblas en avenidas⁴⁸, medida que privilegia el uso del vehículo privado automotor en detrimento de los peatones, sin tener en cuenta los cambios morfológicos y estéticos a los que se somete continuamente a la ciudad.

Desde ya, sostenemos que la disminución de cualquier espacio verde resulta un perjuicio para la ciudad en su conjunto y particularmente para el paisaje urbano, mucho más si ésta obedece a los criterios de aumentar el espacio destinado al parque automotor, construyendo una ciudad para los autos y no para las personas, en contra de todas las tendencias mundiales que hablan del

⁴⁷ Se pueden consultar algunas de las notas en: <https://www.eldia.com/nota/2015-7-26-construyen-un-circuito-aerobico-y-recreativo-en-la-rambla-de-120>
<https://www.infoplatense.com.ar/nota/2016-4-24-ponen-en-valor-los-circuitos-aerobicos-y-promueven-la-actividad-deportiva>

⁴⁸ Ver: <https://www.0221.com.ar/nota/2019-3-11-10-45-0-planean-abrir-dos-plazas-a-la-mitad-para-combatir-el-caos-vehicular-en-la-plata> y <http://www.ladata.com.ar/nota.asp?id=5232&t=Polemica-en-La-Plata-Buscan-abrir-dos-plazas-para-mejorar-el-transito>

“fenómeno imparable de la peatonalización”⁴⁹. Significa que en lugar de respetar las pautas planteadas por la agenda 2030 de desarrollo sustentable urbano que implican la ampliación de los espacios verdes, en este caso se determina la disminución de los mismos con el perjuicio evidente para la ciudad en su conjunto y deteriora asimismo el paisaje urbano histórico.

Si tenemos en cuenta la vegetación, podemos ver que los puntajes más altos en cuanto a este aspecto se los llevan los espacios correspondientes al casco fundacional (22 de 44 puntajes altos) y el eje noroeste (12 de 44 puntajes altos), posicionando estas dos zonas como las más verdes del partido.

Respecto de los espacios verdes en conjuntos residenciales, la mayor parte de estos espacios se encuentran en la zona de Desborde, es decir las localidades adyacentes al casco fundacional. En esta zona desprovista de espacios verdes se pudo observar que los pocos espacios verdes públicos abiertos aparecen asociados a conjuntos residenciales, como es el caso de los conjuntos ubicados entre 29 y 31 y entre 522 y 524 y también el que se encuentra entre 17 y 19 y entre 524 y 526.



Figura 35: Conjuntos residenciales que incluyen espacios verdes. Fuente: Imágenes capturadas de Google Earth, 2019.

Dentro del casco fundacional y en el Eje Noroeste aparecen también algunos conjuntos los cuales poseen mejor puntaje que aquellos localizados en la zona de Desborde. Estos son el conjunto de torres en Villa Elisa (7,5 puntos) y el barrio Parque Saavedra (7 puntos).

⁴⁹ Más información en torno a este fenómeno y las ciudades que lo han adoptado como principio en: https://elpais.com/ccaa/2016/12/12/madrid/1481542970_614263.html?id_externo_rsoc=FB_CC&fbclid=IwAR25w9IPGBzGy411oIE2jkFuQL7i8F3_T3fNVVYrH55NS3OSgYvqT0BTQq0

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 5 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.

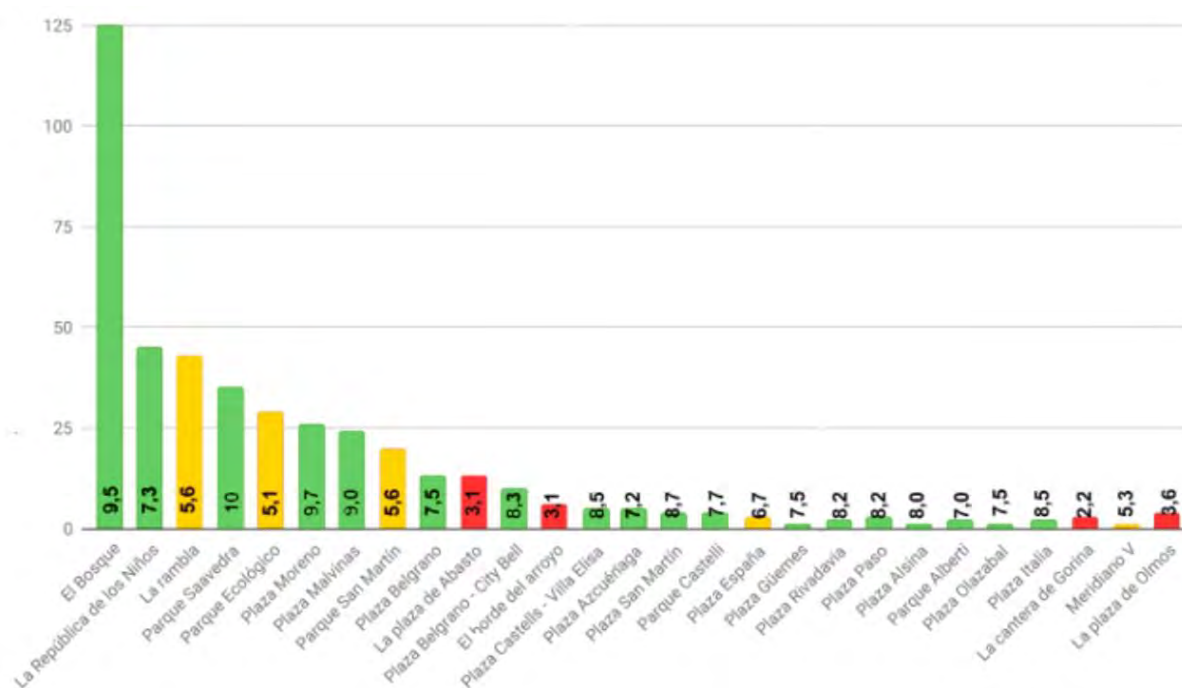


Figura 36: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios verdes en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Ahora bien, 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 a 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 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.

Respecto de las intervenciones de estos espacios, sostenemos que todavía hay mucho camino por recorrer para alcanzar una adecuada gestión que permita pensarlos como parte de un sistema de espacios públicos integrados al entorno urbano, poniendo como prioridad a los peatones y usuarios de estos lugares por sobre la comodidad del automovilista. Además, resulta necesaria la intervención del municipio para la captación de tierras que permitan incorporar nuevos espacios verdes y ofrecer a la población un espacio verde accesible.

En cuanto a la calidad del paisaje que producen dichos espacios, entendemos también que esta se encuentra definida también por los bordes construidos que delimitan el espacio público e influyen directamente sobre él. Cuando las fachadas de los edificios son interesantes, la gente normalmente se detiene y se involucra en otras actividades, aparte de simplemente caminar por la zona. Una fachada activa provoca estímulos visuales, lo cual brinda oportunidades para que los extraños se conozcan e interactúen y genera una razón para pasar más tiempo en la calle.

En síntesis, es necesario diferenciar los espacios verdes con mayor superficie: los parques, de las plazas u otros espacios similares. Los primeros se constituyen en espacios considerados como claves para la estructura de la ciudad y el paisaje, que contribuyen al mejoramiento integral del paisaje urbano, que posibilitan la integración social de la totalidad del territorio de la ciudad y del exterior y constituyen en nodos fundamentales para la mitigación de los efectos invernaderos provocados por el funcionamiento urbano. La mayor parte de estos parques se encuentran clasificados como bueno (más de 7 puntos). Los segundos forman parte de una escala menor en el paisaje y cumplen también con funciones estéticas y sociales, acercando el verde a las personas. También muestran claramente que son espacios clave para que la ciudad pueda mantener el equilibrio en las áreas construidas.

5.2 El sub-sistema de espacios viales y peatonales

Los espacios de la movilidad conjuntamente con los espacios verdes se configuran como elementos constituyentes del tercer tipo de espacio público a analizar: las centralidades. En este caso, el subsistema de espacios viales y peatonales se encuentra integrado por vías de categorías primarias, secundarias, terciarias y cuaternarias de los cuales solamente se analizan en este apartado los relacionados con: 1. Conexión de la región con la ciudad, 2. Conexión de áreas periféricas con el área central y 3. Conexión de las áreas periféricas de la ciudad con vías primarias o secundarias.

En la figura 37, se muestran las 3 categorías de espacios públicos viarios:



Figura 37: Sub-sistema de espacios viales y peatonales en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Si analizamos el perfil de los distintos espacios viales y peatonales de la ciudad de la plata, se detectan cuatro diferentes perfiles que se muestran en la figura 38 y que son los siguientes:

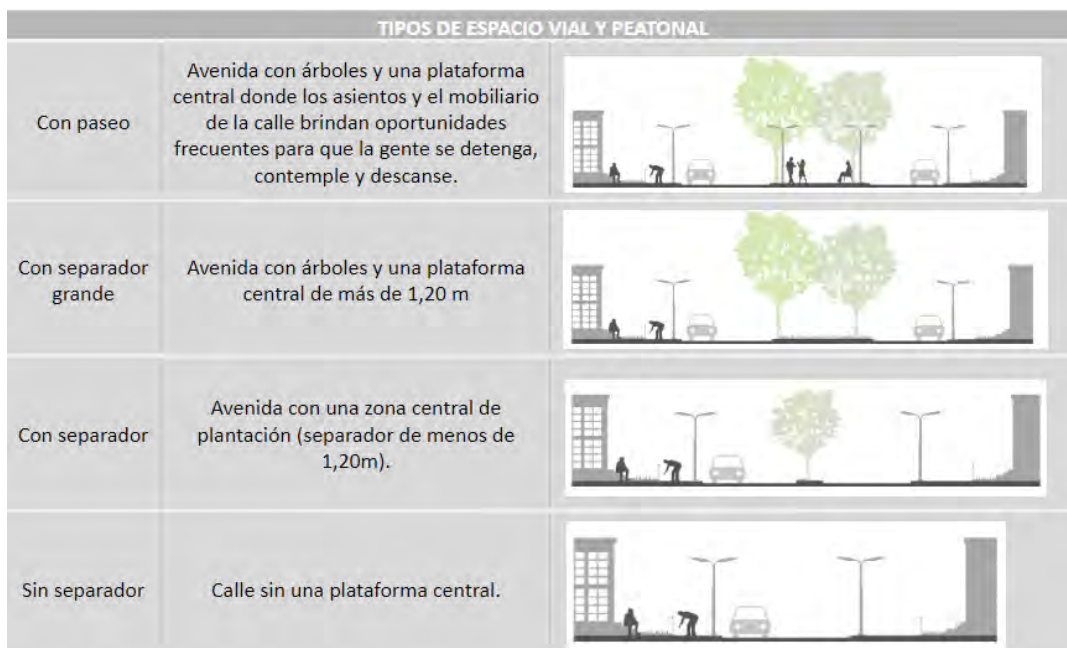


Figura 38: Tipos de espacios viales y peatonales en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

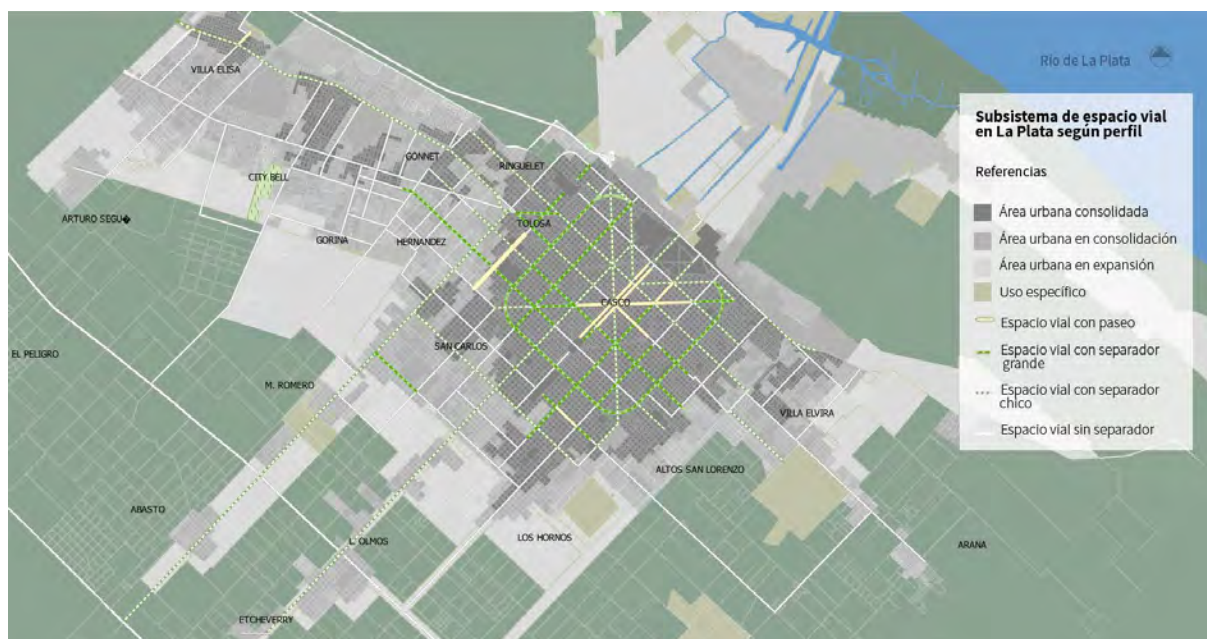


Figura 39: Sub-sistema de espacio vial y peatonal en La Plata según tipo de perfil. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Dentro del casco fundacional aparecen cinco avenidas que corresponden al perfil 1 y poseen paseos peatonales. De estas, la calle 13 corresponde a la categoría 1, mientras que 51,53, Diagonal 73 y 60 corresponden a la categoría 2. También dentro del casco fundacional, existen cinco avenidas que corresponden al perfil 2, es decir las que poseen separador grande, de las cuales todas corresponden a vías secundarias. Estas son Avenida Circunvalación, 25, 19, 38 y 66. Mientras que las vías con separador chico son las Avenidas 7 (primaria) y 1 (secundaria), no existiendo vías simples dentro de las analizadas.

Fuera del casco fundacional, existen solamente 3 secciones de vías que corresponden al perfil 1 (con paseos) y corresponden a las localidades de Los Hornos, Tolosa y Villa Elisa. Mientras que las de Los Hornos y Villa Elisa coinciden con centralidades urbanas, la de Tolosa se encuentra la Avenida 526 y todas son vías secundarias.

Las vías con perfil tipo 2 (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 (categoría 1), la Avenida 25 (categoría 2), 19 (categoría 2) y un sector de la 155 (categoría 3).

Las vías con separador chico son cinco la Avenida 7 (categoría 1), la Avenida 44 (categoría 1), la 520 (categoría 1), Avenida 1 (categoría 2) y la 143 (categoría 3), quedando el resto de las vías analizadas con perfil simple. 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.

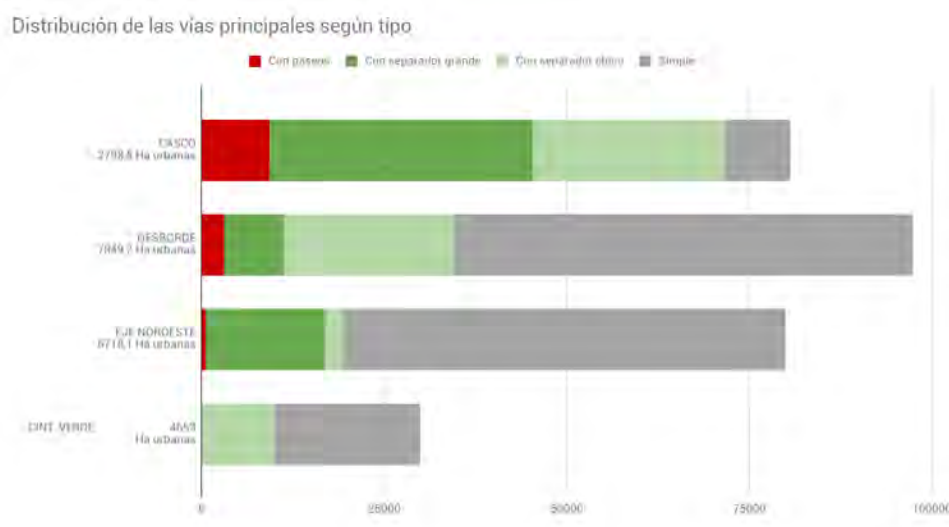


Figura 40: Metros lineales de espacio vial por zonas según tipo de vía. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la figura 40 se presentan los metros lineales de espacio vial por zona y según tipo de vía, mostrando que el casco fundacional es la que posee la mayor cantidad de metros lineales de vías con espacio verde en su parte central.

En total se analizaron 52 vías subdivididas por zonas en el caso de que las mismas tengan una longitud tal que en su trayectoria contengan 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 análisis.⁵⁰

Las vías que se estudian en el presente trabajo se analizan según las siguientes variables: accesibilidad (señalética, rampas y sendas peatonales, ancho caminable), atributos físicos (luminarias, bancos, cestos, arbolado, presencia de agua), atribución de significados (monumentos y expresiones artísticas, adyacencia con recorridos importantes) y 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 8) y la segunda correspondiente a los espacios viales simples o con separador chico (Tabla 9):

⁵⁰ Las zonas de análisis adoptadas son las correspondientes al Casco fundacional, Desborde (Altos de San Lorenzo, Villa Elvira, Tolosa, Los Hornos y San Carlos), Eje Noroeste (Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuelet, Hernandez y Gorina) y Cinturon Verde (Arturo Segui, Romero, Olmos, Abasto, Etcheverry, Arana y El Peligro).

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
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	
	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

Tabla 8: Matriz de puntaje para espacio vial con separador grande o paseo. Fuente: Elaboración propia, 2019.

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	1,5	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
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

Tabla 9: Matriz de puntaje para espacio vial simple o separador chico. Fuente: Elaboración propia, 2019.

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 baja aquellos que corresponden a 4 puntos o menos, como calidad regular los superiores a 4 puntos y menores a 7 puntos y como calidad alta los iguales o superiores a 7 puntos. Los resultados completos se encuentran a disposición en el Anexo 4. En la Tabla 10 se muestra la síntesis de los resultados obtenidos del análisis sobre la calidad del espacio público de la movilidad:

ESPACIOS VIALES	Bueno	Regular	Malo
Primarias	5	4	11
Secundarias	10	1	15
Terciarias	1	0	27
TOTAL	16	5	53

Tabla 10: Calidad del espacio vial y peatonal. Fuente: Elaboración propia, 2019.

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 de las mismas se encuentran por debajo de los 7 puntos, en cinco de ellas con puntaje regular. Mientras que con puntaje alto (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 (más de 7 puntos).

En la Figura 41 se muestra la calidad obtenida por cada una:



Figura 41: Espacio vial y peatonal en La Plata según puntaje. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Las vías con mayor puntaje son la avenida 13 con 9,5 puntos, seguida de las avenidas 51, 53, 7, 44, Diagonal 74, 73 y 80 con 9 puntos. Este perfil y configuración morfológica de las vías y la provisión adecuada de las mismas con arbolado urbano conforman verdaderos corredores ecológicos⁵¹ que permiten el mantenimiento de la diversidad biológica.

Se verifica que las vías de la periferia carecen de los atributos correspondientes a las vías del casco fundacional tal cual muestra la Figura 40, que dichas características implican un deterioro del paisaje debido a la falta de calles con paseos y separadores y también de la calidad ambiental debido al mayor impacto provocado por la circulación vehicular y la reducción del verde.

Por otra parte, las medidas adoptadas por el municipio en relación a la ubicación de vías con bicisendas que se realizaron sin ningún plan integral de movilidad y sin un criterio de diseño paisajístico modificaron notoriamente los espacios públicos en las avenidas y paseos platenses deteriorando la situación originaria de las mismas. El actual mapa de bicisendas de la ciudad muestra una escasa extensión de aproximadamente 20 kilómetros que difícilmente se asemeja a una red de circulación y dista de acercarse a casos como los de Curitiba y Bogotá, donde las ciclovías tienen extensiones superiores a los 150 km.



Figura 42: Bicisendas en la ciudad de La Plata. Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Municipalidad de La Plata, 2019.

⁵¹ Los conceptos de corredor biológico y corredor ecológico son recientes y están en evolución, se derivan de la ecología del paisaje, una de las ramas de la biogeografía. Describen las estructuras del paisaje ecológico (sitios y redes de sitios) que reúnen las condiciones para el desplazamiento de una especie.

La incorporación de bicisendas a la ciudad ha modificado el espacio público urbano, pero a su vez ha tomado variadas formas según el caso. Por ejemplo, en la Diagonal 73 la bicisenda se instaló directamente sobre el paseo peatonal, restándole espacio al peatón, mientras que en avenida 53 se instaló sobre la calle restándole espacio al tránsito vehicular. En el caso de la Diagonal 73, las dos manos de la bicisenda son adyacentes y no verifican las medidas mínimas recomendadas ya que tienen 1,40 metros las dos manos sin ninguna división entre ambas, (el mínimo recomendado es de para una bicisenda de 2 manos es de 2,35 metros según el Ministerio de Transporte de la Nación y de 2,50 metros para la Ciudad de Buenos Aires), lo cual dificulta el tránsito de las bicicletas que terminan invadiendo el tránsito peatonal, y provocando que en definitiva ni los peatones ni las bicicletas puedan circular adecuadamente y con tranquilidad. En el caso de Avenida 53, si bien la ubicación de las mismas es correcta, tampoco se respeta el ancho mínimo para bicisendas de una mano (carril de 1,20 m y 0,35 m de separador físico) y se encuentra ausente el separador físico del tránsito automotor.



Figura 43: Comparación entre la instalación de bicisendas sobre el paseo peatonal de Diag. 73 y sobre la calle en Av. 53. Fuente: Archivo propio, 2019.

De esta manera, el método actual de incorporación de bicisendas demuestra además de una clara falta de criterio y normas de seguridad básicas, que realmente este tipo de intervenciones se realizan para obtener una alta visibilidad sin importar incluso que se contrapongan con otras medidas de la misma municipalidad. Como por ejemplo la apertura de espacios verdes al tránsito para darle mayor lugar al automóvil, quedando claro que el planeamiento urbano en la ciudad de La Plata se encuentra guiado por las clásicas políticas denominadas de “urbanismo a la carta”⁵².

⁵² Es un término adoptado por Delgadillo (2014) que refiere a cómo en las últimas décadas diversas ciudades latinoamericanas han impulsado un conjunto de similares políticas públicas, programas urbanos y otras “recetas” urbanísticas para: confrontar distintas problemáticas urbanas, generar competitividad económica o construir una buena imagen de la ciudad.

Respecto del análisis de las vías en la categoría 1, este está comprendido por: el Camino Parque Centenario (Ruta Provincial 14), la Avenida 13, el Camino Belgrano (Ruta Provincial 1), la Avenida 7, la Avenida 44 (Ruta Provincial 215), la Avenida 520 (Ruta Provincial 13), la Avenida 66 (Ruta Provincial 10) y la Avenida 122 (Ruta Provincial 11).

En cuanto al análisis de los elementos componentes de las vías categorizadas como 1, el camino Gral. Belgrano fue repavimentado pero sin considerar la construcción de veredas y/o de bicisendas como se puede observar en la Figura 44. Tampoco se consideró una señalización inteligente que permita mejorar la fluidez de la circulación vehicular. Asimismo, el Camino Centenario fue repavimentado en partes en áreas donde claramente no se requería dicho mejoramiento y tampoco se tuvo en cuenta la construcción de veredas (a excepción de tramos cortos vinculados a la aparición de las estaciones de tren) y bicisendas así como tampoco las calles que confluyen al mismo con graves problemas de mantenimiento, en cuanto a la pavimentación, arbolado y veredas.



Figura 44: Remodelaciones en Camino General Belgrano (2018). Ambas sin veredas para la circulación peatonal. Fuente: Facebook Municipalidad de La Plata.

Por su parte, la Avenida 13 es considerada de calidad buena (más de 7 puntos) dentro del casco fundacional, mientras que en los tramos que continúan fuera del mismo no verifican el mínimo necesario de ancho para la localización de veredas que posibiliten la circulación peatonal. La Avenida 7 es considerada de calidad buena dentro del casco con 9 puntos y en la zona del Eje Noroeste (Ringuelet y Tolosa) donde posee 7,5 puntos. No se verifica lo mismo en el tramo correspondientes a Av. 7 desde 72 hasta Parque Sicardi (Zonas del Desborde Sur y Cinturón Verde).

En cuanto la Avenida 44, categorizada dentro del casco con calidad buena (más de 7 puntos), continua con esta misma calificación desde la avenida circunvalación hasta la calle 143, donde actualmente ha sido mejorada a partir de la localización de importantes agencias de venta de automóviles que incluyen dentro de sus predios estacionamientos propios. La Avenida 66 por su parte, posee un puntaje de 7 (calidad buena) dentro del casco pero por fuera de este baja a 3 puntos (calidad mala), mientras que su ancho caminable verifica dentro del casco fundacional y hasta la Avenida 143, dejando todo el tramo restante sin la existencia de veredas. La avenida 520 se considera bajo como de calidad mala (2 puntos) y verifica para la circulación peatonal solamente en el tramo entre Avenida 7 y 1.

En cuanto al mobiliario urbano, los refugios para la espera del transporte público se encuentran fundamentalmente sobre estas vías de categoría 1 y en menor medida sobre las de categoría 2, no existiendo en las vías de categoría 3. Su materialidad varía en la configuración tanto formal como de los materiales utilizados a medida nos acercamos al casco fundacional, sin tener una tipología que los identifique de manera integral tanto los interiores como los exteriores al casco.



Figura 45: Espera del transporte público: Camino Centenario, Avenida 44 y Avenida 7. Fuente: imágenes extraídas de Google Street View.

El arbolado⁵³ es otro de los elementos que contribuye al paisaje, al ambiente y al confort de los ciudadanos y se constituye en fundamental para la consideración patrimonial de los espacios urbanos en cuanto a la capacidad de constituirse como uno de los elementos para la patrimonialización afectiva de la ciudad. Se entiende aquí por patrimonialización afectiva la capacidad de generar unos vínculos afectivos estables de identificación y apego con la ciudad (Corraliza, 2009).

⁵³ La Ordenanza Municipal 9880 (Código del Espacio Público) establece en su artículo 128: “Se entiende al arbolado urbano el constituido por las especies arbóreas emplazadas en el espacio público de carácter ornamental y paisajístico, cuyo destino es la mejora de la calidad de vida de los habitantes y sustento del equilibrio ambiental.” También se deja constancia a través del artículo 129 que “Los árboles existentes en calles, paseos públicos y propiedades municipales afectadas al uso público, son declarados patrimonio de la comunidad”.

A partir del relevamiento realizado, se obtuvieron los elementos para clasificar cada tramo vial. La existencia 10 o más especies cada 100 metros, aquellos que presentan entre 6 y 9 ejemplares cada 100 metros y aquellos que presentan 5 o menos elementos cada 100 metros.

CAT.	DESIGNACIÓN	TIPO	LONGITUD TOTAL VIA	ANCHO VIA	TOTAL ARBOLES	PROM. C/100m	DISTRIBUCIÓN			
							Promedio Casco	Promedio Desborde	Promedio Eje Noroeste	Promedio Cint. Verde
1	Ruta Provincial 14 (Cam.Centenario)	separador grande	13,5	40	1168	8,65	-	-	8,65	-
1	Avenida 13	con paseo	9,5	30	1142	12,02	12,88	S:7,95 ;N:10,71	-	-
1	Ruta Provincial 1 (Cam. Belgrano)	simple	14	20	428	3,06	-	6,17	2,60	-
1	Avenida 7	separador chico	18,8	30	1802	9,59	13,9	S:6,71; N: 5,75	11,76	4,09
1	Ruta Provincial 215 (Av. 44)	separador chico	19,5	30	967	4,96	13,74	2,36	-	4,02
1	Ruta Provincial 13 (Av. 520)	con paseo	19,2	30	886	4,61	-	8,82	-	1,97
1	Ruta Provincial 10 (Av. 66)	con paseo	13,8	30	1558	11,29	22,34	5,01	-	-
1	Ruta Provincial 11 (Av. 122)	simple	7,8	20	640	8,21	-	8,21	-	-

Tabla 11: Tabla síntesis de resultados para arbolado público urbano en vías de Categoría 1. Fuente:

Elaboración propia, 2019.

En la Tabla 11, se muestra la cantidad de ejemplares arbóreos para cada sección de vía. Se observa que dentro de los límites del casco fundacional se verifica con promedios superiores a 10 árboles cada 100 metros. Mientras que, en la zona del Desborde, los promedios disminuyen a regulares y malos con la excepción de calle 13. En el Eje Noroeste, se detectan la calle 7 presenta un promedio bueno (superior a 10 árboles cada 100 metros). El Camino Centenario presenta un promedio regular con 8 árboles por cada 100 metros y finalmente 2,6 elementos arbóreos en el Camino General Belgrano, siendo uno de los promedios más bajos.

Al tratarse de vías rápidas, en cuanto a la iluminación, las mismas están localizadas de tal manera por su altura que solamente sirven al tránsito vehicular, mientras que en las sendas peatonales se carece de estos elementos. Además, se verifica una contradicción sobre el relato de la necesidad de la limpieza urbana en relación a la cantidad de elementos destinados a la recolección de basura en las vías, ya que son muy escasos y solo se encuentran en áreas centrales.

En cuanto al análisis de las vías de categoría 2, este está compuesto por la Avenida Circunvalación, Calle 120, Diagonal 120, Calle 111, Calle 28, Calle 25, Avenida 19, Avenida 1, Avenida 60, Avenida 51, Avenida 53, Avenida 38, Avenida 32, Avenida 31, Diagonal 74, Diagonal 73 y Diagonal 80. De las 17, 11 poseen espacios centrales aptos para paseos peatonales, pero solo 3 los poseen (Avenida 51, Avenida 53 y Diagonal 73). Otras 3 poseen espacios centrales con separadores chicos y tres más poseen un perfil de vía simple.

En cuanto a las veredas, el ancho caminable se verifica en la mayor parte dentro de casco fundacional (al igual que en las vías de categoría 1) con la excepción de las avenidas 60 y 66, las

cuales continúan un ancho adecuado para la circulación peatonal hasta la calle 143, en coincidencia con el área consolidada de Los Hornos, próxima a su centralidad. Al respecto, se observa también que las nuevas obras que contemplan la circulación peatonal como prioritaria (a través de la implementación de calles compartidas o peatonales), están directamente vinculadas al desarrollo de zonas comerciales.

En este marco, ya se han concluido las obras para la peatonalización de la Av. 51 entre calles 4 y 6, área conocida recientemente como “La Plata Soho”. Sin embargo, al momento respetar y poner en valor otros sectores de la ciudad que ofrecen comodidades para los peatones, se ha permitido desde el Concejo Deliberante la destrucción del patrimonio urbanístico de la ciudad produciendo un corte en uno de los paseos peatonales más importantes⁵⁴.

Este es el caso de la Avenida 51 entre Plaza Moreno y Plaza San Martín, que a su vez forma parte del eje cívico fundamental de la ciudad, la cual ha sido modificada en el año 2017 por uno de los varios emprendimientos aprobados por el municipio a través de excepciones al Código de Edificación. De esta manera, al construirse el hotel Grand Brizo, se puede observar como la dársena y la entrada al estacionamiento del hotel recortan más del 50% de la superficie peatonal.



Figura 46: Modificación del paseo peatonal de Avenida 51. Fuente: Google Street View, 2019.

Así, respecto de las obras realizadas durante los años 2016-19 en los paseos peatonales de la ciudad, se puede afirmar que si bien se han realizado mejoras, no se encuentra una lógica de intervención común para estos espacios y se persiste sistemáticamente en la reducción de los espacios

⁵⁴ En la misma línea, dentro del casco fundacional, desde noviembre de 2018 las calles con adoquines podrán ser asfaltadas tras la aprobación de una ordenanza por parte del Concejo Deliberante. Anteriormente estas calles estaban protegidas consideradas partes del patrimonio histórico de la ciudad, lo que exigía que se mantengan en su “estado original”. De esta forma, sin considerar cuestiones paisajísticas, estéticas ni funcionales, se aprueban ordenanzas que desafectan la protección del patrimonio histórico platense y a su vez modifican el paisaje urbano de la ciudad de las diagonales de manera prácticamente irreversible.

peatonales, algunas veces para ceder espacios al automóvil y ahora también para ceder espacios a las ciclovías, que aún siguen disponiéndose “donde quede algún lugar” y no en pos de conformar un sistema interconectado que funcione en forma de red. En cuanto a cuestiones estéticas, puede verse en las siguientes fotografías la falta de criterios comunes para el tratamiento de estos espacios, combinando al parecer aleatoriamente mobiliarios y materiales diferentes y en el caso de Avenida 60, anulando un paseo peatonal con la incorporación de la bicisenda.

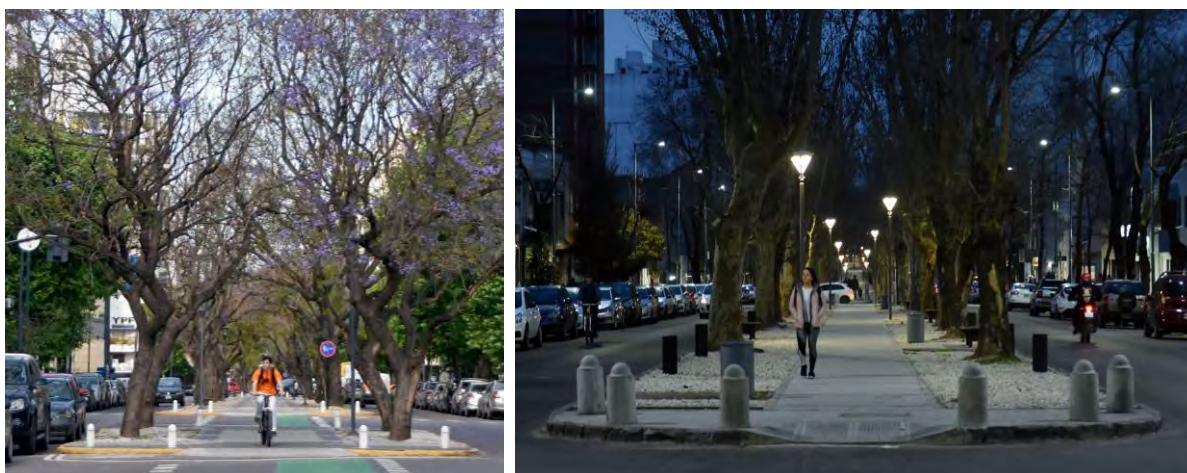


Figura 47: Paseos peatonales combinando diseños sin criterios estéticos comunes realizados con una diferencia de 10 meses bajo la misma gestión (Nov. 2017/ Sep. 2018): Bolardos en piedra, metal y plástico.

Fuente: Facebook Municipalidad de La Plata.

Otra de las variables analizadas fue la presencia de agua (no aparece en las vías de categoría uno dado que no existe), la cual no se constituye en un factor esencial en el paisaje vial platense y solo aparecen en algunos lugares específicos como las fuentes en “la entrada de la ciudad” por avenidas 7 y 32 y 13 y 32, en esta última, se acompaña por un plano del casco fundacional de la ciudad. Dentro del casco fundacional, la única vía que contiene este elemento es la avenida 51, concursada para su modificación en 1964, concurso ganado por el estudio GRM (Germani, Rubio y Morano). Si bien la ciudad está atravesada por arroyos, su visualización solo se permite en los cruces de las avenidas por fuera del casco fundacional que no representan estéticamente un valor agregado para la ciudad, ya que las obras operadas sobre cauces a cielo abierto realizadas desde la mirada ingenieril no contemplan la estética que producen en el lugar ni su impacto sobre el paisaje y el espacio público.

La variable arbolado resulta una de las más representativas en cuanto a la buena calidad del espacio vial, ya que de las 17 vías analizadas solo 4 poseen un promedio menor a 10 árboles cada 100 metros, perteneciendo todas a la zona del Desborde: La calle 111, la 120, la 31 y la 32. Esto se debe principalmente a que estas vías fueron concebidas previamente con tamaños adecuados posibilitando la consolidación urbana de estas zonas. En la tabla 12 se muestran los resultados:

CAT.	DESIGNACIÓN	TIPO	LONGITUD TOTAL VIA	ANCHO VIA	TOTAL ARBOLES	PROM. C/100m	DISTRIBUCIÓN			
							Promedio Casco	Promedio Desborde	Promedio Eje Noroeste	Promedio Cint. Verde
2	Avenida Circunvalacion	separador grande	15	90	1767	11,78	11,78	-	-	-
2	Calle 120	separador chico	2	30	190	9,50	-	9,50	-	-
2	Diagonal 120	simple	0,5	20	55	11,00	-	11,00	-	-
2	Calle 111	simple	1,3	15	100	7,69	-	7,69	-	-
2	Calle 28	simple	3,6	15	419	11,64	-	-	11,64	-
2	Calle 25	separador grande	11	30	1353	12,30	15,88	9,19	9,81	-
2	Avenida 19	separador grande	10,4	30	1721	16,55	23,28	S:14; N:4,43	27,15	-
2	Avenida 1	separador chico	3,4	30	605	17,79	13,88	14,00	-	-
2	Avenida 60	separador grande	8,7	30	1372	15,77	17,08	14,00	-	-
2	Avenida 51	con paseo	3	30	626	20,87	20,87	-	-	-
2	Avenida 53	con paseo	3	30	645	21,50	21,5	-	-	-
2	Avenida 38	separador grande	8,8	30	1117	12,69	18,6	5,67	-	-
2	Avenida 32	separador chico	6,5	30	356	5,48	-	7,76	-	3,54
2	Avenida 31	separador chico	4	30	324	8,10	-	8,56	7,79	-
2	Diagonal 74	separador chico	7,2	30	904	12,56	12,91	-	-	-
2	Diagonal 73	con paseo	7,2	30	1043	14,49	14,9	-	-	-
2	Diagonal 80	separador chico	2,2	30	302	13,73	13,73	-	-	-

Tabla 12: Tabla síntesis de resultados de arbolado público urbano en vías de Categoría 2. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En síntesis, de las 27 vías analizadas en esta categoría, solo 10 poseen un puntaje mayor a 7 y 3 un puntaje regular, dejando a las restantes 14 con puntajes por debajo de 5. Al tratarse de vías con un tránsito intermedio, se observa que existe una mayor incorporación del verde respecto de las vías categoría 1. También se pudo constatar que respecto al ancho de las áreas de circulación peatonal y las condiciones de accesibilidad estas vías se encuentran en mejores condiciones si están por dentro del casco fundacional y que no cumplen las condiciones mínimas por fuera de este, aun tratándose de la misma vía. El mobiliario resulta suficiente en los casos de las Avenidas 51, 53 y Diagonal 74, como parte de la centralidad metropolitana de La Plata. En cuanto a la iluminación, se detectaron lámparas adaptadas a la altura de los peatones dentro del casco fundacional y también iluminación exclusiva para los paseos peatonales. Respecto de las bicisendas sostenemos que estas se han incorporado de manera errática sin criterios comunes, lo que dificulta su utilización y la lectura del paisaje urbano.

En cuanto al análisis de las vías de categoría 3, este está compuesto por: Avenida 137, Calle 133, Calle 139, Calle 419, Calle 426, Calle 446, Avenida 462, Calle 467, Calle 476, Calle 485, Calle 489, Calle 495, Calle 501, Calle 508, Calle 511, Calle 512, Calle 526, Calle 143, Calle 149, Calle 155, Calle 167, Avenida 72, Calle 80, Calle 90, Calle 96, Calle 609, Calle 637, Calle 411. De estas 28 vías, solo 2 poseen paseos peatonales y son la calle 137 y la calle 526. También existen vías con posibilidad de alojar paseos pero que en la actualidad no poseen como son la calle 90 y la 155. Por su parte, la 72 y la 143, poseen separadores chicos, mientras que las demás vías tienen perfil simple.

La mayor parte de estas vías se encuentran en zonas urbanas de consolidación baja o en expansión, por lo cual las acciones municipales las relegan a un segundo plano en el mejoramiento de su calidad urbana. De las 28 vías que componen esta categoría, solo una posee un puntaje superior a 7: la Avenida 137. Es Avenida es la principal de la localidad de Los Hornos y alberga funciones comerciales, culturales, entre otras. La misma posee una rambla central que cuenta en las esquinas con mobiliario específico y también con farolas patrimoniales al igual que en las Avenidas del casco fundacional. Por fuera de esta excepción, las vías restantes se encuentran en un estado casi de abandono funcionando solamente para garantizar los traslados en medios motorizados mientras bicis y peatones se ven expulsados de ellas debido a las constantes dificultades que enfrentan.



Figura 48: Condiciones de circulación para el tránsito peatonal. Zona Eje Noroeste.

Además, la falta de veredas esta situación produce un alto riesgo de accidentes e incrementa la inseguridad en el espacio público. Debido a esto llama la atención como se continua con la remodelación de calles sin incorporar criterios básicos respecto de este tema.

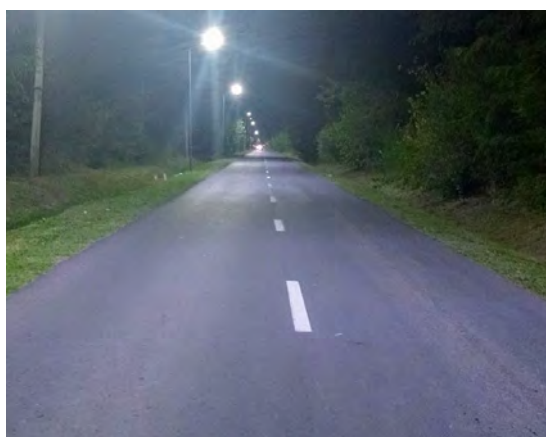


Figura 49: Mejora de la calle 426, asfalto nuevo sin incorporación de veredas. Fuente: Archivo propio, 2019.

Respecto del arbolado, se observan puntajes medios a altos con una marcada ventaja del Eje Noroeste respecto de las otras zonas de análisis, a pesar de tratarse de vías simples. Conjuntamente con el eje fundacional, la zona de Eje Noroeste se configura como una de las zonas más verdes de la ciudad. En la tabla 13 se presentan los resultados del análisis de calidad de las vías de categoría 3:

CAT.	DESIGNACIÓN	TIPO	LONGITUD TOTAL VIA	ANCHO VIA	TOTAL ARBOLES	PROM. C/100m	DISTRIBUCIÓN			
							Promedio Casco	Promedio Desborde	Promedio Eje Noroeste	Promedio Cint. Verde
3	Calle 133	simple	1,35	15	85	6,30	-	-	6,30	-
3	Calle 139	simple	3,2	15	76	2,38	-	-	2,38	-
3	Avenida Arana	simple	6	20	498	8,30	-	-	12,31	2,68
3	Calle 426	simple	4,4	15	310	7,05	-	-	7,05	-
3	Calle 446	simple	1,2	15	69	5,75	-	-	5,75	-
3	Avenida 462	simple	2	15	334	16,70	-	-	16,70	-
3	Calle 467/Calle 11	simple	4	15	447	11,18	-	-	11,18	-
3	Calle 476	simple	3	15	302	10,07	-	-	10,07	-
3	Calle 485	simple	2,2	15	155	7,05	-	-	7,05	-
3	Calle 489	simple	3	15	500	16,67	-	-	16,67	-
3	Calle 495	simple	1,42	15	247	17,39	-	-	17,39	-
3	Calle 501	simple	3	15	323	10,77	-	-	10,77	-
3	Calle 508	separador chico	3	30	488	16,27	-	-	16,27	-
3	Calle 511	simple	2	15	267	13,35	-	-	13,35	-
3	Calle 512	simple	0,8	15	47	5,88	-	-	5,88	-
3	Calle 526	con paseo	2,5	30	318	12,72	-	12,72	-	-
3	Calle 143	separador chico	6,7	30	626	9,34	-	9,34	-	-
3	Calle 149	simple	2,5	30	217	8,68	-	8,68	-	-
3	Calle 155	simple	5,9	30	342	5,80	-	6,03	-	5,44
3	Calle 167	simple	1,7	30	110	6,47	-	-	-	6,47
3	Avenida 72	simple	2	30	207	10,35	-	10,35	-	-
3	Calle 80	simple	4,1	15	380	9,27	-	9,27	-	-
3	Calle 90	separador grande	1	60	123	12,30	-	12,30	-	-
3	Calle 96	simple	2	15	109	5,45	-	5,45	-	-
3	Calle 609	simple	2,8	15	94	3,36	-	3,36	-	-
3	Calle 637	simple	0,7	20	52	7,43	-	-	-	7,43
3	Calle 411 (Garza)	simple	2,2	15	128	5,82	-	-	5,82	-

Tabla 13: Tabla síntesis de resultados de arbolado público urbano en vías de Categoría 3. Fuente:
Elaboración propia, 2019.

Resulta importante aclarar que, si bien la calle Arana en Villa Elisa presenta un promedio medio para el arbolado, si nos referimos solamente a la parte coincidente con su centralidad, este promedio asciende a 45 árboles por cada 100 metros, dejándola muy por encima del resto.

Finalmente, respecto de la percepción de los habitantes, se indaga sobre qué tipo de calle agradaba más a estos, dándoles a elegir entre tres imágenes representando a cada tipo de vía. De esta forma, se tienen:

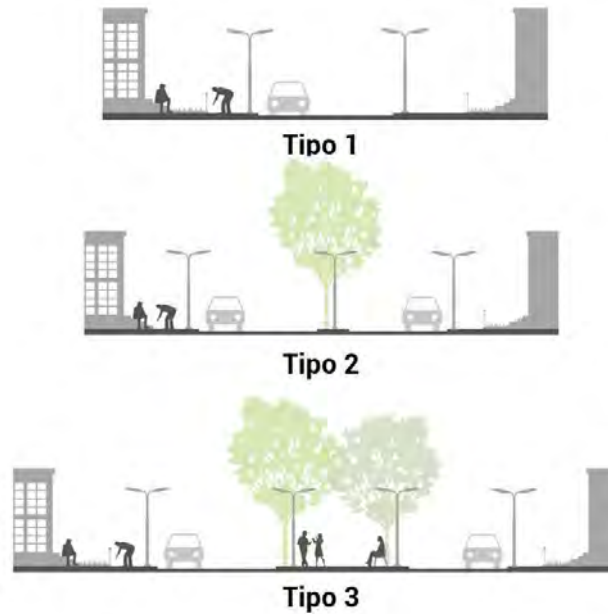


Figura 50: Esquemas de tipos de calles en la Encuesta “Paisajes platenses”. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Dentro de los tres tipos de vías presentados, el primero hace referencia a una calle simple, el segundo a una calle con separador y el tercero a una calle con un paseo peatonal y mayor cantidad de vegetación. El resultado a esta pregunta se vuelca claramente hacia el Tipo 3, con un 86,5% de las respuestas, pero también observamos que el Tipo 2 posee un 12,6% a su favor.



Figura 51: Gráfico de respuestas correspondiente a los tipos de calles en la Encuesta “Paisajes platenses”.

Fuente: Elaboración propia, 2019.

La pregunta siguiente se refiere al motivo de esta elección y al respecto los encuestados afirmaban:

“Considero que las ramblas, aunque no necesariamente son espacios verdes, con presencia de árboles se convierten en lugares más agradables para pasar un rato, descansar, y también estéticamente.”

“Pensada para la escala humana, el peatón y permite más activación del espacio público.”

“Tiene vegetación y una rambla en donde uno puede esperar cómodamente para cruzar o simplemente esperar para encontrarse con alguien”

“Sombra a la hora de circular por la ciudad. En verano los lugares sin árboles son infernales”

De acuerdo a estas respuestas, podemos ver que el arbolado urbano es apreciado fundamentalmente por la sombra que produce, es decir como protección. También el espacio público como tal y la dedicación de este al peatón son valoradas por los encuestados e incluso se mencionan cuestiones estéticas. Como espacios públicos, las veredas sirven como escalones de entrada a la ciudad, activando las calles social y económicamente. Las veredas seguras, accesibles y bien mantenidas son una inversión fundamental y necesaria para las ciudades, y se ha demostrado que mejoran la salud pública en general y maximizan el capital social.

Además, 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, obteniendo el siguiente gráfico:

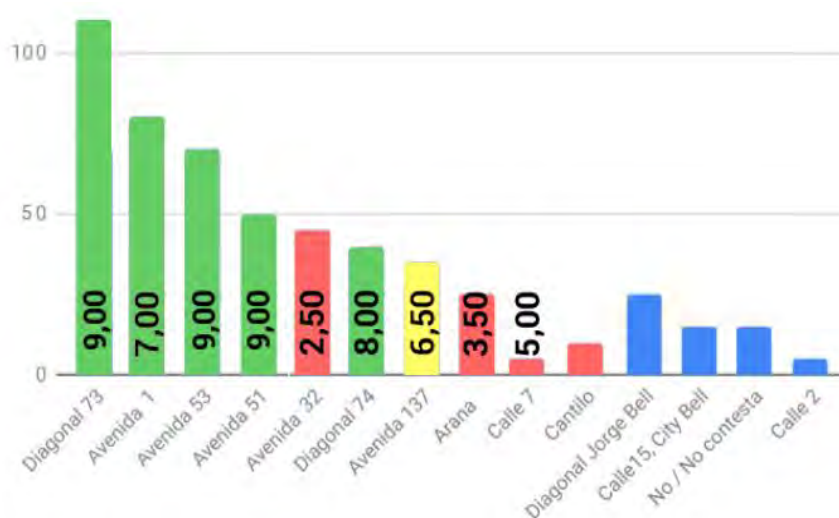


Figura 52: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para los espacios viales en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Se puede observar, que a diferencia de los espacios verdes los espacios viales con mayor puntaje coinciden con los espacios preferidos por los platenses. 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 la superficie que destinan las ciudades para él, los entendemos como espacios estratégicos dentro del sistema de espacios públicos.

En este sentido, y en un contexto de rápida expansión y transformación del ámbito urbano platense, caben hacer algunas observaciones respecto del rol que cumple el Estado en tanto que promotor de la mejora del espacio público urbano. No solo la falta de mantenimiento de algunas áreas son los que configuran espacios de baja calidad, sino que obras nuevas dirigidas al mejoramiento de espacios públicos se encuentran guiadas solamente por la intención de producir una mejora en el viaje de aquellos que circulan a través de transportes motorizados. Es por esto que resulta preocupante ver que el accionar municipal manifiesta un pensamiento de estos espacios casi de forma autónoma, respondiendo a las necesidades de la movilidad privada y, salvo pocas excepciones, sin una estética intencionada ni una búsqueda de integración con el paisaje a través de acciones descoordinadas. De esta forma, es necesario desarrollar herramientas que permitan avanzar hacia una mejor calidad del espacio público.

5.3 El sub-sistema de centralidades

Como ya hemos visto, el concepto de centralidad es abordado desde distintas disciplinas y es el que nos permite incluir en su análisis los tres tipos de espacio público: las centralidades, el espacio verde y el espacio de la movilidad. Desde el urbanismo el concepto de centralidad cobró relevancia desde que fue planteado por Christaller en 1933 con la teoría de los lugares centrales. Desde ese momento hasta la actualidad, diversas son las apreciaciones sobre la categorización de estos espacios: 1. Centralidades de lugares o de flujos. 2. Centralidades expandidas o concentradas 3. Centralidades sectoriales.

Como se explicitó en el capítulo 3, el territorio se organiza a partir de una estructura jerarquizada a de espacios centrales o centralidades en los que 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).

Esta idea es asumida en la misma época por Le Corbusier y J.L. Sert que la expusieron bajo el nombre de “el corazón de la ciudad”, que luego se plasmó como “centro cívico”. En nuestra ciudad, estos criterios no fueron adoptados por las gestiones municipales que no los consideraron en los diferentes planes ni propuestas urbanísticas. Así es que en distintos lugares se fueron consolidando centros de atracción a partir de la acción privada. De esta manera, y con la necesidad de comprender los procesos que se llevan a cabo en el territorio, en la última década se comienza nuevamente a

explicar desde la teoría, la constitución de estos espacios, con la pretensión de lograr valorizarlos con miras a reconstituir la organización funcional y social de estos en armonía con la ciudad.

En cuanto a los métodos para su identificación, la bibliografía muestra una gran diversidad de cuestiones a contemplar, a diferencia de los espacios verdes para los cuales ya existen acuerdos parciales en base a las variables a analizar. Se decide partir a base de los datos del IIPAC actualizada al año 2016, que relevó información sobre aquellos lugares en los cuales se verificaba presencia de nuevos tipos de comercios, instituciones educativas, de salud u otros tipos de actividades obteniendo una base suficientemente amplia para lograr diferentes categorías de centralidades:

Centralidades	Vía sobre la que se encuentra	Definición				
		Comercios Censo IIPAC	Escuelas Censo IIPAC	Salud Censo IIPAC	Entidades bancarias	Centros culturales
Metropolitana	Primaria	más de 550	más de 3	más de 3	más de 3	más de 3
Urbana	Secundaria / Terciaria	más de 200	más de 1	más de 1	más de 1	más de 1
Barrial	Secundaria / Terciaria	más de 30	-	-	-	-

Tabla 14: Categorías de centralidades. Fuente: Elaboración propia, 2019.

De esta manera, se identificaron 12 centralidades las cuales se muestran en la siguiente cartografía:



Figura 53: Sub-sistema de centralidades identificadas en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la Figura 53, 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. Como se observa, 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 y al igual que con las demás categorías de espacio público se toman las formulaciones de Cerasi (1990) quien plantea que existen al menos tres factores a tener en cuenta para su análisis: el factor cuantitativo, el factor cultural y simbólico y el factor espacial y geográfico. Así, en base a estas variables se analizan las centralidades: la accesibilidad, los atributos físicos, la atribución de significados históricos y las actividades que se desarrollan en cada centralidad

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

Tabla 15: Matriz de puntaje para de centralidades. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la tabla 16, se muestra la calidad del espacio público en las centralidades en base a los diferentes tipos de elementos constitutivos de cada una:

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

Tabla 16: Calidad del espacio público de las centralidades. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la figura 54, se presenta la calidad las centralidades estudiadas que determinan la calidad de cada entorno urbano. Los resultados detallados por cada variable están disponibles para consultas en el Anexo 5.



Figura 54: Sub-sistema de centralidades en La Plata según puntaje. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Se registraron 12 centralidades, de las cuales en base a la calificación de las mismas surge:

1. Una centralidad metropolitana la cual abarca desde Avenida 13 hasta Avenida 1 y de Avenida 44 a 60 y contiene al menos 5 nodos: Calle 12, Calle 8, Calle 7, Calle 51 y Diagonal 80.
2. Tres centralidades que denominamos urbanas: Villa Elisa, City Bell y Los Hornos.
3. Ocho centralidades barriales: Villa Elvira, Olmos, Abasto, Romero, San Carlos, Ringuelet, Gonnet y Arturo Segui.

En este apartado, se analizarán la centralidad metropolitana de La Plata, la de City Bell y la de Villa Elisa.

Centralidad Metropolitana Eje Fundacional de La Plata

El eje fundacional fue concebido pensando en una centralidad que actualmente podría denominarse como centralidad de flujo debido a que se relacionaban casi exclusivamente a las actividades institucionales. Sin embargo, en la evolución de la ciudad este eje se fue configurando con diferentes centralidades que podrían denominarse de lugar como por ejemplo Calle 7 Universidad y Bancos, Calle 8 principalmente comercial, así también como calle 12 que también incluye las actividades sociales originadas por la Municipalidad y la Catedral.

La calle 7 concentra diferentes espacios públicos como la plaza San Martín y contiene un gran flujo de los desplazamientos de los transportes públicos y privados. Sobre este eje principalmente es que se han incrementado la cantidad de viajes totales (los cuales pasaron de 1.012.607,0 a 1.345.982,0, desde 1993 a 2013). Y si bien se detectó un descenso de los viajes realizados en transporte público, el aumento de la cantidad de viajes totales implica que la organización de este eje se constituya en un problema de congestión debido a la gran cantidad de buses y automóviles que confluyen en este lugar, modificando la calidad del paisaje urbano.

Por su parte, el centro comercial de calle 8 se concursó en el año 1992 para obtener un proyecto ganador que permitió su transformación en lo que se denomina una calle compartida. Este tipo de calle presenta en su diseño una escala más humana que invita a compartir el espacio entre peatones, bicicletas, transporte público y autos, situando a los vehículos a la par de los demás modos de transporte. La ejecución del proyecto se llevó a cabo durante los años 1997 hasta el 2001. A partir de este año, la calle funcionó de forma exclusivamente peatonal durante los fines de semana hasta el año 2010, año en el cual se dió marcha atrás con este sistema y se decidió el funcionamiento de esta calle con tránsito vehicular continuo. Recientemente, en el año 2017, en centro de calle 8 fue el menos renovado solo se incorporaron ciclistas (de dudosa calidad, iguales a los colocados en calle 12) y algunas luminarias y cestos que desentonan con los modelos ya existentes. Juegos de mesa y silla de hormigón armado eran algunos de los ítems que figuran a incorporar, pero nunca se colocaron, al igual que los maceteros que fueron removidos y nunca reemplazados.



Figura 55: Cestos y bicicleteros colocados en la renovación durante el año 2017.

Por su parte, el centro comercial de Calle 12 se intervino también para generar mayores superficies para el uso peatonal recién en el año 2017, conjuntamente con Los Hornos y City Bell. En esta intervención, se procedió a realizar operaciones del tipo “ensanchamiento de esquinas”, las cuales incrementan aproximadamente 180m² la superficie de circulación peatonal en cada intersección.



Figura 56: Imágenes presentadas para la renovación del centro comercial de Calle 12.

Además, se colocaron luminarias led, cestos, bicicleteros y bancos. Sin embargo, de acuerdo con lo que indicaron los comerciantes de calle 12 al Diario El Día, estos consideran que las obras realizadas no fueron proyectadas “a largo plazo”.

También esperan que se corrija la ubicación de las rampas ya que algunas quedaron en diagonal a la senda peatonal, como es el caso de la ubicada en 12 y 57, tal cual se muestra en la siguiente imagen:



Figura 57: Colocación de rampas sin continuidad con la senda peatonal. Fuente: Archivo propio, 2018.

Esta situación implicaría que una persona en silla de ruedas se vería obligada a maniobrar en la calle y junto al paso de vehículos, con el peligro que esto implica. Otras de las cuestiones a revisar sería el caso de las personas ciegas que se toparía con el bolardo colocado en el centro de la senda.

Otra de las cuestiones a revisar serían las diferencias entre los pliegos de licitación para la obra⁵⁵ y la realidad, ya que en la licitación se precisa que “Todos los materiales que se utilicen en la elaboración y/o construcción del equipamiento deberán ser de primera calidad, de marcas reconocidas en plaza y responderán a las exigencias de las normas IRAM” y el mobiliario urbano instalado dista mucho de lo solicitado. Ejemplo de esto son los bancos y los bicicleteros. Este tipo de cuestiones disparan la necesidad de revisar los mecanismos bajo los cuales se lleva a cabo la obra pública y específicamente el área de Inspección de Obra.

⁵⁵ Los planos presentados la licitación cargados en la siguiente página, consultada el 15/02/2019: http://www.obrapublica.com/licitaciones?id=MTY5NDQy&sc=s&utm_source=gdl&utm_medium=website



Figura 58: Bicicleteros y bancos instalados en Calle 12 durante el año 2017. Fuente: Archivo propio, 2018.

En cuanto a las dos vías que delimitaron la configuración original de esta centralidad, compuesta por varios nodos, han sufrido suficientes modificaciones en cuanto al tipo de actividades atractoras de personas. A pesar de haberse pensado como hermanas, las avenidas 51 y 53 fueron adquiriendo perfiles diferentes a lo largo del tiempo. Al día de la fecha conservan características similares detrás de la Catedral, pero entre calle 12 y 1 toman características muy diferentes.

La Avenida 53 posee una de las más frondosas arboledas en su rambla central, mientras que la avenida 51 fue intervenida en la década del '60 entre plaza Moreno y plaza San Martín, creando un amplio paseo en explanada. Ambas poseen un promedio de más de 20 árboles cada 100 metros. También se incorporaron las paradas en forma de paraguas y también el elemento agua en las fuentes ubicadas en las esquinas. Este paseo fue modificado, por ejemplo, con la incorporación del hotel Grand Brizo (el cual instaló una bajada hacia la cochera que ocupa el 70 % del ancho de vereda).

También se realizaron otras modificaciones como la delimitación formal del espacio público en torno al pasaje Rodrigo, incorporando un nuevo solado que iguala la calle a la vereda invitando a hacer un uso compartido del espacio entre vehículos y peatones. Ambos casos ya se mencionaron en el análisis de vías. Además, se observa en la encuesta realizada que en muy poco tiempo (desde el 2009 hasta la actualidad) la zona del “Pasaje Rodrigo⁵⁶ y sus alrededores” ha ganado en reconocimiento de todos los habitantes platenses fue mencionada por 46 de los 413 encuestados.

⁵⁶ Es una construcción que vio por primera vez la luz en 1929 de la mano del español Basilio Rodrigo. El inmueble, que se encontraba en desuso desde hace más de 10 años y que había sido declarado patrimonio de la ciudad, cuenta hoy con unos 4000 metros cuadrados totales, de los cuales 3600 pertenecen a los locales, distribuidos en cuatro plantas.

Es importante señalar que el paisaje se modifica no a partir de normativas sino a partir de excepciones al Código de Ordenamiento Urbano y que la acción privada aparece con un rol central en el proceso de producción del espacio.

La Avenida 53 por su parte, posee ramblas arboladas que invitan a descansar a los peatones, especialmente durante la jornada laboral. En el año 2018 se le ha incorporado una bicisenda que a pesar de su escaso ancho y ejecución ha generado un nuevo espacio para quienes se trasladan en bicicleta sin restarle espacio al peatón sino al automóvil. Caso contrario al de la Diagonal 73 y el paseo peatonal de los jacarandas, tan reconocido en el paisaje platense.

Como parte del paisaje también destacan los edificios públicos que se encuentran sobre el Eje Fundacional, la Catedral, la Municipalidad y las dos torres administrativas, el Teatro Argentino, la legislatura y la Casa de Gobierno. Estos edificios se rigen por los principios de diseño pensados para la ciudad e incorporan en todos los casos jardines en sus bordes, a excepción del Teatro Argentino que en propuesta actual plantea plazas secas. Al respecto, es necesario señalar la modificación de estos espacios a partir de la incorporación de rejas, lo cual se ha traducido en una reducción drástica de estos espacios que esconden ahora espacios verdes y bancos sin uso tras las rejas. Los Jardines de la Municipalidad son los únicos que hasta el día de la fecha permanecen con acceso directo desde la calle, siendo este uno de los espacios de descanso más utilizados en esta centralidad.



Figura 59: Teatro Argentino y Catedral de La Plata, tras las rejas. Fuente: Diario El Día.

Todas estas vías, conjuntamente con los edificios públicos y las Plazas Moreno y San Martín conforman la denominada centralidad metropolitana de La Plata, la cual atrae por su gran cantidad de servicios a personas de todo el partido y también de las localidades vecinas de Berisso y Ensenada. Es preocupante que, si bien esta centralidad posee un puntaje de 9,5 puntos, persistan políticas como las del enrejado, la mala ejecución y discontinuidad de bicisendas, las podas excesivas, entre otras, las cuales operan en detrimento de la calidad del espacio urbano.

De continuar estas tendencias, los pequeños lugares de descanso que tan bien pensados estuvieron desde el diseño original de la ciudad desaparecerían, el arbolado urbano dejaría de cumplir sus funciones ambientales y estéticas y el espacio público en su conjunto se sumergiría en un proceso de degradación. Para evitar esto, es necesario contemplar nuevas soluciones a los problemas de diseño urbano, de la mano de profesionales calificados y sobre todo realizar un proceso de control permanente de manera que estas puedan trasladarse en la práctica de manera eficiente.

Centralidad urbana de City Bell

Hasta los años 90, City Bell se constituía en una típica ciudad jardín con los equipamientos básicos fundamentalmente comerciales de abastecimiento cotidiano de la población. A partir de los 90, la ciudad comenzó a tener una profunda transformación y a partir de la acción privada, se configuró en una nueva centralidad que abarca sobre el eje de calle Cantilo desde la Estación City Bell hasta el Camino Belgrano. Esta centralidad, se desarrolló en correspondencia con una de las vías longitudinales del trazado citybellino que atraviesa también la plaza Belgrano. Posee una morfología urbana particular dado que los comercios se encuentran en varios casos retirados de la línea municipal y varios de ellos se ubican en añosas casonas históricas de la localidad. En este proceso, el nuevo parque edilicio que se construye sobre la línea municipal en lotes en los cuales se localizaban viviendas con jardines, han puesto en peligro el patrimonio cultural de la localidad y su paisaje. Defendamos Nuestra Identidad (DNI), es un grupo de vecinos que nació como asociación civil en 2010, desde City Bell, a raíz del avance de este tipo de intervenciones urbanísticas. En la actualidad, su marco de acción se ha expandido a las localidades vecinas de Gonnet y Villa Elisa, las otras dos localidades de este sector de la ciudad que también se han visto afectadas por obras levantadas con “Permisos provisorios especiales” (según denuncia la entidad).



Figura 60: Casonas históricas vistas desde Centenario y Cantilo. Fuente: La Plata Norte.

Esta morfología particular que todavía permanece en algunas de las manzanas sobre la calle Cantilo que surge a partir de respetar el patrimonio histórico de la localidad, sumada a la gran cantidad de verde, al trazado de City Bell y particularidades actuales como el solado blanco característico de esta calle, hacen de esta centralidad una de las más reconocidas de La Plata.



Figura 61: Centro de City Bell en la actualidad.

La existencia de esta morfología conjuntamente con la existencia del tren y de transportes especiales también posibilitaron esta situación. Esto conllevó a que muy rápidamente la calle principal de la ciudad se convirtiera en una centralidad comercial y gastronómica de alto nivel con la incorporación de otras actividades administrativas y de salud, lo cual se constituye en una nueva centralidad que no solamente las separa de la centralidad de La Plata sino que atrae visitantes de las ciudades vecinas.

Es importante destacar el contraste que existe entre el tamaño de esta centralidad y la baja densidad poblacional de los alrededores. Si bien se encuentra en un área consolidada, la zona posee una densidad baja (no llega a 40 hab/ha) y se ha desarrollado como centralidad urbana que ya cuenta con más de 500 comercios y servicios, atrayendo a personas de otras localidades del partido y siendo reconocido por 255 de los 415 encuestados.

Centralidad urbana de Villa Elisa

En cuanto a la centralidad de Villa Elisa, tuvo también una evolución en las últimas dos décadas en menor medida que City Bell pero actualmente ha incluido una serie de actividades comerciales y gastronómicas que atraen personas de las diferentes localidades, por ejemplo la pizzería El Boyo, sobre la plaza principal, la cual se ha declarado de interés patrimonial por haber vivido allí la cantante Mercedes Simone. La renovación que se realizó en la plaza de Villa Elisa, la cual se analizó y obtuvo una categoría de bueno (puntaje de más de 7), ha posibilitado también la configuración de esta nueva centralidad.

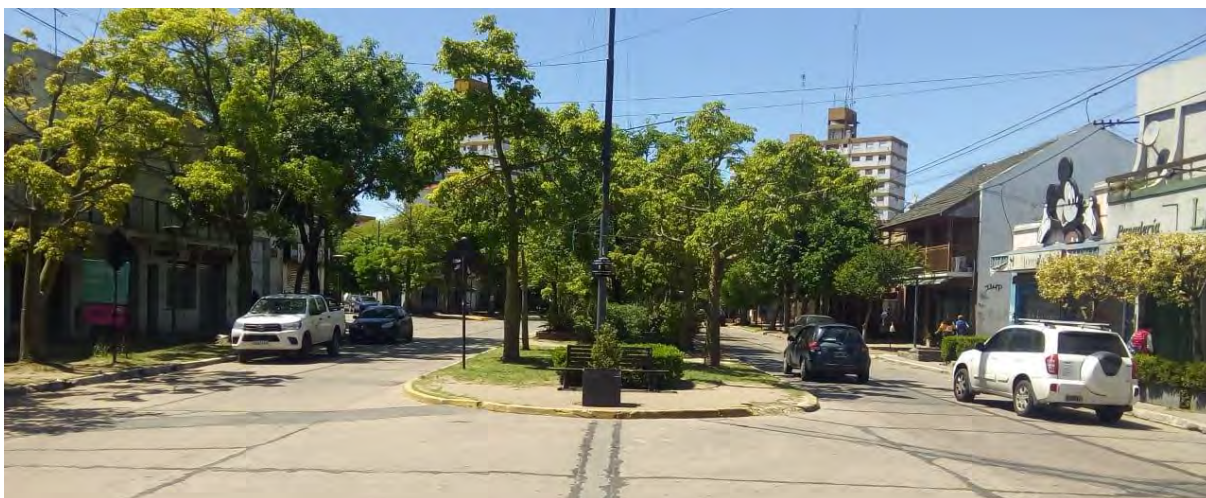


Figura 62: Centralidad de Villa Elisa en la actualidad. Fuente: Archivo propio, 2019.

Esta centralidad posee al igual que Los Hornos una de las dos centralidades en la periferia platense con una vía que posee paseo peatonal en su rambla central. Este espacio verde posee una vegetación abundante (en promedio 45 árboles por cuadra, lo cual supera ampliamente el mínimo de 10) que se trata en su mayoría de palos borrachos que se remata en cada una de las esquinas con bancos y arbustos boj.

La centralidad posee menor cantidad de servicios que la vecina City Bell pero cuenta además del comercio diario con entidades bancarias, educativas, de salud, correo y una amplia oferta gastronómica. Respecto de la centralidad de City Bell, ambas se vinculan a través de uno de los espacios viales considerados en este trabajo: el Camino Centenario. Este espacio vial posee un amplio ancho de 40 metros que le permite albergar gran cantidad de espacio verde. Además, funciona como vinculación entre las centralidades de la zona del Eje Noroeste, las cuales tienden a unirse por medio de este y también a configurar nuevas centralidades de flujo. Esta situación

debiera tenerse en cuenta para planificar estos lugares que en la actualidad enfrentan intensos procesos de reconfiguración urbana.

Finalmente, la información obtenida del relevamiento de las centralidades se comparó con el reconocimiento obtenido por parte de los encuestados. De esta manera, se obtuvieron los siguientes resultados:

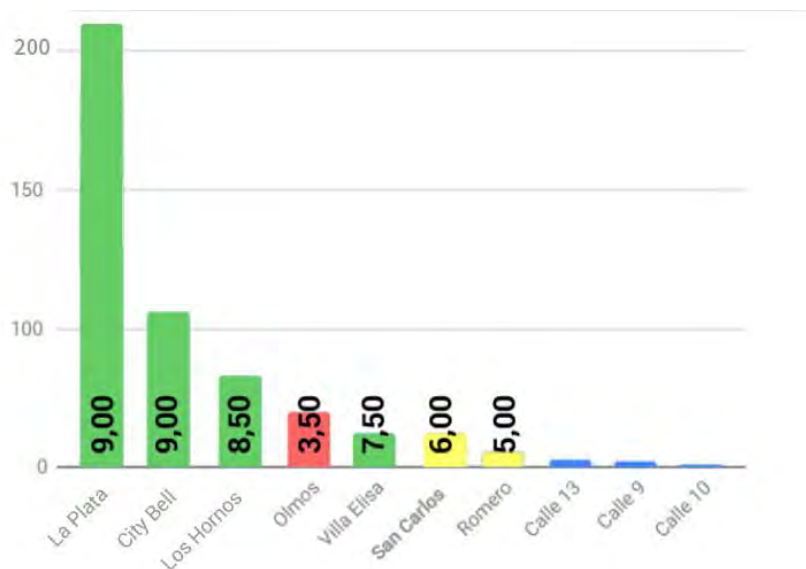


Figura 63: Comparación entre los resultados de la encuesta y el puntaje obtenido para las centralidades en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Como se ha expuesto en la figura 62, 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. Otras de las localidades que fueron encuestadas y no analizadas particularmente, 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 metropolitana 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.

Por otra parte, si tenemos en cuenta lo que las personas respondieron a ¿Qué cree usted que es necesario para el éxito y desarrollo de un centro? es interesante destacar que el 68,9% de los encuestados mencionó como una de las primeras cuestiones al estacionamiento. Los servicios de gastronómicos y servicios de cajeros automáticos y de pago de facturas y también esparcimiento aparecen en lugares secundarios.

Sintetizando, se puede pensar que los principios esbozados en las teorías de centralidad comentados al inicio de este ítem siguen siendo valiosas para pensar la renovación y/o ampliación de las ciudades. Las características estéticas y funcionales de estos centros y de posibles centros a tener en cuenta en el futuro contribuyen en gran medida a la identificación de las personas con un paisaje que les es propio, muchas veces cercano a su lugar de residencia cuyas características los diferencian de otras localidades vecinas.

5.4 Los subsistemas de espacio público integrados a la ciudad

En este apartado se comienza con la fase de síntesis integrando los componentes del objeto de estudio y restituyendo la unidad diseccionada previamente. Como se pudo comprobar durante el desarrollo del capítulo 5, existe un desequilibrio entre la regularidad que presentan los espacios públicos dentro del casco fundacional y en el resto de la ciudad. En su configuración general, el sistema de espacios públicos desprende situaciones variadas, pero todas en línea con esta primera afirmación.

Del análisis realizado se verifica que en el proceso de crecimiento se fueron constituyendo dos tipos de periferias: las que se concibieron con planes de ordenamiento (City Bell y Villa Elisa, Tolosa y en menor medida Los Hornos) y las periferias más recientes (Altos de San Lorenzo, San Carlos, Villa Elvira, entre otras). Hacia el Noroeste de la ciudad (entre Villa Elisa y City Bell, se localizaron barrios

cerrados, que aprovechando la forestación del origen de estas zonas se constituyeron en oasis dentro de un entorno urbano en proceso de densificación.

El análisis de la totalidad del área urbana del partido de La Plata se realizó a partir de cuatro zonas⁵⁷ correspondientes a: 1. Casco fundacional; 2. Desborde: Altos de San Lorenzo, Villa Elvira, Tolosa, Los Hornos y San Carlos; 3. Eje Noroeste: Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Ringuelet, Hernandez y Gorina; 4. Cinturón Verde: Arturo Seguí, Romero, Olmos, Abasto, Etcheverry, Arana y El Peligro), tal cual se muestra en la figura 64.



Figura 64: Zonas de análisis y área urbana en el partido de La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En cada una de estas zonas se analizó el porcentaje de espacio público total en relación a la superficie urbana. Y de ese total de espacio público 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 8912/77, 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 y un área de influencia⁵⁸ de 15 minutos a pie.

⁵⁷ Estas zonas han sido adoptadas tomando de base a lo dispuesto por el Código de Espacio Público de La Plata (2004).

⁵⁸ Este concepto tiene como antecedente a los mapas realizados por G. Chabot en 1952 (Hypergeo, 2011) para las ciudades francesas, en donde las áreas de influencia tienen formas más o menos circulares, porque la probabilidad de frecuentación de un centro decrece en forma exponencial con la distancia a dicho centro. En este sentido, Chabot considera que, si los hombres se han agrupado, es para ejercer mejores formas de actividad y que estas actividades constituyen la función de la ciudad.

En base al porcentaje mínimo estipulado por la ONU⁵⁹, se determinó que aquellos espacios que contuvieran más del 35% 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 8912/77 de la Provincia de Buenos Aires) y el 25% restante como espacio de la movilidad.⁶⁰

En la tabla 17, se muestran los resultados obtenidos del análisis de las cuatro zonas estudiadas:

Zonas de análisis	Población estimada 2019 Habitantes	Superficie urbana Ha	Densidad promedio	Espacio Vial y Peatonal Ha	Espacios verdes Ha	Centros	TOTAL ESPACIO PÚBLICO Ha	% EV	% EVyP	% EPT
Casco	225.761	2.798,5	80,7	825,2175	373,22	1	1198,4375	13,34	29,49	42,82
Desborde	338.413	7.849,2	43,1	1464,4	91,3	4	1555,7	1,16	18,66	19,82
Eje Noroeste	213.619	6.718,1	31,8	1067,7	319,3	3	1387	4,75	15,89	20,65
Cint. Verde	98.203	4.653,6	21,1	640,1	23,4	4	663,5	0,50	13,76	14,26
TOTAL LP	911.056	22.019,4	41,4	3.997,4	807,2	12	4.805	3,7	18,2	21,8

Tabla 17: Cantidad de espacios públicos según zona de análisis en relación al área urbana. Fuente:

Elaboración propia, 2019.

Como se puede observar en la tabla 17, 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. 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 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.

⁵⁹ Una proporción de 50% del espacio público es común en ciudades exitosas. Manhattan, Barcelona y Bruselas dedican hasta el 35% del área de la ciudad a espacio vial y un 15% adicional para otros usos públicos (ONU-Hábitat, 2018).

⁶⁰ 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.

Sin embargo consideramos la cantidad de espacio verde por habitante, se obtiene que en el casco fundacional el 16,53 m² por habitante mientras que en el eje Noroeste es de 14,95 m² por habitante y en el área del desborde 2,70 y en el cinturón verde 2,38, tal cual se muestra en la Tabla 18.

Zonas de análisis	Población estimada 2019 Habitantes	Espacios Verdes M2	EV / Hab.
Casco	225.761	3.732.200	16,53
Desborde	338.413	913.000	2,70
Eje Noroeste	213.619	3.193.000	14,95
Cint. Verde	98.203	234.000	2,38
TOTAL LP	911.056	8.072.200	8,9

Tabla 18: Espacios verdes por habitante según zona de análisis. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Se constata así una fuerte superioridad del casco fundacional y del Eje Noroeste por sobre restantes áreas correspondientes a la periferia, mientras que en el desborde y en el cinturón verde es prácticamente inexistente la cantidad de espacios públicos verdes, siendo la situación del Desborde la más crítica, dado que es en este sector donde reside la mayor parte de la población del partido.

En estudios realizados anteriormente⁶¹ se determinó que a pesar de la existencia de los valores mínimos específicos de espacios verdes no toda la población tiene un acceso real a dichas áreas, en relación a las distancias con la vivienda. En base a esta verificación se determinó que el área de influencia es de 750 metros.⁶² Valor adoptado en base al estudio de diferentes fuentes (Ver Anexo 6) que consideran estas distancias en base al tiempo que se tarda en caminar hasta estos espacios. En el Anexo 2 se muestra los resultados obtenidos a partir de la consulta realizada a los encuestados.

De este análisis surge que a pesar de la existencia de la superficie mínima determinada por las diferentes reglamentaciones su distribución territorial no siempre responde a los requerimientos de la población. En la figura 64 se presentan tanto las áreas que contienen espacios públicos verdes con acceso a 750 metros de la población, así como también aquellas áreas críticas donde no hay cobertura de espacios verdes.

⁶¹ Birche, M. y Jensen K. (2018), Relevamiento y catalogación de los espacios verdes de uso público de la ciudad de La Plata, Argentina. Revista Urbano N° 37; Jensen K. y Birche M. (2017). Espacio verde: elemento clave en la gestión urbana. Revista Ciudades N° 115.

⁶² Las recomendaciones de la ONU contemplan que estos espacios se deben ubicar a 15 minutos caminando de la residencia de cada habitante. De esta manera, tenemos que una persona camina en promedio a 3 km/h por lo cual el área de influencia de cada espacio verde sería de un área circular de 750 metros de radio.



Figura 65: Espacios verdes con radio de cobertura. Fuente: Elaboración propia, 2019.

A partir del análisis realizado se determinó que las áreas urbanas sin cobertura de espacios verdes alcanzan el 41,8 % del total del partido. Mientras que las áreas urbanas cubiertas representan el 29,1%, dejando el restante 29,1% al área rural. También se puede observar que el 59,9% del área urbana total no se encuentra con cobertura de espacios verdes.

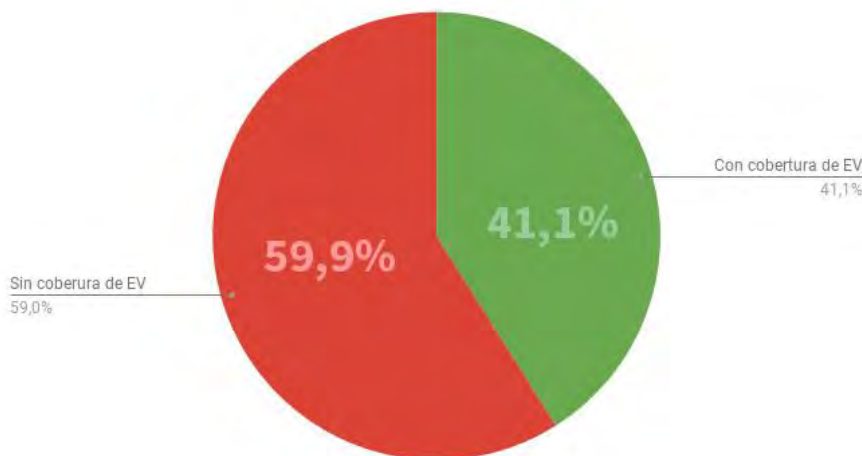


Figura 66: Distribución del suelo según cobertura de EV en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la figura 66, se grafican las diferentes situaciones relativas a este punto. Si desagregamos estos datos por delegación, se observa que las delegaciones con mayor conflicto respecto de espacios verdes son San Carlos (351 ha de área crítica en suelo urbano consolidado), Los Hornos (123,6 ha de

área crítica en suelo urbano consolidado), City Bell (110 ha), Gonnet (109) y Villa Elvira (89 ha), tal cual muestra la Tabla 19:

Delegaciones	Area Critica en suelo urbano consolidado	Area Critica en urbano no consolidado
Casco	0,00	0
Tolosa	0	170
San Carlos	351	931
Los Hornos	124	1.982
Altos de San Lorenzo	0	703
Villa Elvira	85	1.163
DESBORDE	559,60	4.949,20
Ringuelet	35	170
Villa Elisa	12	1.596
City Bell	111	532
Gonnet	109	246
Hernández	0	624
Gorina	0	323
EJE NOROESTE	266,50	3.491,50
Romero	0	1.944
Arana	0	64
Olmos	0	586
Arturo Segui	0	738
Abasto	0	359
El Peligro	0	0
Etcheverry	0	108
CINT. VERDE	0,0	3.798,0
TOTAL LP	826,1	12.238,7

Tabla 19: Áreas críticas por delegación. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En base al análisis realizado se identificaron 12 áreas críticas caracterizadas según: áreas consolidadas y áreas en consolidación. Dentro de las áreas críticas de nivel 1 (áreas consolidadas): Gonnet-Bell, Ringuelet, San Carlos, Los Hornos y Villa Elvira, siendo la más importante por su tamaño la correspondiente a San Carlos. Y además, 7 áreas críticas de nivel 2 (áreas en consolidación): Villa Elisa sobre Camino Gral. Belgrano, Villa Castells, San Carlos, Romero, Etcheverry, Altos de San Lorenzo y Villa Elvira.

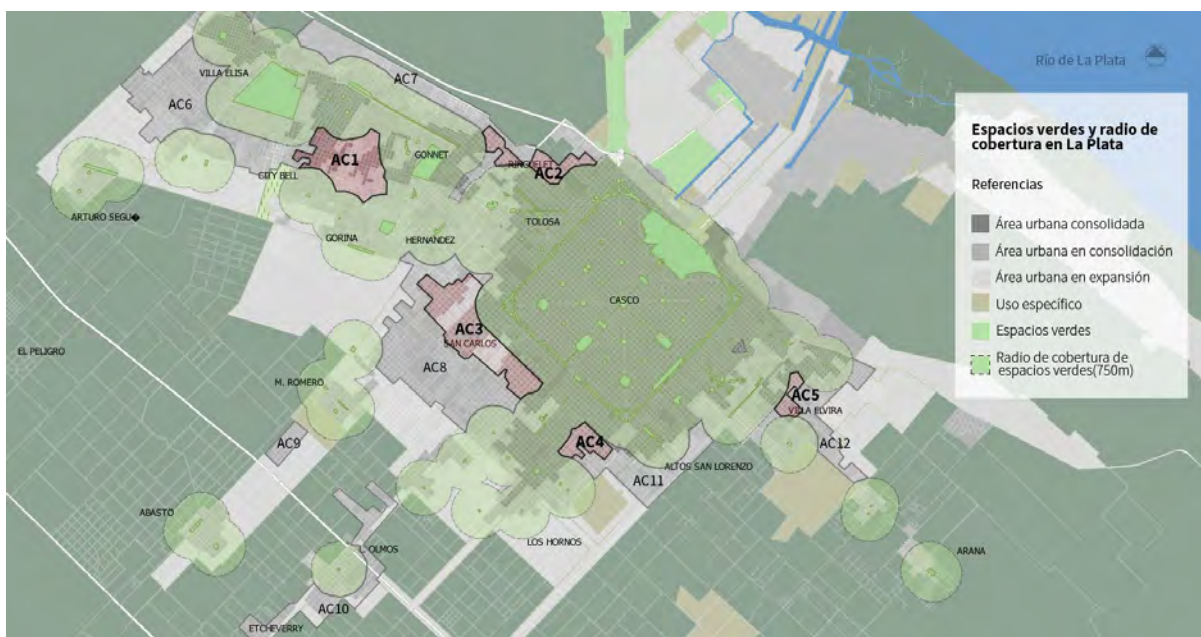


Figura 67: Áreas críticas sin cobertura de espacios verdes. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Respecto de la articulación y funcionamiento del sistema de espacio público en su conjunto, se puede identificar que existen espacios verdes en la periferia que se encuentran ubicados sobre alguna de las vías principales, por lo cual su situación se asemeja a la que sucede por dentro del casco urbano. De todos los espacios verdes relevados por fuera del casco fundacional, un total de 89, sólo 39 de ellos están asociados a alguna vía primaria, secundaria o terciaria. De esta manera, mientras que dentro del casco urbano todos los espacios verdes se ubican en la intersección de dos avenidas en lugares de alta visibilidad, en la periferia los espacios verdes han encontrado nuevas lógicas de reproducción generando en algunos casos espacios verdes casi ocultos dentro del tejido. Esto último, en términos de paisaje implica un cambio rotundo sobre la legibilidad que posee el conjunto de la ciudad en cuanto al sistema de espacios públicos ya que el casco fundacional posee una lógica que no continúa en la periferia.

Respecto de los espacios viales, una de las variables que se analizó es el ancho de los espacios peatonales en las veredas de la ciudad. Se determinó que del total de los 591.552 metros lineales analizados, 247.172 metros (41,8%) se encontraban sin vereda, 154.229 (26,1%) no contaban con el ancho mínimo peatonal y 190.151 metros (32,1%) contaban con el ancho mínimo de 1,8 m. En la figura 68, se muestran la espacialización de estos datos.



Figura 68: Verificación de veredas según ancho caminable para La Plata. Fuente: Elaboración Propia, 2019.

De esta manera, se puede observar que mientras el casco fundacional está cubierto casi en su totalidad por veredas que verifican su ancho caminable, la periferia se encuentra en su mayoría desprovista de veredas, como se puede ver en las vías color rojo, con la excepción de algunos de los sectores más consolidados en las localidades de Los Hornos, Tolosa, Ringuelet y Villa Elvira, principalmente en sus áreas centrales.

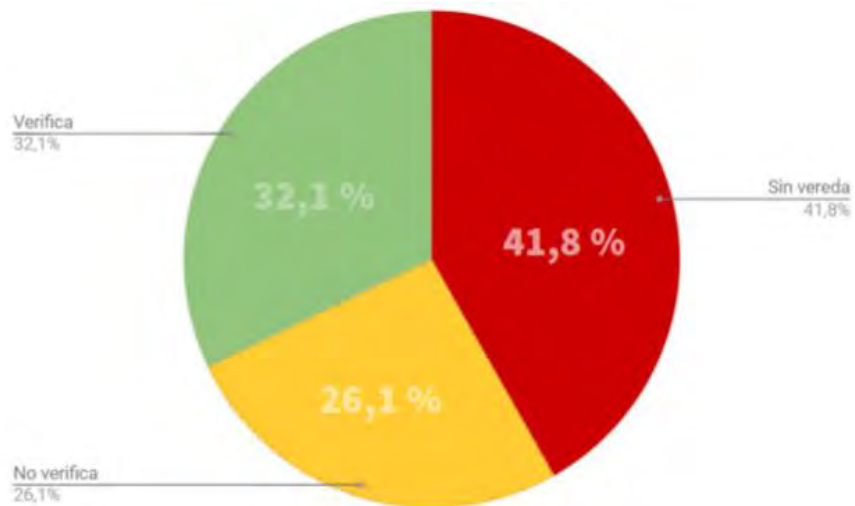


Figura 69: Condición de las veredas según ancho peatonal. Fuente: Elaboración Propia, 2019.

En cuanto a la variable del arbolado, se constató que la cantidad de árboles de cada una de estas vías es mayor en las áreas consolidadas que en las áreas no consolidadas, tal cual se muestra en la figura 70.



Figura 70: Cantidad de árboles en vía pública. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En el casco fundacional, de un total de 15 vías relevadas, todas obtuvieron más de 10 árboles cada 100 metros y en promedio se cuantificaron 16,4 árboles cada 100 metros, destacándose las Avenidas 51, 53, 19 y 66 con más de 20 árboles cada 100 metros.

En la zona del Desborde, la adyacente al Casco, de un total de 30 vías, 21 de ellas no verifican, destacándose entre ellas las que constituyen prolongaciones de avenidas arboladas en el casco urbano e inmediatamente por fuera de él presentan estándares muy bajos de arbolado. Entre ellas se puede nombrar: la Avenida 38 (pasa de un promedio de 18,6 a 5,6 árboles cada 100 metros), la Avenida 44 (pasa de un promedio de 13,7 a 2,3 árboles cada 100 metros) y la Avenida 66 (pasa de un promedio de 22,3 a 5 árboles cada 100 metros).

En el Eje Noroeste, se analizaron 23 vías, 12 de las cuales contenían más de 10 árboles cada 100 metros, mientras que en los 11 restantes la cantidad de árboles era menor a 10. En el Cinturón Verde, se analizaron 8 vías de las cuales ninguna llega a tener el promedio mínimo de 10 árboles cada 100 metros.

Como se puede observar, respecto del arbolado urbano, existe un marcado contraste entre estas cuatro zonas de análisis dejando a la periferia platense en una evidente situación de desventaja respecto del Casco Fundacional. Del análisis realizado se detectó a si mismo que las grandes superficies comerciales como Carrefour y en la avenida 44 donde se localizan las concesionarias de automotores se ocupan privadamente de forestar sus áreas vacantes. Es así que las vías que conservan sus paseos centrales y aquellas con separadores arbolados presentan los promedios más altos de cantidad de árboles cada 100 metros, constituyéndose como corredores verdes urbanos, que aportan significativamente a la calidad del paisaje urbano, a la calidad de vida de la población y sirven de elementos mitigadores de la contaminación urbana.

Si analizamos el conjunto de vías en su totalidad, se puede observar que solo el 48,1% de las vías poseen más de 10 arboles cada 100 metros, mientras que el 31,9% de las analizadas poseen entre 6 y 9 árboles, dejando al restante 20% con 5 o menos árboles cada 100 metros.

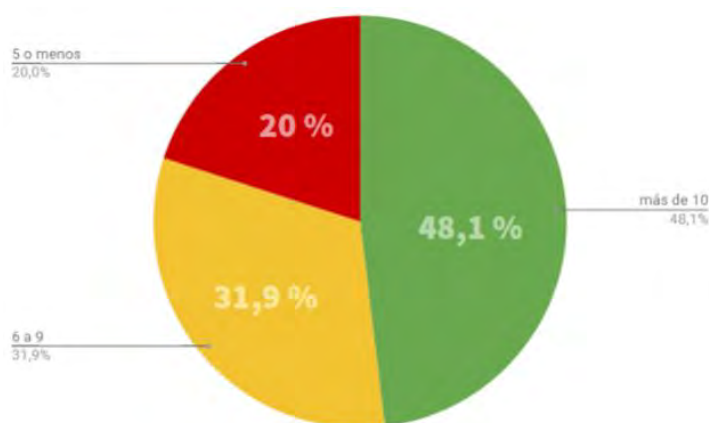


Figura 71: Verificación de la cantidad de arbolado público en espacios viales y peatonales. Fuente: Elaboración propia, 2019.

A pesar, de los criterios planteados en los ODS acerca de la importancia del arbolado de las ciudades y que deben ser respetados por los diversos países, la municipalidad de La Plata en las últimas décadas no ha llevado a cabo acciones tendientes al mantenimiento del parque forestal así como tampoco de suplir los ejemplares en malas condiciones fitosanitarias. Esta acción por parte de la gestión municipal pone en riesgo el patrimonio arbóreo y la seguridad de los ciudadanos, ya que se ha constatado a través de la información periodística la cantidad de accidentes ocurridos por la cantidad de estos ejemplares que han llegado a matar a personas, tal cual sucedió en el mes de febrero de este año. Esta falta de planificación y gestión del arbolado urbano que es parte del

patrimonio de una ciudad reconocida como, “la Ciudad Verde”, “la Ciudad de los Tilos”, o “la Ciudad Bosque” pone en peligro la pérdida del paisaje urbano de la ciudad.

La caracterización de los espacios públicos tanto verdes como viarios entendidos como sistema se expresa claramente cuando se analizaron las centralidades. En la centralidad metropolitana expandida que corresponde al eje fundacional se ha verificado la integración espacial, funcional y social de los espacios públicos en general y de los espacios verdes y viarios en particular. Su organización físico espacial que en un principio vinculó fundamentalmente las actividades administrativas provinciales y municipales, así como también las culturales, se ha ido consolidando a partir de la localización de diferentes actividades gastronómicas, de hotelería, comerciales, educativas y de gestión privada que van consolidando cada vez más a esta área de alta atracción. La misma funciona no solo para la ciudad y su región sino también para toda la provincia de Buenos Aires y se ha visto enriquecida con nodos de atracción particular dentro su trayectoria como son los puntos correspondientes al Pasaje Dardo Rocha, el Pasaje Rodrigo, entre otros.

Si bien esta centralidad fue predominante hasta hace unas pocas décadas, se han ido configurando a partir de la acción privada las centralidades de City Bell o Villa Elisa explicitadas en el capítulo 5. Muchas veces sin controles de las normativas urbanas, lo que provoca su configuración por fuera de los escenarios urbanos deseados y también su unificación a través de las diversas actividades que se localizan a lo largo del camino Parque Centenario. Sin embargo, a pesar de que estas configuraciones de centralidades constituyen un desarrollo de estos lugares provocan asimismo el rápido crecimiento poblacional en el Eje Noroeste, y un creciente deterioro del paisaje de los espacios públicos viarios, que al no estar preparados para un tránsito intenso no cuentan con áreas adecuadas para la circulación peatonal y de medios no motorizados.

También se observa la desaparición de espacios verdes que fueran espacios semipúblicos (los arbolados en los frentes de las viviendas), en favor de nuevos emprendimientos comerciales. En el caso de la centralidad de Villa Elisa, esta se ve favorecida por la avenida Arana que posee uno de los promedios más elevados en cuanto a la calidad del mismo y a la existencia del barrio de viviendas sociales que contienen un amplio espacio de estacionamientos en el medio de un espacio verde semipúblico, de calidad buena, que además posibilita una menor ocupación de estacionamientos de las calles circundantes.

En el caso de Gonnet, la existencia de la República de los Niños otra centralidad de lugar localizada en el camino Gral. Belgrano permiten a la población adyacente su uso sin costo de todas sus instalaciones y se constituye en un ámbito de espacios verdes de importancia central.

Por otra parte, si bien no ha sido analizado en esta investigación, el predio ocupado por la CIC se constituye en un espacio verde, que si bien no está actualmente abierto al público, es un verdadero nodo que además de un amplio espacio verde posee una ubicación central en la localidad y de ser dispuesto como espacio público podría significar un aporte central en la vida pública de la ciudad y nos permitiría un acercamiento fundamental respecto del cumplimiento de las pautas que se promueven en la Agenda 2030. Otro de los espacios que no ha sido analizado en este trabajo es el predio del Batallón de comunicaciones 601 el cual presenta grandes potencialidades para ser utilizado en base a los ODS.

Finalmente, surge que del diseño original de los espacios públicos en general y verdes y viarios en particular que respondían a criterios que actualmente se plantean en todas las propuestas de “urbanismo sustentable” “verde”, “eco urbanismo”, entre otras, actualmente están siendo abandonados tanto por parte de los actores públicos como privados. Así, sin críticas realizadas por el Colegio de Arquitectos ni de la Facultad de Arquitectura como conjunto, se están produciendo acciones que desconocen dichos principios. Por ejemplo, la pavimentación de las calles adoquinadas⁶³ tras la aprobación de una ordenanza por parte del Concejo Deliberante. Anteriormente, estas calles estaban protegidas consideradas partes del patrimonio histórico de la ciudad, lo que exigía que se mantengan en su “estado original”. De esta forma, sin considerar cuestiones ambientales, paisajísticas, estéticas ni funcionales, se aprueban ordenanzas que desafectan la protección del patrimonio histórico platense y a su vez modifican el paisaje urbano de la ciudad de las diagonales de manera prácticamente irreversible.

En este sentido, y en un contexto de rápida expansión y transformación del ámbito urbano platense, caben hacer algunas observaciones respecto del rol que cumple el Estado en tanto que principal regulador del mercado y la sociedad civil y también en tanto que promotor de la mejora del espacio público urbano. Al respecto, no solo la falta de mantenimiento de algunas áreas son los que

⁶³ Las zonas donde se habilitó la intervención del adoquinado son: Calle 12 e 64 y 68, Avenida 66 e 1 y 12, Calle 15 e 60 y 61, Contorno de Plaza Alsina (1 y 38), Contorno Plaza Matheu (1 y 66), Contorno de Plaza España (7 y 66), Contorno de Plaza Rocha (7 y 60), Contorno de Plaza Máximo Paz (13 y 60), Avenida 13 e 54 y 60, Diagonal 73 de 19 y 44 (Plaza Azcuénaga) hasta 14 y 50 (Plaza Moreno), Diagonal 73 desde 12 y 54 (Plaza Moreno) hasta 7 y 60 (Plaza Rocha), Diagonal 73 de 7 y 60 (Plaza Rocha) hasta 1 y 66 (Plaza Matheu), Avenida 7 de 66 a 72.

configuran espacios de baja calidad, sino que obras nuevas dirigidas al mejoramiento de espacios públicos se encuentran guiadas solamente por la intención de producir una mejora en el viaje de aquellos que circulan a través de transportes motorizados. Es por esto que resulta preocupante ver que el accionar municipal al respecto ya que se manifiesta un pensamiento de estos espacios casi de forma autónoma, respondiendo a las necesidades de la movilidad privada y, salvo pocas excepciones, sin una estética intencionada ni una búsqueda de integración con el paisaje a través de acciones descoordinadas. De esta forma, es necesario desarrollar herramientas que permitan avanzar hacia una mejor calidad del espacio público.

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.

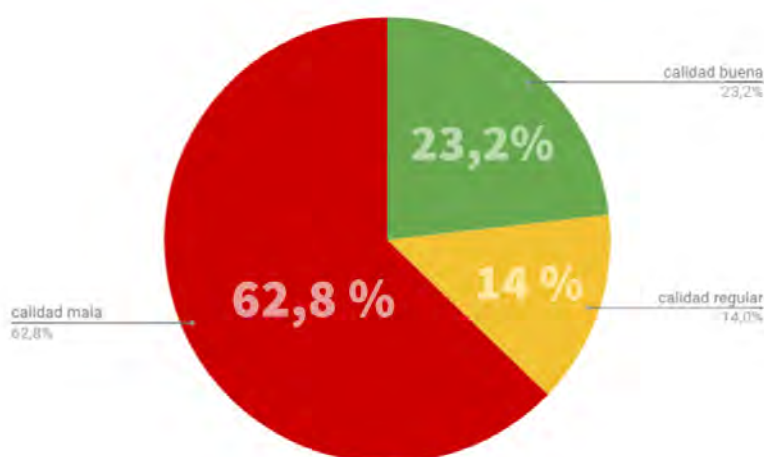


Figura 72: Resultado de la calidad obtenida para los espacios públicos en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

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 cual se muestra en la siguiente figura 73:



Figura 73: Sistema de Espacios Públicos según puntaje en La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

CAPÍTULO 6: Algunas pautas para el mejoramiento, restructuración y producción de nuevos espacios públicos

CAPÍTULO 6:

Algunas pautas para el mejoramiento, reestructuración y producción de nuevos espacios públicos

El diseño crea cultura.
La cultura moldea valores.
Los valores determinan el futuro.

ROBERT L. PETERS

En este capítulo se proponen algunas pautas para la formulación de propuestas de mejoramiento, reestructuración y creación de nuevos espacios públicos en la ciudad de La Plata.

6.1 Estrategias de gestión

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 ODS que se explicitaron en el capítulo 1. Un ejemplo de plan particularizado para la mejora de los espacios públicos viales se muestra en la figura 74.



Figura 74: Propuesta para el espacio público vial de la ciudad de La Plata elaborada por la línea III del IIPAC, transporte y territorio a cargo de la Mgr. Arq Laura Aon. 1999.

En relación a la formulación de un plan particularizado de espacio público entendemos que, en primer lugar, el Estado es quien debe garantizar un espacio público de integrador e inclusivo y oficiar de mediador para las acciones a desarrollarse en este espacio de uso colectivo bajo su jurisdicción y definir medidas y normativas que restrinjan el accionar del sector privado y de la sociedad civil. Las normativas tienen que alcanzar y ser respetadas tanto por las acciones organizadas por la sociedad civil tendiente a la generación de los espacios espontáneos como, y más rígidamente, por el sector privado que decide inversiones puntuales como se ha observado en las centralidades de City Bell y de La Plata Soho (Avenida 51 entre 3 y 6), en detrimento en este caso del paisaje urbano originario.

Así, en el planes particularizado de espacio público se deberá contemplar como prioritarias las formas de movilidad no motorizadas e implementar las gestiones necesarias que permitan conformar:

1. Una red de una red de bicisendas que conecte integralmente la ciudad, con dimensiones apropiadas y estaciones cada 10/15 cuadras. Mapa interactivo online que permita ver la disponibilidad de bicicletas en tiempo real.
2. Una franja de amortiguación entre las vías de circulación rápida y las veredas a través de la colocación de elementos vegetales adecuados para prevenir accidentes y brindar una mayor sensación de seguridad. Se recomienda la continuidad del programa “Mi vereda”, el cual otorga descuentos a los frentistas que se inscriban para poder construir o reparar sus veredas. Si las veredas son un espacio público y no privado la determinación del tipo de materiales a utilizar, así como parte del financiamiento de las mismas tendrían que estar a cargo del Estado Municipal.
3. En cuanto al arbolado de estos espacios, se requeriría formular una serie de normativas en relación al tipo de elementos arbóreos en cuanto a las características que debieran tener para ser mayores retenedores de CO₂ y que constituyan conjuntos estéticos que mejoren el paisaje urbano. Para ello, sería importante la creación de un vivero municipal que reproduzca los ejemplares requeridos para la reposición de los ejemplares en mal estado fitosanitario y la forestación de aquellos espacios no arbolados. Al respecto de este tema se están elaborando normativas en el marco del Foro en Defensa del Árbol.
4. En cuanto a los espacios relacionados con los márgenes de los arroyos, la trazas abandonadas del Ferrocarril y sus estaciones también abandonadas debieran ser abordados como proyectos

específicos de ampliación de los espacios públicos verdes con diferentes funciones, tal es el caso de las ex-estaciones de tren, como es el caso la traza del ex Ferrocarril Provincial en el tramo Tres Límites- Seguí-Gorina-La Plata que podría ser recuperado como camino vecinal y también el de las ex – estaciones Gambier y Elizalde, que podrían funcionar como centros recreativos verdes de uso público. Esto último podrá gestionarse en el marco de la ley nacional 24146, la cual dispone la transferencia a título gratuito a favor de provincias, municipios y comunas de bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de sus fines o gestión.

5. En cuanto a los espacios verdes espontáneos o de espacios de propiedad privada cuyos propietarios hayan hecho abandono de su mantenimiento el estado municipal debería intentar la compra de dichas tierras para uso público y en caso de negativa implementar cargas impositivas severas. Asimismo, el estado debiera formular un plan para mejorar los espacios verdes informales y comprometer a los vecinos al mantenimiento de los mismos.

6. Respecto de los espacios verdes que son impulsados por agrupaciones vecinales o por ONGs sobre tierras fiscales subutilizadas pertenecientes al Estado Provincial o Nacional, el municipio debiera oficiar en carácter de mediador para que estos lugares tengan la posibilidad de intervenir en favor de su mejora y comprometerse a encarar un proceso de diseño participativo de los mismos. Esto podrá realizarse a través de jornadas de trabajo en el barrio, las cuales permitirán avanzar mancomunadamente en la mejora del espacio público. El objetivo de las jornadas es doble: Producir mejoras tangibles en el espacio público de la ciudad y encontrar un espacio propio para prácticas dentro del barrio en torno a programas de capacitación municipales como carpintería, herrería, jardinería, entre otros.

7. Asimismo, en el plan integral urbano deberán contemplarse planes sectoriales específicos entre ellos la constitución de huertas urbanas que requerirán de un diseño de pautas específicas determinadas por especialistas que deberán ser adoptadas por los vecinos que se integren a esta práctica.

6.2 Estrategias de diseño

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 generar⁶⁴. Estas líneas conforman los tres objetivos propuestos para las estrategias de diseño.

Objetivo 1. Sostener los espacios públicos de calidad buena

Para ejemplificar pautas de diseño entorno al objetivo de “sostener” los espacios públicos con calidad buena, se han desarrollado pautas y estrategias específicas en base a las tres centralidades estudiadas en el capítulo 5 entendiendo que contienen como parte constitutiva espacios verdes y espacios de la movilidad dentro de sí y que también pueden ser replicables en otras centralidades urbanas o barriales de La Plata.

Como se explicitó en el capítulo 5, la centralidad metropolitana cuenta con varios nodos constitutivos y debido a que el nodo de la calle 7 presenta el mayor grado de conflictividad se han realizados propuestas de reestructuración del diseño de este. Dicha reestructuración se propone en todo el trayecto de la calle 7 dos carriles exclusivos de ida y vuelta para los buses con una plataforma de espera del transporte público para las personas, bicisendas vinculadas al espacio peatonal y comercial y un espacio viario para los demás vehículos. Esto se complementaría con la relocalización de las rampas y sendas peatonales a 10 metros de la esquina para dar lugar a los autos que giran a esperar la luz verde vehicular. El diseño se complementará con una semaforización inteligente y señaléticas direccionales de fácil lectura. Respecto del estacionamiento este debiera compartir un espacio restringido dentro de la franja de amortiguación que contiene los elementos vegetales que conformar el sistema urbano de drenaje sostenible de la avenida.

Desde la perspectiva del paisaje, los frentes requieren normativas que determinen criterios para mantener determinadas variables de composición de materiales y de colores como también de los elementos publicitarios que mejoren la calidad del paisaje urbano.

⁶⁴ Estas líneas se plantean en base a lo propuesto por el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá (2005).

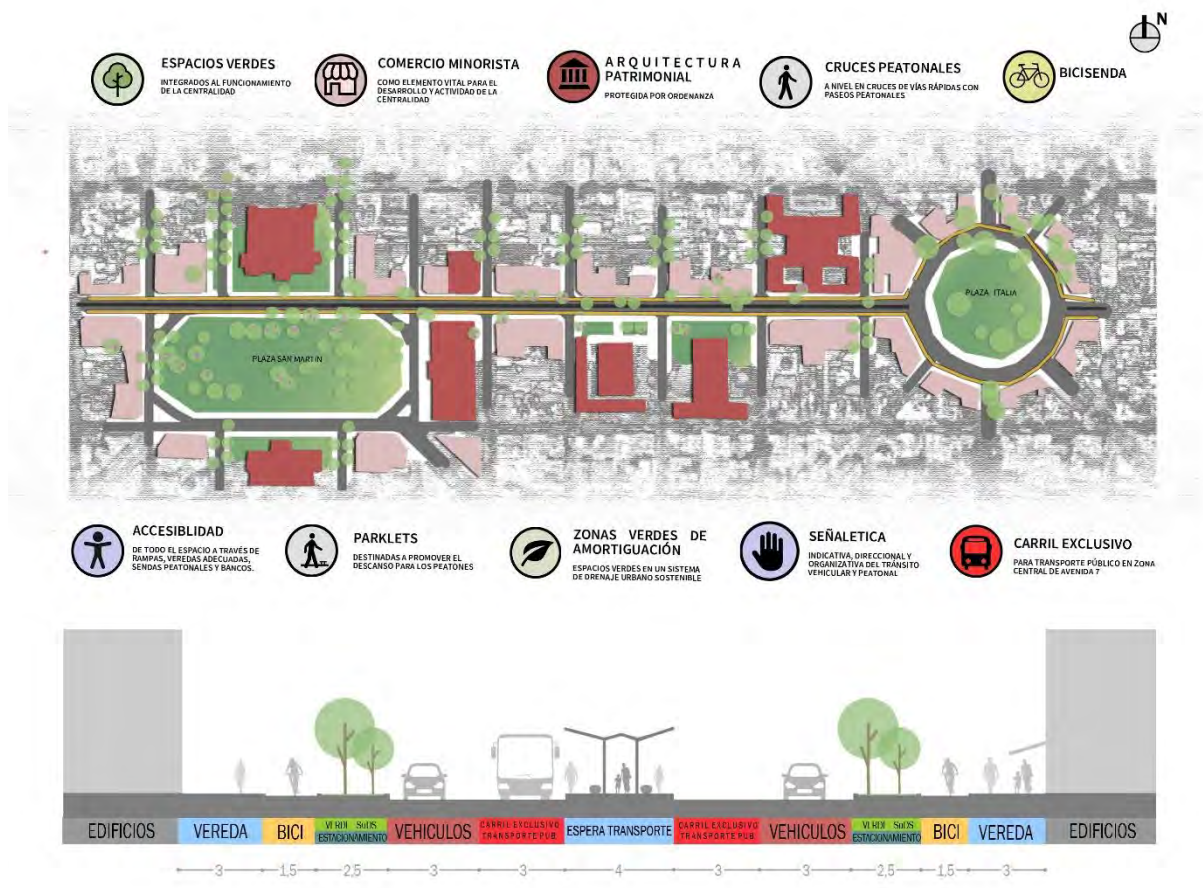


Figura 75: Reorganización del nodo Avenida 7 en la centralidad La Plata. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En cuanto a la centralidad de City Bell, y en base a su rápido crecimiento, se decide la implementación de un diseño bajo el formato de calle compartida, al igual que la calle 8 de La Plata. Bajo esta modalidad automóviles y peatones se mueven en un mismo nivel de solado, lo que produce una reducción de la velocidad de los automóviles que circulan y una calle mejor adaptada a las necesidades peatonales. También es necesario implementar pautas para la conversión de las viviendas originales en locales comerciales, restringiendo el uso de las veredas y la altura de los edificios por normativa, así como las características de los materiales. Es importante complementar la estación ferroviaria con espacios para el estacionamiento de vehículos automotores y también de bicicletas tanto de los pasajeros de este servicio como para los visitantes que cada vez más acuden a esta centralidad desde distintas ciudades de la región.

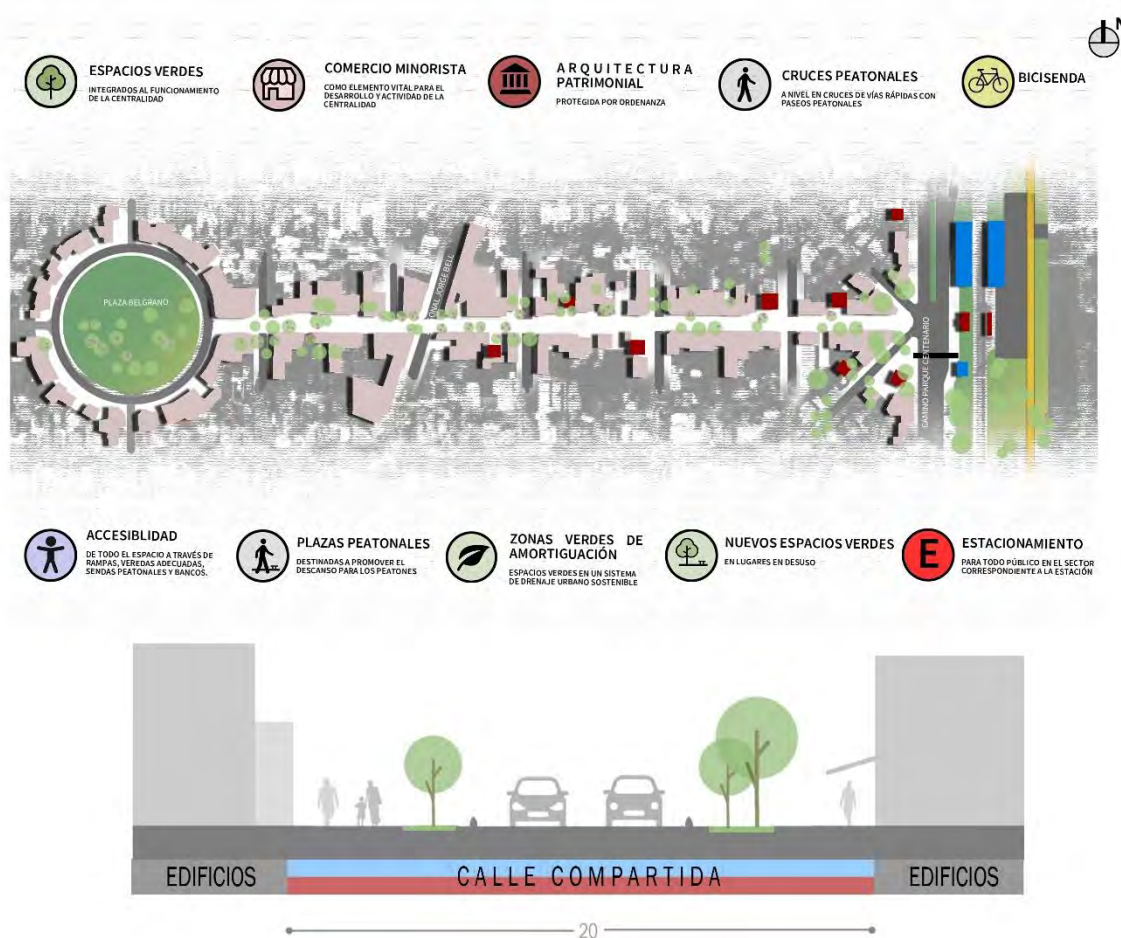


Figura 76: Reorganización de la centralidad de City Bell. Fuente: Elaboración propia, 2019.

En cuanto a la centralidad de Villa Elisa, se requiere normativas para la transformación de los edificios de vivienda en edificios comerciales y mantener la configuración tanto de las ramblas como de las veredas que actualmente existen. El estacionamiento es uno de los temas centrales y se debiera coordinar con los propietarios del conjunto habitacional sobre la calle adyacente a la estación de trenes para posibilitar que los espacios de estacionamiento privados puedan tener un uso público con algún tipo de beneficios a favor de los propietarios de dicho espacio, que contribuyen desde la perspectiva de los espacios verdes a mejorar el espacio urbano de esta centralidad. Sobre la avenida Arana, el estacionamiento se dispondrá solo de uno de los lados para dar espacio a la incorporación de bicisendas sin recortar el espacio verde central. También se debiera reestructurar la avenida construyendo una bicisenda que comience en la estación, la que debiera constituirse en un nodo de intercambio modal y la vinculación con diferentes zonas aledañas.

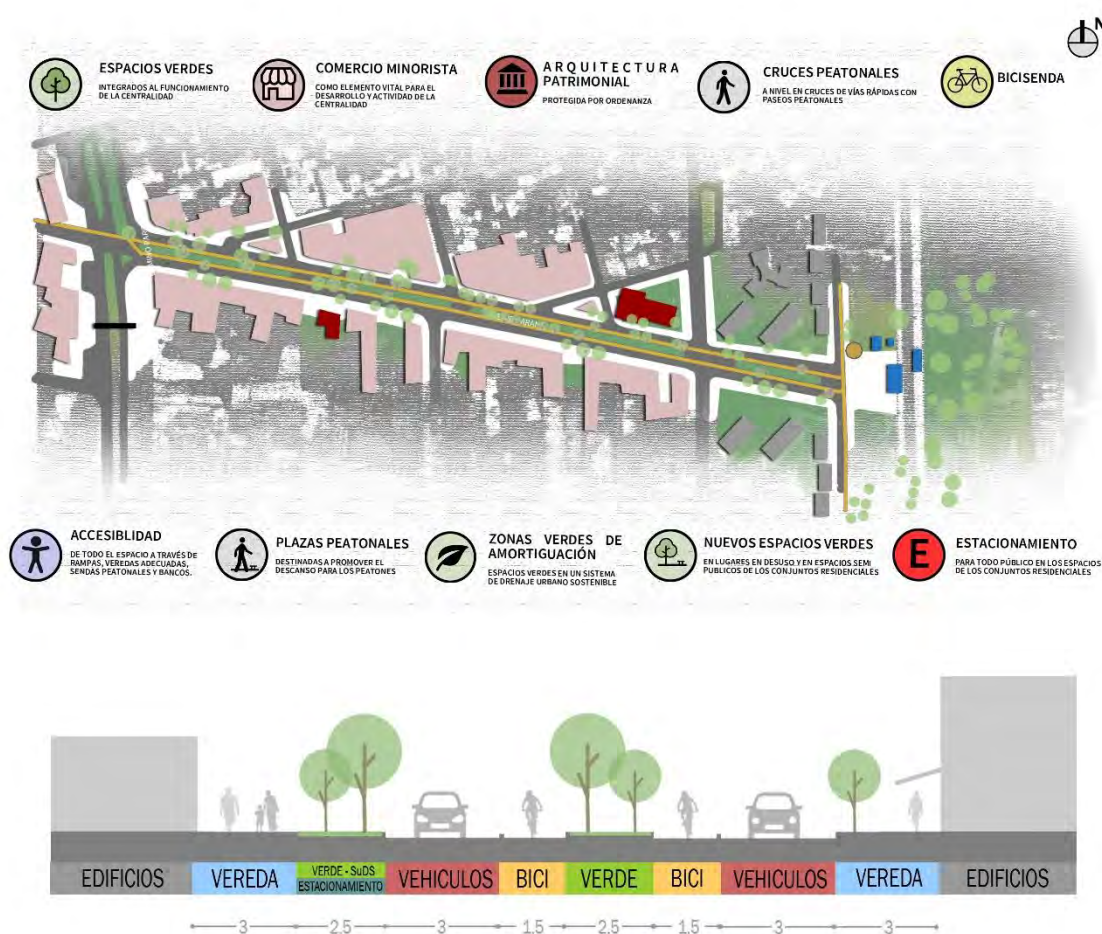


Figura 77: Reorganización de la centralidad de Villa Elisa. Fuente: Elaboración propia, 2019.

Asimismo, en las tres centralidades se requieren normativas específicas que tendrían que respetar quienes decidan la ubicación de un edificio comercial en cuanto a la situación de este en relación a la línea municipal, alturas, materiales y colores, dado que los diferentes materiales, elementos y superficies que formen parte del diseño de un espacio público deberán coordinarse desde el municipio de manera de conformar entre ellos un conjunto armónico con los demás espacios públicos. La señalización se constituye en un elemento de diseño fundamental que sean de fácil lectura y pongan en relación directa el espacio real con el espacio mostrado en la señalética entendiendo por esto que la orientación norte también se encuentre al norte al momento de leer la señal, no como sucede con la señalética actual de calle 7 que posee una orientación inversa a la real.

En cuanto al arbolado, se deberá realizar un plan de manejo de la forestación que incluya el relevamiento de las especies existentes con su correspondiente estado fitosanitario y dentro de las recomendaciones para mantenimiento un calendario de podas con sus recomendaciones al respecto. Para el caso de las centralidades, el arbolado deberá estar compuesto por especies que

permitan la fácil conducción mediante la poda para no estorbar la circulación ni las visuales hacia los comercios.

Se deberá declarar patrimonio urbanístico las casonas y palacetes históricos, tanto en la centralidad de La Plata como en las de City Bell y Villa Elisa y especialmente en Villa Elisa los jardines históricos del palacio Uriburu, en el predio de Luz y Fuerza.

Es importante el tratamiento de los bordes que delimitan los espacios públicos desde la perspectiva del paisaje urbano ya que una fachada activa provoca estímulos visuales, lo cual brinda oportunidades para que los extraños se conozcan e interactúen y genera una razón para pasar más tiempo en la calle.

Objetivo 2. Recuperar los espacios públicos de calidad regular y baja

En cuanto a la recuperación de los espacios públicos de calidad regular (mayor a 5 y menor a 7 puntos) y baja (menos a 4 puntos) se deberán considerar las siguientes modificaciones:

1. La construcción de vías peatonales, rampas, cruces y elementos verdes.
2. Se deberán implementar normativas que regulen el espacio destinado a los estacionamientos dado que si se presenta en exceso aleja a la ciudad de estar viva y ser vibrante. Los espacios vacíos son señales de poca actividad y las personas siempre encuentran estacionamiento durante eventos. Además, el estacionamiento es una utilidad, no una atracción.
3. Se deberá plantear un mobiliario urbano en espacios más protegidos (en contra de una pared), dado que el control del entorno es importante instintivamente para reducir posibles amenazas. Es importante incorporarle también en forma de escaleras pedestales, escalinatas, muros bajos, cajas, cualquier elemento multifuncional o cualquier otro elemento espacial diseñado para cumplir más de una función al mismo tiempo cuando existen ocasiones en las que la demanda de asientos es particularmente elevada.
4. Las luminarias y cestos de basura deben ser desarrollados con un diseño atractivo y adecuados para responder al uso intensivo por parte de la población.
5. Los diferentes materiales, elementos y superficies que formen parte del diseño de un espacio público deberán establecerse en normativas para posibilitar un conjunto armónico con el resto de los elementos del área y posibilitar el mejoramiento del paisaje urbano. El mejoramiento de estos espacios públicos contribuirá de esta manera a incentivar y valorizar el espacio edificado.

Todas estas pautas para el mejoramiento, mantenimiento y la producción de nuevos espacios promueven y fomentan las actividades sociales de todo tipo, tanto culturales como comerciales o artísticas atraerá a otras personas ya que nuevas actividades se generan donde otras ya han comenzado.

En cuanto a las vías rápidas descritas en el apartado 4.2, debieran formularse normativas de diseño que tengan que ver con:

1. La incorporación de rampas y solados apropiados para garantizar la circulación de todas las personas.
2. Implementación de un programa de mejoramiento e incorporación de refugios de espera del transporte público. Así como otros refugios exclusivos para las vías peatonales de manera de proteger del sol y de la lluvia a las personas que se encuentren circulando.
3. Completar y mantener la forestación que contribuyen a la generación de sombra en los meses de verano y a la vez constituyen elementos mitigadores de la contaminación ambiental.
4. El diseño de los espacios centrales de estas vías tiene que tener en consideración la utilización de arbustos que impidan el deslumbramiento de los autos.
5. Sería importante recuperar la normativa del plan original de La Plata que consideraba la restricción al dominio sobre todo el Camino Gral. Belgrano para su posible ampliación futura. Normativa que debiera tenerse especialmente en cuenta para todas aquellas nuevas vías que se planifiquen para la extensión de la ciudad. En caso de no ser posible la ampliación del camino Gral. Belgrano se debiera diseñar una sola mano de circulación para incorporar bicisendas y senderos peatonales. El otro sentido debiera preverse en alguna de las calles paralelas o sobre la traza del ex Ferrocarril Provincial en el tramo Tres Límites - Seguí - Gorina - La Plata
6. La semaforización inteligente de tres tiempos para el cruce peatonal es uno de los elementos centrales para el mejor funcionamiento tanto del transporte como de peatones.

En relación a las vías de tránsito lento, de las zonas que están en vías de consolidación en los distintos barrios de la periferia debieran considerarse normativas especiales que regulen:

1. La circulación vehicular, de bicicletas y peatonal.
2. La delimitación de la línea municipal y un espacio entre ella y el inicio de la edificación correspondiente. La determinación de FOS y FOT que permitan mantener el equilibrio entre el espacio vacío y el edificado, tal cual se pensó en el plan original.
3. Preservar algunos espacios para ampliar los espacios públicos verdes como plazas peatonales y *parklets* para la mejora de la calidad espacial de los espacios viales, ganando un espacio sobre la superficie destinada al estacionamiento de vehículos.

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. Como ya se ha mencionado, la propuesta general se sostiene a partir de tres líneas de acción: sostener, recuperar y generar los espacios públicos en la ciudad, de esta manera, este último objetivo se ocupa de generar nuevos espacios que sean capaces de fortalecer la red de espacios públicos y se desarrolla complementariamente a las estrategias de gestión ya comentadas.

En este sentido, se deciden incorporar los siguientes espacios en base a las tipologías de trabajo y las estrategias de gestión planteadas anteriormente:

Para el desarrollo de nuevas centralidades, se propone la apertura de calles y avenidas estratégicas que permitan favorecer la comunicación y la continuidad de un espacio vial, sobre todo si existe un tejido urbano consolidado y si existe la posibilidad de desarrollar centralidades barriales en las delegaciones que aún no posean se recomienda la apertura de calles estratégicas. En este punto se incorporan a la red de espacios públicos: 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 espacios 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 a (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 78 se muestran las áreas que carecen de cualquier tipo de espacio público verde 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.

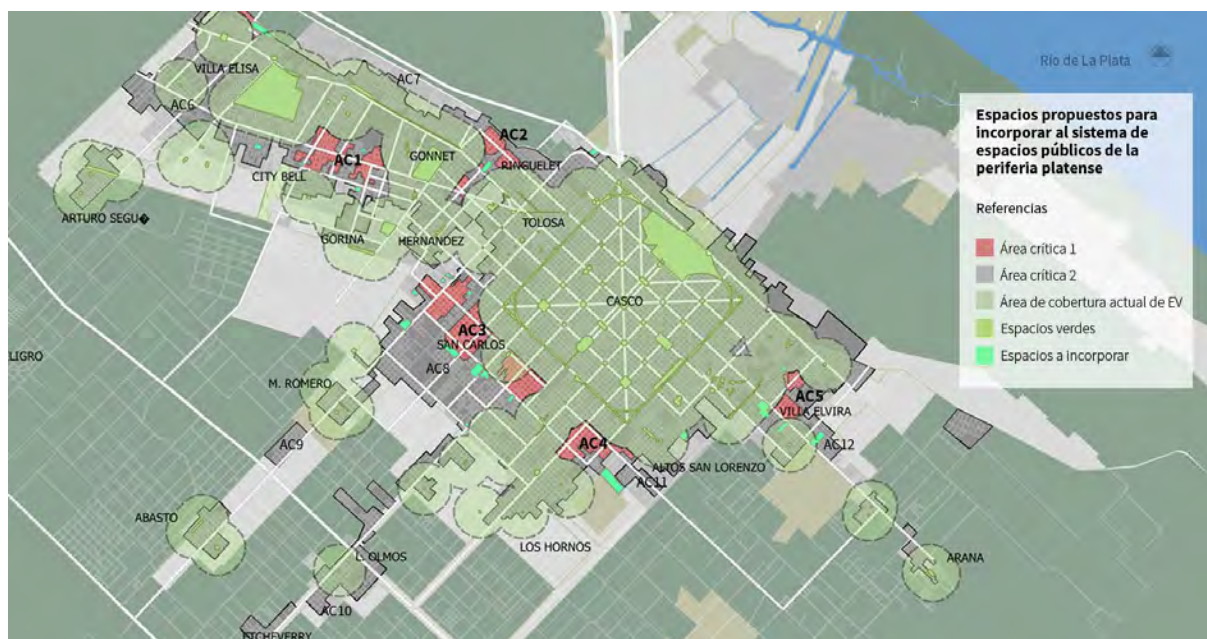


Figura 78: Espacios propuestos para incorporar al sistema de espacios públicos en la periferia platense.

Fuente: Elaboración propia, 2019

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 primero 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 aquellas de menor tamaño. Los espacios a incorporar son los que se nombran a continuación:

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 tierras vacantes ubicadas en las manzanas entre calles 508, 509, Centenario y calle 10, parcela en 27 y 467, parcela sobre avenida 32 y 144, parcela en 7 y 602, manzana entre calles 518, 519, 135 y 136 y manzana entre calles 515, 517, 141 y 142 y por último el basural en la manzana entre 29 y 30 y 483 y 484.

En área crítica 2: Las ex - estaciones de tren de la traza del ex Ferrocarril Provincial en el tramo Tres Límites - Seguí - Gorina - La Plata, las tierras vacantes sobre arroyos en calle 27 bis y 423 , en 520 y 149 y en 38 y 143; las tierras vacantes en 44 y 155, parcela en 80 y 143, parcela en 25 entre 83 y 84,

parcela en 7 y 611, parcela entre 452, 454, 26 y 28 y parcela en calle 422, entre 28 bis y 29 y por último la cantera ubicada en 525 y 121.

También se incorporan a la red de espacios públicos los espacios verdes en desarrollo por iniciativas vecinales: el Parque Inundable Los Hornos (72 y 137) y la Plaza los Zorzales - Villa Elisa (413 y 23).

De esta manera, y en base a los espacios que ya existen en el territorio y a los incorporados por este último objetivo, se graficó el sistema de espacios públicos propuesto por esta tesis, el cual incluye: centralidades, parques inundables, centros recreativos (ex-estaciones ferroviarias), plazas de iniciativa vecinal, parques de reconversión (canteras/basurales), nuevas plazas en terrenos vacantes, plazas de descanso en vías rápidas, parques temáticos, espacios verdes recuperados, la red de bicisendas, vías de vinculación rápida y lenta. Es así como se elabora la propuesta integral para la mejora del espacio público estaría conformada de la siguiente manera:



Figura 79: Gráfico de la propuesta para el sistema de espacios públicos en la periferia platense. Fuente:
Elaboración propia, 2019

Estas propuestas, intentan asociar los espacios físico espaciales con el uso que requieren los pobladores que posibiliten además la apropiación de esos lugares que con la constitución de un paisaje de determinadas características estéticas y espaciales se constituyan en un elemento que posibilite el contacto humano e influya directamente sobre la calidad urbana, la calidad ambiental y fundamentalmente sobre la calidad de vida de los habitantes.

Asimismo, la creación de espacios centrales (centralidades de lugar, según Borja y Castells, 1997), las “centralidades de lugar” 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.

CAPÍTULO 7: **Conclusiones**

CAPÍTULO 7:

Conclusiones

Este último capítulo se estructura en dos secciones con cinco apartados. La primera sección corresponde a las consideraciones finales sobre la investigación, donde el primer apartado corresponde al cumplimiento de los objetivos propuestos, mientras que el segundo, tercero y cuarto se refieren a conclusiones teóricas, metodológicas y referidas al caso de estudio particularmente. En la segunda sección, se realizan las reflexiones pertinentes sobre el proceso de trabajo de la tesis y las futuras líneas de investigación.

7.1 Consideraciones finales

Se logró cumplir con el objetivo general propuesto: “Contribuir al conocimiento sobre los espacios públicos platenses a partir de entenderlos desde la perspectiva del paisaje con el fin de formular estrategias para el mejoramiento de la calidad ambiental y estética de los espacios públicos”. A partir del desarrollo de esta investigación se llegó a determinar las características de los espacios públicos verdes y de la movilidad, así como la caracterización de los distintos tipos de centralidades que se fueron configurando en la evolución y crecimiento de la ciudad.

Respecto de los objetivos particulares planteados:

1. Indagar sobre la relación de la interrelación de los espacios públicos en el contexto urbano.

El marco teórico conceptual adoptado consideró que los conceptos de espacio público y paisaje desde la perspectiva teórica eran similares por lo tanto se determinó considerar el paisaje a partir de su variable estética en el análisis de los diferentes espacios públicos a través de incorporar variables como los atributos físicos del paisaje.

2. Profundizar sobre la incidencia que posee el espacio público como elemento estructurante de la ciudad de La Plata.

Se pudo constatar tanto el espacio público verde como el vial se constituyeron en elementos estructurantes de la ciudad de La Plata, de la misma manera que el eje fundacional se configuró para albergar una centralidad, dado que a través del acortamiento del ancho de las manzanas se buscó densificar los espacios construidos y disminuir los espacios a recorrer a pie entre las distintas funciones urbanas del centro (Garnier, 1992). Hoy en día esta centralidad se constituye como una centralidad urbana expandida que se fue ampliando por la localización numerosas actividades

comerciales y de servicios. Los resultados obtenidos del análisis determinaron claramente la diferencia de porcentajes registrados en el casco fundacional (40%), en la periferia correspondiente Desborde (19,8%), en el Eje Noroeste (20,6%) y en el Cinturón Verde (14,2%), resaltando el valor del espacio diseñado.

3. Analizar los diferentes tipos de espacio público platense para identificar cuestiones que contribuyan o dificulten la integración de dichos espacios a la ciudad y caractericen el paisaje de los mismos.

El análisis se llevó a cabo en dos grandes fases, la primera se abocó a elaborar un diagnóstico urbano territorial enfocado en la distribución y funcionamiento en tanto que sistema de los diferentes tipos de espacio público mientras que la segunda fase del análisis de elaboró una matriz de puntaje para cada tipo de espacio público que se aplicó a cada una de las unidades de análisis. Luego, los resultados de la segunda fase del análisis fueron comparados con los resultados obtenidos en la encuesta realizada en el año 2018, lo cual permitió disponer de conclusiones elaboradas en base a una visión propia de estos espacios (relevada a través de la matriz de puntaje) pero comparadas con la visión de las personas que los frecuentan y perciben diariamente estos lugares, tal cual se requiere desde la misma definición de paisaje. Algunas de estas cuestiones tienen que ver con el rol fundamental que cumplen las centralidades para la vida pública de una ciudad y también con el alto valor paisajístico que otorga el verde a un espacio público, tal cual se constató en el análisis.

4. Formular pautas de diseño que permitan sostener, recuperar y generar los espacios públicos tendientes a mejorar la calidad urbana, ambiental y paisajística.

Analizando el comportamiento de los diferentes espacios públicos como un subsistema del sistema urbano se determinó que tanto la reestructuración como la generación de nuevos espacios públicos tienen que estar constituidas dentro de un plan de desarrollo urbano integral. Por otra parte, la generación de nuevos espacios públicos requiere de una acción del gobierno municipal tendiente a pensar la totalidad de las áreas de crecimiento de población y la determinación de los espacios que deben ser preservados para realizar y contener dichos espacios públicos. Así como también considerar fundamentales para el desarrollo de este plan a las nuevas centralidades, que el movimiento denominaba el corazón de la ciudad.

Particularmente luego de concluido el trabajo de investigación se constató que:

1. Se pudo avanzar en determinar la diferencia entre el concepto de espacio público y el de paisaje. En general se asimilan ambos conceptos. Aquí se consideró que el paisaje, abordado desde una perspectiva filosófica-teórica, contiene muchos considerandos de los aplicados en la teoría del espacio público. Por ello se determinó que lo que se debe considerar son aquellos criterios estéticos utilizados cuando se proyectan los espacios públicos: características de los elementos constitutivos, la interrelación entre ellos, los aspectos visuales y perceptivos que configuran el todo. La conjugación de las variables funcionales, sociales, económicas, espaciales que corresponden al concepto de espacio público, y las estéticas correspondientes al concepto de paisaje desde la perspectiva del diseño van configurando el paisaje urbano. Entender los puntos de contacto entre los conceptos trabajados, permitió delimitar un campo de estudio específico y elaborar un concepto de trabajo integrado para el desarrollo de esta tesis.

2. Se constató el funcionamiento de los espacios públicos como un subsistema del sistema urbano, vinculando los espacios públicos verdes y de la movilidad. Y se avanzó en la determinación de la caracterización del tipo de centralidades que se fueron configurando en la evolución y crecimiento de la ciudad.

3. Se constató, 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. Asimismo, se verificó el deterioro de la calidad ambiental y del paisaje urbano del casco fundacional a partir de la inexistencia de la elaboración de leyes y normativas. Leyes y normativas que posibilitaran preservar los indicadores de calidad ambiental, urbana y social, previstas en el plan original.

4. Se verificó, que la expansión urbana se produjo, asimismo, por los capitales de las inmobiliarias que solo se ocuparon del loteo sin una base de diseño. Ello implicó que no se tuviera en cuenta, superficies para espacios públicos verdes ni una red viaria que siguiera los principios del diseño original de la ciudad. Por lo tanto, la red viaria carece de la superficie necesaria, para incorporar sendas peatonales, bicisendas o arbolado adecuado. Se constató también, que en aquellas calles que fueron abiertas con arbolado, como en City Bell y Villa Elisa, no se planificó el funcionamiento adecuado de las mismas, ya que solo se pavimentan para la circulación de vehículos, careciendo de sendas peatonales y bicisendas

5. La mitad de los espacios verdes en las periferias se localizan en predios privados abandonados (43 de 89) y no se registran acciones de la gestión municipal para integrarlos a la propiedad pública.

6. El análisis sobre los espacios verdes a partir de su área de influencia y el establecimiento de áreas críticas en función de la densidad poblacional permite superar la visión restrictiva de los trabajos que solo se enfocan en la relación $m^2/habitantes$. Si bien este enfoque es representativo de la realidad, muchas veces puede ocultar la falta de espacios verdes en determinadas zonas, especialmente si existen grandes concentraciones de estos en algunos puntos de la ciudad, mientras otros quedan desprovistos.

7. 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.

8. Respecto de las centralidades, se pudo establecer teóricamente distintas tipologías a partir de los elementos que las constituyen. De esa perspectiva se determinaron: 1 centralidad metropolitana, 3 centralidades urbanas; 8 centralidades barriales y 2 centralidades de flujos. La centralidad metropolitana compuesta a su vez por varias centralidades de lugar y/o sectoriales (Eje fundacional de La Plata) . En estas centralidades se verifico el comportamiento de los espacios públicos como sistemas: generales, verdes, viarios.

9. 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.

10. 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. De una totalidad de 89 espacios verdes, solo 46 de ellos corresponden a espacios formales mientras que 26 se conformaron a partir de apropiaciones espontáneas, y 17 de ellos 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, como por ejemplo Villa Elisa y City Bell que cuentan con los pocos espacios verdes públicos pensados para las localidades “de afuera”. Con el correr de los años, las localidades del Eje Noroeste también se vieron favorecidas por la creación de La Republica de los Niños en el año 1951 y del Parque Ecológico en el 1998, contando la misma zona con los únicos dos parques temáticos de la periferia.

11. 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.

12. 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 ejemplos 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.

13. De lo analizado y lo propuesto en las estrategias de gestión y diseño se corrobora que se dispone de una experiencia acumulada en las instituciones locales en relación a los procesos de generación, acumulación e intercambio de conocimiento. Estos conocimientos han incorporado en los últimos años nuevas metodologías y tecnologías que lentamente han ido transformando y mejorado los procedimientos que corresponden al análisis de los procesos urbanos. También se han adaptado a la realidad de nuestro territorio y en la actualidad se enfocan en el desarrollo de capacidades colectivas a partir de alianzas entre actores con una visión emprendedora y transformadora de la sociedad.

14. Las nuevas estrategias de gestión referidas a los espacios verdes, no deberán formularse entendiendo a la ciudad como una hoja en blanco sobre la que trabajar sino contemplando los numerosos procesos que ya existen en el territorio en virtud de aprovechar las sinergias que propicien la creación de nuevos espacios públicos. Estos procesos están compuestos de variados actores e incluyen a varios espacios vacantes relacionados con los bordes de los arroyos y las vías férreas y / o estaciones ferroviarias abandonadas, los cuales posibilitarían un área de oportunidad para plantear nuevas políticas de planificación y diseño de estos espacios.

15. Finalmente, el concepto de paisaje urbano público propuesto por esta tesis permite no solo visibilizar algunas problemáticas en el plano público de la ciudad sino elaborar propuestas de remediación de las mismas a partir de entender los espacios públicos urbanos desde la mirada estética que propone el paisaje, entendiendo que llevando a cabo las acciones adecuadas pueden transformarse en: i) elementos de valor para la estructura y el paisaje de la ciudad, ii) ámbitos de generación y fomento de la vida urbana, la sociabilidad y los medios de transporte no motorizados, iii) lugares que garantizan el ejercicio de nuestros valores ciudadanos y iv) espacios que impulsan el desarrollo local a partir de la conformación de una nueva imagen de la red de espacios públicos y un *citymarketing* basado en la identidad urbana platense.

7.2 Reflexiones sobre el proceso de la tesis y futuras líneas de trabajo

La metodología desarrollada para esta investigación ha sido planteada específicamente para la ciudad de La Plata, pero podría ser utilizada para aplicarse a otra ciudad intermedia argentina. En el devenir de nuestra investigación hemos podido ir respondiendo a los interrogantes originalmente planteados, que motivaron esta investigación sobre el espacio público como sistema. Pero al mismo tiempo el avance en el conocimiento ha contribuido a disparar nuevos interrogantes y temas que necesitarán ser profundizados en otros trabajos e investigaciones. Entre ellos como futuras líneas de trabajo surgen:

1. ¿Cómo se pueden plantear en los futuros crecimientos urbanos los espacios públicos generales verdes y viarios como un subsistema integrante del sistema urbano?
2. ¿Cómo se puede integrar a la comunidad dentro de los procesos de preservación y mantenimiento de los espacios públicos que le son propios?

¿Cómo se pueden implementar las instancias de diseño y ejecución de un espacio verde a través de una iniciativa vecinal? ¿Con que aspectos podría contribuir ese espacio a la comunidad?

¿Cuáles son los mecanismos e instrumentos de gestión específicos que pudieran implementarse para lograr que se incorporen los criterios y parámetros que surgen de este estudio?

Estas líneas de trabajo son interrogantes que surgieron en el proceso de investigación y creemos que resultan interesantes para seguir pensando las intervenciones en el ámbito urbano, el ámbito que elegimos para vivir, y en mi caso para dedicarle mis horas de investigación, siempre desde la mirada del paisaje.

BIBLIOGRAFÍA

Ábalos, I. (2005). *Atlas PINTOESCO Vol. 1: El observatorio*. Barcelona: Gustavo Gili.

Alvarez, A. (2007). *El rol de los conjuntos habitacionales en la conformación del paisaje urbano de la ciudad de La Plata*. Tesis de Maestría. UNLP. Documento disponible online en:

<http://bdzalba.fau.unlp.edu.ar/greenstone/collect/postgrad/index/assoc/TE2.dir/doc.pdf>

Ameghino, F. (1884). *Las secas y las inundaciones en la Provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Asuntos Agrarios. La Plata. Documento disponible en:

<https://juridico2741.files.wordpress.com/2015/09/las-secas-y-las-inundaciones-ameghino-1884-maa-pba-1984-1.pdf>

Aón, L.; López, J. y Cortizo, D. (2014). *Ensayo para el diseño y evaluación de itinerarios escolares en establecimientos de educación primaria en la ciudad de la plata*, En XVIII CLATPU. Transporte sustentable. El desafío del siglo XXI. Rosario. Santa Fe

Aón, L., & alli, e. (2001). *Paisaje. Reflexiones*. La Plata: Ediciones Al margen.

Appleton J. (1984). Prospect and refuge re-visited. *Landscape Journal*, 3 (1984), pp. 91-103.

Appleton, J. (1975). Landscape Evaluation - Theoretical Vacuum. *Transactions of the Institute of British Geographers*(66), 120-123.

Appleyard D., Lynch K., Myer J.R. (1964). *The view from the road*. MIT Press.

Arango, S. (2013). *Espacios públicos lineales en las ciudades latinoamericanas*. Revista Nodo. Arquitectura, Ciudad, Medio Ambiente, 7-14, Bogotá.

Arendt, H. (1993). *La condición humana*. Barcelona: Ediciones Paidós.

Arias Sierra, P. (2003). *Periferias y nueva ciudad. El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Sevilla: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla.

Aristóteles (344). *Política Libro primero De la sociedad civil. De la esclavitud. De la propiedad. Del poder doméstico*. Documento Disponible online en: <http://www.filosofia.org/cla/ari/azc03017.htm>

Arroyo, J. (2011). *Espacio Público, entre afirmaciones y desplazamientos*. Santa Fe: Centro de Publicaciones UNL.

Auge, M. (1992). *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona: Gedisa.

- Azcona, E. J. (2015). *Conformación y características de las alamedas y paseos en ciudades de Hispanoamérica*. Anuario de Estudios Americanos, 72, 2 Sevilla (España). Universidad de Sevilla.
- Bahrtdt, H. P. (1970). *La moderna metrópoli: reflexiones sociológicas sobre la construcción en las ciudades*. Buenos Aires: Eudeba.
- Bailly, A.; Racine, J. B. & Soderstrom, O. (1985) *A la découverte de l'espace urbain*. En Les representations. En: Actes du Colloque de Lescheraines, 267-289 p. Université de Grenoble.
- Beigel, F. & Christou, P. (1997). *Paisajes épicos*. En: *Nuevos territorios. Nuevos paisajes*. Museu D'Art. Contemporani de Barcelona. ACTAR. Barcelona. 188-201.
- Bell, S. (1996) *Elements of Visual Design in the Landscape*. London: E&FN Spon.
- Bergson, H. (1896). *Matter and Memory*. New York: Cosimo books.
- Berque, A. (1995). *Les raisons du paysage, de la Chine antique aux environnements de synthèse*. París: Hazan.
- Berque, A. (2009). *El pensamiento paisajero*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Berque, A., Conan, M., Donnadieu, P., Lassus, B., & Roger, A. (1994). *Cinq propositions pour une théorie du paysage*. Paris: Champ Vallon.
- Berman, M. (1989). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Nueva York: Simon and Schuster.
- Berroeta Torres H. (2012) *La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa*. Revista Polis.
- Bertrand, G. (1968). *Paysage et géographie physique globale. Esquisse méthodologique*. Reveu géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, vol. 39, pp. 249-272
- Beuf, A. (2016). *Las centralidades urbanas como espacios concebidos: referentes técnicos e ideológicos de los modelos territoriales del plan de ordenamiento territorial (pot) de Bogotá (Colombia)*. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía 25 (2): 199-219. doi: 10.15446/rcdg.v25n2.54776
- Birche, M. y Jensen K. (2018 a). *Relevamiento y catalogación de los espacios verdes de uso público de la ciudad de La Plata, Argentina*. Revista Urbano N° 37. Chile.

-
- Birche, M. y Jensen K. (2018 b). *La integración paisajística en el crecimiento urbano. Transformaciones en la periferia platense*. Revista Bitácora Urbano Territorial N 29. Colombia.
- Birche, M. y Jensen K. (2018 c). *El paisaje en el espacio público como medio de integración entre la ciudad y el agua: el caso de la región La Plata, Argentina*. Revista de Urbanismo N°39. Chile.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2001). *Espacio público: Ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.
- Borja, J. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad*. Barcelona.
- Borja, J. & Castells, M. (1997). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, 418 pp.; Madrid: Taurus.
- Bothagaray, J. M. (2002). *El Río de La Plata como territorio*. Buenos Aires: Infinito.
- Bourassa, S. C. (1990) A paradigm for landscape aesthetics. *Environment and behavior* 22(6); 787-812
- Bourassa, S. C. (1991) *The aesthetics of landscape*. London/New York, Belhaven Press.
- Cali, M. A. (2018). *Análisis de la actividad de poda en arbolado urbano perteneciente a la ciudad de La Plata*. Tesis de grado. Documento disponible online en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/70796>
- Carmona, M., & Álvaro, A. (2002). *Paisaje y ordenación del territorio*. Sevilla.
- Caro, S. (2013). *La función de la estética y la estética de la función. El diseño más allá de lo lindo y lo feo*. Escritos en la Facultad N°91. Año IX, Vol. 91, Diciembre 2013, Buenos Aires, Argentina | 146 páginas. Documento disponible online en: https://fido.palermo.edu/servicios_dyc/publicacionesdc/vista/detalle_articulo.php?id_articulo=9979&id_libro=477
- Carrión, F. (2008). *Policentralidad: esencia de la ciudad plural*. Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. No. 2, pp. 7-9. Ecuador.
- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Foro Social de las Américas – Quito – Julio 2004. Foro Mundial Urbano – Barcelona – Quito – Octubre 2004. Documento disponible online en: https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf

Castells, M. (1979). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI.

Castells, M. (1998). *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Madrid: Alianza Editorial

Castells, M. (2008). *The New Public Sphere: Global Civil Society, Communication Networks, and Global Governance*. Annals, AAPSS, 16.

Cerasi, M. (1990). *El espacio Colectivo de la ciudad*. Barcelona: Oikos-tau.

Christaller, W. (1966). *Central Places in Southern Germany*. Traducción de C.W. Baskin, Prentice-Hall Inc, Englewood Cliffs, NJ, 1967. Primera publicación en Alemania en 1933

Cicolella, P. (1999). *Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa* en EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Vol 25(76):5-27 .

Clement, G. (2007). *Manifiesto del Tercer Paisaje*. Barcelona: Gustavo Gilli.

Clichevsky, N. (Ed.). (2002). *Tierra vacante en ciudades latinoamericanas*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy

Colafranceschi, D. (2007). *Landscape+ Cien palabras para habitarlo*. Barcelona: Gustavo Gilli.

Conti, A. (coord.) (1989) *Estudio sobre la morfología urbana de La Plata. Área de Preservación del Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico*. La Plata: Dirección de Planeamiento, Municipalidad de La Plata.

Corner, J. (2006) *Terra Fluxus*, en Waldheim, Charles (ed.), *The landscape urbanism reader*, Princeton Architectural Press, Nueva York, 2006, pags. 21-32.

Corraliza, J. A. (2009). *Emoción y espacios públicos: La experiencia humana de los escenarios urbanos*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.

Cosgrove, D. (2002). Observando la naturaleza: el paisaje Geógrafos Españoles. *Boletín de la Asociación de geógrafos españoles n°34*, 63-89.

Cuenin, F. & Silva, M. (2010). *Identificación y Fortalecimiento de Centralidades Urbanas El Caso de Quito*. New York: Banco interamericano de Desarrollo.

Cullen, G. (1959). *El paisaje urbano*. Barcelona: Blume.

De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO.

Mourier, P. y Joseph, I. (1996) en d'Edgar Morin, A. *Pour une utopie realiste*. Paris: Coll.

Deleuze, G., Guattari, F. (1947) *¿Cómo hacerse un cuerpo sin órganos?*, En: *Mil Mesetas* (2006), Valencia: Pre-Texto, 155-171

Delfante, C. (2006). *Gran historia de la ciudad*. Madrid: Abada.

Delfín, P. (2014). *Influencia del sistema vial en la conformación de la jerarquía urbana y municipal de la subregión Barlovento. Estado Miranda. Venezuela*. Revista Terra vol.30 no.47 Caracas. Disponible online en: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-70892014000100008

Delgadillo, V. (2014). *URBANISMO A LA CARTA: Teorías, Políticas, Programas y otras recetas urbanas para ciudades latinoamericanas*. México. Publicado originalmente en “Caderno Metropole” (edición digital), v. 16, n. 31, pp. 89-111, Observatório das Metrôpoles, São Paulo 2014. Documento disponible online en: <http://www.itemciudad.org/boletin/b2-Urbanismo-a-la-carta-Victor-delgadilo.pdf>

Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Editorial anagrama.

Dematteis, G. (1996). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*, (pág. 12). Barcelona.

Dessouroux C. (2003), *La diversité des processus de privatisation de l'espace public dans les villes européennes*. Revista Belgeo, nº1, pp. 21-46.

De Paula, A. (1987). *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*. La Plata: Banco de la Provincia de Buenos Aires.

De Solà-Morales, M. (1994). *Espacios públicos y espacios colectivos*, Revista Universitaria, nº 46. pp. 38-41

Domínguez, M. C. (2013). *Valoración del patrimonio cultural: Plazas platenses. Tesis Doctoral*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.

Donadieu, P. (2006). *La Sociedad Paisajista*. La Plata: Edulp.

- Gandolfi, F. y Gentile, (2004). (s/f). *La Plata: un trazado inconcluso en tres movimientos*. La Plata: Mimeo.
- Garnier, A. (1992). *El cuadrado roto. Sueños y realidades de La Plata*. La Plata: LINTA, CIC y Municipalidad de La Plata.
- Gausa, M. (2003). *The metapolis dictionary of advanced architecture*. Barcelona: Actar.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverte.
- Gladwell, M. (2011). *El punto clave*. Santillana. Estados Unidos, 2011. 29.
- Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Gorelik, A. (2004). *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gorelik, A. (2005). "The metropolis in the pampas: Buenos Aires, 1890-1940" in *Cruelty and Utopia: Cities and Landscapes of Latin America*. Princeton Architectural Press, 146-159.
- Granö, O., and Paasi, A., eds. (1997) *Pure Geography*. Baltimore and London, The John Hopkins University Press.
- Grimson, A., Ferraudi Curti, M. C., & Segura, R. (. (2009). *La vida política en los barrios populares de Buenos Aires*. Buenos Aires: Prometeo.
- Gravagnuolo, B. (2012). *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960*. Ediciones Akal.
- Groys, B. (2014). *Volverse público: Las transformaciones del arte en el ágora contemporánea*. Buenos Aires: Caja Negra.
- Habernas, J. (1981). *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Barcelona: G. Gili.
- Hardoy, J. E. (1995). *Teoría y Prácticas Urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina*", en DANA, nº 37/38, Instituto Argentino de Investigaciones de Historia de la Arquitectura y del Urbanismo, Buenos Aires.
- Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. España: Editorial Siglo XXI.

Hiernaux, D.; Lindón, A. (2004). *La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos*. Papeles de población, vol. 10, núm. 42, octubre-diciembre, 2004, p. 0. México: Universidad Autónoma del Estado de México

Hypergeo (2011). Áreas de influencia. Documento en Línea. Disponible en: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article194> [Consulta: 2013, Abril 8].

Hofstätter, P. R. (1953). *Psicología social*. México: UTEHA.

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Península.

Jacobs, M. H. (2006). *The production of mindscapes*. Wageningen, Wageningen University.

Jakob, M. (2010). Metacritique de l'omnipaysage. En A. Malcolm, J.-M. Besse, D. Colafranceschi, M. Jakob, F. López Silvestre, & J. Nogué, *Teoría y Paisaje. Reflexiones sobre miradas interdisciplinarias*. Barcelona: Pompeu Fabra y Observatorio del Paisaje de Cataluña.

Jensen, K. (2018). *Paisajes vacantes: El paisaje y los espacios verdes en la periferia platense*. Tesis Doctoral. Documento disponible online en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/72319>

Jensen, K. y Birche, M. (2017). Espacio verde: elemento clave en la gestión urbana. *Revista Ciudades* N° 115. México.

Karol, J. (2013). Apuntes y teóricos de la Cátedra de Teorías y Planificación Territorial de la FAU-UNLP.

Koolhaas, R. (1991). *The generic city*. New York: Monacelli Press.

Kuo, F. E. & Sullivan W. C. (2001). *Environment and Behavior: Does Vegetation Reduce Crime?*. Disponible en: <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0013916501333002>

Lanfranchi, Duarte y Granero (2018). *La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos*. Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento.

Latour, B. (1991). *Nunca fuimos modernos*. Madrid: Siglo XXI.

Lazarsfeld, K. (1979). *La influencia personal*. Barcelona: Ed. Hispano Europea.

Ledoux, J. E. (1996). *The emotional brain: The mysterious underpinnings of emotional life*. New York: Simon & Schuster.

-
- Lefebvre, H. (1976). *Reflexiones sobre la política del espacio*.
- Liernur, J. (1993). *La ciudad efímera*. En Liernur, J. y Silvestri, G. *El umbral de la metrópolis*. Buenos Aires: Sudamericana. pp 177-222.
- López Silvestre, F. (2010). ¿Es el paisaje simple reconocimiento? Sobre mis problemas de atención en Barbizon. En A. Malcolm, J.-M. Besse, D. Colafranceschi, M. Jakob, F. López Silvestre, & J. Nogué, *Teoría y paisaje. Reflexiones sobre miradas interdisciplinarias*. Barcelona: Pompeu Fabra y Observatorio del Paisaje de Cataluña.
- López, I., & Etulain, J. C. (2006-2009). *Políticas territoriales y modalidades de intervención. El paisaje cultural en la Región del Gran La Plata: enfoques estrategias e instrumentos*. La Plata: Proyecto de investigación acreditado por la UNLP.
- López, I., & Etulain, J. C. (2010-2013). *Ordenamiento, diseño y gestión del paisaje en el Gran La Plata. Estrategias y escalas de intervención*. La Plata: Proyecto de investigación acreditado por la UNLP.
- Losano, G. (2006). *La Plata: de la ciudad apreciada a la ciudad ignorada*. Revista Geograficando, 2(2). Documento disponible online en: http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.360/pr.360.pdf 950-49-1544-2.
- Lussault, M. (2001). *Propositions pour l'analyse générale des espaces d'actes* en GHORRA-GOBIN C. (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, pp. 33-46.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: GG Reprints.
- Maderuelo, J. (2005) *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid: Abada Editores.
- Manheim, E. (1936). *La opinión pública*. Madrid: Ed. Rev. Derecho Privado.
- Márquez, F. (2011). *Planificación, diseño y gestión participativa del paisaje*. Buenos Aires: Nobuko.
- Mawromatis, C. (2002). *Movilidad en los suburbios dispersos y el nuevo urbanismo en Estados Unidos de América: ¿importación irreflexiva desde Chile?*, en Revista de Urbanismo, núm. 5. Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- McHarg, I. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili.

Meadows, D., Meadows, D., Randers, J., III, B., & William. (1972). *The limits to growth*. New York: Universe Books.

Merino, M. (coord.) (2010). *¿Qué tan público es el espacio público en México?* México, FCE/Conaculta/UV.

Merleau-Ponty, M. (1964). *Le Visible et L'Invisible*. Paris:Gallimard.

Merleau-Ponty, M. (1945). *Phénoménologie de la perception*. Paris : Gallimard.

Mills, C. W. (1975) *La élite del poder*. México: Fondo de Cultura Económica.

Morel, J. C. (2018). *Derechos Reales, función individual, social y ambiental con el paisaje*. Tandil: Editorial La Copia.

Morosi, J. (1999). *Ciudad de La Plata, tres décadas de reflexiones acerca de un singular espacio urbano*. La Plata: Laboratorio de investigaciones del territorio y el ambiente.

Morse, J. M. (1991). *Approaches to Qualitative-Quantitative Methodological Triangulation*. *Methodology Corner*. En: Rev. Nursing Research , N° 40, pp.23-45.

Moya Pellitero, A. M. (2011). *La percepción del paisaje urbano*. Biblioteca Nueva.

Mumford, L. (1938). *La cultura de las ciudades*. New York: Harcourt. Edición de 1945, Buenos Aires: Emecé Editores.

Naredo, J. M., & Rueda, S. (1997). *La ciudad sostenible. Resumen y conclusiones*. Obtenido de Biblioteca CF+S Ciudades para un futuro mas sostenible: <http://habitat.aq.upm.es/cs/lista.html>

Naredo, J., & Fariña, J. (2010). *Libro Blanco de la sostenibilidad en el planeamiento urbanístico español*. Madrid: Ministerio de Vivienda. Madrid: Ministerio de Vivienda.

National Association of City Transportation Officials (NACTO) and the Global Designing Cities Initiative (2016). *Global Street Design Guide*. Washington.

Nijhuis, S.; Van Lammeren, R.; Van Der Hoeven F. (2011). *Exploring the Visual Landscape, Research in Urbanism Series. Volume 2: Advances In Physiognomic Landscape Research In The Netherlands* - IOS Press

Nogué, J. (2010). El retorno al paisaje. *Enrahonar: Quaderns de filosofia*, n°45, 123-136.

- Nogué, J. (2007). *La construcción social del paisaje*. Madrid: Nueva.
- Nogué, J., & Sala, P. (2006). *Prototipo de catálogo de paisaje*. Barcelona: Observatorio de Paisaje de Cataluña.
- Orians, G. (1986). *An ecological and evolutionary approach to landscape aesthetics*. En: Penning-Rowsell, E. C., and Lowenthal, D. (eds.) *Landscape meanings and values*. London etc., Allen and Unwin.
- Page, C. A. (2007). *La exteriorización de nuevas formas de vida en la ciudad colonial. Las alamedas y el paseo público de Córdoba del Tucumán*. *Anales del Museo de América*, 15, Madrid, 123-139. Documento disponible en <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2570746>.
- Park, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pellitero, A. (2011). *La percepción del paisaje urbano*. Madrid: Biblioteca nueva.
- Pérgolis, J. C. (1998). *Bogotá fragmentada: Cultura y espacio urbano a fines del siglo XX*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Pigna, F. (2006). *Los Mitos de la historia argentina 3*. Ed. Planeta Historia y Sociedad.
- Powell, K. (2000). *La transformación de la ciudad, 25 proyectos internacionales de arquitectura urbana a principios del siglo XXI*. Buenos Aires: La isla.
- Precedo, A. (1998). *La red urbana*. Madrid: Síntesis.
- Priore, R. (2001). *Derecho al paisaje, derecho del paisaje. La evolución de la concepción jurídica del paisaje en el Derecho comparado y en Derecho internacional*. *Revista interdisciplinaria de gestión ambiental*, (31), pp. 1-13.
- Pumain D. (2011). *Áreas de influencia*. Documento disponible online en: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article194>
- Rabotnikof, N. (1997). *El espacio público: Caracterizaciones teóricas y expectativas políticas*. En: Quesada, F.(ed). *Filosofía Política I. Ideas políticas y movimientos sociales*, pp.135-151. Madrid: Trota-C.S.I.C.
- Ramírez Vázquez, P. (1982). *El Espacio del Hombre*. México: Instituto Mexicano de Administración Urbana (IMAU).

-
- Ravella, O. (2013). *Contexto histórico y configuración urbana*. En Seminario de Teoría e Historia de la Ciudad. Maestría en Paisaje, Medio ambiente y Ciudad. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad. Nacional de La Plata.
- Ravella, O. (2010). *Pasado, presente y futuro de la planificación urbano-regional*. Buenos Aires, Argentina: Nobuko.
- Ravella, O. y Varela, L. (Comp.) (2008). *Diseñando el paisaje*. Buenos Aires, Argentina: Prometeo.
- Ravella, O., Giacobbe, N. y Frediani, J. (2006). *El transporte como factor de integración / desintegración de las regiones urbanas*. 42nd ISOCaRP Congress. Cities between Integration and Disintegration: Opportunities and Challenges. Estambul, Turquía.
- Ravella, O. y Giacobbe, N. (2001). *La planificación urbana regional*. La Plata: UNLP.
- Roger, A. (2007). *Breve tratado del paisaje*. Madrid: Nueva.
- Rossi, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rueda, S. (. (2012). *Libro Verde la sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- Rueda, S. (1997). *La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*. Obtenido de Biblioteca CF+S Ciudades para un futuro más sostenible:
<http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- Sabaté, J. (2004). El Patrimonio como recurso básico para un nuevo modelo de desarrollo. . *Revista Urban (9)*, 8-29.
- Salcedo, R. (2002). *El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. *Revista EURE (Santiago)*, 28(84), 5-19.
- Samaja, J. (1994). *Epistemología y metodología*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Samaja, J. (2003). *Los caminos del conocimiento en Semiótica de la Ciencia*. Libro inédito.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica, tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.
- Sarquis, J. (., & Silvestri, G. (2003). *Teoría de la arquitectura y teoría del proyecyo*. Buenos Aires: Nobuko.

- Sauer, C. O. (1963). *The Morphology of Landscape*. En: Leighly, J. *Land and Life: A Selection from the writings of Carl Ortwin Sauer* (págs. 315-350). Berkeley: University of California Press.
- Schumacher, E. F. (1973). *Small is beautiful: A study of economics as if people mattered*.
- Schroeder, H. W. & Terry, D. (1981). *Progress in predicting the perceived scenic beauty of forest landscapes*. *Forest Science*, 27(1):71-80. Shafer EL, Richards TA.
- Segura, R. (2009). La persistencia de la forma (y sus omisiones). Un estudio del espacio urbano de La Plata a través de sus ciudades análogas. *Cuadernos de Antropología Social*, 173-197.
- Segura, R. (2015). *Vivir afuera. Antropología de la experiencia urbana*. San Martín: UNSAM.
- Sennet, R. (1994). *Carne y piedra : El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial
- Sennet R. (2011). *El Declive del Hombre Público*. Barcelona: Anagrama.
- Silvestri, G. (2003). *El color del río*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo.
- Silvestri, G. (2011). *Ars Pública*. Buenos Aires: Nobuko.
- Silvestri, G., & Aliata, F. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Nueva visión.
- Simmel, G. (1986). *Filosofía del paisaje en El individuo y la Libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península.
- Solá Morales, I. d. (2003). *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Souto, P. (2011). Paisajes en la geografía contemporánea: concepciones y potencialidades. *Revista Geográfica de América Central*, 1-23.
- Spek, S. (2010). *Activity Patterns in Public Space: a tool for assessing city centres Tracking Pedestrians in the Historic City Centre of Delft*. Documento disponible online en: https://www.ictct.net/migrated_2014/ictct_document_nr_736_506A%20Stefan%20vd%20Spek%20Activity%20patterns%20in%20public%20space.pdf
- Steinberg, S. (1969). *Los medios de comunicación social*. México: Ed. Roble.
- Tardín, R. (2010). *Espacios libres: Sistema y proyecto territorial*. Buenos Aires: Nobuko.

Terán, F. (1983). *La Plata, Ciudad Nueva, Ciudad Antigua*. Ed. Universidad Nacional de La Plata-Instituto de Estudios de Administración Local.

Torres, H. A. (2001). *Cambios Socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990* en EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Vol 27(80):33- 57 .

Ulrich, R. S. (1981). *Natural versus urban scenes: some psychophysiological effects*. *Environment and Behavior*, 13, 523-556.

Valdez Vargas, C. (2007). *Cuerpos mutables. La transformación de los espacios abiertos públicos de la ciudad*. Actas do Seminário Estudos Urbanos 2007, Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa. Documento disponible online en:
http://www.academia.edu/7283768/Actas_do_Semin%C3%A1rio_de_Estudos_Urbanos_Vazios_%C3%A9Ateis.

Vallejo, G. (2009). *Utopías Cisplatinas*. Buenos Aires: Las cuarenta.

Varela, L. (2000). *Análisis y consecuencias de los procesos de urbanización y transformación en el paisaje pampeano*. Trabajo de tesis.

Verne, J. (2005). *Los quinientos millones de la Begún*. Madrid: Alianza Editorial.

Wilson J., Kelling G. (1982). *Broken Windows. The police and neighborhood safety*, The Atlantic Monthly. Volumen 249. Estados Unidos.

Wylie, J. (2007). *landscape*. Londres/Nueva York: Routledge.

Yang, B. & Brown, T. (1992). *A Cross-Cultural Comparison of Preferences for Landscape Styles and Landscape Elements*, en: *Environment and Behavior* 24(4): 471-507.

Ynoub, R. (2012). *Cuestión de método. Aportes para una metodología crítica*. Mexico: Cengage learning

OTROS DOCUMENTOS

Archivo fotográfico Ministerio de Infraestructura. Recuperado de:

<https://www.facebook.com/ArchivoFotograficoMinisterioDeInfraestructura>. Fecha de captura: 17/8/19.

Código de Ordenamiento Urbano - Ord. 10703. Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de La Plata. (2010).

Código del Espacio Público - Ord. 9880. Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de La Plata. (2004).

Consell de la Generalitat Valenciana (2006). *Reglamento de Paisaje de la Comunitat Valenciana*.

Documento disponible online en:

https://www.dogv.gva.es/portal/ficha_disposicion_pc.jsp?sig=4477/2006&L=1

Consel de l'Europe. Recuperado de:

http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/Landscape/VersionsConvention/spa_nish.p df.

Fecha de captura: 10/10/2014

Convenio Europeo del Paisaje. (2000). Obtenido de Universitat Politecnica de Valencia:

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0670786.pdf>

INDEC. Recuperado de: <https://www.indec.gob.ar/>. Fecha de captura: 15/8/16.

Defendamos Nuestra Identidad. Recuperado de: <https://www.facebook.com/DNI-Defendamos-Nuestra-Identidad-267594669931717>. Fecha de captura: 17/8/19.

Donald Appleyards's Livable Streets. Recuperado de: <https://www.streetfilms.org/revisiting-donald-appleyards-livable-streets/>. Fecha de captura: 13/12/10.

La Plata Norte. Recuperado de: <https://www.facebook.com/LaPlataNorte/>. Fecha de captura: 17/8/19.

Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje (2005). Parlamento de Cataluña. Cataluña, España.

Ley 12704 de Paisaje Protegido De Interés Provincial y/o Espacio Verde De Interés Provincial (2012). Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

Ley 12274 (1999). Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

Decreto-ley 8912 Ley de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo de la Provincia de Buenos Aires (1977). Buenos Aires, Argentina.

Ley 25.675 (2002). Congreso de la Nación Argentina. Buenos Aires, Argentina.

Ley 14449 de Acceso Justo al Hábitat (2013). Buenos Aires, Argentina.

Observatorio de movilidad del Gran La Plata, IIPAC - UNLP/CONICET. Recuperado de:
<https://observatoriomovilidadlaplata.wordpress.com/>. Fecha de captura: 13/6/18.

ONU – Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de: <https://www.onu.org.ar/agenda-post-2015/onu>. Fecha de captura: 17/8/19.

ONU (2015). *Seventieth session United Nations General Assembly, Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution A/RES/70/1.*

ONU HÁBITAT (2018). *El espacio público: componente clave de una ciudad sostenible*. Documento disponible online en: <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>

ONU HÁBITAT (2015). *Habitat III Issue Paper 11 - Public Space.*

Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá (2005). Recuperado de:
<http://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planes-maestros/planes/plan-maestro-de-espacio-publico>. Fecha de captura: 13/6/18.

UN- Hábitat. *Global Public Space Toolkit* (2016). Recuperado de: <https://unhabitat.org/global-public-space-toolkit-from-global-principles-to-local-policies-and-practice>. Fecha de captura: 21/7/19.

Anexo 1: Anchos caminables para el espacio peatonal – Síntesis de la bibliografía analizada

Tabla síntesis de anchos recomendados para diseño de vías en centraliades:

Fuente	Año	País	EN CENTRALIDADES				
			Franja fachada	Ancho caminable		Franja mobiliario urbano	Ancho total vereda (min).
				Minimo	Recomendado		
Global Street Design Guide	2016	Estados Unidos	-	1,8	2,4	-	3,0
City of Los Angeles: Complete Streets Design Guide	2014	Estados Unidos	-	-	-	-	3,7
Manual de Calles	2018	Mexico	-	2,8	3,2	1,2	5,0
Guía de diseño de calles e intersecciones para la ciudad de Buenos Aires. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo Argentina	2016	Argentina	0,6	2,6	-	1,6	5,4
Manual de diseño urbano	2015	Argentina	-	-	-	-	-
Guía infraestructura peatonal Saltillo	2017	Mexico	-	-	-	-	-
Better streets san francisco	2010	Estados Unidos	-	-	-	-	-
Complete Streets Chicago	2013	Estados Unidos	-	1,5	1,8	-	-
Plan de Sevilla	2007	España	-	3,0	-	-	-
Código del espacio público, La Plata	2004	Argentina					

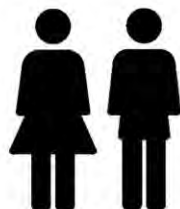
Tabla síntesis de anchos recomendados para diseño de vías simples:

Fuente	Año	País	EN VIAS SIMPLES				
			Franja fachada	Ancho caminable		Franja mobiliario urbano	Ancho total vereda (min).
				Minimo	Recomendado		
Global Street Design Guide	2016	Estados Unidos	-	1,8	2,4	-	3,0
City of Los Angeles: Complete Streets Design Guide	2014	Estados Unidos	-	-	-	-	3,7
Manual de Calles	2018	Mexico	0,3	1,8	-	0,6	2,6
Guía de diseño de calles e intersecciones para la ciudad de Buenos Aires. Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo Argentina	2016	Argentina	0,0	1,5	2,4	1,6	3,0
Manual de diseño urbano	2015	Argentina	-	1,5	1,8	0,8 a 1,2	-
Guía infraestructura peatonal Saltillo	2017	Mexico	-	1,5	-	-	-
Better streets san francisco	2010	Estados Unidos	-	1,8	-	-	3,7
Complete Streets Chicago	2013	Estados Unidos	-	1,5	1,8	-	-
Plan de Sevilla	2007	España	-	1,5	2,0	-	-
Código del espacio público, La Plata	2004	Argentina	-	-	-	-	CASCO: Av: 5m; Calle: 3,6m FUERA DEL CASCO: Av. 3,2m; Calle:1,6m

Anexo 2: Encuesta “Paisajes Platenses”, 2018.

METODOLOGÍA

Tamaño de muestra



413

Instrumentos de recolección de información

Cuestionario estructurado con preguntas abiertas y cerradas

Modalidad de contacto

Presencial y on line

Toma de muestra - Zonas

L a V : centros comerciales - Fin de semana: espacios verdes

Universo del estudio

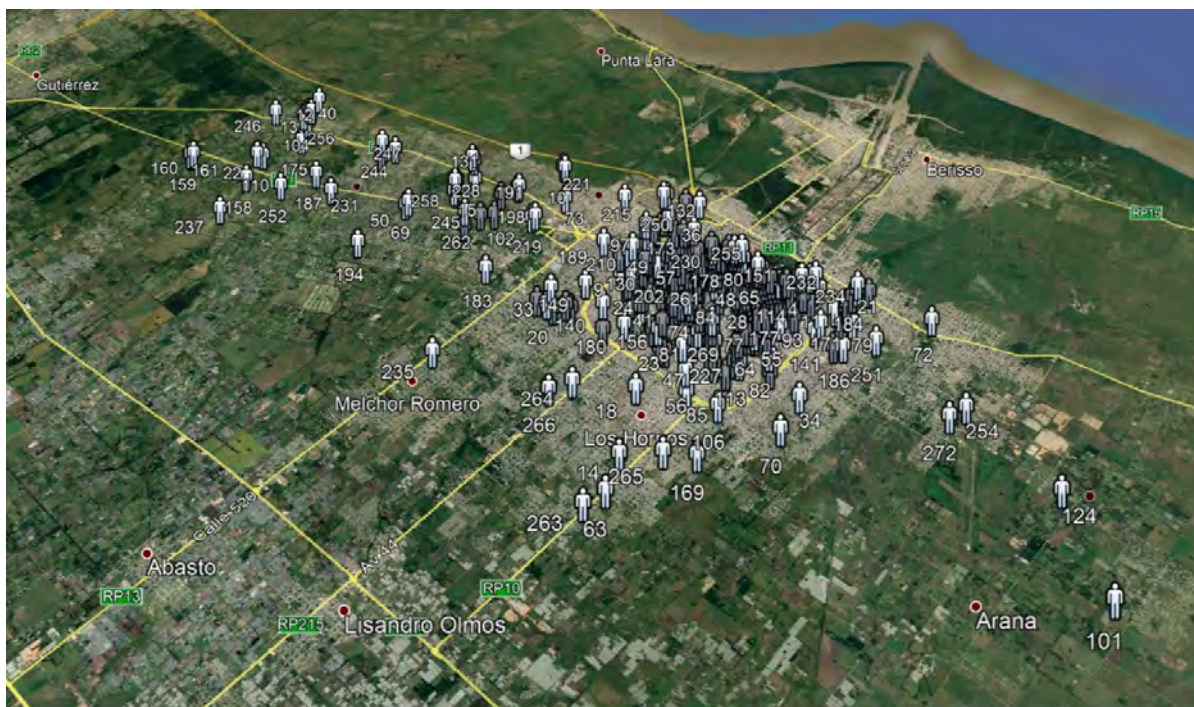
Partido de La Plata

Nivel de confianza 95.68% | Porcentaje de error 4.32%

Distribución de muestra



Distribución espacial de la muestra



Planilla de preguntas realizadas

Paisajes platenses

**Obligatorio*

Datos generales

1. Indique su edad *

Marca solo un óvalo.

- menor a 20 años
- 20 a 35 años
- 36 a 60 años
- más de 60 años

2. Indique sexo *

Marca solo un óvalo.

- Femenino
- Masculino
- Otro: _____

3. Indique la esquina mas cercana a su residencia

*

4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

5. ¿Cuál?

6. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas? *

Marca solo un óvalo.



Opción 1

Opción 2

7. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas? *

Marca solo un óvalo.



Opción 1

Opción 2

8. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas? *

Marca solo un óvalo.



Opción 1

Opción 2

9. Indique: ¿cuál imagen le agrada más? *
Marca solo un óvalo.



Opción 1

Opción 2

10. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta? *

11. El lugar elegido en la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular? *
Selecciona todos los que correspondan.

- Vegetación característica
- Edificio significativo
- Amplitud y comodidad del espacio
- Presencia de agua
- Otro: _____

12. ¿Cree que las veredas de la ciudad tienen las condiciones necesarias para una buena circulación de los peatones? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

13. ¿Porqué?

Espacios verdes platenses

14. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

15. ¿Cuál?

16. ¿Para qué usa los espacios verdes? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Descanso y recreación
 Deporte
 Lugar de encuentro
 Lugar de paso
 Espera de medios de transporte
 Otro: _____

17. ¿Cuál es el espacio verde que más usa? *

18. ¿Utiliza algún espacio verde de noche? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

19. Si la respuesta es sí: ¿Cuál?

20. Si la respuesta es no: ¿Porqué?

21. ¿Hasta cuantas cuadras caminaría usted para llegar a una plaza o parque? *

22. ¿Cree que se usarían más los espacios verdes si estuvieran en mejores condiciones? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
 No

23. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes? *

Selecciona todos los que correspondan.

- Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos)
- Vegetación
- Mobiliario (bancos, cestos, bicicletteros etc)
- Iluminación
- Juegos
- Señalética (Cartelería, planos de ubicación)
- Sanitarios
- Otro: _____

24. ¿Cree que es necesario que existan más espacios verdes en la ciudad? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

25. ¿Le gustaría que algún espacio sin uso sea convertido en un espacio verde? *

Un espacio sin uso, espacio vacante o espacio libre puede ser un terreno baldío o con alguna construcción inutilizada. Este espacio puede estar inutilizado en su totalidad o albergar algún uso esporádico como por ejemplo espacios para la práctica de algún deporte

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

26. ¿Reconoce algún espacio exterior sin uso o abandonado en la ciudad? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

27. ¿Cuál?

28. ¿Qué tipo de calle le agrada más?



Opción 1

Opción 2

Opción 3

29. ¿Las veredas tienen las condiciones suficientes para la circulación de los peatones?

- Sí
- No

30. ¿Porqué?

31. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus árboles?

32. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata? ¿Cuál?

33. ¿Qué cree que es necesario para el éxito y desarrollo de una centralidad?

Procesamiento de las respuestas obtenidas

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
1	3 y 47	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
2	47 y 3	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas, Plaza Moreno
3	14 y 35	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
4	116 y 64	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
5	66y17	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
6	esq. 60 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	parque Saavedra, parque Sa
7	Diag 79 y 56	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
8	7 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque saavedra
9	34	menor a 20 años	Femenino	Si	Plaza malvinas
10	5 y 505	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
11	116 y 68	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
12	5 y 44 villa elisa	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
13	44	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
14	65	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Castelli
15	15bis y 494	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
16	38 y 10	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
17	11	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
18	138	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
19	65	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
20	133 esq 529	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
21	122 y 72	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
22	21 d y 421	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
23	26	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
24	36 Y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
25	11 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
26	12 y 64	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
27	19 y 45	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
28	7y58	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza rocha
29	14 y 40	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque san martin
30	Colpayo	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque centenario
31	8 y 36	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Olazábal
32	6 y 56	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
33	31 y 526	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Azcuenaga
34	Calle 81	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
35	6 y 64	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
36	32 y 119	menor a 20 años	Femenino	Si	El Bosque
37	3 y 49	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Italia
38	1 y 56	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
39	3 y 65	20 a 35 años	Masculino	Si	
40	2 y 43 villa elisa	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
41	19 y 41	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
42	3 y 35	20 a 35 años	Femenino	Si	La rambla
43	6 y 64	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
44	2y69	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
45	2 y 67	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
46	4 y 66	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
47	26y 58	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque san martin
48	5	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque san martin
49	9 y 531	36 a 60 años	Masculino	Si	La rambla
50	481 y 27	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños
51	12 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza passo

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
52	6 y 63	20 a 35 años	Femenino	Si	Plazas, bosque,
53	4 y 49	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza san martin
54	2 y 49	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
55	9 y 68	más de 60 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
56	62 y 30	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque San Martín
57	7 y 36	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
58	16 y 64	más de 60 años	Femenino	Si	Parque saavedra
59	41 y 131	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Pereyra
60	3 y 47	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
61	8 y 40	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
62	55 y 7	más de 60 años	Femenino	Si	Plaza San martin
63	68 y 157	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
64	16 y 66	más de 60 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
65	1 y 54	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque San Martín
66	9 y 58	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Rocha
67	11 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
68	5 y 45	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
69	24 esq 481	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
70	82 bis	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
71	25 y 63	más de 60 años	Femenino	Si	Parque Castelli
72	122 y 89	menor a 20 años	Masculino	Si	la calle
73	11 y 512	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
74	16 y 48	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
75	12 y 66	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
76	4 y 530	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
77	13 y 60	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
78	60 y 9	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
79	Calle 1bis y 78	más de 60 años	Femenino	Si	La rambla
80	47 y 116	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
81	57 y 22	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
82	20 y 71	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
83	59 Y 19	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
84	10 Y 50	20 a 35 años	Masculino	No	
85	133 y 65	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
86	11 y 39	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano
87	15 y 38	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
88	12 y 43	más de 60 años	Femenino	Si	Plaza Belgrano
89	Plaza italia	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
90	11 y 65	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
91	8 y 50	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza San Martín
92	37 y 22	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
93	Mirando hacia la calle	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Alberti
94	37 y 22	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
95	72 y 21	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Castelli
96	11 y 53	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
97	7 y 529	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
98	78 bis	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
99	501 Y 30	20 a 35 años	Femenino	No	
100	6 y 43	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
101	655 y 22	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
102	510 Y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Pereyra
103	55 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
104	Calle 44 villa elisa	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
105	32 y 131	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
106	70 Y 131	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
107	11 y 53	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
108	Calle 131 y 32	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Islas Malvinas
109	Esquina diagonal 74	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
110	21d	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
111	44 y 9	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
112	39 y 22	20 a 35 años	Femenino	Si	Cualquiera de las plazas ver
113	23	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
114	2 y 62	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
115	19 y 38	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
116	116	más de 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
117	12 y 44	20 a 35 años	Femenino	Si	Teatro al aire libre
118	47	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
119	19 y 48	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas
120	29	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
121	24 y 59	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
122	13 y 61	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque saavedra
123	5 Y 44	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
124	635 y 11	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque San Martín
125	9 y 47	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
126	5 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Rocha
127	12 y 64	menor a 20 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
128	74 y 118	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
129	14 y 35	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
130	13 y 32	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
131	485 y 132	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
132	117 y 526	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
133	20 y 59	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas
134	63 y 24	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Castelli
135	12	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
136	15 y 68	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
137	2 y 51	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
138	45	20 a 35 años	Femenino	Si	
139	4 y 55	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza San Martín
140	27 y 36	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
141	7 y 73	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
142	26y 48	36 a 60 años	Femenino	Si	
143	67 y 23	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Castelli
144	4 y 49	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
145	1 y 46	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
146	Calle 44 esq 9	más de 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
147	7 y 68	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
148	26 y 66	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Castelli
149	32	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
150	17	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque saavedra
151	2 y 50	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
152	14 y 42	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Belgrano
153	8y44	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Italia
154	3 y 48	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
155	3 y 53	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
156	24 y 42	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque San Martín
157	diagonal 78 y 3	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Rivadavia
158	425 esquina 28 bis	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
159	408 y 31	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
160	408 y 31	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
161	408 y 31	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
162	15	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
163	47	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas
164	29 y 54	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
165	14 y 42	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
166	14 y 40	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
167	7 y 63	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
168	38 y 11	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
169	74 y 142	20 a 35 años	Femenino	Si	
170	3 y 53	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
171	73 y 1	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
172	501 y 19	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
173	2	menor a 20 años	No es necesario	Si	El Bosque
174	2 y 59	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
175	50 metros	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
176	2 y 50	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque saavedra
177	7 y 58	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
178	43 y 3	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
179	25 y 501	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
180	29 esquina 43	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Alberti
181	47 y Diag. 80	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
182	59	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
183	514 bis y 134	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
184	73 y 120	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque saavedra
185	11 y 39	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano
186	7 y 80	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
187	Con Belgrano y 454	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
188	60 y 11	20 a 35 años	Masculino	Si	las plazas y parques en gene
189	15 y 526	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
190	115 y 74	20 a 35 años	Femenino	Si	La rambla
191	15 y 502	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños
192	16 y 66	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
193	5 y 44	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
194	476 y 138	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
195	4 y 46	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
196	16 y 40	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
197	5 y 34	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque saavedra
198	15 y 502	menor a 20 años	Masculino	Si	Plaza Italia
199	4 y 49	20 a 35 años	Masculino	Si	parque San Martín
200	530 y 134	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
201	28 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque san Martín
202	13 y 37 La Plata	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín, parque S
203	116 y 63	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas
204	4 y 56	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
205	7 esquina 531	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
206	46 y 3	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
207	4 y 61	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
208	10y65	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
209	15 y 64	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
210	13 y 532	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
211	1 Y 62	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
212	4 y 62	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
213	6 y 56	20 a 35 años	Femenino	No	
214	12 y 162 Berisso	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Civico
215	3 y 520	36 a 60 años	Femenino	Si	La rambla
216	3 y 57	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
217	48 Y 2	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
218	3 y 56	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
219	Camino Begrano y 51	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque San Martin
220	10 y 58	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
221	5 y 505	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
222	7 y 32	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Pereyra
223	7 y 45	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
224	43	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Azcuénaga
225	1 y 47	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
226	24 y 504	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
227	61 y 21	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
228	13 y 486	36 a 60 años	Masculino	Si	El taller de trenes de Tolosa
229	3 y 76	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
230	37	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
231	27 y 460	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Rocha
232	65 y 117	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
233	Diagonal 77	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
234	65 y 119	menor a 20 años	Masculino	Si	El Bosque
235	155 y 521	menor a 20 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
236	47 y 13	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
237	436	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
238	9 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
239	3 y 42	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
240	118	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
241	13 y 47	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
242	20 y 48	menor a 20 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
243	8 y 48	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martin
244	461 c y 14	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Pereira
245	490	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
246	411 y 13	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
247	465 y 14b	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
248	40	20 a 35 años	Femenino	No	
249	2 y 62	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
250	117	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
251	85	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
252	Gamboia y 28	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
253	7 y 32	más de 60 años	Masculino	Si	El Bosque
254	4 y 609	36 a 60 años	Femenino	Si	
255	1 y 46	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
256	9y421 villa elisa	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
257	19	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
258	Lacrosse y 17	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
259	60	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
260	59 y 9	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños
261	43 y 9	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
262	25	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
263	66 y 161	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
264	44 y 144	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque San Martín
265	145 y 70	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
266	44	20 a 35 años	Femenino	No	
267	17 y 489	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
268	48	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza malvinas
269	18 y 58	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
270	9 y 43	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
271	6 y 37	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
272	609	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
273	134 y 527	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Alberti
274	26 y 67	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque San Martín
275	15 a City Bell	más de 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
276	44 v. Elisa	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
277	1 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
278	498 y 10	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
279	82 bis	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
280	5 y 43	más de 60 años	Masculino	Si	La República de los Niños
281	5 y 43	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza
282	4 y 523	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
283	4 y 43	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
284	2 bis y 531	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
285	44 y 6 villa elisa	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
286	2 y 80	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
287	504 y 134	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque San Martín
288	135 y 504	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
289	1 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
290	38 y 13	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
291	467 y 14 c	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
292	48 y 9	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
293	3 y 47	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
294	35 y 14	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
295	12 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
296	14 y 35	36 a 60 años	Masculino	Si	El Bosque
297	37 y 14	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
298	125 y 530	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
299	507 y 137	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Malvinas
300	38 y 11	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
301	507 y 137	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
302	51 y 4 villa elisa	más de 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
303	14y35	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños
304	14 y 62	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
305	12 y 38	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
306	57 y 148	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
307	14 y 35	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
308	13 y 32	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano
309	28 y 476	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
310	51 y 16	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
311	156 y 526	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
312	13 y 61	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
313	5 y 42 Villa Elisa	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
314	13 y 63	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
315	117 y 64	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza España
316	28 y 471	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
317	449 y 160	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
318	13b y 464	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
319	7 y 79	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
320	503 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
321	2 y 59	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
322	45 y 132	20 a 35 años	Masculino	No	
323	10 y 61	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Saavedra
324	42 y 131	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
325	157 y 521	20 a 35 años	Femenino	No	
326	10 y 42	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Italia
327	3 y 63	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
328	30 y 510	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
329	426 y 27	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
330	11 y 61	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
331	4 y 500	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
332	35 y 14	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
333	14 y 35	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano
334	12 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
335	8 y 520	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
336	35 y 132	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
337	10 y 74	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
338	45 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Azcuénaga
339	38 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	Plazas, todas las que se
340	60 y 137	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
341	122 y 72	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Matheu
342	16 y 78	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
343	47 y 115	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Rivadavia
344	7 y 38	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
345	14 y 58	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
346	1 y 531	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
347	69 y 136	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
348	59 y 13	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
349	21 y 63	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
350	25 y 508	36 a 60 años	Masculino	Si	La República de los Niños
351	529 y 2	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Iraola
352	8 y 419 villa elisa	más de 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
353	419 y 8	más de 60 años	Masculino	Si	Parque Pereyra
354	29 y 73	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
355	7 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
356	1 y 77	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
357	Calle 19 Bis y 40.	menor a 20 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
358	526 y 119	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza belgrano
359	55 y 131	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Moreno

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
360	13 y 43	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
361	30 y 491	20 a 35 años	Masculino	Si	La República de los Niños
362	122 y 80	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Paso
363	4 y 43	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
364	2 y 47	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Saavedra
365	16 bis y 493	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
366	2 y 47	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
367	45 y 201	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
368	11 y 58	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
369	13 y 55	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
370	58 y 12	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque san martin
371	54 y 2	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
372	44 y 5	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Italia
373	6 bis y 520	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
374	1 y 60	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
375	1 y 37	36 a 60 años	Femenino	Si	El Bosque
376	Diagonal 73 y 47	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
377	122 y 38	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
378	464 y 160	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
379	493 bis y Belgrano	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
380	45 y 19	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
381	18 y 41	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
382	14 y 72	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
383	53 y 22	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque San Martín
384	134 y 50	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
385	16 y diagonal.73	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
386	23 y 35	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
387	44 y 132	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Rocha
388	64 y 21	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
389	467 y 144	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
390	502 y 19	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
391	13 y 531	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
392	19 y 60	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
393	38 y 135	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
394	16 y 47	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
395	44 y 3	20 a 35 años	Queer	Si	Parque Saavedra
396	46 y 11	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
397	45 y 137	20 a 35 años	Femenino	Si	La República de los Niños
398	67 y 7	36 a 60 años	Masculino	Si	La República de los Niños
399	476 y Belgrano	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
400	487 y Belgrano	más de 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
401	27y489	36 a 60 años	Femenino	Si	La República de los Niños
402	51 y 17 villa elisa	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
403	24 y 55 villa elisa	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
404	529 y 115	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano - City Bell
405	463 y 11	más de 60 años	Masculino	No	
406	486 y 15	20 a 35 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano - City Bell
407	6 y507	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza San Martín
408	6 y 507	36 a 60 años	Femenino	Si	Pza Malvinas
409	6 y 507	menor a 20 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
410	21 y 449	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
411	Belgrano y 450	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
412	449 y 21 a	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico

ID	1. Indique la esquina mas cercana a su residencia	2. Indique su edad	3. Indique sexo	4. ¿Puede nombrar algún lugar al aire libre reconocido de la ciudad?	5. ¿Cuál?
413	450 y Belgrano	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
414	63 y 6	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
415	531 y 21	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza Malvinas
416	Belgrano y 454	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
417	489 y 10	36 a 60 años	Femenino	Si	Parque Ecológico
418	15 y Belgrano	36 a 60 años	Masculino	Si	Parque Pereyra
419	160 y 445	menor a 20 años	Masculino	Si	Parque Pereyra
420	160 y 450	más de 60 años	Masculino	Si	Parque Pereyra
421	477 y 133 bis	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Belgrano - City Bell
422	477 y 10	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano - City Bell
423	17 y 467	más de 60 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
424	132 y 37	más de 60 años	Femenino	Si	Parque Alberti
425	34 y 31	20 a 35 años	Femenino	Si	Parque Alberti
426	49 y 8	20 a 35 años	Femenino	Si	La rambla
427	42 y 138	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
428	85 y 118 bis	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
429	508 y 19	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque
430	60 y 24	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
431	30 y diag 74	36 a 60 años	Femenino	Si	Plaza castelli
432	6 y 45	20 a 35 años	Femenino	Si	Plaza Moreno
433	20 y 43	36 a 60 años	Femenino	Si	Las plazas
434	40 y 14	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Belgrano
435	3 y 47	20 a 35 años	Femenino	Si	El Bosque
436	501 y 6	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
437	137 y 14	20 a 35 años	Masculino	Si	Parque Ecológico
438	33 y 143	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
439	485 y 138	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza San Martín
440	461 y 27	36 a 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
441	614 y 6 bis	más de 60 años	Femenino	Si	El Bosque
442	80 y 25	más de 60 años	Masculino	Si	Plaza Moreno
443	47 y 1	20 a 35 años	Masculino	Si	El Bosque

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
1	El Bosque	Presencia de agua	No
2	Ninguno		No
3	Plaza Belgrano	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
4	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
5	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio, Estar próximos a don	Sí
6	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
7	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
8	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio, Está cerca de los ba	No
9	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
10	El Bosque	Edificio significativo	No
11	Parque Saavedra	actividad feria	Sí
12	Plaza San Martín	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
13	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
14	Parque Castelli	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
15	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
16	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
17	Ninguno	Vegetación característica	No
18	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	No
19	Las plazas	Vegetación característica	No
20	Patio	Amplitud y comodidad del espacio	No
21	El Bosque	Vegetación característica	No
22	Parque Ecológico	Vegetación característica	Sí
23	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
24	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
25	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
26	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
27	Paseos peatonales	Vegetación característica	Sí
28	Las plazas	Vegetación característica	Sí
29	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
30	Las plazas	Vegetación característica	Sí
31	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
32	El Bosque	Vegetación característica	Sí
33	La República de los Niños	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
34	Las plazas	Vegetación característica	Sí
35	Plaza España	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
36	Plaza Belgrano	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
37	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
38	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
39	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	No
40	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
41	Plaza Güemes	Cercanía, excelente estado, espacio familiar, bastante v	Sí
42	El Bosque	Vegetación característica	Sí
43	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
44	El Bosque	Vegetación característica	No
45	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
46	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
47	Las plazas	Vegetación característica	Sí
48	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
49	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
50	La República de los Niños	Vegetación característica, Edificio significativo	No
51	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
52	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
53	Plaza Malvinas	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
54	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio, Salgo a hacer depor	Sí
55	Ninguno	Todos están llenos de elementos que no me permiten di	No
56	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
57	La rambla	Cerca de donde vivo	No
58	Parque saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
59	Punta Lara	Presencia de agua	No
60	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
61	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
62	El Bosque	Vegetación característica	Sí
63	El Bosque	Vegetación característica	No
64	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
65	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
66	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	No
67	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
68	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
69	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
70	Las plazas	Vegetación característica	Sí
71	Parque Castelli	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
72	Ninguno	por laburp	Sí
73	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
74	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	No
75	Las plazas	Vegetación característica	Sí
76	La rambla	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
77	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
78	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	No
79	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
80	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
81	Parque saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	No
82	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	No
83	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
84	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
85	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
86	Plaza Belgrano	Cercania	Sí
87	Las plazas	Cercania	Sí
88	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
89	Parque saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
90	Paseos peatonales	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
91	Patio	Vegetación característica	No
92	Parque San Martín	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
93	Skatepark	Amplitud y comodidad del espacio	No
94	Avenidas 51 y 53	Vegetación característica, Edificio significativo	No
95	El Bosque	Vegetación característica	Sí
96	Plaza Moreno	Edificio significativo	No
97	Las plazas	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
98	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio, Verde y aire	Sí
99	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
100	Skatepark	Amplitud y comodidad del espacio	No
101	Parque Saavedra	Biblioteca y árboles	Sí
102	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
103	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
104	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
105	El Bosque	Vegetación característica	Sí
106	Las plazas	Vegetación característica	No
107	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio,	Sí
108	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
109	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	No
110	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
111	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
112	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
113	Parque Saavedra	Presencia de agua	No
114	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
115	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
116	Las plazas	Vegetación característica	Sí
117	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
118	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
119	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
120	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
121	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
122	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
123	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
124	Paseos peatonales	Vegetación característica	Sí
125	Grand Bell	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
126	El Bosque	Vegetación característica, Presencia de agua	No
127	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
128	Las plazas	Vegetación característica	Sí
129	Plaza Belgrano	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
130	Plaza San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	No
131	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
132	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
133	la rivera del río	Vegetación característica, Presencia de agua	Sí
134	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
135	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	No
136	Parque Saavedra	Vegetación característica, Presencia de agua	Sí
137	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
138	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
139	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
140	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio,	Sí
141	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
142	El Bosque	Presencia de agua	Sí
143	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
144	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	No
145	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
146	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
147	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
148	Parque Castelli	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
149	Plaza Azcuenaga	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
150	Las plazas	Vegetación característica	Sí
151	Ninguno	Ninguno	No
152	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	No
153	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
154	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
155	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
156	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	No
157	Plaza Rivadavia	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
158	Parque Saavedra	Vegetación característica	Sí
159	Patio	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
160	Patio	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
161	Patio	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
162	Las plazas	Edificio significativo	No
163	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
164	Mi patio	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
165	Plaza Paso	Es una plaza bien diagramada y no muy grande.	Sí
166	El Bosque	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio,	Sí
167	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
168	Plaza Belgrano	espacio de encuentro común entre personas con perros	Sí
169	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
170	Las plazas	Edificio significativo	Sí
171	El Bosque	Vegetación característica	No
172	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
173	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
174	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
175	Las plazas lejanas al centro cor	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
176	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
177	Plaza Rivadavia	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
178	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
179	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
180	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
181	El Bosque	Vegetación característica	Sí
182	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
183	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
184	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
185	Plaza Belgrano	Cercanía	Sí
186	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
187	Parque Ecológico	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
188	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
189	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	No
190	Parque saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
191	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
192	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
193	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
194	Las plazas	Cercanía a transporte	No
195	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
196	Parque San Martín	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
197	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	No
198	Ninguno	Amplitud y comodidad del espacio	No
199	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
200	El Bosque	Edificio significativo, Es emblemático por si mismo. Marc	No
201	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
202	Meridiano V	Vegetación característica, Edificio significativo, Difusión	Sí
203	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
204	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	No
205	El Bosque	Vegetación característica	No

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
206	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
207	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
208	Parque Saavedra	Vegetación característica	Sí
209	Parque Saavedra	proximidad a mi casa, llego caminando y todas las anter	Sí
210	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
211	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
212	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
213	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
214	Las plazas	Vegetación característica	Sí
215	La República de los Niños	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
216	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
217	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
218	El Bosque	Vegetación característica	Sí
219	Las plazas	Vegetación característica	Sí
220	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	No
221	El Bosque	memoria colectiva	Sí
222	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
223	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
224	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
225	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
226	La República de los Niños	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
227	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
228	La República de los Niños	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
229	La rambla	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
230	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
231	Diagonal 73	Vegetación característica	Sí
232	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
233	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
234	Plaza Moreno	Todo junto	No
235	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
236	Plaza Moreno	Vegetación característica, Edificio significativo, Amplitud	Sí
237	El Bosque	Vegetación característica	No
238	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
239	Plaza Alsina	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
240	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	No
241	Avenidas 51 y 53	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
242	Plaza Malvinas	Vegetación característica	Sí
243	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
244	Parque Ecológico	Vegetación característica	Sí
245	La República de los Niños	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
246	Parque Pereyra	Vegetación característica	Sí
247	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
248	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
249	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio, Hay pocos autos circ	Sí
250	El Bosque	Vegetación característica	Sí
251	El Bosque	Vegetación característica	Sí
252	El Bosque	Vegetación característica	Sí
253	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
254	Plaza España	Vegetación característica	No
255	El Bosque	Vegetación característica	Sí

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
256	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
257	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
258	La República de los Niños	Vegetación característica	Sí
259	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
260	Parque Alberti	Amplitud y comodidad del espacio	No
261	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
262	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
263	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio, Juegos	No
264	Parque Alberti	Amplitud y comodidad del espacio	No
265	Parque Saavedra	Vegetación característica	No
266	Plaza Moreno	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
267	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
268	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
269	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
270	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
271	Plaza Olazabal	Cercanía a mi residencia	Sí
272	Parque Pereyra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	No
273	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
274	Parque Castelli	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
275	Parque Ecológico	Vegetación característica	Sí
276	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del esp	Sí
277	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
278	La rambla de calle 13 - Villa	Vegetación característica, Presencia de agua	Sí
279	Las plazas	Vegetación característica	No
280	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	No
281	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
282	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	No
283	Plaza Moreno	Edificio significativo	Sí
284	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
285	Parque Ecológico	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
286	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
287	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
288	La República de los Niños	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
289	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
290	Las plazas	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
291	El Bosque	Vegetación característica	Sí
292	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
293	Las Plazas y calles arboladas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
294	Plaza Moreno	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
295	Plaza Paso	Amplitud y comodidad del espacio	No
296	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
297	Plaza Belgrano	Amplitud y comodidad del espacio	No
298	Ninguno	no	No
299	La República de los Niños	Edificio significativo	Sí
300	Parque San Martín	Vegetación característica	Sí
301	La República de los Niños	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	Sí
302	Plaza Castells - Villa Elisa	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
303	La República de los Niños	Vegetación característica, Animales, recuerdos de la	No
304	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
305	Las plazas	Vegetación característica	No
306	Parque San Martín	Vegetación característica, Edificio significativo,	No

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
307	La rambla	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
308	Ninguno	Amplitud y comodidad del espacio	No
309	Parque Pereyra	Amplitud y comodidad del espacio	No
310	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
311	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
312	Avenidas 51 y 53	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
313	Parque Ecológico	Vegetación característica	Sí
314	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
315	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
316	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
317	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
318	El Bosque	Cercanía con el lugar de trabajo	Sí
319	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
320	Las Plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
321	El Bosque	Vegetación característica	No
322	Las Plazas	Vegetación característica	No
323	El Bosque	Vegetación característica	Sí
324	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
325	Plaza Moreno	Vegetación característica	No
326	Plaza San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	No
327	Parque Saavedra	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
328	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
329	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
330	Parque Saavedra	Vegetación característica, Edificio significativo	No
331	Las plazas	Vegetación característica, Edificio significativo,	No
332	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
333	Las plazas	Vegetación característica, Edificio significativo,	No
334	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo,	No
335	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
336	Las plazas	Vegetación característica	No
337	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
338	Las plazas	Vegetación característica	Sí
339	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
340	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
341	El Bosque	Vegetación característica	Sí
342	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
343	El Bosque	Vegetación característica, No está delimitado tanto por	Sí
344	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
345	Parque Saavedra	Vegetación característica, Presencia de agua	No
346	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	No
347	La rambla	Vegetación característica	Sí
348	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
349	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
350	Parque Pereyra	Vegetación característica, Poder andar en bicicleta	Sí
351	La rambla	Cerca de donde vivo	No
352	Plaza Castells - Villa Elisa	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
353	La calle	Cercanía	Sí
354	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
355	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
356	La rambla	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
357	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
358	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
359	Plaza Moreno	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del	No

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
360	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
361	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
362	Plaza Paso	Amplitud y comodidad del espacio	No
363	Plaza Italia	Paseo de mi perra	No
364	Parque Saavedra	Practica de deporte	No
365	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
366	Plaza Malvinas	Vegetación característica, Presencia de agua	No
367	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
368	Country de Estudiantes	Vegetación característica, combinación de la	No
369	Plaza Malvinas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
370	Plaza Moreno	Cercania	No
371	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
372	Plaza Italia	Vegetación característica	Sí
373	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
374	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
375	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
376	Parque San Martín	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
377	El Bosque	Recreacion	Sí
378	Plaza Moreno	Vegetación característica, Edificio significativo,	No
379	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
380	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio, Presencia de agua	Sí
381	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
382	Las plazas	Vegetación característica	Sí
383	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
384	Plaza Malvinas	Vegetación característica	Sí
385	Parque San Martín	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
386	El Bosque	Vegetación característica, Edificio significativo,	Sí
387	Plaza Moreno	Vegetación característica	No
388	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
389	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
390	El Bosque	Vegetación característica	Sí
391	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
392	El Bosque	Vegetación característica	Sí
393	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
394	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
395	Plaza San Martín	Vegetación característica	No
396	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
397	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	No
398	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
399	Las plazas	Vegetación característica	No
400	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
401	La República de los Niños	Edificio significativo	No
402	Plaza Castells - Villa Elisa	Cercania	Sí
403	Plaza Castells - Villa Elisa	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
404	Plaza Belgrano - City Bell	La gent	No
405	Plaza Belgrano - City Bell	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
406	Plaza Belgrano - City Bell	Cercania	No
407	La República de los Niños	Vegetación característica	No
408	El Bosque	Vegetación característica	No
409	El Bosque	Edificio significativo	No
410	Plaza Belgrano - City Bell	Feria	Sí
411	Plaza Belgrano - City Bell	Feria	No
412	Parque Ecológico	Amplitud y comodidad del espacio	Sí

ID	6. ¿Cuál es el espacio al aire libre de la ciudad que más disfruta?	7. El lugar de la respuesta anterior, ¿Está asociado a algún elemento en particular?	8. ¿Se siente identificado con algún espacio verde de su barrio?
413	Plaza Belgrano - City Bell	Vegetación característica	No
414	Ninguno	No	No
415	La rambla	Vegetación característica	Sí
416	Plaza Belgrano - City Bell	Vegetación característica	Sí
417	Plaza Castells - Villa Elisa	Amplitud y comodidad del espacio	No
418	Plaza Moreno	Paseo	No
419	Plaza Belgrano - City Bell	No	Sí
420	Plaza Belgrano - City Bell	Ferias	Sí
421	Plaza Belgrano - City Bell	Feria	Sí
422	Parque Ecológico	Nada	Sí
423	Plaza Belgrano - City Bell	Amplitud y comodidad del espacio, La feria	Sí
424	Plaza Malvinas	Vegetación característica, Actividad otra gente feria	Sí
425	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
426	Parque Saavedra	Vegetación característica, Presencia de agua	No
427	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
428	El Bosque	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	No
429	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
430	Las plazas	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
431	Parque Saavedra	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
432	El Bosque	Amplitud y comodidad del espacio	No
433	Club de fútbol	Recreación	Sí
434	Plaza Malvinas	Amplitud y comodidad del espacio, Actividades varias	No
435	Las plazas	Vegetación característica, Amplitud y comodidad del	Sí
436	La República de los Niños	Amplitud y comodidad del espacio	No
437	Las plazas	Vegetación característica	No
438	La rambla	Cercanía	No
439	La cantera de Gorina	Amplitud y comodidad del espacio	Sí
440	Parque Ecológico	Vegetación característica	No
441	El borde del arroyo	Vegetación característica, Presencia de agua	No
442	Meridiano V	Edificio significativo, Amplitud y comodidad del espacio	No
443	El Bosque	Vegetación característica	Sí

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
1		Descanso y recreación
2		Deporte
3	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
4	Plaza Matheu	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
5	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
6		Descanso y recreación
7	El Bosque	Deporte, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
8	Plaza Italia	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
9		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
10		Lugar de encuentro
11	Parque Saavedra	Descanso y recreación
12		Descanso y recreación, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
13	Plaza Castells - Villa	Deporte, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
14	Parque Castelli	Descanso y recreación, Deporte
15		Descanso y recreación
16	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
17		
18		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
19		Descanso y recreación
20		Lugar de encuentro
21		Descanso y recreación, Lugar de paso
22		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
23	Parque San Martín	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
24	Plaza Güemes	Descanso y recreación, Deporte
25	Plaza Rocha	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
26	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte
27	Plaza Azcuénaga	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso
28		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
29	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Lugar de paso
30		Lugar de paso
31	Plaza Olazábal	Descanso y recreación
32	Plaza San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
33		Deporte, Lugar de paso
34		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
35	Plaza España	Descanso y recreación
36	La rambla	Deporte
37		Lugar de encuentro, Lugar de paso
38	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
39		Descanso y recreación, Deporte
40		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
41	Plaza Güemes	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
42	Plaza 38	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
43	Plaza España	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
44		Lugar de paso
45	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
46	Plaza España	Descanso y recreación, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
47	Parque San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
48	La República de los Niños	Deporte, Lugar de encuentro
49	La rambla	Descanso y recreación, Deporte
50		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
51	Plaza Moreno	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
52		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
53	Paseos peatonales	Lugar de paso, Espera de medios de transporte
54	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
55		No los uso
56	Parque Castelli	Descanso y recreación
57		Deporte
58	Parque Saavedra	Deporte
59		Descanso y recreación
60	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
61	Plaza Olazábal	Descanso y recreación
62	El Bosque	Lugar de encuentro
63		Descanso y recreación, Lugar de paso
64	La rambla	Descanso y recreación, pasear mi mascota
65	Zona de calle 1, de 54 a	Observación.
66		Descanso y recreación
67		Descanso y recreación
68	Plaza Italia	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
69	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
70	Las plazas	Descanso y recreación
71	Parque Castelli	Descanso y recreación
72		laburo
73		Lugar de paso, Espera de medios de transporte
74		Deporte
75	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
76	Plaza Iraola - Tolosa	Descanso y recreación
77	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
78		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
79	La rambla	Descanso y recreación, Deporte
80	Plaza Alsina	Lugar de paso
81		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
82		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
83	Plaza Malvinas	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
84		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
85		Descanso y recreación, Deporte
86	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Espera de medios de transporte
87	Plaza Belgrano	Deporte
88	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte
89	Plaza Italia	Descanso y recreación, Lugar de paso
90	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
91		Lugar de paso
92	Parque Alberti	Deporte
93		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
94		Lugar de paso
95	La rambla	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
96		Lugar de paso
97	Plaza Iraola - Tolosa	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
98	La rambla	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
99		Deporte, Lugar de paso
100		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
101		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
102		Descanso y recreación
103	Plaza Malvinas	Descanso y recreación

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
104	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
105	La rambla	Deporte, Espera de medios de transporte
106		Lugar de encuentro
107	Plaza Moreno	Recreación de mi perro
108	Parque Alberti	Lugar de paso
109		Lugar de paso
110	Plaza Castells - Villa Elisa	Descanso y recreación
111	Plaza Italia	Espera de medios de transporte
112		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
113		Descanso y recreación
114	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
115		Descanso y recreación
116		Descanso y recreación
117	Plaza Paso	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
118	Parque San Martín	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
119	Plaza Malvinas	Descanso y recreación
120	Parque San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
121	Parque San Martín	Descanso y recreación, Deporte
122	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
123		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
124	Plaza Moreno	Lugar de paso
125		Descanso y recreación
126		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
127		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
128	La rambla	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
129	La rambla	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
130		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
131	La cantera de Gorina	Descanso y recreación, Deporte
132		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
133	Parque San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
134	Parque Castelli	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
135		Descanso y recreación
136	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
137	Plaza Rivadavia	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
138		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
139		Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
140	Parque Alberti	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
141		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
142	Parque San Martín	Deporte
143		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
144		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
145		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
146	Las plazas	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
147	Plaza España	Descanso y recreación
148	Parque Castelli	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
149	La rambla	Descanso y recreación
150	Plaza Güemes	Deporte
151		Deporte, Lugar de paso
152	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
153	La rambla	Descanso y recreación
154	Paseos peatonales	Espera de medios de transporte

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
155	El Bosque	Descanso y recreación
156		Lugar de paso
157	Plaza Rivadavia	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
158	Parque Ecológico	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
159		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
160		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
161		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
162		Lugar de paso
163	Plaza Moreno	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
164	Parque San Martín	Descanso y recreación, Lugar de paso
165	Plaza Paso	Descanso y recreación
166	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
167	Las plazas	Descanso y recreación, Lugar de paso
168	Plaza Malvinas	Lugar de encuentro, para pasear a mi perro
169		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
170	Las plazas	Descanso y recreación, Lugar de paso
171		Descanso y recreación
172	La República de los Niños	Descanso y recreación
173		Descanso y recreación
174	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Pasear mi perro
175	Las plazas	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
176	Plaza Rivadavia	Lugar de encuentro
177		Descanso y recreación, Lugar de paso
178		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
179	La República de los Niños	Descanso y recreación, Deporte
180	Parque Alberti	Descanso y recreación
181	Plaza Rivadavia	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
182		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
183		Descanso y recreación, Deporte
184	La rambla	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
185	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Espera de medios de transporte
186		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
187	Parque Ecológico	Descanso y recreación, Deporte
188		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
189		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
190	Plaza Matheu	Lugar de paso
191	La República de los Niños	Descanso y recreación, Deporte
192	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Lugar de paso
193	Plaza Italia	Descanso y recreación, Deporte
194		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
195		Descanso y recreación
196	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
197		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
198		Espera de medios de transporte
199		Descanso y recreación, Deporte
200		Lugar de paso
201	Parque San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
202	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
203	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
204		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
205		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
206		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
207		Descanso y recreación
208	Parque Saavedra	Descanso y recreación
209	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
210	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
211	El Bosque	Descanso y recreación
212	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
213		Deporte, Lugar de encuentro
214	El terraplen costero	Lugar de paso
215		Descanso y recreación, Deporte
216	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
217		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
218	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
219	La República de los Niños	Descanso y recreación
220		Descanso y recreación
221	La rambla de calle 13 - Villa Castells	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso
222		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
223		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
224		Descanso y recreación, Lugar de paso
225	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
226	La República de los Niños	Descanso y recreación, Deporte
227	Las plazas	Descanso y recreación
228	La rambla de calle 13 - Villa Castells	Caminar
229		Lugar de paso
230		Descanso y recreación, Deporte
231		Lugar de paso
232	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
233	Las plazas	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
234		Lugar de paso
235		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
236	Plaza Moreno	Descanso y recreación, Deporte
237		Descanso y recreación, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
238		Lugar de encuentro
239	Plaza Alsina	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
240		Descanso y recreación
241	Las plazas	Lugar de paso
242		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
243		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
244	Parque Ecológico	Deporte
245	La República de los Niños	Deporte
246	Parque Ecológico	Deporte
247	Las plazas	Descanso y recreación, Deporte
248	Las plazas	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
249	El Bosque	Deporte
250	El Bosque	Descanso y recreación
251	Las plazas	Descanso y recreación
252	Patio	Descanso y recreación
253		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
254		Descanso y recreación
255	El Bosque	Descanso y recreación

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
256	Parque Ecológico	Lugar de paso
257		Lugar de encuentro
258	La República de los Niños	Lugar de encuentro
259		Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
260		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
261		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
262		Descanso y recreación
263		Lugar de paso
264		Lugar de paso
265		Descanso y recreación
266		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
267	La República de los Niños	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
268	Plaza Malvinas	Descanso y recreación
269		Deporte
270		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
271	Paseos peatonales	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
272		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
273	Parque Alberti	todo lo anterior
274	Parque Castelli	Deporte
275	Parque Ecológico	Caminar
276	Parque Ecológico	Descanso y recreación
277		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios
278	La rambla de calle 13 -	Descanso y recreación, Deporte
279		Lugar de paso
280		Lugar de paso
281		Deporte
282		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
283	Plaza Belgrano	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
284	La Rambla	Deporte
285	Plaza Castells - Villa	Descanso y recreación, Deporte
286	La Rambla	Deporte, Me gusta la vista
287	La cantera de Gorina	Descanso y recreación
288	La cantera de Gorina	Deporte
289		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
290		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de
291	Plaza San Martín	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
292	Plaza moreno	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
293	Los naranjos	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
294	Plaza paso	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
295		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
296	La Rambla	Descanso y recreación, Deporte
297		Descanso y recreación
298		Lugar de paso
299	Parque del Arroyo Don	Descanso y recreación
300	Plaza Belgrano	Descanso y recreación
301	La cantera de Gorina	Descanso y recreación, Deporte
302	la plaza de villa elisa	Descanso y recreación
303		Descanso y recreación, Deporte, Paseo de perro
304		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
305		Descanso y recreación
306		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
307	La Rambla	Deporte
308		Lugar de paso
309		Deporte
310	Plaza Malvinas	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
311		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
312	Parque Saavedra	Deporte
313	Parque Ecológico	Deporte
314	Parque Saavedra	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
315		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de
316		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
317		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
318	Plaza San Martín - City	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
319		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
320		Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
321		Descanso y recreación
322		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
323	Plaza Máximo Paz	Deporte, Lugar de paso
324	Las plazas	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
325		Descanso y recreación
326		Descanso y recreación, Espera de medios de transporte
327	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
328	La cantera de Gorina	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
329	Parque Ecológico	Descanso y recreación
330		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
331		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso
332		Descanso y recreación
333		Descanso y recreación, Deporte
334		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
335		Descanso y recreación
336		Lugar de encuentro
337		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
338	Plaza Azcuenaga	Descanso y recreación
339	Las plazas	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Espera de medios de transporte
340		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
341	Paseos peatonales	Lugar de encuentro
342		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
343	El bosque	Descanso y recreación, Deporte
344	Plaza Olazábal	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de
345		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
346		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
347	La rambla	Descanso y recreación, Deporte
348	Plaza Máximo Paz	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
349	Plaza Irigoyen	Lugar de paso, Espera de medios de transporte
350	La República de los	Deporte
351		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
352	Plazoleta caidos	Descanso y recreación
353	La plaza centenario y	Descanso y recreación
354	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
355		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
356	La rambla	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de
357	Paseos peatonales	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
358		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
359		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
360	Plaza Paso	Descanso y recreación
361	La República de los	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
362		Descanso y recreación
363		Paseo de mi perra
364		Deporte, Lugar de paso
365	La República de los	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
366		Descanso y recreación
367		Descanso y recreación
368		Descanso y recreación, Deporte
369		Descanso y recreación, Lugar de paso
370		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
371		Lugar de paso
372	Plaza Italia	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
373		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios
374	El Bosque	Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
375		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
376		Descanso y recreación, Lugar de paso
377	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte
378		Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso
379	La República de los	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
380	Plaza Azcuenaga	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
381		Lugar de paso
382	La rambla	Descanso y recreación
383	Plaza Malvinas	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso
384	Plaza Malvinas	Descanso y recreación
385	Plaza Moreno	Descanso y recreación
386	Parque Alberti	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de paso
387		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
388		Descanso y recreación, Lugar de encuentro
389		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso
390	La República de los	Deporte, Lugar de encuentro
391		Lugar de encuentro
392	El Bosque	Lugar de paso
393		Descanso y recreación
394	Las plazas	Lugar de paso
395		Descanso y recreación, Lugar de paso, Espera de medios de transporte
396		Descanso y recreación
397		Descanso y recreación
398	Plaza España	Descanso y recreación, Deporte
399		Descanso y recreación
400		Deporte
401		Deporte
402	Plaza Castells - Villa	Descanso y recreación
403	Plaza Castells - Villa	Descanso y recreación, Lugar de encuentro
404		Descanso y recreación
405	La costa	Deporte, Lugar de paso
406		Descanso y recreación
407		Descanso y recreación, Deporte
408		Descanso y recreación, Deporte
409		Deporte
410	Parque Ecológico	Descanso y recreación
411		Lugar de encuentro
412	Parque Ecológico	Descanso y recreación

ID	9. ¿Cuál?	10. ¿Para qué usa los espacios verdes?
413		Descanso y recreación
414		Lugar de encuentro
415	La rambla	Deporte, Lugar de encuentro
416	Parque Ecológico	Descanso y recreación
417		Descanso y recreación
418		Deporte
419	Club la banderita	Descanso y recreación
420	Club la banderita	Descanso y recreación, Trabajo
421	Plaza Belgrano - City	Descanso y recreación
422	Parque Ecológico	Descanso y recreación
423	Parque Ecológico	Descanso y recreación
424	Parque Alberti	Descanso y recreación
425	Parque Alberti	Descanso y recreación
426		Descanso y recreación, Lugar de encuentro, Lugar de paso, Espera de medios de
427		Descanso y recreación, Deporte
428		Lugar de encuentro
429		Descanso y recreación
430	Parque San Martín	Deporte, Lugar de encuentro
431	La rambla	Deporte
432		Lugar de encuentro
433		Lugar de paso
434		Descanso y recreación
435	El Bosque	Descanso y recreación, Deporte, Lugar de encuentro
436		Lugar de encuentro
437		Descanso y recreación
438		Lugar de encuentro
439	La cantera de gorina	Descanso y recreación
440		Descanso y recreación
441		Lugar de encuentro
442		Descanso y recreación
443	El Bosque	Descanso y recreación

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
1	Parque San Martín	No		3
2	El Bosque	No		3
3	Plaza Belgrano	No		3
4	El Bosque	No	Porque hago otras cosas	5
5	Las plazas	No	Inseguridad	20
6	Parque San Martín	No	Inseguridad	10
7	El Bosque	No		10
8	El Bosque	Sí		20
9	El Bosque	Sí		8
10	El Bosque	No	Inseguridad	6
11	Parque Saavedra	No	Porque no tienen el equipamiento	6
12	Parque Ecológico	No	Inseguridad	20
13		No	Inseguridad	10
14	Parque Castelli	No	Inseguridad	10
15	La República de los Niños	No	Inseguridad	3
16	Plaza Belgrano	No	Inseguridad	10
17		No	No me gustan los espacios verdes	10
18	Parque San Martín	No	Inseguridad	20
19	Parque Saavedra	No	Inseguridad	15
20	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	6
21	El Bosque	No	Inseguridad	10
22	Las plazas	No	Inseguridad	10
23	Las plazas	Sí		50
24	Patio	No	Porque salgo cansada del trabajo	Las que sean r
25	El Bosque	Sí		6
26	Parque Saavedra	No	Inseguridad	15
27	Paseos peatonales	Sí		10
28	Plaza Malvinas	Sí		3
29	Plaza Belgrano	No		6
30		No	Inseguridad	6
31	Plaza Olazábal	Sí		30
32	Jardín de la memoria Facultad Agronom	Sí		2
33	La rambla	No	Inseguridad	5
34	Plaza malvinas	Sí		15
35	Plaza España	No	Inseguridad	Las que sean r
36	La rambla	No	Inseguridad	5
37	Paseos peatonales	No	Inseguridad	3
38	El Bosque	Sí	Inseguridad	10
39	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10
40	Parque Ecológico	No	Inseguridad	20
41	Las plazas	Sí		5
42	La rambla	No	Inseguridad	15
43	Las plazas	No	Inseguridad	5
44	Las plazas	No	Inseguridad	5
45	Parque saavedra	No	Inseguridad	10
46	Plaza España	Sí		6
47	Parque San Martín	No	Inseguridad	10
48	Las plazas	No	Inseguridad	20
49	La rambla	No	Inseguridad	6
50	La República de los Niños	No		15
51	Plaza Malvinas	Sí		20

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
52	Las plazas	No	Inseguridad	15
53	Ninguno	No	Inseguridad	2
54	El Bosque	Sí		5
55		No	Inseguridad	10
56	La República de los Niños	No		10
57	La rambla	No	Inseguridad	3
58	Parque saavedra	No	Inseguridad	6
59	Parque Saavedra	No	Por trabajo	5
60	El Bosque	No	Inseguridad	8
61	Plaza Belgrano	No	Inseguridad	10
62	Las plazas	No	Inseguridad	2
63	Las plazas	Sí		15
64	Las plazas	No	Inseguridad	10
65		No	Inseguridad	10
66	Plaza Moreno	No	En general no me reuno en espacios v	10
67	Las plazas	No	Inseguridad	10
68	Plaza Italia	No	Prefiero otro tipo de actividad	12
69	La República de los Niños	Sí		10
70	Las plazas	No	Inseguridad	10
71	Parque Castelli	No	No tengo tiempo	6
72	Plaza Rocha	Sí		Las que sean r
73	Plaza Moreno	No	Inseguridad	6
74	Parque San Martín	Sí		10
75	Parque Saavedra	Sí		10
76	La rambla	No	Inseguridad	2
77	Parque Saavedra	Sí		6
78	El Bosque	Sí		10
79	El Bosque	No	No salgo de noche	10
80	Plaza Moreno	No	Inseguridad	7
81	Las plazas	No	Inseguridad	Las que sean r
82	El Bosque	No	Inseguridad	5
83	Plaza Malvinas	Sí		6
84	Las plazas	No		5
85	El Bosque	No	Inseguridad	5
86	Plaza Belgrano	Sí		15
87	Parque Alberti	No	Inseguridad	20
88	Plaza Belgrano	No	Inseguridad	10-20
89	Parque Saavedra	Sí		7
90	Parque Saavedra	Sí		10
91		No	Inseguridad	20
92	Parque San Martín	No	Inseguridad	5
93	La rambla	No	Inseguridad	4
94		No	Inseguridad	10
95	La rambla	Sí		20
96	Plaza Moreno	No	Inseguridad	6
97	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	10
98	Patio	Sí		Las que sean r
99	Las plazas	No		5
100	La rambla	Sí		3
101	Parque Saavedra	Sí		6
102	Plaza Moreno	No	Inseguridad	15
103	Las plazas	No	Inseguridad	4

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
104	Parque Ecológico	Sí		1 Diez
105	Parque Alberti	Sí		6
106	Las plazas	No	Inseguridad	10
107	Plaza Moreno	No	Inseguridad	6
108	La rambla	No	No salgo de noche	10
109		No		5
110	Parque Ecológico	No	Inseguridad	Un kilómetro
111	El Bosque	No	Inseguridad	10
112	Parque Alberti	No	Inseguridad	20
113		No		15
114	El Bosque	No	Porque no encuentro actividades para	Hasta 10
115	Las plazas	No	Inseguridad	10
116	La rambla	No	Inseguridad	10
117	Parque Saavedra	No	Inseguridad	6
118	Parque San Martín	No	Inseguridad	Las que sean r
119	Plaza Malvinas	Sí	Inseguridad	2
120	Parque San Martín	No	Inseguridad	20
121	Parque San Martín	Sí		15
122	Parque Saavedra	No	Inseguridad	3
123	El Bosque	Sí		10/15
124	Patio	No	Vivo en las afueras	15
125	Grand Bell	No	Por hábitos diurnos	10
126	El Bosque	No	Inseguridad	15
127	El Bosque	No	Inseguridad	Las que sean r
128	Las plazas	Sí		4
129	Plaza Belgrano	Sí		5
130	Parque San Martín	No	Inseguridad	10
131	La cantera de Gorina	No	Inseguridad	15
132	El Bosque	No	Inseguridad	Las que sean r
133	Plaza Malvinas	Sí		12
134	Plaza Rivadavia	Sí		10
135	Las plazas	No	Inseguridad	10
136	Parque Saavedra	No	Inseguridad	5
137	Parque Saavedra	Sí		Las que sean r
138		No	Inseguridad	12, 15
139	Plaza Moreno	No	Inseguridad	15
140	Plaza Belgrano	No		30
141	El Bosque	Sí		10
142	Parque San Martín	No	Inseguridad	Dos
143	Las plazas	No		10
144	Plaza Moreno	No	Inseguridad	15
145	El Bosque	No	Inseguridad	8
146	Parque Ecológico	No	Inseguridad	10
147	Plaza España	No	Inseguridad	5
148	Parque Castelli	No	Inseguridad	5
149	Las plazas	No	Inseguridad	10
150	Parque San Martín	No	Inseguridad	8
151	El Bosque	No	No me llama la atencion	2
152	Plaza Belgrano	No	Inseguridad	10
153	Plaza Belgrano	Sí		10
154		No		5

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
155	El Bosque	No	Inseguridad	6
156	Parque San Martín	No	No acostumbro	15
157	Plaza Rivadavia	Sí		4
158	Parque Saavedra	Sí		30
159	Patio	Sí		5
160	Patio	Sí		5
161	Patio	Sí		5
162	Las plazas	No		20
163	La rambla	No	Inseguridad	6
164	Patio	Sí		6
165	Plaza Paso	No	Inseguridad	8
166	Plaza Belgrano	Sí		20
167	El Bosque	No	Costumbre	15
168	Plaza Belgrano	Sí		6
169	Parque Saavedra	No	Inseguridad	8
170	Plaza Rivadavia	No	Inseguridad	2
171	El Bosque	No	Inseguridad	30
172	Plaza Belgrano	Sí		6
173	Las plazas	Sí		10
174	El Bosque	Sí	Inseguridad	15
175	Las plazas	No	Inseguridad	15
176	El Bosque	No	Inseguridad	10
177	Plaza Rivadavia	Sí		Las que sean r
178	El Bosque	Sí		15
179	La República de los Niños	Sí		8
180	Parque Alberti	No	Inseguridad	8
181	Plaza Rivadavia	Sí		Las que sean r
182	El Bosque	No	Inseguridad	10
183	La República de los Niños	No	Inseguridad	10
184	La rambla	Sí		3
185	Plaza Belgrano	Sí		15
186	Plaza España	No	Inseguridad	15
187	Parque Ecológico	No	Porque la época del año	5
188	Parque Saavedra	No	No acostumbro salir a la noche	6
189	Las plazas	No	Inseguridad	10
190	La rambla	Sí		20
191	La República de los Niños	No	Inseguridad	10
192	Parque Saavedra	No	Inseguridad	6
193	El Bosque	Sí		10
194	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10
195	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	10
196	Parque San Martín	Sí		3
197	Parque Saavedra	No	Inseguridad	15
198		No		Ninguna
199	Las plazas	No	Inseguridad	10
200	El Bosque	No	No suelo salir mucho de noche y si lo	10
201	Patio	No	Inseguridad	10
202	Plaza Belgrano	Sí		15
203	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	10
204	El Bosque	No	Inseguridad	15
205	La rambla	No	Inseguridad	20

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaria para llegar a una plaza?
206	El Bosque	No	Inseguridad	10
207	Las plazas	No	Inseguridad	5
208	Parque Saavedra	No	Inseguridad	2
209	Parque Saavedra	Sí		20
210	El Bosque	No	Inseguridad	Las que hagan
211	El Bosque	No	Inseguridad	20
212	Plaza Moreno	No	Inseguridad	6
213	Plaza Moreno	No	Inseguridad	8
214	Plaza Belgrano	No	Inseguridad	10
215	La República de los Niños	No	Inseguridad	3
216	El Bosque	No	Inseguridad	3
217	Las plazas	No	Inseguridad	6
218	El Bosque	No	Inseguridad	10
219	Parque San Martín	No	Inseguridad	0
220	El Bosque	No	Inseguridad	5
221		No	tengo escasa actividad nocturna	6
222	La rambla	No	Inseguridad	Depende las g
223	Las plazas	No	Inseguridad	15
224	Las plazas	No	Inseguridad	4
225	El Bosque	No	Inseguridad	10
226	Patio	No	No salgo de noche	10
227	Las plazas	No	Inseguridad	10
228	La rambla de calle 13 - Villa Castells	No	Tiempo	20
229	El campito la señal	Sí		9
230	El Bosque	No	No salgo	10kms
231	Patio	Sí		0
232	El Bosque	No	Inseguridad	10
233	El Bosque	No	Inseguridad	2
234	El Bosque	No	Porque ya estoy en mi casa	5
235	Plaza San Martín	No	Inseguridad	Las que sean r
236	Las plazas	No	Inseguridad	5
237	Las plazas	No	Inseguridad	Las que sean r
238	El Bosque	No	Inseguridad	20
239	El Bosque	No	Inseguridad	20
240	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10
241	Plaza Moreno	No	Inseguridad	15
242	Plaza Malvinas	Sí		2
243	Plaza Malvinas	Sí		20
244	La República de los Niños	Sí	Deporte	10
245	La República de los Niños	No		10
246	Parque Ecológico	No	Inseguridad	20
247	Las plazas	No	No me gusta	3
248	Parque Saavedra	Sí		2
249	El Bosque	No	Inseguridad	5
250	El Bosque	No	Inseguridad	10
251	Las plazas	No	Inseguridad	0
252	Patio	Sí		5
253	El Bosque	No		5
254	El Bosque	No	Inseguridad	Las que sean r
255	El Bosque	No	Porque solo me interesa de dia	6

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
256	Parque Ecológico	No	Inseguridad	10
257	Plaza Malvinas	No		5
258	Patio	Sí		10
259	El Bosque	No	Inseguridad	10
260	Parque Saavedra	Sí		10
261	Plaza Moreno	Sí		20
262	La República de los Niños	Sí		10
263	Las plazas	No		4
264		No	Inseguridad	0
265	Parque Saavedra	No	Inseguridad	10
266	Las plazas	No		Las que sean r
267	La República de los Niños	Sí		10
268	Las plazas	No	Inseguridad	2
269	Plaza Moreno	No	Inseguridad	8
270	El Bosque	Sí		3
271	Plaza Olazábal	Sí		5
272	Parque Pereyra	No	Inseguridad	30
273		Sí		4
274	Parque Castelli	Sí		5
275	Parque Ecológico	No	Inseguridad	6
276	Paseos peatonales	No	Inseguridad	15
277	El Bosque	Sí		3
278	Patio	Sí		5
279	Las plazas	No	Inseguridad	5
280	Plaza Castells - Villa Elisa	No	Inseguridad	5
281	Las plazas	No	Inseguridad	5
282	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	30
283	Plaza Italia	No	Inseguridad	25
284	La Rambla	No	Por que me gusta mas de dia	1
285	Parque Ecológico	No	Inseguridad	10
286	La Rambla	No	Inseguridad	15
287	La República de los Niños	No	Inseguridad	10
288	La República de los Niños	No	Inseguridad	15
289	El Bosque	No	Inseguridad	10
290	Las plazas	No	Inseguridad	20
291	La República de los Niños	No	Inseguridad	Las que sean r
292	Plaza Moreno	No	Inseguridad	Las que sean r
293	Las plazas	No	Inseguridad	10
294	Plaza Moreno	No	Inseguridad	20
295	Plaza Paso	No	Inseguridad	15
296	La Rambla	No	Inseguridad	5
297	Las plazas	No	Porque de noche no salgo a caminar	3
298		No	Inseguridad	6
299	La República de los Niños	No	porque no salgo de noche	10
300	Plaza Belgrano	Sí		4
301	La República de los Niños	No	Inseguridad	15
302	Plaza Castells - Villa Elisa	No	hago otras cosas de noche	3
303	La Rambla	No	Inseguridad	Las que sean r
304	Parque Saavedra	Sí		2
305	Las plazas	No	Inseguridad	4
306	Las plazas	No	Porque vivo en los hornos	4

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
307	La Rambla	Sí		4
308	Patio	No	Duermo	Las que sean r
309	El Bosque	Sí		5
310	Plaza Malvinas	Sí		10
311	Parque Saavedra	No	Porque vivo en la periferia	12
312	Plaza Máximo Paz	Sí		10
313	Parque Ecológico	No	Por que está cerrado de noche	10
314	Parque Saavedra	No	Inseguridad	10
315	El Bosque	No	Inseguridad	10
316	El Bosque	No	Inseguridad	10
317	Las plazas	No		10
318	Plaza San Martín - City Bell	No		10
319	Plaza España	No	Inseguridad	Las que sean r
320	La República de los Niños	No		10
321	El Bosque	No	Inseguridad	5
322	Plaza municipal	No	Inseguridad	1
323	Las plazas	No	Inseguridad	3
324	Las plazas	No	Inseguridad	4
325	Parque Alberti	No		8
326	Plaza Italia	No	Inseguridad	3
327	El Bosque	No	Los disfruto de día. Me gusta el sol.	20
328	Plaza San Martín	No	Inseguridad	una cuadra
329	Parque Ecológico	No	En verano hay mosquitos en invierno	4
330	Parque Saavedra	No		5
331	La rambla de calle 13 - Villa Castells	Sí		10
332	Las plazas	Sí		4
333	Las plazas	No	Inseguridad	10
334	Las plazas	No	Inseguridad	5
335	Parque San Martín	No	Inseguridad	4
336	Las plazas	Sí		10
337	Parque Saavedra	No	Inseguridad	15
338		No	Inseguridad	10
339	Las plazas	No	No salgo de noche	6
340	Plaza Moreno	No	Inseguridad	30
341	Las plazas	No	Inseguridad	5
342	El Bosque	Sí		10
343	El Bosque	Sí		10
344	Plaza Olazábal	No	Inseguridad	6
345	Plaza Moreno	No	Inseguridad	15
346	La rambla	No	Inseguridad	8
347	La rambla	Sí		20
348	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10
349	Plaza Irigoyen	No		3
350	El Bosque	Sí		Las que sean r
351	La rambla	No	Inseguridad	6
352	Plaza Castells - Villa Elisa	No	Porque hago otras cosas de noche	7
353	La calle	No	Soy grande	10
354	Las plazas	No		Las que sean r
355	El Bosque	No	Inseguridad	10
356	La rambla	No	Inseguridad	Las que sean r
357	Las plazas	No	Porque a la noche no salgo de mi casa	20
358	Las plazas	No	Inseguridad	4
359	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
360	Plaza Paso	No	Prefiero alguna calle peatonal o calle	10
361	La República de los Niños	No	Inseguridad	10
362	Parque Castelli	No	Inseguridad	4
363	Plaza Italia	No	Inseguridad	3
364	Las plazas	No	Inseguridad	6
365	Plaza Moreno	No	Inseguridad	10
366	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	3
367	Plaza Moreno	Sí	No tengo cercanía a uno	10
368	El Bosque	No	Inseguridad	10
369	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	10
370	Parque San Martín	No	Inseguridad	10
371	Plaza San Martín	No		10
372	Las plazas	No	Inseguridad	10
373	Las plazas	No	Inseguridad	20
374	El Bosque	No	Inseguridad	10
375	Las plazas	No	Por costumbre	10
376	Parque San Martín	No	Inseguridad	5
377	El Bosque	No	Falta de tiempo	6
378	La rambla	Sí		5
379	La República de los Niños	No	Inseguridad	0
380	Paseos peatonales	No	Porque no salgo de noche	8
381	Las plazas	No	Inseguridad	4
382	La rambla	No	Inseguridad	6
383	Parque San Martín	Sí		4
384	Plaza Malvinas	No	Inseguridad	Las que sean r
385	Parque San Martín	No	Inseguridad	12
386	Parque Alberti	No	Inseguridad	10
387	Las plazas	No	Inseguridad	8
388	Plaza Castelli	No	Inseguridad	5
389	El Bosque	No	Inseguridad	10
390	La República de los Niños	Sí		4
391	plaza malvinas	No	Inseguridad	6
392	El Bosque	No	Inseguridad	10
393	El Bosque	No	Inseguridad	Las que sean r
394	Las plazas	No	Inseguridad	6
395	Plaza San Martín	No	Inseguridad	Las que sean r
396	El Bosque	No	Inseguridad	15
397	Las plazas	No	Inseguridad	10
398	Plaza España	No	Inseguridad	5
399	Plaza Belgrano - City Bell	No	Inseguridad	5
400		Sí		15
401	La República de los Niños	No	Inseguridad	20
402		No		20
403		No		6
404	Plaza Belgrano - City Bell	No		20
405	La costa río de la plata	Sí		6
406		No	Inseguridad	6
407	La República de los Niños	No		16
408		No	Inseguridad	16
409	El Bosque	Sí		16
410		No		10
411	Plaza Belgrano - City Bell	No	Por cercanía	10
412		No		10

ID	11. ¿Cuál es el espacio verde que más usa?	12. ¿Utiliza algún espacio verde de noche?	13. Si la respuesta es no: ¿Porqué?	14. ¿Cuántas cuadras caminaría para llegar a una plaza?
413	Plaza Belgrano - City Bell	No	Lejos	15
414		No		10
415		No		10
416		No		15
417	Parque Ecológico	No	Inseguridad	10
418		Sí		23
419		No	Hace frío	0
420		No		0
421		No		7
422		No	No hay tiempo	5
423		No	Por cansancio	10
424		No	Inseguridad	25
425		No	Inseguridad	20
426	El Bosque	Sí		15
427	Plaza Belgrano	Sí		10
428	El Bosque	No	Peligroso	Las que sean r
429	La República de los Niños	No	No salgo a caminar de noche	6
430	Parque San Martín	No	Inseguridad	10
431		No	Peligrosos	5
432		No	Es peligroso	20
433	Las plazas	No	Inseguridad	1
434	Las plazas	No	Tengo una nena de dos años y otro e	6
435	El Bosque	Sí		15
436	La República de los Niños	No	porque ya estoy adentro	8
437	Las plazas	Sí		6
438		No	Porque está no lejos	8
439		No	Inseguridad	10
440	Plaza Belgrano - City Bell	No	Inseguridad	19
441		No	Porque están muy lejos	10
442		No	Ya no salgo	7
443	El Bosque	No	porque no circulo por ahí	Las que sean r

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
1	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
2	Sí	Juegos, Policías	No	Tipo 3
3	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
4	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
5	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Juegos	Sí	Tipo 3
6	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
7	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
8	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	No	Tipo 3
9	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Señalética	Sí	Tipo 1
10	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
11	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
12	No	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
13	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
14	Sí	Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sanitarios, Contr	No	Tipo 3
15	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
16	No	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
17	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
18	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
19	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
20	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
21	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Señalética	No	Tipo 3
22	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
23	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
24	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
25	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
26	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
27	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
28	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
29	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Juegos	Sí	Tipo 3
30	Sí	Vegetación, Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación)	Sí	Tipo 3
31	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
32	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
33	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
34	Sí	Sanitarios	No	Tipo 3
35	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
36	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
37	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
38	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
39	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
40	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
41	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
42	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
43	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
44	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
45	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
46	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
47	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
48	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
49	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
50	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
51	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
52	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
53	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
54	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
55	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
56	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
57	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
58	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
59	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
60	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
61	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
62	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
63	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
64	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Jueg	Sí	Tipo 3
65	Sí	Sanitarios, Mantenimiento y condiciones de seguridad. Presen	No	Tipo 3
66	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
67	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Ilumir	Sí	Tipo 3
68	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
69	Sí	Diseño principalmente e inicialmente para completarlos con to	Sí	Tipo 3
70	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
71	Sí	Vegetación, Sanitarios	No	Tipo 3
72	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
73	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Señal	No	Tipo 3
74	No	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
75	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
76	No	Iluminación	No	Tipo 3
77	Sí	Vegetación, Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubic	Sí	Tipo 3
78	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
79	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
80	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Jueg	No	Tipo 3
81	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
82	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
83	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	No	Tipo 3
84	Sí	Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
85	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
86	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Limpi	Sí	Tipo 2
87	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
88	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos)	No	Tipo 3
89	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
90	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
91	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos)	Sí	Tipo 3
92	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
93	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
94	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
95	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
96	Sí	Vegetación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación)	No	Tipo 3
97	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
98	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
99	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
100	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
101	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Ilumir	Sí	Tipo 3
102	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos)	No	Tipo 1
103	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	No	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
104	Sí	Iluminación, Juegos, Sanitarios	Sí	Tipo 3
105	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
106	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 2
107	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Segu	No	Tipo 3
108	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
109	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
110	Sí	Juegos	Sí	Tipo 3
111	Sí	Iluminación, Zonas verdes de descanso protegidas	No	Tipo 3
112	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
113	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
114	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
115	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
116	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
117	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
118	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
119	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 2
120	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
121	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
122	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
123	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
124	Sí	Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
125	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
126	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
127	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
128	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 2
129	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
130	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Sí	Tipo 3
131	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
132	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	No	Tipo 3
133	Sí	le faltan ser más democráticos y no concentrare en el casco u	Sí	Tipo 3
134	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
135	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	Sí	Tipo 3
136	Sí	Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sani	No	Tipo 3
137	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Bicicletas tipo las	No	Tipo 3
138	Sí	Vegetación, Iluminación	No	Tipo 3
139	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
140	No	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
141	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
142	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Señal	Sí	Tipo 3
143	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
144	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
145	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
146	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
147	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanit	Sí	Tipo 3
148	Sí	Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sani	No	Tipo 3
149	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
150	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos)	Sí	Tipo 3
151	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
152	Sí	Sanitarios	No	Tipo 3
153	Sí	Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sanitarios	Sí	Tipo 3
154	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
155	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
156	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
157	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
158	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
159	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
160	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
161	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
162	Sí	Iluminación, Juegos, Sanitarios	Sí	Tipo 3
163	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
164	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
165	No	Iluminación	No	Tipo 3
166	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
167	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
168	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
169	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 2
170	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
171	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
172	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
173	Sí	Vegetación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
174	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
175	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
176	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
177	Sí	Vegetación, Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
178	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
179	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 2
180	Sí	Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sanitarios	No	Tipo 3
181	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
182	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
183	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
184	Sí	Sanitarios	No	Tipo 3
185	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 2
186	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
187	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
188	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
189	No	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
190	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
191	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
192	Sí	Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
193	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
194	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
195	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
196	Sí	Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sanitarios	Sí	Tipo 3
197	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
198	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
199	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
200	Sí	Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación), Sanitarios	No	Tipo 3
201	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
202	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
203	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
204	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
205	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
206	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
207	Sí	Vegetación, Iluminación	Sí	Tipo 3
208	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
209	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
210	Sí	Vegetación, Iluminación	No	Tipo 3
211	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
212	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
213	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
214	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Ilumir	Sí	Tipo 3
215	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
216	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Señal	Sí	Tipo 3
217	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
218	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
219	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
220	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
221	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
222	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
223	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
224	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
225	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
226	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
227	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
228	Sí	Vegetación, Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
229	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
230	Sí	Iluminación, Sanitarios, Aparatos de gym	Sí	Tipo 3
231	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
232	Sí	Iluminación, Juegos, Señalética (Cartelería, planos de ubicació	Sí	Tipo 3
233	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
234	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 2
235	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
236	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
237	Sí	Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación)	Sí	Tipo 3
238	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
239	No	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
240	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
241	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
242	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
243	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
244	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
245	Sí	Vegetación, Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
246	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
247	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
248	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
249	No	Iluminación	No	Tipo 1
250	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
251	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
252	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
253	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
254	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
255	Sí	Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
256	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
257	Sí	Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
258	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
259	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
260	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
261	Sí	Iluminación, Juegos	No	Tipo 3
262	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
263	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Juegos	No	Tipo 3
264	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
265	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
266	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
267	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	No	Tipo 2
268	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 2
269	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
270	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
271	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
272	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
273	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
274	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
275	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
276	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Sanit	Sí	Tipo 3
277	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
278	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
279	Sí	Iluminación, Juegos	Sí	Tipo 3
280	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 2
281	Sí	Limpieza	Sí	Tipo 3
282	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
283	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
284	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
285	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
286	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
287	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
288	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
289	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
290	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
291	Sí	Sanitarios	No	Tipo 3
292	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc),	Sí	Tipo 3
293	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 2
294	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
295	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
296	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
297	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
298	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
299	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
300	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
301	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
302	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Sí	Tipo 3
303	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
304	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
305	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
306	Sí	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
307	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
308	No	Iluminación	Sí	Tipo 3
309	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
310	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
311	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc),	Sí	Tipo 3
312	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
313	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
314	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
315	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
316	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
317	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
318	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
319	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
320	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
321	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
322	Sí	Vegetación	Sí	Tipo 3
323	Sí	Iluminación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación),	Sí	Tipo 3
324	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc),	Sí	Tipo 3
325	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
326	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	Sí	Tipo 2
327	No	Cuidar respetar y no talar los mas viejos ejemplares.	No	Tipo 3
328	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
329	Sí	Vegetación, Juegos, Sanitarios	Sí	Tipo 3
330	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
331	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
332	No	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
333	Sí	El mar	Sí	Tipo 2
334	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
335	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
336	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
337	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
338	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 2
339	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
340	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
341	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
342	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
343	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	No	Tipo 3
344	Sí	Vegetación, Señalética (Cartelería, planos de ubicación),	No	Tipo 3
345	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
346	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
347	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
348	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
349	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
350	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
351	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
352	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Sí	Tipo 3
353	Sí	Seguridad	Sí	Tipo 3
354	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
355	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
356	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 3
357	Sí	Vegetación, Iluminación, Cosas turísticas, por ejemplo...	Sí	Tipo 3
358	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
359	Sí	Veredas y solados (rampas, bicisendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
360	Sí	Sanitarios	No	Tipo 3
361	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
362	Sí	Iluminación	No	Tipo 3
363	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
364	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 2
365	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
366	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
367	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos)	No	Tipo 3
368	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
369	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
370	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	Sí	Tipo 3
371	Sí	Vegetación, Sanitarios	No	Tipo 3
372	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
373	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
374	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
375	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
376	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
377	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 2
378	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
379	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
380	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
381	Sí	Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 1
382	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
383	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 2
384	Sí	Vegetación	No	Tipo 3
385	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
386	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
387	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
388	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 2
389	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
390	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 2
391	Sí	Sanitarios	Sí	Tipo 2
392	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Sí	Tipo 3
393	Sí	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc),	Sí	Tipo 3
394	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	No	Tipo 3
395	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 2
396	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Sí	Tipo 3
397	Sí	Iluminación, Sanitarios	Sí	Tipo 3
398	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	Sí	Tipo 3
399	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
400	No	No	No	Tipo 3
401	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	No	Tipo 3
402	Sí	Iluminación	Sí	Tipo 3
403	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	Sí	
404	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Sí	Tipo 3
405	Sí	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
406	Sí	Veredas y solados (rampas, bisiendas, senderos aeróbicos),	No	
407	Sí	Iluminación, Seguridad	No	Tipo 3
408	Sí	Iluminación	Sí	
409	Sí	Vegetación, Iluminación	Sí	Tipo 3
410	Sí	La plaza de citybell esta bien	No	
411	Sí	Xxx	No	Tipo 3
412	No	Ninguno	No	Tipo 3

ID	15. ¿Se usarían más los espacios verdes si tuvieran mejores condiciones?	16. ¿Qué elementos cree que le faltan a los espacios verdes?	17. ¿Son necesarios más espacios verdes en la ciudad?	21. ¿Qué tipo de calle le agrada más?
413	Si	Xx	Si	Tipo 3
414	Si	Iluminación, Seguridad	No	
415	Si	Iluminación, Sanitarios, Seguridad	Si	Tipo 3
416	Si	Sanitarios	Si	
417	Si	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Sanitarios	Si	Tipo 3
418	Si	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Si	Tipo 3
419	Si	Iluminación	Si	
420	Si	Iluminación, Sanitarios	Si	
421	Si	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	
422	Si	Cnada	No	
423	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	
424	Si	Vegetación	Si	
425	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	No	Tipo 3
426	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 2
427	No	Iluminación	No	Tipo 3
428	Si	Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
429	No	Vegetación	No	Tipo 3
430	Si	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación,	No	Tipo 3
431	Si	Iluminación	No	Tipo 3
432	Si	Iluminación, Sanitarios	No	Tipo 3
433	No	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	No	Tipo 3
434	No	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 3
435	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 3
436	Si	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc)	Si	Tipo 2
437	Si	Vegetación, Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación, Juegos	Si	Tipo 3
438	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 2
439	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 3
440	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos)	Si	Tipo 3
441	Si	Mobiliario (bancos, cestos, bicicleteros etc), Iluminación	Si	Tipo 2
442	Si	Veredas y solados (rampas, biciesendas, senderos aeróbicos),	Si	Tipo 1
443	Si	Iluminación, Juegos	Si	Tipo 3

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
1	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
2	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
3	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
4	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
5	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
6	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
7	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
8	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
9		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
10		Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
11	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
12	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
13	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
14	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
15	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
16	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
17	Tranquilidad	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
18	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
19	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
20	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
21	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
22	Tranquilidad	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
23	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
24	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 1
25	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
26	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
27	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
28		Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
29	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
30	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
31	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
32	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
33	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
34	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
35	Tranquilidad	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
36	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
37	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
38	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
39	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
40	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
41	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
42	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
43	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
44	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
45	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
46	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 2
47	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
48	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
49	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
50	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
51	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
52	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
53	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
54	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
55	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
56	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
57	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
58	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
59	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
60	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
61	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
62	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
63	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
64	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
65	Tranquilidad	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
66	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
67	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 1
68	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
69	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
70	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
71	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
72		Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
73	Contemplar el paisaje	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
74	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
75	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
76	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
77	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
78	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
79	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
80	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
81	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
82	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
83	Tranquilidad	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
84	Beneficios ambientales	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
85	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
86	Beneficios ambientales	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
87	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
88	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
89	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
90	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
91	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
92	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
93	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
94	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
95		Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
96	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 2
97	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
98	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
99	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
100	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
101	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
102	Visibilidad	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
103		Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
104	Iluminación	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
105	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
106		Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
107	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
108	Porque hay más iluminación b	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
109	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
110	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
111	Mejoras en la circulación	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
112	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
113	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
114	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
115	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
116	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
117	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
118	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
119	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
120	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
121	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
122	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
123	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
124	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
125	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
126	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
127	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
128	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
129	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
130	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
131	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
132	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
133	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
134	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
135	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
136	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
137	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
138	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
139	Tranquilidad	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
140	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
141	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
142	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
143	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
144	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
145	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 2
146	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
147	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
148	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
149	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
150	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
151	Tranquilidad	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
152	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
153	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
154	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
155	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
156	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 1
157	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
158	Beneficios ambientales	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
159	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
160	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
161	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
162	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
163	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
164	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
165	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
166	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
167	Beneficios ambientales	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
168	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
169	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
170	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
171	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
172	Estética	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
173	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
174	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
175	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
176	Contemplar el paisaje	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
177	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
178	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
179	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
180	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
181	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
182	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
183	Tranquilidad	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
184	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
185	Beneficios ambientales	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
186	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
187	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
188	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
189	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
190	Mejora la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
191	Tiene mas arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
192	Arbolado	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
193	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
194	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
195	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
196	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
197	Mejoras en la circulación	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
198	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
199	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
200	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
201	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
202	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
203	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
204	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
205	Tranquilidad	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
206	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
207	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
208	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
209	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
210	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 1
211	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
212	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
213	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
214	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
215	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
216	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
217	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
218	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
219	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
220	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
221	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
222	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
223	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
224	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
225	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
226	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
227	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
228	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 1
229	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
230	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
231	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
232	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
233	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
234	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
235	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
236	Iluminación	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
237	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
238	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
239	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
240	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
241	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
242	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
243	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
244	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
245	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
246	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
247	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
248	Porque es lo que caracteriza	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
249	.	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
250	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
251	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
252	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
253	Beneficios ambientales	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
254	Iluminación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
255	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
256	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
257	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
258	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
259	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
260	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 2
261	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
262	Tranquilidad	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
263	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
264	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
265	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
266	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
267	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
268		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
269	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
270	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
271	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
272	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
273	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
274	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
275	Tiene más árboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
276	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
277	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 2
278	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
279	Beneficios ambientales	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
280		Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
281	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
282	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
283	Contemplar el paisaje	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
284	Beneficios ambientales	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
285	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
286	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
287	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
288	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
289	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
290	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
291	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
292	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
293	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
294	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
295	Estética	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
296	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
297	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
298	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
299	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
300	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
301	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
302	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
303	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
304	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
305	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
306	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
307	Mejoras en la circulación	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
308	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
309	Mejoras en la circulación	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
310	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
311	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
312		Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 1
313	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
314	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
315		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
316	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
317	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
318	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
319	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
320	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 1
321	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
322	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
323	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
324	Estética	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
325	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
326	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
327	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
328	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
329		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
330	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
331	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
332	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
333	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
334	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
335	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
336	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
337	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
338	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 1
339	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
340	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
341	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
342	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
343	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
344	Espacio central	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
345	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
346	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
347	Beneficios ambientales	Opción 2	Opción 2	Opción 2	Opción 2
348	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
349	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
350	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
351	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
352	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
353	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
354	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
355	-	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
356	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
357	Estética	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
358	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
359	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
360	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
361	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
362	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
363	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
364		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
365	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
366	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
367	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
368	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
369	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
370	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
371	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 2	Opción 1
372	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 1
373	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
374	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
375	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
376	Espacio central	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
377		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
378	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
379	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
380	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
381	Iluminación	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 1
382	Tranquilidad	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
383	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
384	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
385	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
386	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
387	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
388	Estética	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
389	Estética	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
390	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 2
391		Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
392	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
393	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
394	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
395	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
396	Iluminación	Opción 2	Opción 2	Opción 1	Opción 2
397	Tiene más arboles	Opción 2	Opción 1	Opción 1	Opción 2
398	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
399	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
400	Tiene más arboles				
401	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	
402	Tiene más arboles				
403					
404	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
405	Tiene más arboles				
406					
407		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
408					
409					
410					
411	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	
412	Tiene más arboles				

ID	22. ¿Porqué?	23. Indique: ¿cuál imagen le agrada mas?	24. ¿Cuál imagen le agrada mas?	25. ¿Cuál imagen le agrada mas ?	26. ¿Cuál imagen le agrada mas ?
413	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
414					
415		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
416					
417		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
418		Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
419					Opción 2
420					
421					
422					
423					
424					
425	Tiene más arboles				
426		Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
427	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 2	Opción 2
428	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
429	Estética	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
430		Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
431	Espacio central	Opción 1			
432	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
433	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 1
434	Espacio central	Opción 1	Opción 1	Opción 1	Opción 2
435	Mejoras en la circulación	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
436	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
437	Tiene más arboles	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
438	Porque es calle común	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
439	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
440	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 1	Opción 2
441	Espacio central	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
442	Es la más simple	Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2
443		Opción 1	Opción 2	Opción 2	Opción 2

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
				Calle Cantilo	Facil acceso
1	No	Están rotas	No	Diagonal 80	Gastronomia
2	No	Están rotas	No	Calle 137	Estacionamiento
3	No	Están rotas	Calle 53	Calle Cantilo	Variedad de servicios
4				Calle 12	
5				Calle 8	
6				Centro Villa Elisa	
7	No	Están rotas	No	Calle 12	Facil acceso
8	No	Están rotas	Diagonal 74	Calle 8	Estacionamiento
9	No	Están rotas	Avenida 53	Pasaje Rodrigo	Visibilidad
10	No	Están rotas		Calle 12	
11	No	Están rotas		Calle 8	
12	No	Están rotas		Calle 8	
13	No	Están rotas		Calle 12	
14	No	Están rotas		Calle 8	
15	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
16	No	Están rotas		Calle 12	
17	No			Calle 8	
18	No	Están rotas		Calle 8	
19	No	Están rotas		Calle 12	
20	No			Calle 8	
21	No	Están rotas		Calle 8	
22	No	Están rotas		Calle 12	
23	No	Están rotas	No	Calle 12	Variedad de Servicios
24	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
25	No	Están rotas	Avenida 51	Calle 137	Estacionamiento
26	Sí			Pasaje Rodrigo	
27	No	Baldosas flojas	Diagonal 73	Calle 137	Gastronomia
28	No	Apropiaciones espontánea	Calle 32	Calle 12	Servicios financieros
29	No	Están rotas	Calle 32	Calle 8	Lugares de
30	No	Están rotas		Calle 12	
31	No	Están rotas	No	Calle 137	Baños públicos
32	Sí		No	Calle 12	Estacionamiento
33	No	Están rotas		Calle 12	
34	Sí		Calle 53	Pasaje Rodrigo	Visibilidad
35	No	Están rotas		Calle Cantilo	
36	No	Baldosas flojas		Diagonal 80	
37	No	Están rotas		Calle 137	
38	No	Están rotas		Calle Cantilo	
39	Sí			Calle 12	
40	No	Son angostas		Calle 8	
41	No	Están rotas	No	Centro Villa Elisa	Variedad de Servicios
42	No	Están rotas		Calle 12	
43	No	Están rotas		Calle 8	
44	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
45	Sí			Calle 12	
46	No	Están rotas	Avenida 137	Calle 8	Estacionamiento
47	No	Están rotas		Calle 8	
48	No	Están rotas		Calle 12	
49	No	Están rotas		Calle 8	
50	No	Están rotas	Calle 1	Calle Cantilo	Gastronomia
51	No	Están rotas	Diagonal 73	Calle 12	Servicios financieros

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
52	No	Apropiaciones espontáneas		Centro Villa Elisa	
53	No	Están rotas		Calle 8	
54	No	Están rotas	Calle 32	Calle 12	Lugares de Esparcimiento
55	No	Están rotas		Calle 8	
56	No	Están rotas	Calle 1	Calle Cantilo	Variedad de Servicios
57	No	Están rotas		Diagonal 80	
58	No	Están rotas		Calle 137	
59	No	Están rotas		Calle Cantilo	
60	Sí			Calle 12	
61	No	Están rotas		Calle 8	
62	No	Están rotas		Centro Villa Elisa	
63	No	Están rotas	No	Calle 12	Facil acceso
64	No	Están rotas		Calle 8	
65	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
66	No	Baldosas flojas		Calle 12	
67	No	Están rotas		Calle 8	
68	No	Están rotas		Calle 8	
69	No	Están rotas	La rambla de Arana	Calle 12	Gastronomia
70	No	Están rotas		Calle 8	
71	No	Están rotas		Calle 8	
72	Sí		No	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
73	Sí			Cantilo	
74	No	Están rotas	Calle 53	Calle 12	Variedad de servicios
75	No	Baldosas flojas	Avenida 137	Calle 137	Facil acceso
76	No	Están rotas		Cantilo	
77	No	Están rotas	Calle 1	Cantilo	Estacionamiento
78	No	Están rotas	Diagonal 74	Calle 12	Visibilidad
79	No	Están rotas		Calle 8	
80	No	Están rotas		Centro de Olmos	
81	Sí			Centro Villa Elisa	
82	No	Baldosas flojas		Calle 8	
83	No	Están rotas	Avenida 53	Pasaje Rodrigo	Variedad de Servicios
84	Sí		No	Calle 8	Estacionamiento
85	Sí			Calle 12	
86	No	Están rotas	Avenida 51	Calle 12	Gastronomia
87	No	Están rotas		Cantilo	
88	No	Están rotas		Calle 8	
89	No	Están rotas	No	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
90	No	Son angostas	Calle 32	Diagonal 80	Lugares de Esparcimiento
91	No	Están rotas		Calle 8	
92	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
93	No	Están rotas		Calle 8	
94	No	Están rotas		Calle 12	
95	No	Están rotas	Calle 1	Calle 8	Visibilidad
96	No	Baldosas flojas		Calle 8	
97	No	Están rotas; no hay rampas		Calle 12	
98	Sí		No	Calle Cantilo	Estacionamiento
99	No	Están rotas	No	Calle 12	Visibilidad
100	No	Están rotas	No	Calle 8	Variedad de Servicios
101	No	Están rotas	No	Calle Cantilo	Estacionamiento
102	Sí			Calle 8	
103	No	Están rotas		Calle 8	

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
104	No	Están rotas	Avenida 137	Calle 12	Gastronomía
105	No	Están rotas	Calle 1	Calle 8	Servicios financieros
106	Sí			Calle 8	
107	No	Están rotas		Calle 12	
108	No	Están rotas		Centro de Olmos	
109	No	Están rotas	Calle 53	Pasaje Rodrigo	Lugares de Esparcimiento
110	No	Están rotas		Calle 12	
111	No	Están rotas		Centro de Olmos	
112	No	Están rotas		Calle 8	
113	No	Están rotas	No	Calle 12	Variedad de servicios
114	No	Están rotas		Centro de Olmos	
115	No	Están rotas		Calle 8	
116	No	Están rotas		Calle 8	
117	No	Están rotas		Calle 12	
118	Sí			Centro de Romero	
119	Sí			Calle 8	
120	Sí	Están rotas		Calle 8	
121	No	Están rotas	Diagonal 74	Calle 137	Facil acceso
122	No			Calle 8	
123	No	Están rotas	Avenida 53	Cantilo	Estacionamiento
124	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 8	
125	No	Están rotas		Calle 137	
126	No	Están rotas		Calle 8	
127	No			Cantilo	
128	No	Apropiaciones espontánea	No	Calle 137	Visibilidad
129	No	Están rotas	Avenida 51	Pasaje Rodrigo	Variedad de Servicios
130	No	Están rotas		Calle 8	
131	No	Están rotas		Calle 137	
132	No	Están rotas		Calle 8	
133	No	Están rotas	Diagonal 73	Cantilo	Estacionamiento
134	Sí		Calle 32	Calle 137	Gastronomía
135	No	Están rotas		Calle 8	
136	Sí	Están rotas		Cantilo	
137	Sí		Calle 1	Pasaje Rodrigo	Servicios financieros
138	No	Están rotas		Calle 12	
139	No	Están rotas		Calle 12	
140	No	Están rotas		Calle 12	
141	No	Están rotas	No	Diagonal 80	Lugares de Esparcimiento
142	Sí	Están rotas		Calle 12	
143	Sí		No	Calle 8	Estacionamiento
144	No	Están rotas		Calle 137	
145	Sí			Calle 8	
146	No	Están rotas		Cantilo	
147	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
148	No	Están rotas		Calle 137	
149	Sí			Calle 8	
150	No	Están rotas		Cantilo	
151	Sí	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
152	No	Baldosas flojas		Calle 12	
153	No	Están rotas	No	Calle Cantilo	Estacionamiento
154	No	Están rotas	No	Calle 12	Visibilidad

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
155	No	Están rotas		Calle 12	
156	No	Están rotas		Centro de Olmos	
157	No	Apropiaciones espontánea	Avenida 137	Calle 8	Variedad de Servicios
158	Sí		Calle 1	Calle Cantilo	Estacionamiento
159	No	Están rotas	Calle 53	Calle 12	Gastronomía
160	No	Están rotas	No	Calle 8	Servicios financieros
161	No	Están rotas	Diagonal 74	Pasaje Rodrigo	Lugares de Esparcimiento
162	No	Están rotas		Calle 12	
163	No	Están rotas		Calle 12	
164	No	Están rotas	Avenida 53	Calle 12	Facil acceso
165	No	Están rotas		Centro de Olmos	
166	No	Están rotas	No	Calle 8	Gastronomía
167	No	Están rotas		Calle Cantilo	
168	No	Están rotas	Avenida 51	Calle 12	Estacionamiento
169	No	Están rotas		Calle 8	
170	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
171	Sí			Calle 12	
172	No	Están rotas; son angostas	Diagonal 73	Calle 12	Variedad de servicios
173	No	Baldosas flojas	Calle 32	Pasaje Rodrigo	Facil acceso
174	No	Están rotas		Calle 12	
175	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 8	
176	No	Están rotas		Calle 12	
177	No	Están rotas, falta de rampa	Calle 1	Calle 8	Estacionamiento
178	No	Están rotas; son angostas	La rambla de Arana	Calle 8	Visibilidad
179	No	Están rotas	No	Pasaje Rodrigo	Variedad de Servicios
180	Sí	Están rotas		Calle 12	
181	No	Están rotas	No	Diagonal 80	Estacionamiento
182	No	Son angostas		Calle 137	
183	No	Están rotas		Calle 12	
184	No	Están rotas	No	Calle 8	Gastronomía
185	No	Están rotas	Avenida 137	Calle 8	Estacionamiento
186	Sí			Pasaje Rodrigo	
187	Sí			Calle 12	
188	No	Están rotas		Diagonal 80	
189	No	Están rotas		Calle 12	
190	No		Calle 1	Calle 137	Lugares de Esparcimiento
191	No	Están rotas		Calle 12	
192	No	Están rotas		Calle 12	
193	No	Están rotas	No	Calle 8	Baños públicos
194	No	Están rotas		Calle 8	
195	No	Están rotas		Calle 8	
196	No	Están rotas	No	Calle Cantilo	Estacionamiento
197	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 12	
198	No	Están rotas	Calle 53	Calle 12	Visibilidad
199	No	Están rotas		Calle 8	
200	No	Están rotas		Calle Cantilo	
201	No	Están rotas		Calle 12	
202	No	Apropiaciones espontánea	No	Calle 8	Estacionamiento
203	No	Están rotas		Calle 8	
204	Sí			Calle Cantilo	
205	No	Están rotas		Calle 12	

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
206	No	Están rotas		Calle 12	
207	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
208	No	Están rotas		Calle 8	
209	No	Están rotas	Diagonal 74	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
210	Sí			Calle 8	
211	No	Están rotas		Calle Cantilo	
212	No	Están rotas		Calle 12	
213	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
214	No	Están rotas		Calle 8	
215	No	Están rotas		Centro de Olmos	
216	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
217	No	Están rotas		Calle 8	
218	No	Están rotas		Calle 8	
219	No	Están rotas		Calle Cantilo	
220	No	Están rotas		Calle 12	
221	No	Están rotas		Centro de Olmos	
222	No	Están rotas		Centro de Olmos	
223	No	Están rotas		Calle 8	
224	No	Están rotas		Centro de Olmos	
225	No	Están rotas		Centro de Olmos	
226	No	Están rotas		Calle 8	
227	No	Están rotas		Calle 8	
228	No	Están rotas		Calle 8	
229	Sí		Avenida 53	Calle 12	Gastronomía
230	No	Las motos		Calle 137	
231	No	Están rotas	No	Calle 137	Servicios financieros
232	Sí			Calle Cantilo	
233	No	Están rotas		Calle 12	
234	No	Están rotas		Calle 8	
235	No	Están rotas		Calle 12	
236	No			Calle 137	
237	No	Están rotas		Calle 137	
238	No	Están rotas		Calle Cantilo	
239	No	Están rotas		Calle 12	
240	No	Están rotas		Calle 8	
241	No	Están rotas		Calle 8	
242	Sí	Son amplias	Avenida 51	Cantilo	Lugares de Esparcimiento
243	No	Son amplias	Diagonal 73	Calle 12	Facil acceso
244	No	Están rotas		Calle 8	
245	No	Están rotas	Calle 32	Pasaje Rodrigo	Gastronomía
246	No	Están rotas		Calle 8	
247	No	Están rotas		Calle 8	
248	No	Están rotas	Calle 1	Calle 8	Estacionamiento
249	No	Están rotas		Centro de Olmos	
250	No	Están rotas		Calle 8	
251	No	Están rotas		Calle 8	
252	No	Están rotas	No	Calle 12	Estacionamiento
253	No	Están rotas	No	Pasaje Rodrigo	Facil acceso
254	No	Están rotas		Centro Villa Elisa	
255	No	Están rotas		Diagonal 80	

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
256	No	Están rotas		Calle 8	
257	No	Están rotas	La rambla de Arana	Diagonal 80	Estacionamiento
258	No	Están rotas	No	Calle 8	Visibilidad
259	No	Están rotas		Centro Villa Elisa	
260	No	Están rotas	Avenida 137	Calle 137	Estacionamiento
261	No	Están rotas	Calle 1	Calle 12	Estacionamiento
262	No	Están rotas, falta de rampa	No	Calle 8	Gastronomía
263	No	Están rotas	Calle 53	Calle Cantilo	Servicios financieros
264	No	Están rotas		Diagonal 80	
265	No	Están rotas		Calle 8	
266	No		No	Calle 12	Lugares de Esparcimiento
267	No	Están rotas	Diagonal 74	Calle 8	Baños públicos
268	No	Están rotas		Centro de Olmos	
269	No	Están rotas		Centro de Olmos	
270	No	Están rotas	No	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
271	No	Están rotas	No	Calle 8	Visibilidad
272	No	Están rotas		Calle 8	
273	No	Están rotas	Avenida 51	Calle 137	Variedad de Servicios
274	Sí	Son amplias	Diagonal 73	Cantilo	Estacionamiento
275	No	Están rotas		Calle 137	
276	No	Están rotas		Cantilo	
277	No		Calle 32	Calle 12	Gastronomía
278	No	Apropiaciones espontánea	Calle 1	Calle 8	Estacionamiento
279	No	Están rotas		Centro de Olmos	
280	No	Están rotas		Calle 137	
281	No	Están rotas		Cantilo	
282	No	Están rotas		Calle 137	
283	No	Están rotas		Cantilo	
284	No	Están rotas		Calle 12	
285	No	Están rotas		Calle 8	
286	No	Están rotas		Centro de Olmos	
287	No	Están rotas		Calle 137	
288	No	No existe la vereda		Cantilo	
289	No	Están rotas		Cantilo	
290	No	Están rotas		Centro de Olmos	
291	No	Están rotas		Cantilo	
292	No	Son angostas		Calle 12	
293	No	Son angostas		Calle 8	
294	No	Están rotas		Calle 8	
295	No	Están rotas		Calle 137	
296	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
297	No	Están rotas		Calle 12	
298	No	Están rotas		Calle 8	
299	No	Están rotas		Calle 8	
300	No	Están rotas	No	Calle 137	Lugares de
301	No	No existe la vereda		Pasaje Rodrigo	
302	No	No existe la vereda		Calle 12	
303	No	Están rotas		Calle 8	
304	No	Están rotas	No	Calle 12	Estacionamiento
305	No	Están rotas		Calle 12	
306	Sí			Calle 8	

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
307	No	Están rotas	No	Pasaje Rodrigo	Mercados comunales
308	No			Calle 12	
309	No	No existe la vereda	No	Calle 8	Estacionamiento
310	No	Están rotas	Avenida 137	Pasaje Rodrigo	Buena iluminación
311	Sí			Calle 8	
312	No	Están rotas	Calle 1	Diagonal 80	Servicios financieros
313	No	Están rotas		Calle 8	
314	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 8	
315	No	Son angostas		Cantilo	
316	No	No existe la vereda		Calle 12	
317	No	Están rotas	Cantilo	Calle 8	Estacionamiento
318	No		Diagonal 73	Pasaje Rodrigo	Gastronomía
319	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 8	
320	No	Están rotas	La rambla de Arana	Diagonal 80	Estacionamiento
321	No	Están rotas		Calle 12	
322	Sí			Calle 8	
323	No	Están rotas		Cantilo	
324	Sí			Calle 12	
325	No	Son angostas	Diagonal 73	Calle 8	Variedad de servicios
326	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
327	No	Están rotas		Calle 8	
328	No	Son angostas		Diagonal 80	
329	Sí			Calle 12	
330	No	Son angostas		Calle 8	
331	No	Están rotas	Avenida 51	Cantilo	Estacionamiento
332	No	Están rotas	Diagonal 73	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
333	No	Son angostas		Centro de Olmos	
334	No			Calle 12	
335	No	Están rotas		Calle 8	
336	No	Están rotas	Calle 32	Cantilo	Visibilidad
337	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
338	No	Están rotas		Centro de Olmos	
339	No	Están rotas		Centro Romero	
340	No	Están rotas		Cantilo	
341	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
342	No	Están rotas	Calle 1	Calle 137	Variedad de Servicios
343	No	Están rotas	No	Cantilo	Estacionamiento
344	No	Están rotas		Calle 12	
345	No	Están rotas		Calle 8	
346	No	Están rotas		Cantilo	
347	No	Están rotas	No	Calle 12	Gastronomía
348	No	Están rotas		Calle 13	
349	No	Baldosas flojas	No	Pasaje Rodrigo	Servicios financieros
350	Sí	Amplias	No	Calle 8	Lugares de
351	No	Están rotas		Cantilo	
352	No	Baldosas flojas		Pasaje Rodrigo	
353	No	Están rotas		Calle 12	
354	No	Están rotas	No	Calle 12	Estacionamiento
355	Sí			Calle 137	
356	No	Son angostas		Cantilo	
357	Sí			Calle 12	
358	Sí			Calle 8	
359	Sí	Son angostas		Cantilo	

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
360	No	Están rotas		Calle 12	
361	No	Baldosas flojas		Calle 13	
362	Sí			Pasaje Rodrigo	
363	No	Están rotas		Calle 8	
364	No	Están rotas		Cantilo	
365	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
366	No	Están rotas		Calle 12	
367	Sí			Calle 13	
368	No	Están rotas		Calle 12	
369	No	Están rotas		Calle 8	
370	No			Calle 8	
371	No	Baldosas flojas	No	Pasaje Rodrigo	Variedad de servicios
372	No	Apropiaciones espontáneas		Calle 8	
373	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
374	No	Están rotas		Calle 12	
375	No	Están rotas		Calle 12	
376	No	Están rotas		Calle 137	
377	No	Están rotas		Cantilo	
378	No	Baldosas flojas	No	Calle 12	Estacionamiento
379	No	Están rotas		Calle 8	
380	No	Están rotas		Cantilo	
381	No	Están rotas		Cantilo	
382	No			Calle 12	
383	Sí		No	Calle 8	Estacionamiento
384	No	No están señalizadas		Calle 9	
385	No	Están rotas		Calle 10	
386	No	Están rotas		Centro Romero	
387	No	Están rotas		Pasaje Rodrigo	
388	No	Están rotas		Calle 12	
389	No	Están rotas		Calle 12	
390	No	Están rotas	Calle 1	Calle 137	Lugares para sentarse
391	No			Cantilo	
392	No	Están rotas		Calle 12	
393	No	Están rotas		Calle 8	
394	No	Están rotas		Cantilo	
395	No	Están rotas		Calle 12	
396	No	Están rotas		Calle 8	
397	No	Están rotas		Cantilo	
398	No	Están rotas		Centro Romero	
399	No	Están rotas		Centro Romero	
400	No	No existe la vereda	Cantilo	Pasaje Rodrigo	Facil acceso
401	No	Están rotas		27 Pasaje Rodrigo	
402	No	Están rotas	Diagonal 73	Diagonal 80	Gastronomia
403	No	Están rotas	La rambla de Arana	Cantilo	Estacionamiento
404	No	Están rotas	Diag 73	Calle 12	
405	No	Son angostas	Diagonal 73	Calle 8	Variedad de servicios
406	No	Apropiaciones espontánea	No	Calle 12	
407	No	Están rotas	Avenida 51	Calle 8	Facil acceso
408	No	Están rotas	Diag. 73	Calle 9	
409	No	Están rotas	Diagonal 73	Cantilo	Estacionamiento
410	No	Están rotas	Diagonal Jorge Bell	Calle 12	Visibilidad
411	No	Están rotas	Diag jorge bell y pelegri por los ombues		
412	Sí	Están rotas	Diagonal Jorge Bell	Calle 12	Variedad de Servicios

ID	27. ¿Las veredas tienen las condiciones para una buena circulación de los peatones?	28. ¿Porqué?	29. ¿Podría mencionar alguna calle destacada por sus arboles?	30. ¿Podría mencionar alguna centralidad de la ciudad de La Plata?	31. ¿Qué cree que es necesario para el éxito o desarrollo de un centro?
413	No	Están rotas	Si diga jorge bell	Calle 8	
414	No	Están rotas	Diagonal 73	Pasaje Rodrigo	Estacionamiento
415	No	Están rotas	Diagonal 73	Calle 12	Gastronomía
416	No	Están rotas	454	Calle 137	Servicios financieros
417	No	Están rotas	Diag 73	Calle 12	
418	No	Están rotas	Calle15, City Bell	Calle 8	Lugares de
419	No	Están rotas	No	Calle 12	
420	No	Están rotas	Calle15, City Bell	Calle 8	Baños públicos
421	Sí		Calle15, City Bell	Pasaje Rodrigo	Mercados comunales
422	No	Están rotas	Diagonales la plata	Calle 12	
423	No	Están rotas	Pelegrini arboleda	Calle 8	
424	No	Están rotas	Parque san martin	Calle 12	
425	No	Están rotas	Diagonal 73	Calle 8	
426	No	Son angostas	Calle 53	Calle 8	Estacionamiento
427	No	Baldosas flojas	No	Calle 12	Buena iluminación
428	No	Baldosas flojas	Calle 1	Centro Villa Elisa	
429	No		51	Centro Romero	
430	No	Están rotas	Diagonal 73	Calle 12	
431	No	Están rotas	Diag 74	Calle 8	
432	No	Baldosas flojas	53	Pasaje Rodrigo	
433	No	Por raíces de los árboles	Diagonal 73	Calle 12	
434	No	Están rotas	Av 51	Calle 12	
435	No	Son angostas	Diagonal 74	Calle 12	Servicios financieros
436	No	Están rotas	Diagonal 73	Calle 8	
437	No	Están rotas	Avenida 53	Diagonal 80	Estacionamiento
438	No	No existe la vereda	Diagonal 73	Calle 8	
439	No	Están rotas	No	Calle 8	
440	No	Están rotas	No	Calle 8	
441	No	No existe la vereda	Calle 7	Calle 8	
442	No	No existe la vereda	No	Calle 8	
443	No	Están rotas	calle 2	Calle 8	

Procesamiento gráfico de los resultados:



Anexo 3: Matrices de puntaje para espacios verdes

Dimensión	ACCESIBILIDAD				ATRIBUTOS FISICOS											DISTRIBUCIÓN DE SIGNIFICADOS						PUNTAJE TOTAL	ZONA	Entorno urbano habitacional	Españolización	Formalización											
	Variable	Señales de identificación del lugar		Ancho caminable en veredas				Iluminación				Bancos			Estado				Arbolado								Agua		Manuten- ción, muebles a expresión estética, artísticas		Ajuste en el acom- pañamiento de actividad comercial y oficinas		Edificio/Acti- vidad				
		SI	NO	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV						SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Máx. min.	0,5	0	1	0	1	0	1	0	0,5	0	1	0	0,5	0	1	0	0,5	0	1	0	1	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0	0	1	0	10				
58 Plaza San Martín	0,5	1	1	1	1	0,5	1	0,5	1	0,5	0,75	0	0,5	0,5	0	0,5	0	0,5	0,5	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0	1	0	8,75	CASCO			x			
59 Parque Julio López	0,5	1	1	1	0,5	1	0,5	1	0,5	0,75	0	0,5	0,75	0	0,5	0	0,75	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	6,75	DESB			x				
60 Plaza Corazonas del metro	0,5	0	0	0	0,5	1	0	0,5	1	0	0,5	0	0,5	1	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	C.V.		x					
61 Plaza 154 y 54	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0	0,5	1	0	0,5	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	DESB			x				
62 Plaza 166 y 62	0,5	0	0	0	0	0,5	1	0,5	1	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5	DESB		x					
63 Plaza 160 y 69	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0	0,5	1	0	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	DESB			x				
64 Plaza 171 y 46	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0	0,5	1	0	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	DESB			x				
65 EV en B° Parque Los Hornos	0	0	0	0	1	0,5	0	0	0,5	0	0	0,75	0	0,5	0	0	0,75	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	DESB	x						
66 EV sobre 60 y 126	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0,5	1	0,5	0,75	0	0,5	0	0,5	0	0,75	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,75	DESB			x				
67 Plaza 150 y 71	0	0	0	0	1	0,5	0	0,5	1	0,5	0	0,75	0	0,5	0	0	0,75	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,75	DESB			x				
68 Plaza 150 y 73	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	DESB			x				
69 Plaza de la pos- Olmos	0,5	1	1	1	0,5	1	0	0,5	1	0	1	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,5	C.V.			x				
70 Parque estación Ezeizalde	0,5	0	0	0	1	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5	DESB		x					
71 Plaza en 77 y 41	0,5	0	0	0	0,5	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0,5	1	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	DESB		x					
72 Plaza en 81 y 14	0,5	0	1	0	0,5	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	DESB		x					
73 EV en B° Monasterio	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5	DESB	x						
74 El campito	0,5	0	0	0	0,5	1	0	0	0,5	1	0	0	1	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	DESB		x					
75 El campito	0,5	0	0	0	0,5	1	0	0,5	1	0	0,5	1	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	DESB		x					
76 El campito	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	1	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5	DESB		x					
77 Skate Park - B° Jardín	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0	0,5	1	0	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	DESB			x				
78 Plaza Raúl - Blanco	0,5	0	0	0	1	0,5	0	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	C.V.			x				
79 Parque estación Arturo Seguí	0,5	0	0	0	0,5	1	0,5	0,5	0,5	0	0,5	0,5	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	C.V.		x					
80 Plaza Arturo Seguí	0	0	0	0	0,5	1	0	0	0,5	1	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	C.V.			x				
81 Plaza Arturo Seguí	0,5	0	1	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	C.V.			x				
82 Plaza concordia y espacio verde sobre arroyo	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,75	1	0	0	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,75	E. N.		x					
83 Parque estación Gómez	0,5	0	0	0	1	0,5	0	0	0,5	0	0,75	0	0	0	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,75	E. N.		x					
84 Plaza La emilia - Cb	0,5	0	1	0	0,5	1	0	0,5	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	E. N.			x				
85 EV en B° Monasterio	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5	DESB	x						
86 EV en B° Monasterio	0,5	0	0	0	0,5	1	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5	DESB	x						
87 EV en B° Monasterio	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0,75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,75	DESB	x						
88 EV en B° Monasterio	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5	DESB	x						
89 Plaza 35 bis y 8	0	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	DESB			x				
90 Plaza 64 y 10	0	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	DESB			x				
91 Plaza de las Américas	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	DESB			x				
92 EV sobre Diag. 290	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,5	DESB		x					
93 Plaza Arco Iris	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	DESB		x					
94 Plaza Eliphaline	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,5	DESB			x				
95 Parque Estación Hernández	0,5	0	0	0	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,5	E. N.		x					
96 Rotonda 15 y 520	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	DESB			X				
97 Rotonda 15 y 520	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	DESB			X				
98 EV sobre Av. 520	0,5	0	0	0	0,5	0	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	DESB			X				
99 EV en B° Matinas	0,5	1	1	1	0,5	0	0	0,5	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	CASCO			X				
100 EV en B° Hipódromo	0,5	1	1	1	0,5	0	0	0,5	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	CASCO			X				
101 EV en B° Parque Snaveira	0,5	1	1	1	0,5	0	0	0,5	0	0	1	0	0	0,5	0,5	1	0,5	0	0																		

Dimensión	ACCESIBILIDAD								ATRIBUTOS FÍSICOS										ATRIBUCIÓN DE SIGNIFICADOS						PUNTAJE TOTAL	ZONA	TIPO				
	Símbolos de identificación del lugar		Ancho caminable en varillas				Iluminación		Bancos		Cercos		Arbolado			Agua		Montañas, murales o expresiones artísticas		Atribución a concentraciones		Actividad comercial en bordes					Edificio/Act. singular		Ejemplares emblemáticas	Espontáneos	Formalistas
			Cantidad de rampas	Perimetrales	Interías	V																									
Valor	Sí	No	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	V	NV	Sí	No	Sí	No	Sí	No	Buena	Regular	Escasa	Sí	No				
Valor más.	0,5	0	1	0	1	0	1	0	0,5	0	1	0	0,5	0	1	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0,25	0	1	0	10			
114 EV en las lomas de VE	0,5	0	1	1	1	0,5	1	0,5	1	0,5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7,5	E.N.	x		
115 Parque estación de abasto Plaza Los Zorzales	0	0	1	1	0,5	1	0,5	1	0,5	1	0,5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	C.V.	x		
116 Plaza La Esperanza	0,5	0	1	0	0,5	1	0,5	1	0,5	0,75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,25	E.N.			x	
118 Plaza 425 y 31	0,5	0	1	0	0,5	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	C.V.			x	
119 Plaza 133 y 443	0,5	0	1	0	0,5	1	0	0,5	1	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	C.V.			x	
120 Plaza Villa Carbaldi	0	0	0	1	0,5	1	0	0,25	0	0,5	0	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	C.V.			x	
121 Plaza Papa Francisco	0,5	0	0	0	0,5	1	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0	0	0	0	0,25	0	0	0	3,25	DESB	x			

Anexo 4: Matrices de datos para espacios viales y peatonales

Matrices de puntaje para espacios viales y peatonales:

CATEGORÍA	ZONA	Dimensión	ACCESIBILIDAD												ATRIBUTOS FÍSICOS DEL PAISAJE											ATRIBUCIÓN DE SIGNIFICADOS				ACTIVIDAD COMÚN / Actividad especiales	PUNTAJE TOTAL
			Indicador de confort en cada esquina			Rampas y veredas		Ancho Caminable			Luminarias		Bancos		Cedros		Arbolado			Agua		material de expresiones		Intervenciones / características							
			Buena	Regular	Escasa	V	MV	Buena	Regular	Escasa	V	MV	V	NV	V	NV	V	NV	10 a más años	entre 5 y 10 años	5 años o menos	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
		Valor max.	0,5	0	0	1	1,5	0	1,5/2	1	0	1	0	1,5	0	0,5	0	1,5	0,5	0	0,5	0	0,5	0	1	0	0,5/1	0			
1	E. N.	Avda Provincial 14 (Cam. Parque Centenario)	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0,5	0,5	1	1	5,2																	
	DESB M		0,5	0	1	1	0	0	1,5	0	0,5	0	0,5																		
1	CASCO	Avenida 13	0,5	1	1,5	1	1,5	0,5	1,5	0	0,5	1	0,5	9,5																	
	DESB S		0,5	0	1	1	X	0	0	0,5	0	0	3																		
1	E. N.	Avda Provincial 1 (Cam. Belgrano)	0,5	0	0	1	X	0	0	0,5	0,5	0	1	3,5																	
	E. N.		0,5	0	1	1	X	0	0,7	0,5	0,5	0	1	5,2																	
	DESB M		0,5	1,5	2	1	X	0	0,7	0	0,5	1	0	7,2																	
1	CASCO	Avenida 7	0,5	1,5	2	1	X	0	1,5	0	0,5	1	1	9																	
	DESB S		0,5	0	0	1	X	0	0,7	0,5	0,5	0	0	3,2																	
	E. V.		0,5	0	0	1	X	0	0	0,5	0	0	1	3																	
	CASCO		0,5	1,5	2	1	X	0	1,5	0	0,5	1	1	9																	
	DESB O		0,5	1,5	1	1	X	0	0	0,5	0,5	1	1	7																	
1	C. V.	Avda Provincial 215 (Av. 44)	0,5	0	0	1	X	0	0	0,5	0,5	0	0	2																	
	DESB M		0,5	0	0	1	X	0	0	0,5	0,5	0	0	2																	
	C. V.		0,5	0	0	1	X	0	0	0	0,5	0	0	2																	
	CASCO		0,5	1	1	1	0	0	1,5	0	0,5	1	0,5	7																	
	DESB D		0,5	0	1	1	X	0	0	0	0,5	0	0	3																	
1	CASCO	Avda Provincial 10 (Av. 86)	0,5	0	1	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	3,7																	
	DESB S		0,5	0	0	1	X	0	0	0	0	0	0	1,5																	
2	CASCO	Avenida Circunvalación	0,5	0	1	1	0	0	1,5	0,5	0,5	1	0	6																	
	DESB S		0,5	0	1	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	3,7																	
	DESB S		0,5	0	1	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	4,5																	
	DESB S		0,5	0	1	1	X	0	0,7	0	0	0	0	3,2																	
2	E. N.	Calle 28	0,5	1,5	0	1	X	0	1,5	0,5	0	0	0	5																	
	CASCO		0,5	1,5	2	1	X	0	1,5	0	0,5	0	1	8																	
	DESB M		0,5	0	0	1	0	0	0	0,5	0,5	0	0,5	3																	
	E. N.		0,5	0	0	1	0	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
	E. N.		0,5	0	1	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	3,7																	
	DESB M		0,5	0	1	1	X	0	0	0,5	0,5	0	0	3,5																	
2	CASCO	Avenida 19	0,5	1	1,5	1	0	0	1,5	0	0,5	1	0,5	7,5																	
	DESB E		0,5	0	0	1	0	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	
	CASCO		0,5	1	2	1	X	0	1,5	0	0,5	1	1	8,5																	
	DESB S		0,5	0	1	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	4,5																	
2	CASCO	Avenida 80	0,5	1	1,5	1	0	0	1,5	0	0,5	1	0,5	7,5																	
	DESB O		0,5	0	1,5	1	0	0	1,5	0	0,5	1	0	6																	
2	CASCO	Avenida 51	0,5	1	1,5	1	1,5	0	1,5	0	0,5	1	0,5	9																	
1	CASCO	Avenida 53	0,5	1	1,5	1	1,5	0	1,5	0	0,5	1	0,5	9																	
2	CASCO	Avenida 38	0,5	1	1,5	1	0	0	1,5	0	0,5	1	0	7																	
	DESB O		0,5	0	0	1	X	0	0	0	0	0	0	1,5																	
	DESB O		0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	1	0	3,7																	
2	C. V.	Avenida 32	0,5	0	0	1	X	0	0	0,5	0,5	0	0	2,5																	
	E. N.		0,5	0	1	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	3,7																	
	DESB M		0,5	0	0	1	X	0	0,7	0,5	0,5	0	0	3,2																	
2	CASCO	Diagonal 74	0,5	1,5	2	1	X	0	1,5	0	0,5	1	1	9																	
2	CASCO	Diagonal 73	0,5	1	1,5	1	1,5	0	1,5	0	0,5	1	0,5	9																	
2	CASCO	Diagonal 80	0,5	1,5	2	1	X	0	1,5	0,5	0,5	1	0,5	9																	
3	DESB D	Avenida 131	0,5	0	1	1	1,5	0	1,5	0	0,5	1	0,5	7,5																	
3	E. N.	Calle 133	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	
3	E. N.	Calle 139	0,5	0	0	1	X	0	0	0	0	0	0	1,5																	
3	E. N.	Calle 419	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	1	0	3,7																	
3	E. N.	Calle 426	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	E. N.	Calle 446	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	
3	E. N.	Avenida 462	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 467/Calle 11	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 476	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 485	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0,5	3,2																	
3	E. N.	Calle 489	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0	0	0	3																	
3	E. N.	Calle 493	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 501	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 508	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 517	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	E. N.	Calle 517	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	
3	DESB M	Calle 526	0,5	0	0	1	1,5	0	1,5	0	0,5	1	0	6																	
3	DESB O	Calle 143	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	DESB O	Calle 149	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	C. V.	Calle 155	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	C. V.	Calle 167	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	DESB S	Avenida 72	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	DESB S	Calle 80	0,5	0	0	1	X	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	
3	DESB S	Calle 90	0,5	0	0	1	X	0	1,5	0	0,5	0	0	3,5																	
3	DESB S	Calle 96	0,5	0	0	1	0	0	0,7	0	0	0	0	2,2																	
3	DESB S	Calle 609	0,5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1,5																	
3	C. V.	Calle 637	0,5	0	0	1	0	0	0,7	0	0	0	0,5	2,7																	
3	E. N.	Calle 413	0,5	0	0	1	0	0	0,7	0	0,5	0	0	2,7																	

Anexo 5: Matrices de puntaje para centralidades

Matrices de puntaje para centralidades:

Dimensión	ACCESIBILIDAD									ATRIBUTOS FÍSICOS DEL PISAJE										ATRIBUCIÓN DE SIGNIFICADOS				ACTIVIDAD		PUNTAJE TOTAL	CATEGORÍA	ZONA				
	Señalética indicativa en cada esquina			Cantidad de lampas			Ancho caminable			Luminarias		Cestos		Horticultura		Agua		Espacio verde		Vías con asfalto o pavimento peatonal		Monumentos, murales o expresiones artísticas		Edificio / Actividad principal								
	Buena	Regular	Escasa	V	NV		Buena	Regular	Escasa	V	NV		V	NV	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI				NO			
Valor max.	1,5	1	0	1	0		1,5	1	0	1	0		1,5	1	0	1,5	1	0	1,5	1	0	1,5	1	0	1,5	1	0	1	0			
La Plata	0,5	1		1			1,5			1			1,5			0,5			1			1			0			1		9,5	1	CASCO
City Bell	0,5	1		1			1,5			1			1,5			0			1			0			0,5			1		8,5	1	E. N.
V. Elma	0,5	1		1			1			1			0			1			1			1			0,5			1		8	2	E. N.
Los Hornos	0,5	1		1			1,5			1			0,5			1			0			1			0,5			0		7	1	DESB
San Carlos	0	1		1			1,5			1			0			1			1			0			0			0		5,5	2	DESB
V. Elvira	0,5	1		1			1,5			1			0			1			0			0			0			0		5	2	DESB
Romero	0	1		1			1,5			1			0,5			1			0			0			0			0		3	3	C. V.
Gonnet	0,5	0		1			1			1			0			1			0			0			0,5			0		4	3	E. N.
Tolosa	0,5	0		1			1			1			0			1			0			0			0,5			0		4	2	DESB
Olmos	0	1		1			1,5			1			0			0			0			0			0			0		3,5	3	C. V.
Abasto	0	0		0			0			1			0			1			0			0			0,5			1		3,5	3	C. V.
Arturo Seguí	0	0		0			0			1			0			1			0			0			0,5			0		2,5	3	C. V.

Anexo 6: Área de influencia de espacios verdes - Síntesis de la bibliografía
analizada

Fuente	Tipo	Área de Influencia M.	Superficie mínima Ha.	Superficie mínima de Areas verdes M2/hab.
Plan Especial Verde de Valencia, 1992	Parque regional	5000	> 200	–
	Parque urbano	1000	10	5
	Plaza	100 - 1000	> 0,1	1,5
Van Herzele & weidemann, 2003	Parque urbano	3200	60	–
	Plaza	400	1	–
	Plazoleta	150	–	–
Oh & Jeong, 2007	Parque urbano	1000	–	–
Palomo, 2003	Parque regional	5000	5 - 10	–
	Parque urbano	1000	10	–
	Plaza	250	1 a 5	–
	Plazoleta	100	0,01	–
Garay y Fernandez, 2013	Parque regional	–	> 2	–
	Parque urbano	2000	4 - 10	–
	Plaza	800	1 - 3	–
	Plazoleta	100 - 500	0,1 - 0,5	–
Plan de indicadores de sostenibilidad de Vitoria-Gasteiz. Actividad urbanística de Sevilla, 2010	Parque regional	< 4000	> 10	–
	Parque urbano	< 2000	> 1	–
	Plaza	< 750	> 0,5	–
	Plazoleta	< 200	> 0,1	–
Turín, 1980	Parque regional	2500 - 3000	–	–
	Parque urbano	500 - 800	–	–
	Plaza	500 - 600	–	–
	Plazoleta	200	–	–
CAT-MED. Modelos urbanos sostenibles, 2011	Parque urbano	900	1	–
	Plaza	500	0,5 - 1	–
	Plazoleta	300	0,1 - 0,5	–
Málaga	Parque urbano	500	> 0,3	–
	Plaza	300	0,15 - 0,3	–
	Plazoleta	100	< 0,15	–
IAURIF, 1991	Parque regional	1000	> 30	–
	Parque urbano	500	10 a 30	–
	Plaza	250	1 a 10	–
	Plazoleta	50	–	–
Francisco Bascuñán Walker, Paz Walker Fernández, Juan Mastrantonio Freitas. Universidad de la Serena, 2007	Parque regional	–	45	5
	Parque urbano	800 - 1000	15	5
	Plaza	500	2	2
	Plazoleta	200	0,15	1