

# **EL MOVIMIENTO COMO EXPERIENCIA DE PAISAJE**

Una propuesta de reestructuración del  
nexo entre la ciudad de La Plata y el Río

**Arq. Andrea Álvarez**

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA | ARGENTINA

**Arq. Valentina Greselín**

UNIVERSITÀ IUAV DI VENEZIA | ITALIA

**Arq. Teresa Martínez**

UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA | URUGUAY

## 1. Introducción

*«Si rezar significa comunicarse con lo divino, correr a gran velocidad es una plegaria»,*

F.T. Marinetti - 1916.

A menudo descubrimos y conocemos los paisajes atravesándolos, acercándonos a ellos o rozándolos, en el momento en que nos trasladamos de un lugar a otro, a lo largo de las autopistas, las rutas o los caminos.

Las infraestructuras viales, por tanto, desempeñan un papel relevante en la construcción del paisaje. Pueden ser vistas como herramientas de conocimiento de los lugares y las culturas que atraviesan, como elementos capaces de dar significado a los lugares atravesados y como lugares de acceso y vínculos mutuos entre «habitante» y «viajero». A través de ellas se instauran fuertes relaciones con el territorio.

Por otra parte, la variación de la velocidad introduce modificaciones en lo perceptivo: el movimiento y la velocidad modifican la realidad a percibir.

En este sentido, se presenta una propuesta proyectual, ahondando en las potencialidades que tienen los recorridos como espacios que pueden provocar una experiencia de paisaje. Se partió de investigar las percepciones del paisaje a través de las distintas velocidades, planteando como preguntas iniciales: ¿Cuál puede ser la experiencia de paisaje en una carretera? ¿Cómo se puede buscar una estrategia para que el hombre pueda hacer experiencia de paisaje en un camino transitándolo a distintas velocidades?

## 2. Fundamentación del tema

Como base de nuestro trabajo, definimos el paisaje como un conjunto de elementos, relaciones y hechos espaciales, en continua evolución y cambio. Por tal motivo, elegimos profundizar en la relación entre velocidad, movimiento y paisaje.

Partimos de entender que las sociedades, al igual que las ciudades, en esta etapa informacional están en continuo movimiento, a través de flujos de gente, objetos, informaciones, dinero, que interactúan espacial y virtualmente.

En la actualidad, la vida de los individuos transcurre durante muchas horas del día desplazándose en los distintos recorridos, llegando a representar un gran porcentaje del tiempo vivido, convirtiéndose en verdaderas «estadias». En este sentido, las infraestructuras viales permiten instaurar fuertes relaciones con el territorio, constituyendo «lugares». Pero en la mayoría de los casos se diseñan como elementos funcionales, sin tomar en cuenta las potencialidades que tienen como espacios donde provocar una experiencia de paisaje, de lugar.

Por este motivo, nuestra intención es intervenir y proyectar para el hombre que experimenta esos recorridos, ahondando en la relación entre percepción y velocidad, para determinar cómo esta relación puede derivar en ver un lugar de distintas maneras. Con este objetivo, investigamos factores propios del lugar –como las características que tienen que ver con el comportamiento cerebral-visual y emocional– y la manera en que la velocidad afecta estos procesos. Hemos consi-

derado las velocidades de desplazamiento conseguidas a través de diferentes medios de transporte (automóvil, bicicleta), la velocidad de desplazamiento de un peatón y la velocidad «cero», que es la que corresponde a la pausa.

En resumen, nuestro objetivo de investigación es elaborar una estrategia para la comprensión y la valorización del paisaje en los lugares como las carreteras, donde la percepción está modificada por el movimiento en los medios de transporte. Nos proponemos valorar el paisaje que se ve, las relaciones con las infraestructuras y las infraestructuras como hechos espaciales que interactúan con el territorio. Centramos nuestra atención en intentar contestar las preguntas antes mencionadas, considerando el paisaje como la herramienta que hace posible que estos recorridos se puedan convertir en una experiencia de lugar.

### 3. Elección del lugar

El área seleccionada para desarrollar la propuesta proyectual es una ruta que vincula la ciudad de La Plata con Punta Lara, zona costera del Municipio de Ensenada. Dicho recorrido es la prolongación de la diagonal 74, una de las principales arterias del trazado de la ciudad (Figura 1).

La determinación de este recorrido resultó de considerar las diversas características que el mismo presenta, y que nos han parecido muy ricas para poder desarrollar el tema. Entre las particularidades más destacables que nos llevaron a seleccionarlo, podemos mencionar:

- El recorrido, prolongación de la diagonal 74, es la única vinculación directa que la ciudad tiene con el río. Se desarrolla en forma transversal sobre una zona de bañados, conectando el sistema de espacios verdes de La Plata con la zona costera.
- El sector tiene un gran valor social, en cuanto al uso recreativo y deportivo que se le da los fines de semana. Estos usos, principalmente el recreativo, se dan en forma «espontánea» y sin la presencia de equipamiento y otros servicios necesarios para tal fin.
- El carácter particular de este uso, que se intensifica durante los fines de semana y la época cálida, y que también fluctúa entre las horas del día. (carácter «bipolar») (Figuras 2).
- La presencia de diversas características físicas: agua en forma de río, arroyo y lagunas; zona de rellenos sanitarios; cavas re-naturalizadas y vegetación introducida y espontánea (Figura 3).

Por este valor social que se le otorga al lugar, así como por la riqueza de elementos propios que ya posee, decidimos adoptarlo como lugar para desarrollar el tema elegido en un proyecto de paisaje que, ante todo, potencialice esta relación entre hombre y naturaleza, que actualmente y debido a las ambigüedades que existen en la zona, sólo es valorizada por sus actuales usuarios.

### 4. Algunas reflexiones teóricas

«Conociendo la manera en que nuestro sistema visual prepara la información para nuestra conciencia podremos entender las espaciales concepciones que



**Figura 1:** La Diagonal 74 atraviesa la zona de bañados que se desarrolla desde el Área Metropolitana de Buenos Aires hasta la Microregión del Gran La Plata

**Figura 2:**  
Carácter  
bipolar del  
lugar- uso  
intensivo en  
los fines de  
semana.



implícitamente tenemos de la realidad, y así llegar a comprender mejor esa realidad» (Bardier).

Para abordar la temática nos centramos en el estudio de los recorridos, desde el punto de vista de la forma o medio de desplazamiento en ellos, ya sea en un automóvil, en bicicleta o caminando.

En este sentido, por ejemplo, estudiamos la posibilidad que presenta la cinematografía para comprender y explicar el proceso que tiene lugar en todo recorrido, donde el hombre toma imágenes fijas, que retiene a través de la memoria y elabora en el cerebro. O estudiamos la velocidad con la intención de dominar las zonas del espacio visible desde un vehículo en movimiento.

Dentro de este amplio espectro de conceptos, que relacionan espacio-movimiento-velocidad-percepción, nos focalizamos en los estudios de la visión y procesos asociados, los aportes del cine y los estudios específicos de la velocidad. Haremos principalmente referencia a los trabajos realizados por Bardier, Feldman y Arias Sierra, entre otros.

Arias Sierra define el paisaje como la respuesta que se produce en el hombre, como resultado del procesamiento de los estímulos que recibe de su entorno, a través de sus recursos intelectuales y perceptivos. Por lo tanto, la capacidad de los sentidos –en especial, las características de la visión y las condiciones en que la visualización se produce– tiene fundamental relevancia en la realidad percibida. Una realidad que se materializa cuando percibimos el paisaje desde la velocidad, que es en la actualidad una experiencia cotidiana en la vida de los hombres.



**Figura 3:** Plano General. Ubicación de los elementos característicos del lugar.

El hombre entiende su ambiente en primera instancia a través de lo que ve, he aquí la importancia de la visión sobre los otros sentidos. Las imágenes que recibimos de nuestro entorno son representaciones, ya sea de superficies bidimensionales o tridimensionales, sobre una superficie curva. Esto nos permite construir un mundo de profundidades, superficies y formas. Pero no siempre la interpretación o construcción que hacemos del entorno es correcta, produciéndose lo que se conoce como ilusiones ópticas, que influyen de manera importante en la percepción y valoración del paisaje. Estas ilusiones ópticas se producen en especial en espacios abiertos y donde el horizonte se encuentra lejano, donde al no existir referencias válidas, el ojo humano tiene una especial dificultad para apreciar y calcular las distancias. Sólo la referencia a elementos u objetos de proporciones o dimensiones conocidas puede facilitar la percepción de la distancia en forma correcta.

Otra de las limitaciones que la visión humana tiene es la referente a la disminución de la percepción diferencial del color y los volúmenes, a medida que aumenta la distancia al punto de observación. Las restricciones que la visión impone generan ambigüedades en la percepción de una escena, pudiendo interpretarse la misma de más de una manera posible. Todas estas cuestiones pueden ser tomadas en cuenta como herramientas en la proyectación, de manera de producir las percepciones deseadas en los observadores.

Desde otra perspectiva, la percepción del espacio está vinculada al movimiento del observador, movimiento pro-

ducido por el desplazamiento del mismo en el espacio o por el simple movimiento de la cabeza o los ojos recorriendo su entorno. O percibiendo el recorrido espacial que realiza una cámara cinematográfica.

La percepción en movimiento se realiza a través de una fragmentación de la imagen en forma de secuencias espaciales que quedan retenidas en la memoria produciendo una articulación de las mismas. Este encadenamiento de acontecimientos es el fundamento del paisaje urbano. Por tanto, el «tiempo» toma fundamental importancia, ya que se convierte en el ordenador de estos ritmos espaciales, de manera que el espacio que percibimos no es producto de sensaciones aisladas, sino de la suma de percepciones en el tiempo.

En síntesis, la relación espacio, tiempo, memoria, secuencias, se convierte en la dimensión más importante del paisaje.

Cuando prestamos atención, los ojos realizan varios tipos de movimientos: la búsqueda consciente de lo que queremos mirar, pero también la no consciente. Además, los ojos recorren un circuito convencional y realiza otros pequeños movimientos, algunos con una función de ajuste. De todas maneras, como expresa Bardier, nunca vemos la realidad completa a la vez, sino «por partes sucesivas en el tiempo, como en una película». Así como en las películas vemos distintas «tomas» o encuadres parciales, pero que por «agregación en el tiempo y elaboración mental, terminará dándonos una imagen general».

El sistema visual realiza este proceso desde siempre, antes de que existiera el cine. Entonces, normalmente ha-

vemos un montaje de encuadres de la realidad que nos rodea, en un orden que no necesita respetar lo adyacente, porque como también nos explica Bardier, «lo «contiguo» es un orden de los objetos, mientras que «lo interesante» sólo es un orden de la relación de nosotros con esos objetos».

El percibir imágenes en movimiento, como sucede cuando vemos una película, es producto de una ilusión óptica. Existen mecanismos técnicos y ópticos que permiten ver movimiento donde no lo hay, y también innumerables posibilidades creadoras y didácticas del procedimiento. Creemos ver movimiento donde no lo hay, porque tanto la película cinematográfica como otros sistemas similares parten de imágenes fijas que se suceden con un ritmo determinado y que gracias a una característica de nuestro sistema óptico, son integradas de manera que parecen una única imagen en movimiento (Feldman).

Feldman nos recuerda que la explicación de este fenómeno ilusorio de movimiento estriba en que nuestro sistema óptico retiene durante una fracción de segundo cualquier imagen, más allá de su duración ante nuestros ojos. Así, «esta retención encadena, durante una proyección de la serie filmada, cada imagen con la que le sigue y la precede, estableciendo una continuidad visual». Además, la proyección de cada dibujo o cada imagen a veinticuatro imágenes por segundo en el cine, o veinticinco en televisión, restituye el primitivo movimiento real o dibujado por la persistencia de la visión en la retina. Este efecto las «encadena» visualmente, suprimiendo cada intervalo en negro (en-

tre una imagen y otra) por dicha persistencia de la visión, produciendo, como decíamos, la «ilusión» de movimiento.

Todo esto tiene su resultado en las cuestiones de espacio; pero si pasamos a las cuestiones de tiempo, las modificaciones respecto de la realidad objetiva pueden ser aún más profundas, por ejemplo, modificando la cadencia de las velocidades de rodaje, o invirtiendo su sentido.

Esto es sólo a modo ilustrativo de cómo se producen estas modificaciones de lo que se está percibiendo a nivel inconsciente, pero nos quedaremos con algunos aportes del movimiento, desde el estudio del cine. Feldman detalla en su estudio lo que la imagen cinética incorpora en la percepción del espectador como un elemento de fascinación. El movimiento conlleva un incremento en nuestra atención si lo comparamos con lo estático. «La importancia de este hecho es mucho más que la que una consideración superficial podría hacer suponer, pues se incorpora la sensación de lo viviente en comparación con lo inerte y, simultáneamente, crea estructuras en cada una de las partes sólo válidas en función del conjunto» (Feldman).

La velocidad del desplazamiento modifica la tensión comprensiva del espacio, no sólo cuantitativamente, sino en aspectos cualitativos de la realidad perceptiva que el movimiento devuelve al espectador.

La velocidad del vehículo altera el ritmo de captación de información, y no es posible hacer una captación y memorización completa. De hecho, el hombre sólo conserva determinados aspectos formales muy significativos que des-

tacan sobre el fondo del paisaje; más allá de estas referencias, el sentido del lugar se pierde frecuentemente en un continuo del espacio que –sin serlo– se nos da como una realidad virtual que nos parece muy distinta en función de la propia velocidad del vehículo.

El vehículo no facilita o impide la posesión del espacio; a partir de una cierta velocidad su articulación perceptiva tiene que hacerse a partir de referencias significativas no asociadas con la dimensión real del paisaje. A partir de una cierta velocidad, la carretera, el vehículo y la velocidad se constituyen en lugar como referencia espacial y existencial del hombre (Arias Sierra).

Desde el interior de las nuevas autopistas metropolitanas y desde la sensación de movimiento, se sienten emociones espaciales en función de las propias exigencias técnicas de las rutas, tanto en imágenes de concavidad –donde se permite el dominio de cuencas visuales– como en la apertura o cierre de campos visuales y su correlación con los niveles de atención exigidos al observador.

Esto quiere decir que la ruta como espacio perceptivo –es decir, como paisaje en sí misma– significa un valor que compromete al observador en ámbitos existenciales más allá de lo puramente formal. Desde el vehículo, con un sentido real sólo se domina el espacio interior de la cabina; el espacio exterior tiene un carácter de espacio virtual y un cierto sentido de espectáculo panorámico. En gran medida, el espacio exterior percibido viene filtrado y condicionado por factores subconscientes (valor orientador o referencia de seguridad).

El proceso de percepción visual en condición de movimiento relativo de los

objetos respecto del punto de vista presenta aspectos y modalidades diferentes a las condiciones de visión estática.

**VISIÓN ESTÁTICA:** El hombre participa directamente del ambiente que lo rodea y toma los rasgos globales por el amplio campo horizontal de la visión periférica. Campo visual  $2\theta = 160^\circ$ .

**VISIÓN DINÁMICA:** Para entender el mecanismo de la visión dinámica tenemos que introducir nuevos conceptos: densidad de información, velocidad de análisis del usuario.

La densidad de información (E) contenida en un cuadro perceptivo está en relación (i) = objeto perceptible o mensaje visual; (p) = factor de posición en el cuadro perspectivo central o periférico; (h) = factor de selectividad que depende del objeto por el cual se observa; y (t) = tiempo mínimo de concentración de la atención necesaria para entender el mensaje visual. Esta relación explica que, en condiciones de movimiento, al variar el punto de vista (p), la imagen (i), y con él su contenido en términos de (E), requiere, para ser analizada, un tiempo (t).

La velocidad de análisis del usuario (VA) es su capacidad psíquica de procesar un cierto número de informaciones visuales en la unidad de tiempo (t) (E/T).

Al aumentar la velocidad, disminuye el tiempo de análisis. Para mantener la relación constante tiene que disminuir (E). El usuario, inconscientemente, elimina todas las informaciones periféricas y se concentra sobre los objetos que tienen más valor de (h). Si aumenta (VA), el usuario tiene que aumentar su grado de atención.

En condiciones de imágenes monótonas, de bajo contenido de (E), el usua-

rio reacciona aumentando la velocidad, o, si no puede hacerlo, baja progresivamente VA. En consecuencia, aumenta el estado de desatención que puede transformarse en un peligroso estado de monorra. A la inversa, cuando hay demasiada densidad de informaciones disminuye el coeficiente de seguridad confiado al usuario porque esta densidad es superior a la velocidad de análisis: esto para garantizar una guía segura.

En condición de movimiento cambian el campo visual y la distancia de focalización respecto a la velocidad. En este sentido, el campo visual periférico horizontal se encoge cuando aumenta la velocidad, mientras los puntos de la imagen prospectiva sobre la cual se enfoca la mirada, se adelantan, sobre distancias de percepción medias, las cuales aumentan con la velocidad. Al mismo tiempo se encoge el ángulo sólido del cono que contiene las direcciones de concentración.

A partir de estas consideraciones se dividió el semi-espacio en cuatro zonas con diferentes rasgos.

- a- Zona caracterizada por movimientos relativos de traslación rápida. Zona más cerca de los carriles. Hay un elevado grado de ilegibilidad y confusión, especialmente de las líneas verticales y de los objetos discontinuos. Lo que más se puede mirar son líneas horizontales continuas y paralelas a los carriles.
- b- Zona caracterizada por movimientos de roto-traslación entre los elementos. Zona de atención difusa.
- c- Zona estática. Zona donde el movimiento relativo es casi imperceptible. Es la zona que más puede ser explorada desde el usuario.

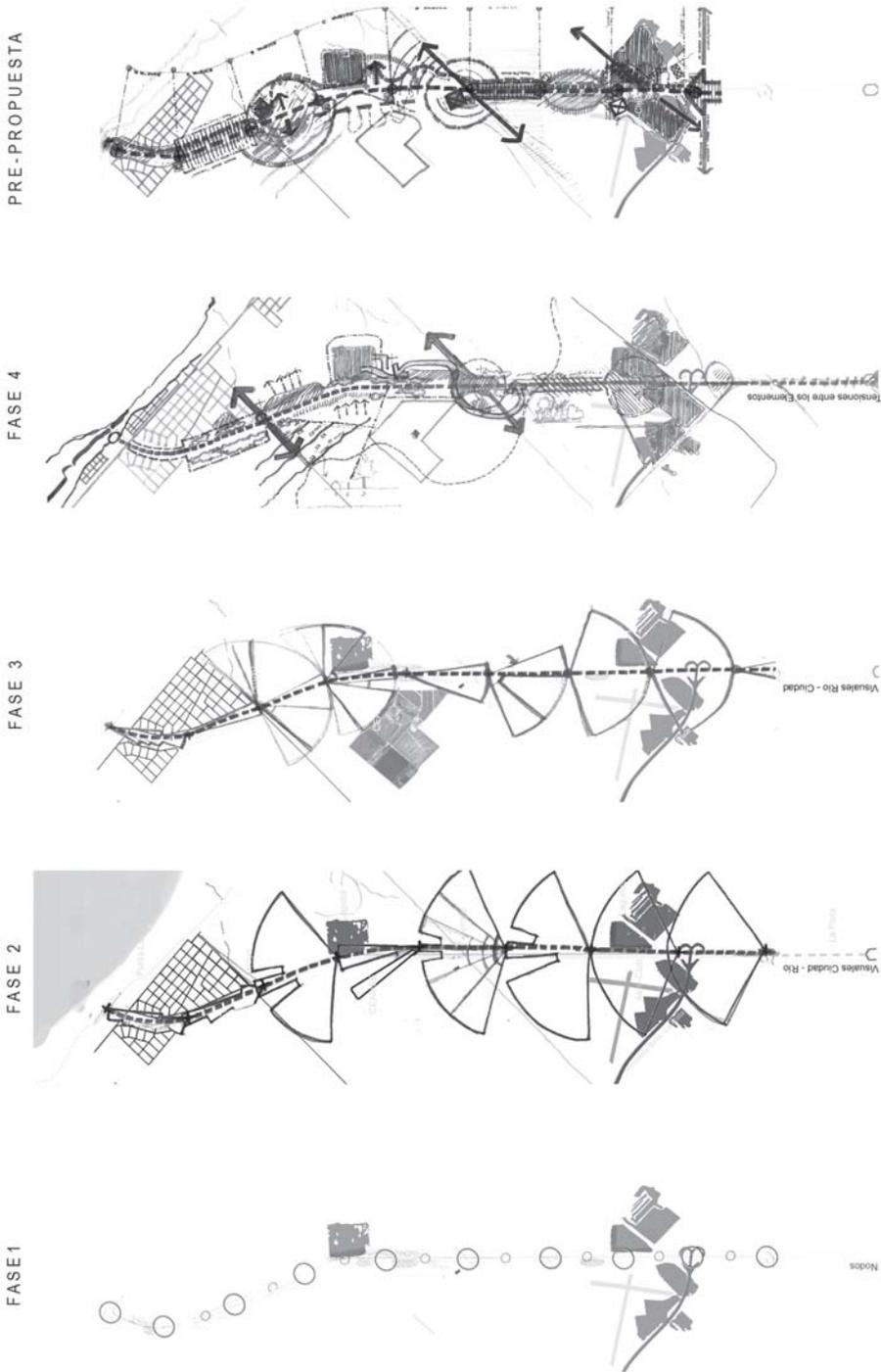
d- Zona de fondo. Se perciben los macro elementos del territorio (montañas, bosques, pueblos).

## 5. Análisis del sitio

El análisis del sitio, como base para la propuesta proyectual, partió de reconocerlo a partir de las variables que surgieron de la reflexión teórica que se concretó en un estudio físico espacial desde los aspectos estáticos, analizando la óptica y la perspectiva, las distintas visuales, el reposo y la pausa; y desde lo dinámico, profundizando en el estudio de la visión serial y la anamorfosis, lo sorpresivo, el trayecto (su origen y destino), la marcha y sus diferentes ritmos. De esta manera fuimos detectando, por un lado, los distintos elementos con potencialidad paisajística y, por otro lado, el deterioro ambiental de espacios desvalorizados y con carencia de servicios. El análisis se produjo a partir de un relevamiento sensible, un exhaustivo análisis fotográfico, el reconocimiento de especies vegetales del lugar, el estudio de cuencas visuales y de flujos.

Otro punto muy importante para llegar al diagnóstico final fue estudio de la demanda social a través de entrevistas de opinión a los distintos usuarios del lugar. Fuimos cotejando los resultados obtenidos con las primeras intenciones de proyecto, de manera de tener siempre presentes las necesidades de las personas que habitualmente optan por este lugar para recrearse y estar en contacto con la «naturaleza».

A partir de este análisis, llegamos a una primera clasificación de cuatro grandes grupos de elementos.



**Figura 4:** Esquemas de las distintas fases proyectuales incorporando el diagnóstico del lugar.

El primer grupo es el caracterizado por la fuerte presencia del elemento **Agua**, que se presenta en forma de río, arroyos, lagunas (cavas re-naturalizadas con agua) y retenida en la superficie, aspecto que caracteriza a esta zona de bañados.

Un segundo grupo de elementos, también de orden natural, es el compuesto por la presencia de una **Flora** y **Fauna** particular. El material vegetal puede encontrarse ya sea introducido por el hombre o en una gran diversidad de especies autóctonas características del bañado.

El tercer grupo de elementos, en este caso de orden «material» u antrópico, son las **Estructuras**, conformadas por los distintos recorridos y estructuras abandonadas.

El último gran grupo de interés lo constituye el **Factor social**, por los distintos usos y los servicios.

El sector elegido, por ser un trayecto que va del **río = elemento agua**, a la **ciudad = elemento urbano**, tiene una clara lectura de un recorrido: va de «la naturaleza pura», el río, hacia la ciudad, máxima antropización y viceversa. Esta característica es propicia para crear y proteger corredores ecológicos que directamente llegan a la ciudad, y más aún, por la particularidad de trazado de la misma, la atraviesan en su totalidad.

## 6. Propuesta

El proceso de diseño que nos condujo al proyecto final tuvo varias fases, en las cuales se fueron incorporando distintos ensayos a medida que la investigación teórica paralela avanzaba.

Las distintas fases esquematizadas pueden observarse en la figura 4. Los temas constantes en todo el proceso tuvieron que ver con la detección de «nodos» y «campos visuales». Como resultado del relevamiento del lugar y el posterior trazado de los datos, se detectó cierto ritmo dado por los distintos tramos de nuestro trayecto y los diferentes «atravesamientos» que surgen al realizar el recorrido.

Por otra parte, el cine fue una de nuestras fuentes de consulta en lo que refiere al funcionamiento de las imágenes en movimiento, fenómenos de la visión, etc.; pero también –junto a los diferentes aportes teóricos y a la información recabada del lugar– fue dando forma a una primera idea que tuvo un importante referente en escenas muy particulares del film *El resplandor* de S. Kubrick. En este sentido el cine, que en un principio fue una fuente de investigación, se transformó en disparador de las ideas que vendrían luego.

El proyecto, entonces, fue tomando la forma de un ritmo que ya preexistía de alguna manera. La idea fue caracterizar el recorrido total, por sectores, sin perder nunca su lectura unitaria. Es decir, cada sector debería tener un tratamiento particular, siempre dentro de un proyecto único, permitiendo entender la totalidad del trayecto. Luego esta idea devino en lo que se explicará más adelante como propuesta final.

La propuesta se centró en crear o reforzar líneas de fuerza y manejo de alternativas, crear pausas y movimientos, graduados por la velocidad, bajo una actitud desde lo perceptivo. Esta visión se enmarcó siempre en la concepción estática y dinámica de la velo-

cidad, de manera de crear una «experiencia» que haga poner en valor los diferentes sectores del trayecto que fuimos reconociendo o develando. En la figura 4 se puede apreciar los diferentes elementos analizados y cómo éstos son incorporados en la propuesta final.

De esta manera, como partido general del proyecto planteamos:

- Conservar usos preexistentes con un nuevo orden que prevea cambios a partir del funcionamiento vial, para potenciar los usos existentes y generar otros nuevos. De esta manera, proponemos la incorporación de este espacio recreativo y deportivo al sistema de espacios verdes de la ciudad de La Plata, vinculándola a su vez con el río.
- Mantener la linealidad y la unidad del recorrido, conjugando las intervenciones en función de las características de cada sector. Es nuestro primer objetivo trabajar sobre el sector para convertirlo en una zona con una lectura integradora, unificadora del recorrido, remarcando su identidad propia. Con una propuesta unitaria, siendo sensibles a un abanico de opciones que queremos que sean pensadas, ideadas, creadas y así ofrecidas, partiendo desde la necesidad de los usuarios y sumando a ésta lo que nuestra formación profesional pudiera sugerir para dicho proyecto.
- Cargar el recorrido con distintas situaciones generando opciones diversas: combinar y alojar diferentes usos para que coexistan sin «contaminarse» unos a otros. Un recorrido que pueda ofrecer variadas posibili-

dades, tanto para el que circula en su automóvil, como para el peatón o para quien se dispone a permanecer en él. Es decir, reforzar simplemente su percepción o llegar a provocar y regular la invitación a apropiarse de él en otras velocidades.

- Respetar un enfoque ambiental ecológico, que acompañe a toda la propuesta.

## 7. Líneas generales del proyecto

Es una constante en nuestra propuesta trabajar siempre con una *dualidad*, tal vez siguiendo la propia esencia del lugar en cuanto a sus usos y características. De esta manera, proponemos un tratamiento que va hacia lo unitario, pero también a lo particular, a los contrastes y a lo sutil; a incorporar elementos nuevos tanto como los elementos ya existentes; apunta a la linealidad y la unidad del recorrido, como así también a lo transversal que producen las distintas situaciones.

Es así que el proyecto final quedó definido a partir de la delimitación en el recorrido de siete *secuencias* que se «experimentan» en forma diferencial de acuerdo a las velocidades y formas con que se recorra el trayecto. A su vez, cada una de las siete secuencias que define el recorrido, queda conformada por *escenas* que son reconocibles de acuerdo a la velocidad con que se recorra la secuencia. Es decir, este tratamiento nos permite, por un lado, manejar las pausas y las velocidades. Por otro lado, determinar cómo «se vive» o experimenta ese paisaje desde las distintas velocidades: la percepción de

una sola escena a velocidad cero o la percepción de secuencias cuando ésta aumenta.

Las secuencias propuestas son:

Secuencia 1 - Conexión Urbana: entre rotonda de 122 y subida a autopista.

Secuencia 2 - Temática 1- deportiva: desde autopista hasta calle de acceso a SIDERAR.

Secuencia 3 - Buffer o cerramiento 1: entre subida de autopista a medio camino hasta el CEAMSE.

Secuencia 4 - Flotación 1: desde medio camino entre autopista y CEAMSE, hasta CEAMSE.

Secuencia 5 - Temática 2- de parques (ecológico y de laguna): área de CEAMSE y laguna.

Secuencia 6 - Flotación 2: desde laguna de zona 5 hasta Villa del Plata.

Secuencia 7 - Buffer o cerramiento 2: área de Villa del Plata hasta rotonda Punta Lara.

Cada secuencia tiene características particulares que la definen. A través del encadenamiento de las mismas se genera un ritmo de aperturas y cerramientos, para provocar una particular percepción de velocidad, lo que se denomina *velocidad aparente*.

De esta manera, el efecto que provocan los elementos cuando se encuentran en posición lejana a nuestro desplazamiento, es el de reducción de la velocidad con la que nos movemos. Este efecto es denominado *flotación*. En cambio, cuando los elementos aparecen próximos a nuestra línea de desplazamiento, la velocidad parece aumentar; es el efecto que proponemos en las

zonas de buffer o cerramiento. El manejo de esta *velocidad aparente*, que es reforzada por el tipo de vegetación, magnitud de la misma y escalas cromáticas tanto del material vegetal como de equipamiento e infraestructura, permite a su vez controlar la velocidad en diferentes zonas. Por otra parte, con el manejo de estos recursos (color, vegetación, equipamiento, materiales, infraestructuras diferenciadas) se consigue el encadenamiento de imágenes, logrando la unidad del conjunto y generando la secuencialidad de diferentes escenas de paisaje (Figura 5).

Así, nos propusimos hacer coexistir acciones de dos tipos. Por un lado, acciones mínimas tendientes a la utilización de especies del lugar, la búsqueda específica de materiales y diseños acordes a cada sector. Por otro lado, se interviene con lo que denominamos «acciones extremas», dado que pretendemos alterar ritmos y hacer uso del color intensivo en pavimentos, luminarias, señalización (Figura 6).

Además de manejar las distintas velocidades aparentes para generar la relación con el paisaje, intervenimos asimétricamente en todo el trayecto. De esta manera proyectamos mayoritariamente sobre el lateral Este de la diagonal. Esta intervención apunta a la realización de diferentes **pausas y recorridos** donde proponemos la generación de **ritmos**, con el fin de producir el encadenamiento de las diferentes escenas (Figura 7).

En los **RECORRIDOS** proponemos generar vías diferenciales, manejo y contraposición de campos visuales, tratamiento diferenciado en los tramos y encadenamiento de imágenes.



**Figura 5:** Secuencias del recorrido.

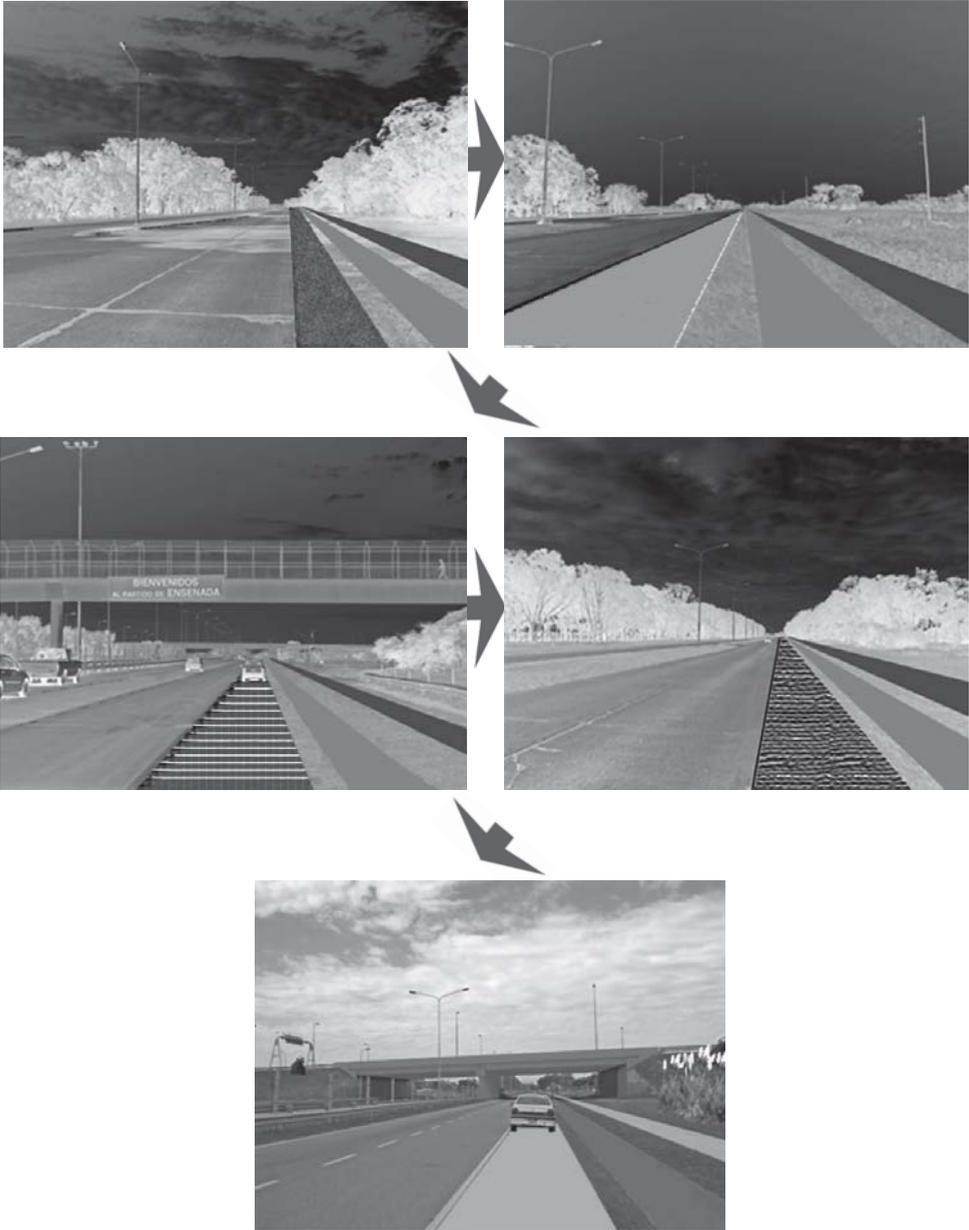
Las «vías diferenciales» quedan definidas por una *vía vehicular doble*; una *vía vehicular secundaria* con un sentido (de ciudad a río) de menor velocidad y donde se genera la transición a estaciones pausa; una *vía ciclista*, paralela a la vehicular con eventuales caminos (ramales); y una *vía peatonal*, paralela a la ciclo vía y también con eventuales caminos.

En el «manejo y contraposición de campos visuales» buscamos definir y «cargar» visualmente distintos tramos para generar heterogeneidad visual marcada. A su vez, con el «tratamiento diferenciado de tramos» buscamos soluciones contrastantes entre una escena y otra. Esto último se genera por agregación y disposición de elementos, para generar fraccionamientos de los campos visuales existentes.

Los **RITMOS** que se generan en los diferentes recorridos son manejados a través del uso de luminarias, diferentes tipos de señalización y, principalmente, del manejo de la masa vegetal.

Las luminarias son elementos de continuidad para todo el recorrido, que ayudan a marcar las «escenas» con diferenciación de colores y escalas. La señalización se incorpora de dos maneras: una propia a todo el recorrido y otra característica de cada escena.

En cuanto a la masa vegetal, es una de las piezas fundamentales para el marcado de las secuencias y, como mencionamos anteriormente, trabajamos teniendo en cuenta las diferentes magnitudes, variación estacional, escalas cromáticas y estructuras. Las diferentes especies arbustivas, arbóreas y palustres con las cuales se conforma cada escena fueron seleccionadas conside-



**Figura 6:** Definición de los diferentes recorridos-vías. Estudio del color

Rotonda de llegada a Punta Lara



Zona de Flotación 1 llegando al área Temática de Parques



Zona de Flotación 2



Cruce del Arroyo



Estacionamientos



Área Temática 2 - Parques



Acceso a Autopista desde Punta Lara



Intervenciones de proyecto - Pautas

**Figura 7:** Escenas de los diferentes recorridos y pausas

rando, por un lado, la flora existente en el lugar y, por otro, las características funcionales que ofrecen, además de su valor estético y simbólico. En las figuras 8 a-b-c-d-e se puede apreciar el estudio del material vegetal que realizamos en cada secuencia.

Por otra parte, en el trayecto proponemos zonas de velocidad cero o **ESTACIONES DE PAUSA**, donde se plantea la incorporación de paradores, servicios sanitarios, primeros auxilios, etc. Se considera el agregado de un micro-bus para el recorrido que une Plaza Italia con Punta Lara, para mayor acceso y convocatoria.

En estas áreas se trata de potenciar los usos que actualmente se dan en toda la diagonal, pero también se incorporan nuevos programas en lo que denominamos áreas temáticas deportivas y área temática de parque. En esta última, proponemos un **parque ecológico** en establecimiento del CEAMSE, como actividad nueva que a su vez contrarreste efectos contaminantes de dicho lugar.<sup>1</sup> Las especies son elegidas para que realicen purificación del suelo (fitoremediación).

Además del proyecto del parque ecológico, que aquí mencionamos brevemente, intentamos preservar y reforzar las características que propone el área en cuanto a la presencia de parches, corredores, como cuestiones primordiales para la conservación de la biodiversidad de flora y fauna; en este sentido, consideramos el mantenimiento y desarrollo del corredor biológico *río-bañado-ciudad*

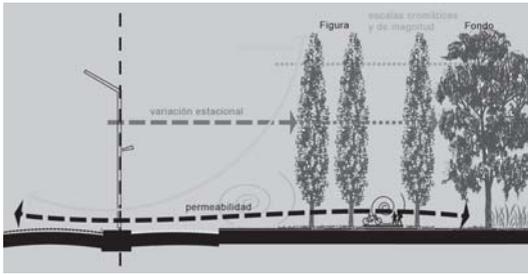
de crucial importancia para la gran variedad de especies de aves que existen en la zona y penetran en el sistema de espacios verdes de la ciudad (Figura 9).

## 8. Reflexiones finales

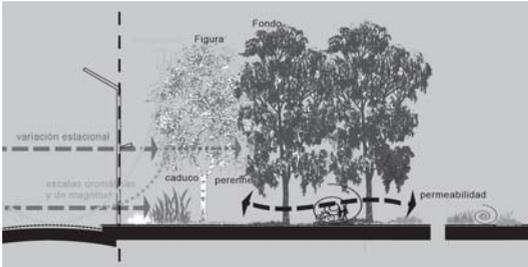
Dado que el paisaje es un elemento en constante cambio y mutación en el tiempo, creemos que un proyecto de esta naturaleza debe abordarse en varias etapas y con posibilidad de alternativas, teniendo en cuenta el resultado cercano, pero también la posible transformación y adaptación en un futuro lejano. Por este motivo, la gestión es un factor fundamental a tener en cuenta. Los proyectos de las infraestructuras viales, tanto urbanas como suburbanas, debieran ser el producto de la asociación entre los urbanistas, paisajistas e ingenieros, para lograr convertirlas en un elemento integrante del espacio construido y del espacio natural, y no como un simple elemento distorsionado y contaminante. La investigación sobre el paisaje de la movilidad recién comienza y deberá constituirse en un campo de experimentación, para lograr una mejor calidad de vida social y ambiental.

---

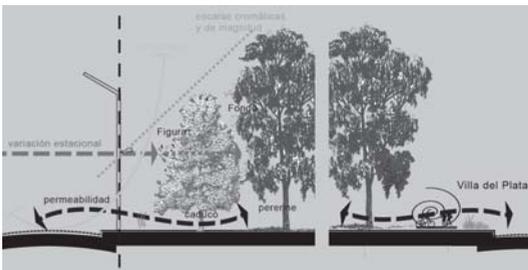
1 El relleno sanitario de la CEAMSE Ensenada se encuentra actualmente en etapa de cierre definitivo. Nuestra propuesta del parque ecológico contempla un proyecto para este sector tomando como eje central la educación y la toma de conciencia de los problemas ecológico-ambientales.



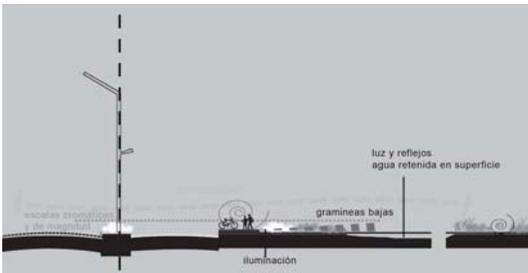
**Figura 8 a:** Estudio del material Vegetal. Escena «Área temática»



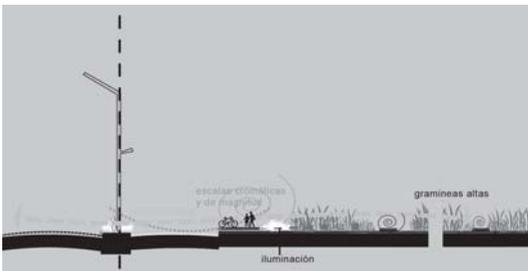
**Figura 8 b:** Estudio del material Vegetal. Escena «Encierre 1»



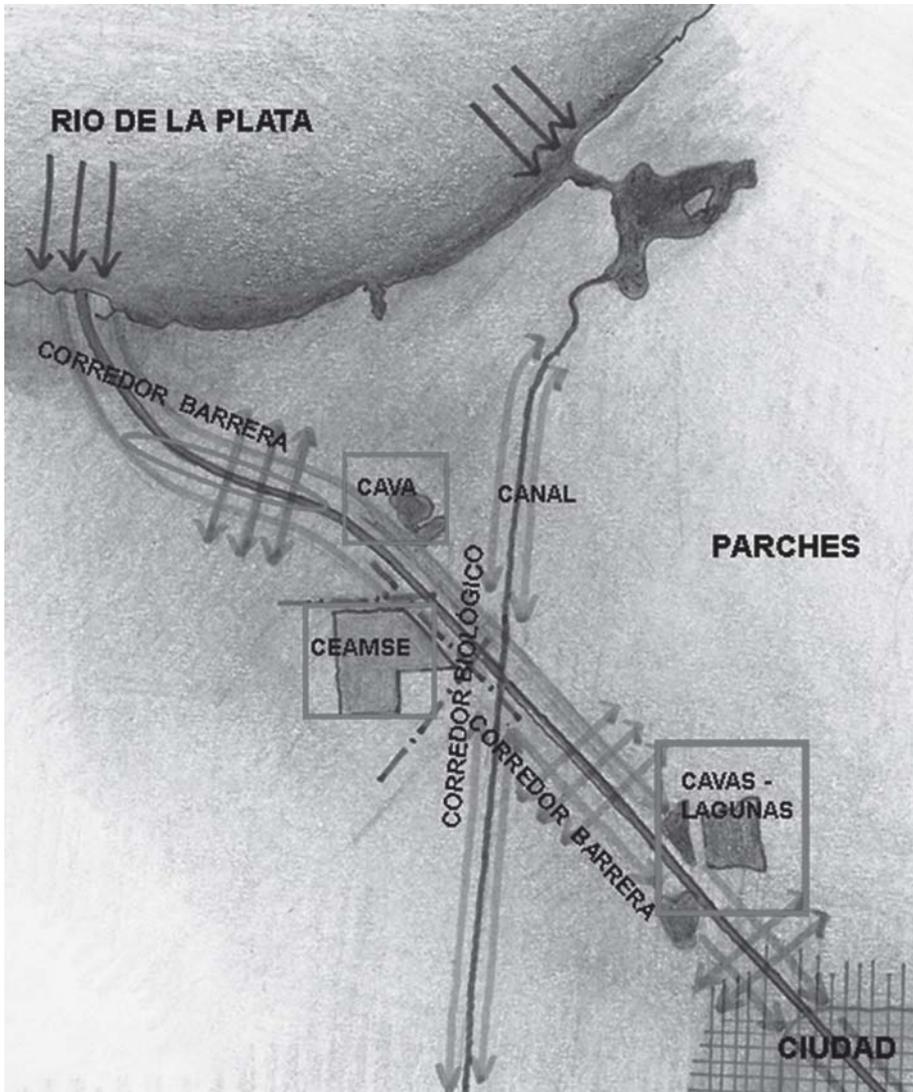
**Figura 8 c:** Estudio del material Vegetal. Escena «Encierre 2»



**Figura 8 d:** Estudio del material Vegetal. Escena «Flotación 1»



**Figura 8 e:** Estudio del material Vegetal. Escena «Flotación 2»



*Figura 9: Análisis de las barreras, parches y corredores biológicos.*

## **Bibliografía**

AA.VV., (2004) *Livingstreet. Via Francesco Baracca* | Cavallino | Venezia, 1<sup>º</sup> ed., Faenza, Gruppo Editoriale Faenza Editrice.

Appleyard, D., Lynch, K., Myer, J.R., «The view from the road 1964-2003», en *Navigator* n° 7, enero de 2003, Milano, Editoriale Lotus.

Arias Sierra, Pablo, (2003) *Periferias y nueva ciudad. El Problema del Paisaje en los procesos de dispersión urbana*, España, Ed. Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

Bardier, Dardo, (2001) *De la visión al conocimiento*, Montevideo, Edición del autor.

Boisset, Carolina, (1995) *Jardín y arquitectura. Guías completas de planificación y Plantación del Jardín*, España, Ed. Blume.

Cámara Hernández, Julián, (1998) «Las gramíneas ornamentales en el nuevo paisajismo», en Contin, Mabel (comp.) *Los jardines históricos y su trascendencia en el Nuevo Paisajismo*, Argentina, LINTA-CIC.

Cardarelli, Alessandro, *Condizionamento di guida in presenza di fattori condizionanti, oggettivi o psicologici*, Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma «La Sapienza».

Chanes, Rafael, (1979) *Deodendron*, España, Ed. Naturart.

Feldman, Simon, (2002) *La fascinación del movimiento*, Barcelona, España, Ed. Gedisa.

Martine, Joly, (1999) *Introducción al análisis de la imagen*, Ed. La Marca.

Ministerio de Medio Ambiente, España, *Guía para la elaboración de estudio del medio físico*.

[www.viarural.com.ar/via](http://www.viarural.com.ar/via)