

# EL PAISAJE DE LOS CORREDORES URBANOS: NATURACIÓN PARA LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO INCLUSIVO (SANTA FE, ARGENTINA)

GRISELDA BERTONI<sup>1</sup>  
CAMILA COSTA<sup>2</sup>  
EDUARDO CASTELLITTI<sup>3</sup>

[arqgbertoni@gmail.com](mailto:arqgbertoni@gmail.com)  
[cami.costa@gmail.com](mailto:cami.costa@gmail.com)  
[ccosta@fadu.unl.edu.ar](mailto:ccosta@fadu.unl.edu.ar)

## RESUMO ABSTRACT

Se explora, a través de la investigación proyectual, las posibilidades de la *naturación* como herramienta de intervención del espacio público con miras a restaurar los ecosistemas y aportar condiciones espaciales para el acceso igualitario. El corredor urbano 25 de mayo-Aristóbulo del Valle (Santa Fe, Argentina) es el caso estudiado en vistas a su intervención.

**Palabras clave:** naturar, urbanismo feminista, inclusión, investigación proyectual

***The landscape of urban corridors: nature for the recovery of inclusive public space (Santa Fe, Argentina)***

*Through project research, the possibilities of nature as a tool for the intervention of public space are explored with a view to restoring ecosystems and providing spatial conditions for equal access. The urban corridor 25 de mayo-Aristóbulo del Valle (Santa Fe, Argentina), is the case study in view of its intervention.*

**Keywords:** *greening, feminist urbanism, inclusion, project research*

<sup>1</sup> Arquitecta. Especialista en Diseño y Proyección. Mención Didáctica del Proyecto (FADU-UNL). Magíster en Diseño de procesos innovativos (UCC)

<sup>2</sup> Arquitecta. Especialista en Docencia Universitaria (UNL). Becaria doctoral CONICET

<sup>3</sup> Arquitecto. Especialista en Diseño y Proyección. Mención Didáctica del Proyecto (FADU-UNL).

GINEBRA, 9 de agosto 2021 – Según el último informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (en inglés IPCC), publicado hoy, los científicos están observando cambios en el clima de la Tierra en todas las regiones y en el sistema climático en su conjunto. Muchos de los cambios observados en el clima no tienen precedentes en miles, sino en cientos de miles de años, y algunos de los cambios que ya se están produciendo, como el aumento continuo del nivel del mar, no se podrán revertir hasta dentro de varios siglos o milenios (COMUNICADO DE PRENSA DEL IPCC1).([https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2021/08/IPCC\\_WGI-AR6-Press-Release-Final\\_es.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2021/08/IPCC_WGI-AR6-Press-Release-Final_es.pdf) recuperado el 02.11.2021

### **ACUÑADA A PRINCIPIOS DE LOS AÑOS 1980**

por el ecólogo de la Universidad de Michigan Eugene Stormer (citado en HARAWAY, 2019), la noción de Antropoceno designa la evidencia de los efectos transformadores de las actividades humanas sobre la Tierra. Esta noción gana relevancia en el año 2000 cuando el premio Nobel Paul Crutzen (citado en HARAWAY, 2019) postula que había llegado el momento de bautizar con ella la nueva era geológica. Haraway (2019) explicita sus objeciones y prefiere denominarlo Capitaloceno, dado que es todo el paradigma económico vigente lo que configura la amenaza a la estabilidad ecológica. Por su parte, Merlinsky (2021) expresa en la introducción de su libro, que el nuevo milenio

se presenta con un panorama de devastación: *los gases de efecto invernadero afectan glaciares y reservas de corales, los residuos plásticos forman islas en medio de los océanos, grandes incendios barren bosques, selvas y praderas, contingentes de personas son desplazados de sus territorios* (MERLINSKY, 2021, p. 9), marcando la relación entre el aumento de las desigualdades, el límite al sistema extractivista, la concentración de recursos en unos pocos, y la imposibilidad de conseguir de forma barata más combustibles fósiles. Haraway (2019), Latour (2017) y Merlinsky (2021), IPCC, (entre otros) advierten sobre el peligro y la imposibilidad de que nuevos avances tecnológicos, resuelvan los desajustes provocados por el impacto del Antropoceno sobre el sistema biofísico de nuestro planeta.

Al mismo tiempo, se transitan momentos de grandes cambios en las percepciones y sensibilidades en torno a la cuestión ambiental, siendo esta una oportunidad para investigar el papel del componente biológico, particularmente de la *naturación* como herramienta de ecologización de las ciudades.

En este marco, el presente trabajo se propone poner en cuestión la manera actual de producir ciudad, con su elevado consumo de recursos e impacto contaminante sobre el conjunto del ecosistema de la tierra. A la vez que busca reflexionar y aportar respuestas a la presión por explotación y/o su impacto en, lo que diría Rueda (2011), la procura de un modelo de ordenación del territorio que potencie la recuperación de los flujos metabólicos del paisaje, la estabilidad y la búsqueda de la cohesión social.

El estudio explora las posibilidades de la *naturación* como herramienta de intervención del espacio público. Por un lado, su aporte a la ecologización como acción de restauración de los ecosistemas para una comunidad sostenible, y a soluciones para la disminución de las emisiones de carbono, colaborando con reales acciones por el clima. Por el otro, que procure igualdad de género en el derecho a la transitabilidad y permanencia en el espacio público, y que contribuya con soluciones para la reducción de las desigualdades en la accesibilidad a una ciudad de calidad para todas y todos. Esta mirada se enmarca en la metodología de la investigación proyectual, en

el supuesto de que el conocimiento puede ser creado mediante acciones de proyecto, en este caso sobre el espacio público de los corredores urbanos y recurriendo a la *naturación* como herramienta para el diseño.

En este sentido, el presente artículo intenta dar cuenta del trabajo realizado hasta el momento, ya sea en la definición de nociones teóricas vinculadas al tema, como avances en la definición del objeto de estudio, y aproximaciones a lo que será su intervención proyectual.

### CIUDAD, ESPACIO PÚBLICO Y PAISAJE

La ciudad, el espacio público, el paisaje, son temas largamente investigados. Independiente o conjuntamente diferentes disciplinas han teorizado sobre el valor de lo público, el derecho a la ciudad y a su paisaje, los problemas de la impermeabilización de los suelos, la desertificación, la pérdida de biodiversidad en lo urbano, y la tendencia de la población a vivir en ciudades. La ciudad también es entendida como hecho dinámico y complejo (PELLITERO MOYA, 2011) construcción material y evento mental, reconocida, percibida por la experiencia sensorial, con una dimensión fenomenológica, es simultáneamente significación, percepción, sensación, orientación y sentido afectivo: *...una dialéctica ininterrumpida renovada y autoadministrada de miradas y exposiciones* (DELGADO, 2007, p. 13).

Para este autor, sobre la ciudad se despliega lo urbano, aquello que acontece, que fluye y sucede *en* la ciudad. Ella es soporte, contenedor, evento que concentra prácticas, movimientos, agrupamientos y simultaneidad, anclados o desterritorializados, destinados (en general) a cambiar o disolverse. En el mismo sentido Sennett (2018) distingue *la ville*, como hecho físico-tangible, de *la cité* como ámbito del acontecer, signado por percepciones y comportamientos, *...las asperezas entre lo vivido y lo construido no se resuelven con la simple exhibición de rectitud ética del planificador* (SENNETT, 2018, p. 12).

La ciudad y lo urbano se conjugan de manera nítida en el espacio público. Lo urbano, si bien se despliega en todos los ámbitos de la ciudad, es en el espacio

público donde más se desarrolla e identifica. Para actuar (proyectar) sobre el espacio público, Muxi (2015) propone alejarse de las realidades universales, es decir, no aceptar lo urbano como un hecho generalizado o generalizante, sino más bien tener en cuenta las micro-realidades que forman parte de un espectro más amplio.

El urbanismo ecológico (RUEDA, 2011) y el urbanismo feminista (ARIAS; MUXI, 2018) establecen formas específicas de actuación sobre la ciudad y el espacio público. El primero, propone una forma de ciudad más sostenible que se basa en la compacidad, la complejidad, la eficiencia metabólica (energética) y la cohesión social. El segundo expresa que *repensar el hábitat contemporáneo de cara a la inclusión implica un replanteo político que incluye objetivos de tipo sostenibles, tecnológicos y sociales, capaces de poner a todas las personas en el centro de la toma de decisiones* (ARIAS; MUXI, 2018, p. 8).

En la ciudad, el espacio público por excelencia es la calle, constituida como el hecho antrópico más antiguo y contundente, aún vigente como estructurador y transformador de los territorios. Esta infraestructura ha adquirido diferentes roles a lo largo del tiempo, superponiendo o mutando sus significados. La calle resulta ser entonces, el elemento básico conformador de los tejidos urbanos (VALLEJO; FARRERONS, 2002), da forma a la ciudad, y sus cruces son focos de organización. Se considera entonces fundamental atender a los elementos físicos que involucran a la calle como espacio público, necesariamente complementados con otros componentes que forman parte de lo urbano, las personas, los usos, la historia y los acontecimientos.

La noción de paisaje permite examinar integralmente estos componentes, de allí la voluntad de retomar el concepto redefinido en el Convenio Europeo del Paisaje (NARANJO, 2006), trasladarlo a todo el territorio. Este giro involucra una revalorización, al menos en términos teóricos del paisaje local, incluyendo a los espacios de la vida cotidiana, los espacios agrícolas, los paisajes urbanos y semiurbanos. Así examinado, se puede decir que las infraestructuras articulan el espacio urbano con el territorio, y pueden ser entendidas como el tercer gran modificador de los paisajes naturales,

después la agricultura y la urbanización. La formación de un “nuevo paisaje” creado por las carreteras y por los nuevos medios de movilidad y transporte, se constituyen en espacios nómadas de la ciudad contemporánea que subsisten físicamente de algún modo, entre lo privado, lo comercial y lo doméstico (BRINCKERHOFF, 2011).

Para esta exploración, lo urbano, la ciudad y el paisaje, son enlazados por un punto de vista y un sujeto, por un relato que dé sentido a lo que se mira y experimenta, que gana significado y utilidad a partir del mirar del observador. El presente estudio acuerda con los autores y las autoras antes mencionados, en entender al paisaje, lo urbano y la ciudad, como realidades objetivas y subjetivas, y también como relación de elementos, bajo los parámetros de lugar, tiempo, y cultura, paisaje contenedor de memoria individual y colectiva, de deseo y de conexiones imaginarias, espacio percibido, practicado, vivido, usado, ensñado.

Dos nociones resultan centrales para este trabajo a la hora de aproximarse la ciudad y el paisaje como objeto de estudio: naturación e inclusión, ambas forman parte constitutiva del accionar sobre los espacios. La primera, como herramienta de proyecto, la segunda, como condición imprescindible del espacio público. A continuación, se definen estos conceptos.

### **NATURACIÓN COMO HERRAMIENTA DE PROYECTO**

Cuando se habla de naturar, se indica la acción de incorporar la vegetación al medio urbano, con el objetivo de amortiguar el desequilibrio entre la urbanización y la conservación del medio ambiente (BENASSI, 2015). La ciudad se conforma de una gran mayoría de fragmentos, donde el cemento y los materiales inertes protagonizan el paisaje, y se advierte la ausencia de vegetación que amortigüe los efectos climáticos y vivenciales de la construcción humana. Naturar es entonces la acción por la cual se da al verde el carácter de infraestructura que sostiene y hace viable la vida en la ciudad. Su promoción es entendida como la forma estratégica de avanzar *en* la remediación de múltiples problemas urbanos-ambientales que están en progresivo aumento.

Benassi (2015) indica que la *naturación* urbana procura mitigar y mejorar el ambiente mediante una infraestructura “vegetal” como fundamento ecológico de regeneración ambiental, buscando concretar sistemas integrados de espacios y vías verdes urbanas, establecer coberturas vegetales entre y sobre el artefacto ciudad. Según el autor, se puede observar cómo los ciudadanos y ciudadanas dirigen hoy su mirada y valoran su propio paisaje cotidiano, aquel donde viven, se encuentran o pasean. Ese paisaje es percibido como un factor de referencia e identidad, tanto íntimo como individual, colectivo y social. En este contexto, la *naturación* urbana abarca a toda aquella aplicación de plantas en la resolución de problemas: ambientales urbanos, regeneración de suelos degradados hacia fines productivos periurbanos o la provisión de espacios verdes públicos de calidad por lo que se convierte en una herramienta de proyecto fundamental en el diseño de la ciudad.

### **INCLUSIÓN COMO CONDICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO**

En el mundo contemporáneo ya no se puede entender como establecida la antigua idea de un espacio estable, limitado y permanente. Por ello el espacio geográfico es considerado como una estructura relacional, una experiencia social imbuida de capas de significado socialmente entrelazadas que dan forma a la producción y utilización de los espacios, es decir, al mismo tiempo que las identidades constituyen el espacio estas son constituidas por este (SMITH, 1991). Así, el espacio estará siempre en construcción y en transformación y, según Massey (2005a; 2005b), será producto de las interacciones, conformándose las identidades mediante prácticas de negociación cotidiana, atravesados por diferencias de género, sexualidad, raza, edad y clase, en las cuales el espacio será una esfera de posibilidad de la existencia de la multiplicidad.

En relación a lo antes esbozado, teorizar el espacio como producto de las relaciones sociales lleva a entender que este no es un vacío que permite la libertad e igualdad de expresión. El espacio público, desde los parques más grandes hasta las calles de los barrios, es producto de identidades/relaciones (en una compleja geometría de poder) sociales heterogéneas y muchas veces conflictivas y desiguales (MASSEY, 2005a). La relación mutua de constitución

y reproducción entre las identidades espaciales y sociales evidencia que el espacio refleja relaciones de poder y discursos hegemónicos, y que la desigualdad puede perpetuarse a través de formas en que el espacio es organizado, experimentado, representado y creado (FERREIRA, 2011; MASSEY, 2005A; MITCHELL, 2000; VALENTINE, 2001).

Cuando se planifica territorialmente, entendiendo territorio como todo espacio geográfico donde se ejerce control y se toman decisiones, se está definiendo un modelo de ciudad, qué elementos la constituyen, cuáles son las prioridades y los problemas, planificar territorialmente es un ejercicio político. Por esto, entender la planificación de la ciudad desde una perspectiva inclusiva es uno de los objetivos para el desarrollo sostenible en la Agenda 2030 (Organización de las Naciones Unidas). Así, este trabajo supone que la planificación urbana debe tener en cuenta que las diferencias entre sujetos no pueden ser motivo per se de exclusión, sino que dicha planificación debe habilitar condiciones para la participación en la construcción del espacio urbano por parte de todos los actores sociales, con sus diferencias de género, sexualidad, raza, edad y clase, posibilitando la inclusión, la existencia de la multiplicidad en el paisaje urbano.

La investigación proyectual y el proyecto como construcción de conocimiento Herbert Simon (2006) advierte la especificidad de las ciencias del diseño, precisa que diseña todo aquel y aquella que concibe un curso de acción que, a partir de una situación dada, alcanza un desenlace ideal. Para el autor, el mundo artificial reside precisamente en esa interfaz que separa la ideación del mundo exterior, y para ello la transferencia, visibilidad, y manifestación del proceso de diseño, resulta fundamental.

Las ciencias formales (lógicas) y las ciencias fácticas (naturales o sociales) trabajan con realidades a priori, y su aparato categorial se basa en enunciados factuales (es decir, refieren a lo que las cosas son). En el campo del diseño o ciencias de lo construido (SIMON, 2006), el objeto es el resultado de una construcción a posteriori, de una elaboración producto de la imaginación, y orientada por fines. En términos categoriales atienden a lo que las cosas deben ser, pueden ser o es deseable que sean conforme a dichos fines,



fijados por los intereses y perspectivas del diseño (YNOUB, 2019). Se trata de los procesos de producción de un tipo particular de conocimiento, que puede definirse como conocimiento proyectual. La autora propone definir al diseño como una praxis para abordar la referida complejidad y superar el antagonismo entre orden factual y valorativo, desde el momento que integra su comprensión en la unidad de la experiencia, vital y social, en la que la práctica del diseño se desarrolla. Es decir que si los valores se fundan en una experiencia vital (del orden viviente o social) se puede aceptar que esos valores tienen objetividad.

En el marco de estas conceptualizaciones este estudio se posiciona dentro del campo de la llamada Investigación Proyectual donde el proyecto se utiliza como herramienta para adquirir nuevos conocimientos. Entre las diversas perspectivas en torno al asunto de cómo entender y definir la investigación en diseño, Moisset (2016) cita la siguiente categorización de Christopher Frayling, conocida como el paradigma *for-thru-through*, quien explica que en el campo del diseño y el arte existen varias posibilidades de exploración. Se puede distinguir entre la investigación para el diseño (cuyo fin es producir un artefacto); sobre el diseño (históricas, estéticas o técnicas) y a través del diseño (exploración innovadora en materiales, técnicas, herramientas, acciones y procesos desde procedimientos propios).

Situados en el tercer tipo, el diseño a través de metodologías propias se instituye como vehículo de la investigación y medio de comunicación de los resultados; este es un enfoque basado en la práctica, donde el desarrollo de proyectos de diseño no es un objetivo sino parte integral del proceso. La principal característica es la flexibilidad de construcción del proceso: la acción apunala y guía el proceso que es interactivo, reflexivo, interpretativo y dialéctico.

## **SOBRE EL CASO DE ESTUDIO**

Finalmente, la dimensión física-territorial del objeto de estudio se localiza en la ciudad de Santa Fe (Argentina). Esta porción de territorio está condicionada por la presencia de agua, con más del 70% de la superficie del ejido urbano

constituido por ríos, lagunas y bañados. Santa Fe es una ciudad marcada por los grandes trazados viarios y ferroviarios (especialmente en sentido sur-norte), y con un área central consolidada que se expande por amplias avenidas conformando pequeñas centralidades satelitales.

Dichos trazados son generadores de ciudad, actualmente convertidos en corredores de la urbanidad cotidiana. Para rescatar su valor conceptual resulta oportuno conocer el estado del viario al mismo tiempo que problematizado desde la teoría, para provocar la intervención desde la investigación proyectual. Se entiende que éste no puede ser analizado de forma autónoma, sino que existen otros componentes asociados que permiten hacer más inteligibles los espacios de complejidad.

Uno de los ejes estructuradores de este viario, configurador de la trama urbana de la ciudad de Santa Fe, es la calle 25 de mayo con su continuación hacia el norte en la avenida Aristóbulo del Valle (A. del Valle); se trata de un eje de uso vial con crecimiento sostenido en el tiempo, que a la vez cuenta con un sentido simbólico muy importante, tan antiguo como el del territorio y los ríos que lo enmarcan. (Il. 1)

Esa arteria (en su doble acepción mecanicista y biológica) es capaz de concentrar la historia de la ciudad: desde su fundación al sur estructura el casco colonial; se prolonga luego hasta el boulevard Gálvez, símbolo del crecimiento ferro-portuario en la primera expansión significativa de la ciudad – de la colonia a la modernidad. Se trata de un corredor axial que atraviesa y define diferentes estadios de consolidación, paisajes dinámicos y problemáticas contemporáneas acuciantes en una sola pieza; hecho que motivó su elección como caso de estudio. Al mismo tiempo, en su carácter de eje estructurante (junto a otros similares) da cuenta de la tendencia predominante sur-norte en la expansión del tejido urbano.

El trabajo hace foco particularmente en las cicatrices, o terrenos de posibilidad conformados por la propia trama y las grandes vacancias, generadas por la huella de la infraestructura ferroviaria que va cruzando y desarmando la cuadrícula regular. Áreas definidas por Gilles Clement (2004) como “tercer

paisaje”, pensados como porciones de territorio, más grandes o más pequeñas, que, por olvido, cambio de usos, imposibilidad de parcelamiento, bajo valor del suelo o simple abandono, se transforman en un espacio en espera, *todos ellos constituyen un territorio de refugio de la biodiversidad* (CLEMENT, 2004, p. 10), en este paisaje subyacen potencialidades de indagación proyectual.

En los primeros meses de este trabajo, se han establecido seis tramos *a priori*, delimitados por sus características físicas, su historia, su posicionamiento urbano-geográfico y urbano-social. De sur a norte, se caracterizan a continuación:



Il. 1: Plano de la ciudad de Santa Fe indicando el corredor 25 de mayo-A. del Valle y sus tramos. Fuente: Autor: Jose Rey, 2021.

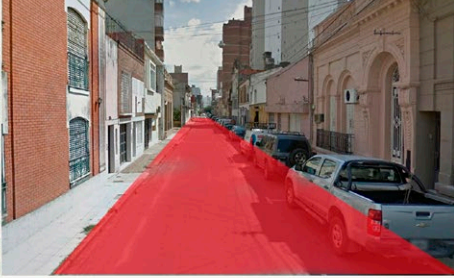
**Tramo 1:** “la ciudad fundacional”, sobre calle 25 de mayo, delimitado entre calles 3 de febrero y 1ra Junta. Nace en la plaza fundacional y es el primer completamiento de la trama sobre el río que diera origen al emplazamiento de la ciudad. La misma se estructura con un viario angosto, veredas casi inexistentes, lotes de 10 varas (8.66 m), y un tejido de escala media que tiende a densificarse a partir del Reglamento de Ordenamiento Urbano (municipal) sancionado en 2010. Sin presencia de arbolado de alineación, con parques de variadas dimensiones, y arboleda añosa de gran porte. (Il. 2)

**Tramo 2:** “la primera expansión”, sobre calle 25 de mayo entre calles 1ra Junta y Bv. Gálvez. Se corresponde con la aparición del puerto (1909), la transformación del trazado y la creación del parque Alberdi y la plaza Colón. Caracterizan a este sector los grandes parques, el ensanche de las avenidas, y la aparición de nuevos usos (comerciales). (Il. 2)

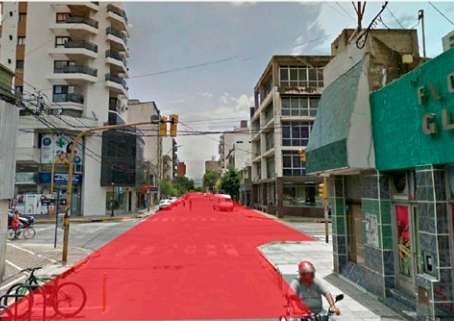
**Tramo 3:** “boulevard forestado” (y la huella del trazado FFCC), sobre avenida A. del Valle entre Bv. Gálvez y calle Santiago Derqui. Se inicia sobre el primer boulevard de tipo *haussmanniano*, con una normativa de ensanche del primer tramo que solo provoca que las sustituciones de alta densidad en los lotes adyacentes al corredor no se asienten sobre la línea de edificación, sino retiradas de la misma. Luego, a partir de la transversal el pasaje Larramendi, y hasta calle Santiago Derqui, vuelve a ser un boulevard forestado. Cuenta con un entorno edificado de media densidad, en proceso de sustitución hacia la alta densidad, el enorme parque Federal, y la infraestructura ya reconvertida de los antiguos talleres de locomotoras, siempre con usos mixtos en su entorno. (Il. 2)

**Tramo 4:** “avenida comercial” (y la pérdida del componente vegetal), sobre avenida A. del Valle entre calle Santiago Derqui y avenida Galicia. Es una avenida eminentemente comercial, sin forestación, caracterizada por el enorme movimiento vehicular y de personas en torno a los servicios. (Il. 3)

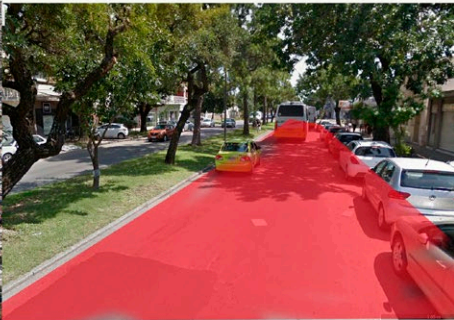
**Tramo 5:** “bulevar comercial” (y la recuperación del componente vegetal), sobre avenida A. del Valle entre avenidas Galicia y Gorriti. En este tramo se recupera el cantero central, ancho y con una profusa vegetación. El tejido es de baja escala y usos mixtos, con predominancia de lo comercial y servicios sobre la línea de la avenida. (Il. 3)



TRAMO 1: 25 de Mayo entre 3 de Febrero y Ira Junta



TRAMO 2: 25 de Mayo entre Ira Junta y Pje Larramendi



TRAMO 3: A. del Valle entre Pje Larramendi y Derqui

Il. 2: Vista a vuelo de pájaro y a nivel peatón de los Tramos 1, 2 y 3 del corredor.  
Fuente: Elaboración propia en base a: Google Earth, coordenadas: tramo1:  $31^{\circ}39'25''/60^{\circ}42'27''$ /elevación 21 m; tramo2:  $31^{\circ}38'50''/60^{\circ}42'26''$ /elevación 20 m; tramo3:  $31^{\circ}37'55''/60^{\circ}42'03''$ /elevación 20 m. Street View, fecha de imágenes: 01/2019.

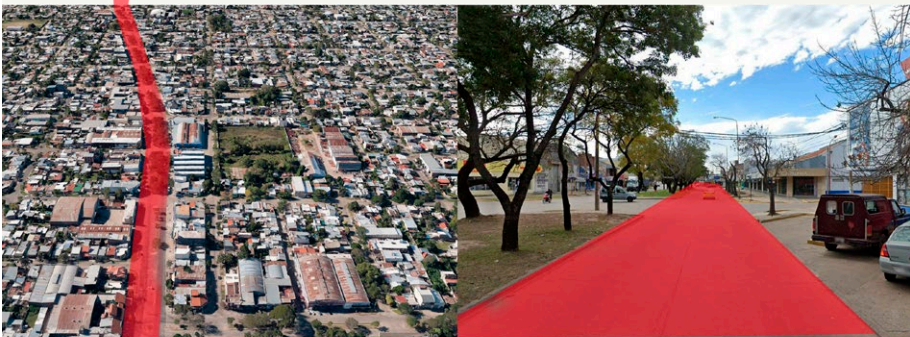


## PAISAJENS HÍBRIDAS

**Tramo 6:** “la ciudad difusa”, sobre avenida A. del Valle, entre avenida Gorriti y calle Rodríguez. En este tramo se pierde la rigidez del trazado. La avenida toma las características suburbanas, con infraestructuras deficitarias (pluviales y cloacales), un predominio más marcado del vacío sobre lo construido, el viario transversal en muchos casos es de tierra, y con una importante cantidad de parcelas dedicadas al cultivo. (Il. 3)



TRAMO 4: A. Valle entre Derqui y Av Galicia



TRAMO 5: A. Valle entre Av Galicia y Gorriti



TRAMO 6: A. Valle entre Gorriti y Rodríguez

Il. 3: Vista a vuelo de pájaro y a nivel peatón de los tramos 4, 5 y 6 del corredor.

Fuente: Elaboración propia en base a: Google Earth, coordenadas: tramo 4:  $31^{\circ}36'59''/60^{\circ}41'54''$  /elevación 24 m; tramo 5:  $31^{\circ}36'12''/60^{\circ}41'08''$  /elevación 19 m; tramo 6:  $31^{\circ}35'34''/60^{\circ}41'39''$  /elevación 20 m. Street View, fecha de imágenes: 01/2019.

## APUNTES PARA EL PROYECTO

Se reconoce cómo, hacia el norte el corredor se transforma en “línea divisoria” de dos ciudades disímiles: una que acentúa sus rasgos de informalidad (hacia el oeste se encuentran las infraestructuras de defensa hídricas y el río Salado que tornan más precario el hábitat en su conjunto), y otra, como si se tratara de un “espejo inverso”, con barrios consolidados y ordenados, hasta llegar a la Laguna Setúbal, ícono de la Santa Fe pintoresca y armónica con la naturaleza.

De tal manera en el tramo norte, esta infraestructura tiende a asumir un papel cada vez más relevante en el paisaje metropolitano contemporáneo en construcción, permitiendo nuevas formas de organización de actividades, e implicando incluso el surgimiento de usos y tipologías específicas; la exposición visual; la disponibilidad de grandes superficies de terreno y el relativo bajo valor del suelo, por encima de la proximidad al núcleo central.

Interesa al actual estudio, indagar este eje como posible modelización de las diferentes relaciones entre lo urbano y la ciudad, reconocer los paisajes co-construidos en su trayecto, los espacios de exclusión social, así como evaluar la pérdida de biodiversidad y confortabilidad microclimática a raíz de la disminución e incluso desaparición de suelo natural y los árboles en el espacio público.

## REFERENCIA

- ARIAS, D., MUXI, Z. Aportaciones feministas a las arquitecturas y las ciudades para un cambio de paradigma In: *Hábitat y sociedad*, nº 11, noviembre de 2018. (p. 5-12). <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.01>
- BENASSI, A. *Ciudad botánica: oasis del desierto urbano*. La Plata: Facultad de Ciencias Agrarias y Forestales, 2015.
- BRINCKERHOFF JACKSON, J. *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona. G. Gilli, 2011.
- CLEMENT, G. *Tercer paisaje: Fragmento irresoluto del jardín planetario*. Barcelona: G. Gili, 2004.
- DELGADO, M. *Sociedades movedizas*. Barcelona: Anagrama, 2007.
- FERREIRA, E. Geographies of (in)equalities: space and sexual identities En: R. Salvador, A. Firmino, C. Ponte, E. Ferreira (Eds.). *Proceedings of Geographies of Inclusion: challenges and opportunities*. Lisboa: e-GEO, 2011.

- HARAWAY, D.. *Seguir con el problema: generar parentesco en el Chthuluceno*. Bilbao: Consonni, 2019.
- HERCE VALLEJOS, M.; MIRÓ FARRERONS, J. *El soporte infraestructural de la ciudad*. Barcelona: UPC, 2002.
- LATOUR, B. *Cara a cara con el planeta: una nueva mirada sobre el cambio climático alejada de las posiciones apocalípticas*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2017.
- MASSEY, D.. *For space*. London: Sage, 2005a.
- \_\_\_\_\_. La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones en *Pensar este tiempo* En: *Espacios, afectos, pertenencias*. Buenos Aires: Paidós, 2005a.
- MERLINSKY, G. *Toda ecología es política: las luchas por el derecho al ambiente en busca de alternativas de mundos*. Buenos Aires: Siglo XXI. 2021.
- MITCHELL, D.. *Cultural geography: acritical introduction*. Oxford: Blackwell, 2000.
- MOISSET, I. Investigación a través de la arquitectura En: *Revista Hábitat Inclusivo*. nº 8, 2016. <http://www.habitatinclusivo.com.ar/>
- MUXI MARTINEZ, Z. Mujeres haciendo ciudades: aprendiendo del pasado En: *Kultur - Revista interdisciplinaria sobre la cultura de la ciudad*. V. 2, nº 3, 2015. (p. 111-124).
- PELLITERO MOYA, A. *La percepción del paisaje urbano*. Madrid: Paisaje y Teoría. Biblioteca Nueva, 2011.
- PERÍES, Lucas *et al. Catálogo de paisaje del parque Sarmiento*. Córdoba: EDUCC, 2019.
- RUEDA, S. El urbanismo ecológico En: EZQUIAGA, Domínguez J. M.; ALFAYA, L. González *Transformaciones urbanas sostenibles*. Galicia, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, 2011.
- SENNET, R. *Construir y habitar: ética para la ciudad*. Barcelona: Anagrama, 2021.
- SIMON, H.A. *Las ciencias de lo artificial*. Granada: Comares, 2006.
- SMITH, N. *Uneven Development: nature, capital, and the production of space*. Oxford: Basil Blackwell, 1991.
- YNOUB, R. Epistemología y metodología en y de la investigación en Diseño En: *Cuadernos del Centro de Estudios en Diseño y Comunicación UP*, nº 82, 2019. (p. 17-31).
- VALENTINE, G. *Social geographies: society and space*. Harlow: Prentice Hall, 2001.
- ZOIDO NARANJO F.. Paisaje e infraestructuras, una relación de interés mutuo En: *Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, nº 150, 2006. (p. 190-199).