

LAS FRONTERAS EN LA VIDA COTIDIANA DE LAS CIUDADES NEOLIBERALES

El caso del Área Metropolitana
de Mendoza

Julieta Dalla Torre
Romina Sales
Julián Quiroga Ríos
(compiladores)



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

IDEHESI



CONICET
NODO MENDOZA

Las fronteras en la vida cotidiana de las ciudades neoliberales. El caso del Área Metropolitana de Mendoza / Julieta Dalla Torre... [et al.]; compilación de Julieta Dalla Torre; Romina Sales; Julián Quiroga Ríos. – 1a ed revisada. – Mendoza: Julieta Dalla Torre, 2022. 240 p.; 20 x 13 cm.

ISBN 978-987-88-3754-3

1. Sociología Urbana. 2. Antropología Urbana. 3. Geografía. I. Dalla Torre, Julieta, comp. II. Sales, Romina, comp. III. Quiroga Ríos, Julián, comp.

CDD 307.3

ISBN: 9789878837543

Imagen de tapa: “Semáforo” de Agustín Espejo

Las opiniones y los contenidos incluidos en esta publicación son responsabilidad exclusiva del/los autor/es.

TeseoPress Design (www.teseopress.com)

ExLibrisTeseoPress 58014. Sólo para uso personal
teseopress.com

3

El paisaje cotidiano en la planificación de territorios de interfaz urbano-rural

MATÍAS ESTEVES

Introducción

Las ciudades son responsables del 70 % de las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial; por ello, apremia revisar las formas en que estas se planifican y habitan (Vollman, 2019). Una de las grandes problemáticas de las ciudades latinoamericanas es su crecimiento acelerado y difuso sobre suelos agrícolas, conformando los denominados “territorios de interfaz urbano-rural”. Diversos autores consideran que se trata de áreas que no disponen de la infraestructura apropiada para abastecer a los nuevos usos residenciales y fomentar la interacción social y que, por lo tanto, son territorios frágiles para alcanzar la sostenibilidad si no se planifican de manera adecuada (Cadozo Magalhães y Ortiz de D’Arterio, 2010; Barsky, 2005; Lanfranchi, Duarte y Granero Realini, 2018).

En estas áreas de interfaz, también destaca la forma en la cual se configuran y desarrollan los nuevos enclaves residenciales, que en su mayoría no responden a la trama urbana abierta tradicional, sino que adquieren formas espaciales que propician la fragmentación del funcionamiento social y cotidiano. Estos nuevos enclaves denominados “barrios cerrados” son consecuencia de los cambios económicos y sociales de la década del 90, por los cuales las ciudades

quedaron expuestas a las fuerzas del mercado y los Estados perdieron protagonismo en la regulación de las inversiones que se realizaban en sus propios territorios, así como en la organización de servicios y en seguridad (Janoschka, 2002; Roitman, 2000). Estos barrios destacan, en mayor medida, por tres aspectos: el primero implica que se trata de fragmentos urbanos no integrados entre sí, a partir de utilizar barreras o muros perimetrales que impiden la libre circulación por calles y el acceso a las personas ajenas al sitio (Roitman, 2011; Scoones, 2018). En este sentido, la privatización del espacio público es un aspecto distintivo que promueve que no dialoguen con su entorno, acentuando diferencias sociales, económicas y culturales (Guzmán Ramírez y Hernández Sainz, 2013). Sarlingo (citado en Guzmán Ramírez y Hernández Sainz, 2013, p. 44) explica que, “al fragmentarse los espacios, son fragmentadas también las nociones del espacio social y todas aquellas variables que estructuran la experiencia urbana del individuo”.

El segundo aspecto que caracteriza a los barrios cerrados radica en que predomina el uso residencial de densificación dispersa, dejando por fuera otras actividades importantes que forman parte de la cotidianeidad. Ciertamente, muchos de estos emprendimientos consideran que el hábitat es sinónimo de vivienda, cuando, en realidad, la vivienda es uno de los elementos satisfactorios del hábitat, pero no el único (Echeverría, 2003). Esto implica que muchas de las necesidades cotidianas de la población se tienen que desarrollar por fuera del barrio y su entorno próximo, acentuando así la dependencia del vehículo particular.

El tercer aspecto se vincula directamente con el diseño urbano que responde, en mayor medida, a planteos globales que dificultan su vinculación con el clima y los elementos característicos del lugar, lo que produce en consecuencia un mayor consumo de energía (con la consecuente libración de CO₂) para generar confort ambiental.

No obstante, es importante remarcar que gran parte del éxito que han tenido los barrios cerrados responde a

que brindan facilidades para acceder al suelo, mediante la posibilidad de financiamiento que dan los desarrolladores inmobiliarios. Esto los hace atractivos para gran parte de la población, ya que, en zonas consolidadas de la ciudad, es muy difícil acceder por su costo, lo que se suma a la falta de financiamiento y de políticas acordes para favorecer la renovación poblacional.

En la provincia de Mendoza, el Área Metropolitana se extiende de forma acelerada y difusa con usos principalmente residenciales hacia la periferia agrícola. Esta situación ha despertado gran preocupación en las últimas décadas en las administraciones provinciales y municipales, debido a que la provincia se asienta en el ecosistema de tierras secas, donde se han generado oasis productivos gracias al trabajo humano a lo largo del tiempo para convertir el desierto en un territorio habitable y productivo. Actualmente, los oasis ocupan menos del 5 % de la superficie provincial, por lo cual es clara la urgente necesidad de debatir y actuar sobre la forma en que las zonas urbanas avanzan sobre tierras agrícolas y sobre la generación de políticas adecuadas para la gestión y planificación de las zonas de interfaz urbano-rural.

En este sentido, destaca el Plan Provincial de Ordenamiento Territorial (en adelante PPOT), Ley 8.999/2017, cuya finalidad es “establecer objetivos para el desarrollo sustentable del territorio, buscando armonizar la realización de las diferentes actividades humanas con el cuidado del ambiente y establecer objetivos para el acceso a un hábitat adecuado por parte de toda la población” (Gobierno de Mendoza, 2017, p. 12). La ley indica que los municipios deben elaborar sus propios Planes Municipales de Ordenamiento Territorial (en adelante PMOT), según los criterios volcados en el PPOT (Gobierno de Mendoza, 2017, p. 76). No obstante, en estos documentos que buscan comprender la realidad actual y guiar la planificación del territorio, se observa que muchas veces los datos relevados y volcados en ellos son insuficientes para comprender la dinámica de

los problemas y desafíos actuales y, en consecuencia, definir políticas acordes.

Se infiere que la falta de planificación que considere la vivencia cotidiana en zonas de interfaz urbano-rural se enmarca en la senda contraria a la sostenibilidad. La falta de espacios públicos y de cercanía a comercios de uso diario, espacios recreativos y de encuentro, sumada a la morfología de los nuevos enclaves residenciales, generan diversas fronteras que repercuten en la calidad de vida de la población.

El objetivo es analizar las formas en que se configuran las urbanizaciones en la periferia del Área Metropolitana de Mendoza y su relación con el paisaje cotidiano, para reconocer diversas fronteras en la planificación actual. Para ello, se hace uso de una metodología mixta a partir de un caso de estudio: los distritos de Mayor Drummond y Carrodilla del departamento de Luján de Cuyo, en el sector ubicado hacia el este de la ruta nacional n.º 40 (RN 40). Se trata de un territorio que presenta una acelerada urbanización, con una fuerte inversión privada en desarrollo inmobiliario, pero con una marcada carencia de equipamiento e infraestructura. A su vez, la RN40 es un borde infranqueable que dificulta la comunicación e interacción de esta zona con otros sectores del departamento.

En un primer momento, se trabajó con imágenes de alta resolución espacial disponibles en Google Earth para identificar y geolocalizar los barrios cerrados en el caso de estudio en dos horizontes temporales: el año 2002 y el año 2020, de acuerdo a los datos disponibles. Luego, mediante la observación directa en el trabajo de campo, se relevaron los diferentes elementos que conforman el paisaje cotidiano de este territorio en cuanto a la presencia y las características del espacio público (plazas, calles y veredas) y las características morfológicas de los barrios cerrados, considerando como variables el tipo de cierre en sus perímetros, la presencia de negocios de uso cotidiano y el arbolado público. Asimismo, se indagó en la presencia o ausencia de infraestructura y servicios (escuelas, centros de salud,

centros culturales, entre otros). Los datos obtenidos fueron cuantificados y desde allí se reconocen diversas fronteras en la vivencia del paisaje cotidiano. Finalmente, se analizó el PMOT de Luján de Cuyo, puntualmente en lo referido a los distritos que conforman el caso de estudio para analizar la forma en que el municipio expone la realidad del sitio con las problemáticas y potencialidades del sector.

Paisaje cotidiano y fronteras en el hábitat humano

El paisaje, concepto polisémico, es una herramienta útil para la planificación y gestión de las transformaciones territoriales. Si bien en sus inicios estuvo asociado a acciones de embellecimiento o inclusión de elementos verdes en las ciudades, hoy se ha complejizado para dar cuenta de la relación naturaleza-cultura, ya que refleja las interacciones complejas, dinámicas y cambiantes entre una sociedad y su territorio (Tarroja, 2009). El Consejo de Europa ha definido el paisaje como “cualquier parte del territorio, tal como es percibida por las poblaciones [...]” (Consejo de Europa, 2001, p. 1), haciendo más extensivo el concepto y considerando que no hay paisajes bellos o feos, sino que esto depende de las percepciones de la población local que los habita y les da sentido. Ciertamente, “el paisaje ha pasado a formar parte del interés general como un elemento significativo en el marco de vida cotidiano y del bienestar de la población” (Mata Olmo, 2006, p. 1). Por ello, cuando hablamos de paisaje cotidiano, estamos haciendo referencia al territorio con el cual interactuamos diariamente y que genera diversas sensaciones o percepciones en quienes lo observan, transitan o habitan. Se coincide con Craig cuando afirma que

las prácticas cotidianas tejen las condiciones determinantes de la vida social y la gente se asocia y se reconoce en un

lugar cuando lo practica. No hay lugares cotidianos en sí mismos, los paisajes cotidianos aparecen cuando existe una relación temporal y de sentido, de frecuencia y apropiación (Craig, 2016, p. 103).

Así, se encuentran algunos elementos que son propios de estos paisajes y que se vinculan de forma directa con la acción de habitar. En este sentido, Rapoport (2003) desarrolla la teoría del “sistema de lugares” para identificar y comprender los diferentes elementos y sitios que, según la cultura de la población, son inevitables para satisfacer sus necesidades o actividades cotidianas, además de la vivienda. Para ello, establece también la necesidad de pensar al hábitat en diversas escalas, desde la célula habitacional hasta el barrio y su relación con la ciudad. En esta misma línea, Tedeschi explica que

una de las diferencias más evidentes entre la casa urbana de hoy y la casa de tiempos pasados es que ya no se piensa en la casa como en una unidad que vive de por sí, con todas sus necesidades resueltas en su interior. Una casa en la ciudad se integra con la ciudad misma, con los centros de los cuales depende (comercio, escuelas, asistencia, esparcimiento, etc.) y a través de los cuales se vincula a la sociedad en general (Tedeschi, 1984, p. 97).

Este autor propone como aspecto relevante a considerar dentro del hábitat la distancia al transporte público, a los espacios públicos, al trabajo y a la escuela primaria y la presencia de comercios de uso diario. La falta de estos factores cercanos a la vivienda deviene en largos trayectos y cansancio para las personas, los cuales afectan a su calidad de vida. A esto se suma la mayor contaminación por el uso indiscriminado del automóvil para salvar las distancias y hacer posible la vida cotidiana.

En la planificación del crecimiento urbano, es posible identificar fronteras materiales y simbólicas que inciden en el comportamiento diario de la población. Según Benedetti (2018), en las ciencias sociales el concepto de “frontera” se utiliza para dar cuenta de procesos, relaciones o situaciones que involucran al territorio desde diferentes escalas de abordaje. Las fronteras se corresponden con aquellos elementos o espacios que ponen en contacto dos áreas con diferentes características. Así, muestran las múltiples prácticas sociales que quedan plasmadas en espacios o elementos materiales o simbólicos. Pedrazzani expone que las fronteras

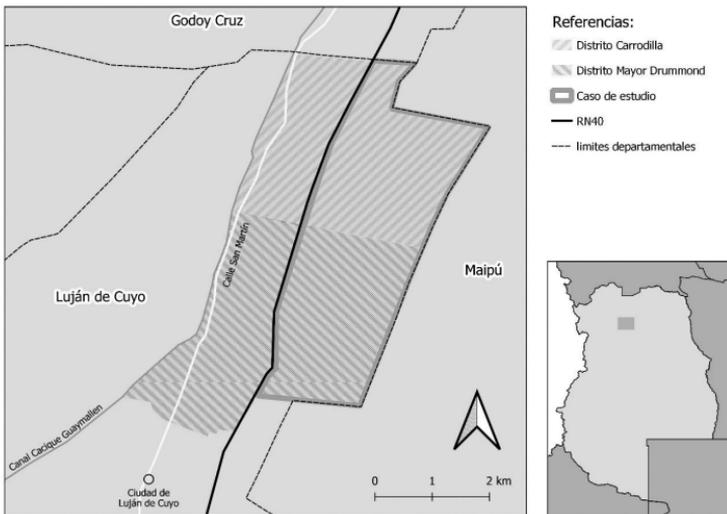
no son cerradas, sino que al construirse en relación a otro tienen implícito una permeabilidad, se trata de un espacio de negociación; poseen un rol importante en las relaciones de poder, ya que comunican una demarcación social y se manifiestan e interfieren en las prácticas y representaciones socioespaciales (Pedrazzani, 2013, p. 7).

Contrariamente a lo esperado respecto de la globalización y la dilución de fronteras, se asiste actualmente a un proceso permanente de construcción de fronteras, sea por razones ambientales, socioculturales o económicas al interior de las ciudades (Dalla Torre y Ghilardi, 2019). Pero las fronteras no solo son negativas, aludiendo a la división, fragmentación, negación, sino que también pueden implicar aspectos positivos, como favorecer el intercambio, es decir, como una construcción permeable donde dos o más zonas o elementos entran en contacto y se relacionan. En efecto, las fronteras pueden recomponer la relación o fomentar el encuentro entre áreas disímiles o producir barreras para las prácticas de movilidad de las personas y vivencia cotidiana del paisaje, al impedir o desalentar desplazamientos o comportamientos (Cortés y Figueroa, 2013).

Las fronteras en el paisaje cotidiano de los territorios de interfaz urbano-rural

Los distritos de Mayor Drummond y Carrodilla se encuentran en el noreste del departamento de Luján de Cuyo. Ambos comparten la particularidad de que están atravesados por la ruta nacional n.º 40 (RN 40), lo que no es un dato menor, ya que el ancho de esta vía, su gran tránsito vehicular y la carencia absoluta de cruces peatonales marcan un borde que dificulta la comunicación hacia ambos lados, dividiendo estos distritos en el sector oeste y este (figura 1).

Figura 1. Ubicación de los distritos Carrodilla y Mayor Drummond en el contexto del Área Metropolitana de Mendoza y los elementos estructurantes del territorio



Fuente: elaboración propia con base en datos de SIG 250 IGN, 2021.

Históricamente, el sector oeste registra mayor dinamismo debido a la presencia del canal Cacique Guaymallén (principal cauce de riego de la ciudad), la traza del ferrocarril y la calle San Martín, que comunicaba la Ciudad de Mendoza con la cabecera distrital de Luján de Cuyo. En este sector destacan edificios históricos y tramas urbanas vinculados en mayor medida con la actividad vitivinícola (bodegas y viviendas patronales), de todo tipo y estilo arquitectónico. Hacia el este de la RN 40, dominaban campos cultivados con vides y olivos. En el sector oeste, predomina la trama urbana tradicional, con presencia de algunos barrios cerrados que aparecieron en la década de los 90. Mientras que, en el sector hacia el este de la RN 40, hoy existe un predominio casi absoluto de barrios cerrados que aprovecharon los usos rurales históricos, el bajo valor del suelo, la pérdida de rentabilidad de la actividad agrícola y su relativa cercanía a núcleos urbanos. Así, el paisaje netamente agrícola fue cambiando al uso residencial.

De acuerdo a la comparación de imágenes aéreas, en el año 2002 se encontraban en el caso de estudio tres barrios cerrados en proceso de construcción, con pocas o nulas viviendas en su interior. En las imágenes del año 2021, sumado al trabajo de campo, el número ascendió a 41 unidades, en su mayoría ya consolidadas. Según el PMOT, en el caso de estudio se encontraban en el año 2017 19 barrios cerrados (11 en Carrodilla y 8 en Drummond). Es decir que casi la mitad del universo de análisis ha sido construida en el lapso de cuatro años, lo que evidencia el acelerado crecimiento y la urgente necesidad de poner atención a las formas en las cuales se desarrollan las nuevas áreas residenciales. Estos 41 barrios cerrados conviven con pequeños sectores residenciales de trama abierta tradicional, y en algunos sitios aún quedan relictos de paños cultivados.

En cuanto al perímetro de los barrios cerrados, todos poseen algún tipo de límite que no permite la libre circulación de cualquier persona. Del total de 41 unidades relevadas, 12 materializan sus límites con muros, mientras

que los 29 restantes usan rejas o tela olímpica. De este modo, el contacto entre el interior y exterior del barrio es nulo con muros, mientras que con la reja o tela olímpica se logra al menos una interacción visual. De esta forma, se alcanzan diferentes gradientes en cuanto a las fronteras que se generan y la interacción interior-exterior. Además, el uso de rejas en los perímetros permite un cierto control hacia la calle y la posibilidad de generar mayor sensación de seguridad a quienes transitan por fuera del barrio.

Pero la situación se complejiza cuando se analiza la relación de estos barrios con el espacio público, ya que solo uno ha construido la vereda hacia el frente del barrio. Los 40 restantes no han construido vereda, y las calles tienen un ancho acotado para asegurar el desplazamiento vehicular, pero no la interacción entre peatones. Es decir, la gente que sale caminando del barrio transita por la calle al no haber un espacio propio para el peatón. Esto produce que menor cantidad de gente se sienta atraída a caminar por el cañón vial y, por ende, que disminuyan la seguridad natural y el intercambio social. A esto se suma que casi la totalidad de calles en el caso de estudio son de tierra, lo que reduce aún más su uso peatonal (figura 2). En solo 15 barrios se ha respetado el arbolado público existente o bien se han talado las especies y se ha reforestado, de acuerdo a lo que indica la ordenanza municipal 12.578/16. Los 26 restantes han arrasado con el arbolado público y no han replantado las especies. Esto produce peores condiciones de habitabilidad en el espacio abierto de calles y veredas, ya que, por el clima árido de Mendoza, la sombra es un elemento fundamental para quienes transitan diariamente y para mitigar los efectos de la isla de calor.

Figura 2. Postales actuales del caso de estudio: sin veredas, arboleda escasa y vallas o muros que limitan la interacción de los barrios entre sí y de estos con su contexto.



Fuente: autor, 2021.

No se encontraron ciclovías en el caso de estudio y, nuevamente, se observó que las calles no han sido planificadas adecuadamente en cuanto a sus dimensiones para albergar el mayor desplazamiento de personas y las alternativas de movilidad al coche particular, quedando confinadas al ancho que originalmente poseían con el uso agrícola. Además, al privatizar los barrios cerrados el espacio público de calles en su interior, se conforman macromanzanas herméticas que dificultan el desplazamiento de la población a pie o en bicicleta hacia distintos sectores. Ciertamente, las personas se ven obligadas a rodear los barrios y, en consecuencia, a recorrer mayor distancia para llegar a destino, al no poder atravesar los enclaves residenciales. Esto incide de forma negativa en el uso y la apropiación del espacio público de calles y veredas por peatones y ciclistas y fomenta la dependencia del automóvil particular para el traslado, incluso, de poca distancia.

Antes se expuso que otro elemento propio de la cotidianidad es la distancia al transporte público. En el caso de estudio, la presencia de transporte es buena, pero, en relación con lo explicado en los párrafos anteriores, se genera una frontera que tiene que ver con la falta de vereda y la accesibilidad a la parada de colectivo de forma segura. A su

vez, la presencia de barrios con muros en sus perímetros incrementa la inseguridad social de quien se encuentra en la vía pública esperando el colectivo, frente a la falta de contacto visual con otras personas. Esto desanima el uso del transporte público y, en consecuencia, las personas prefieren trasladarse en vehículo particular.

Respecto de los espacios públicos de plazas y parques, en el caso de estudio no existe ningún parque y solo tiene una plaza pública en el extremo noreste dentro de un pequeño barrio abierto de trama tradicional. Solo tres barrios cerrados han dejado espacios verdes en su frente, que, si bien podrían ser considerados como plazas, carecen de árboles o mobiliario para favorecer el encuentro y la permanencia, además de que las veredas inexistentes dificultan su accesibilidad. En efecto, pareciera ser un terreno vacío donde la especulación inmobiliaria estuviera esperando para otorgar un destino, que seguramente no sería de uso público. Llama la atención que siete barrios cerrados tienen plazas al interior de sus límites, por lo cual el acceso está restringido a los no residentes y, por ello, la interacción entre los de “adentro” y los de “afuera” no se logra. Los restantes 34 barrios no poseen espacio público, desarrollando exclusivamente el uso residencial.

En el caso de estudio, se encuentran solo dos escuelas primarias públicas y la zona carece totalmente de edificios para uso cultural, centro de salud y clubes públicos (solo hay tres clubes privados asociados a deportes puntuales –sin diversidad de actividades–). Esto produce otras fronteras en la vivencia cotidiana para satisfacer estas necesidades de cualquiera de los integrantes de la familia. Aquí se observa de manera clara cómo la actual planificación se traduce en gastos económicos asociados al desplazamiento vehicular para llegar a establecimientos educativos y en dificultades sociales, al no interactuar los habitantes de la zona entre ellos debido a la falta de espacios recreativos y culturales. Además, se producen problemas ecológicos a partir de la mayor generación de CO₂ y ruido asociado al vehículo.

En el caso de estudio, se encuentran pocos negocios comerciales de uso cotidiano, los que se ubican en viejas casonas y que han aprovechado la presencia de los nuevos barrios para generar un nuevo ingreso a la familia, ya que la actividad agrícola está en franco retroceso. No obstante, en los mapas de usos del suelo, no se establecen zonas comerciales, sino que directamente se hace referencia a la actividad residencial. Además, del total de barrios relevados, solo dos unidades poseen un pequeño sector comercial en el frente, donde, por falta de veredas y ciclovías, la accesibilidad recae en el coche particular.

Si bien el sector cuenta con servicios de agua potable, luz y gas natural, las calles carecen de iluminación adecuada y en la mayoría de ellas se encuentra el tendido eléctrico rural original, con una lámpara cada 100 metros de distancia o más, lo que incrementa sensaciones o hechos de inseguridad en horario nocturno.

En el PMOT, en los documentos referidos a la realidad actual de los distritos de Mayor Drummond y Carrodilla, se identifica la mayor presencia de barrios cerrados sobre la trama tradicional y varias de las problemáticas antes expuestas:

Se están abriendo barrios [...] aprovechando costos iniciales relativamente bajos por el retroceso de la actividad agrícola. Las inversiones son en general privadas; se observa que hoy inversores y compradores le prestan muy poca atención a la disponibilidad de espacio público y a la presencia de equipamientos básicos. En general los inversores compran por bajos precios, disponen de servicios mínimos (agua, luz), se construye rápidamente y se ocupa (2018a, p. 7).

También se expresa que “no hay prestación de salud pública y prácticamente no hay espacios públicos verdes para la recreación de su población” (2018a, p. 11). Incluso, en ambos distritos se identifica la dispersión poblacional con demandas muy difíciles de satisfacer. El documento menciona la oportunidad actual para diseñar un esquema

integrado de movilidad urbana, aunque la mayoría de las propuestas se concentran hacia el oeste de la RN 40, con escasos lineamientos en la zona este, motivadas en gran parte por la forma en que los nuevos desarrollos inmobiliarios se vinculan con su contexto y con el espacio público. En el documento se expone que unas de las principales causas a los problemas de conectividad actual son “las excepciones municipales otorgadas por concejales en el periodo 2010-2015, al margen de la ley 8.051” (2018b, p. 55), que obliga a la apertura de calles internas al interior de las macromanzanas. Así, es posible advertir cómo la falta de actores calificados para la toma de decisiones incide en la producción de diversas fronteras que afectan de manera negativa al desarrollo cotidiano de la población.

Los problemas que se han volcado en el PMOT han sido identificados durante el desarrollo de este trabajo, aunque aquí se trata de explicar las causas y consecuencias en la forma en la cual se está “urbanizando” el caso de estudio, aspectos que en el PMOT se esbozan de forma débil. En efecto, si uno de los problemas reconocidos es la dispersión urbana, entonces el municipio debería exigir que un porcentaje de la superficie de los barrios cerrados sea ocupado con vivienda multifamiliar o tipo dúplex. Esto favorecería no solo la menor dispersión, sino también la mayor presencia de gente en el sitio, pudiendo alcanzar mayor seguridad natural. Si el problema es la baja calidad de la movilidad, se debería exigir que el diseño urbano contemple al menos la construcción de la vereda y una ciclovía hacia sus frentes. Si existe falta de equipamiento, se debería establecer en diferentes calles que los barrios produzcan núcleos comerciales, culturales o recreativos (o al menos que le cedan al municipio una porción de terreno para que luego este proceda a su construcción). Esto permitiría satisfacer las demandas cotidianas de la población y favorecería la mayor presencia de personas interactuando en la calle, aportando al intercambio social y disminuyendo la inseguridad y segregación.

Es importante aclarar que lo expuesto en el párrafo anterior es incluso rentable para los desarrolladores inmobiliarios. En lugar de vender tres terrenos, construir dúplex con, por ejemplo, diez departamentos significaría un aumento en las unidades de venta. El alquiler de locales comerciales o culturales aseguraría un ingreso permanente y las veredas y ciclovías adecuadas permitirían a la gente alcanzar mayores posibilidades de interactuar con el entorno, teniendo así una mejor estrategia de venta.

Respecto de los paños cultivados, los cuales se concentran hacia el sur del caso de estudio, en el PMOT se expresa la necesidad de preservar estas áreas, aunque no se explica cómo se podría realizar ni cuáles son los beneficios de integrar lo agrícola con los nuevos usos residenciales. Justamente, uno de los desafíos de las áreas de interfaz urbano-rural es trabajar con las fronteras que allí suceden para articular los usos agrícolas tradicionales con los sectores residenciales, para potenciar ambos. Estas áreas cultivadas podrían ser útiles para disponer de alimentos en cercanía a las zonas de consumo, a la vez que podrían significar una estrategia de desarrollo para la población local, ya que son muchas las familias que aún viven y trabajan la tierra, por lo cual su puesto laboral depende de la producción y comercialización de alimentos. Por otro lado, estas áreas cultivadas ayudan a controlar la isla de calor, mejorando el microclima. Otra propuesta para la integración de usos es crear rutas culturales o recreativas en relación con los cultivos para el disfrute de los vecinos, ya que estas rutas se encontrarían cercanas a los nuevos enclaves residenciales, permitiendo a los habitantes utilizarlos de forma diaria o semanal para el esparcimiento y el deporte y propiciando así espacios para la salud y la seguridad a partir de la mayor presencia de personas en las calles, lo cual mejoraría la experiencia del paisaje cotidiano.

Si bien antes la presencia de transporte público, plazas, comercios de uso diario, etc., eran factores importantes a la hora de elegir un terreno para la vida familiar, en la

actualidad, el costo de este marca las posibilidades. Es en este punto donde radica la importancia de la planificación del territorio para alcanzar la sostenibilidad, estableciendo parámetros que sean beneficiosos para el Estado, para los desarrolladores inmobiliarios y para la población en general, satisfaciendo demandas actuales y pensando en las futuras generaciones. A partir de reconocer y analizar las fronteras en el desarrollo de la cotidianeidad, sus características, causas y consecuencias, es posible brindar lineamientos para asegurar la calidad de vida de la población, tanto presente como futura.

Conclusiones

El paisaje cotidiano es un concepto útil para reconocer los sitios o las necesidades que forman parte de la vida diaria. Su ausencia en zonas de interfaz urbano-rural obliga a la población a volcarse a la ciudad tradicional para satisfacer esas demandas, lo que aumenta la dependencia del automóvil particular y, con ello, la contaminación, el gasto económico y la falta de interacción social entre los habitantes.

La planificación del crecimiento urbano, así como la configuración de los nuevos enclaves residenciales, consideran a la vivienda como sinónimo de “hábitat”, produciendo fronteras negativas que favorecen la fragmentación espacial y la nula relación entre los usos del suelo. Las fronteras identificadas ayudan a indagar en las problemáticas del caso de estudio, donde entran en juego aspectos sociales, aunque también ambientales y económicos. Se trata de herramientas útiles para comprender las dinámicas de crecimiento de un territorio y propiciar la integración y el encuentro social.

En los territorios de interfaz, se debe favorecer el intercambio y la articulación entre lo rural y lo urbano para reconocer que existen diferentes gradientes entre ambos y

así aportar a la riqueza del territorio, distinguiendo singularidades que devienen de los usos históricos y actuales para alcanzar la sostenibilidad y una mayor calidad de vida de la población.

Bibliografía

- Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova*, 9(194). Recuperado de bit.ly/33rLGut.
- Benedetti, A. (2018). Claves para pensar las fronteras desde una perspectiva geográfica. *Geosp – Espaço e Tempo*, 22(2), 309-328.
- Cardoso Magalhães, A. y Ortiz de D'Arterio, J. (2010). Periurbanización, Segregación Social y Fragmentación Territorial. *Revista del Departamento de Geografía*, (11), 1-15.
- Consejo de Europa (2001). *Convenio Europeo del paisaje*. Recuperado de bit.ly/3E3KLwR.
- Cortés, A. y Figueroa, C. (2013). Fronteras de movilidad: oportunidades y obstáculos urbanos del sistema de transporte público de Santiago de Chile. *Estudios Socio-territoriales*, (13), 125-147.
- Craig, C. (2016). *Paisajes de la vida cotidiana, sentidos y prácticas en pugna sobre la consideración del paisaje en el Delta del Río Santiago* (tesis de maestría). Universidad Nacional de La Plata, Buenos Aires, Argentina.
- Dalla Torre, J. y Ghilardi, M. (2019). Situaciones de segregación y fronteras simbólicas intraurbanas en el Área Metropolitana de Mendoza. En E. Salizzi y J. Barada (comps.). *Fronteras en perspectiva / perspectivas sobre las fronteras* (pp. 25-56). Buenos Aires, Argentina: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA.

- Dirección de Ordenamiento Territorial, Municipalidad de Luján de Cuyo (2018a). Plan de Ordenamiento Territorial, Luján de Cuyo, 2016-2030. Anexo 3: Distrito Mayor Drummond. Recuperado de bit.ly/354SGOM.
- Dirección de Ordenamiento Territorial, Municipalidad de Luján de Cuyo (2018b). Plan de Ordenamiento Territorial, Luján de Cuyo, 2016-2030. Anexo 2: Distrito Carrodilla. Recuperado de bit.ly/3IV7yyQ.
- Echeverría, C. (2003). Hábitat vs. Vivienda: mirada crítica sobre el viviendismo. Seminario-Foro Internacional “La construcción del hábitat popular: Experiencias de intervenciones urbanas, arquitectónicas, tecnológicas y pedagógicas”. Universidad Nacional de Colombia, Medellín, Colombia.
- Gobierno de Mendoza (2017). Plan Provincial de Ordenamiento Territorial de Mendoza. Ley n.º 8.999. Recuperado de bit.ly/3pYp0tu.
- Guzmán Ramírez, A. y Hernández Sainz, K. M. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual. *Legado de Arquitectura y Diseño*, (14), 41-55.
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE (Santiago)*, 28(85), 11-20.
- Lanfranchi, G., Duarte, J. I. y Granero Realini, G. (2018). La expansión de los grandes aglomerados urbanos argentinos. *Documento de Políticas Públicas*, (197). Recuperado de bit.ly/3sa8xoD.
- Mata Olmo, R. (2006). Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio. En R. Mata Olmo y M. Domenech (dirs). *El paisaje y la gestión del territorio. Incorporación de criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo* (pp. 17-46). Diputación de Barcelona.
- Pedrazzani, C. (2013). (Re)pensando el proceso de investigación. Una articulación de lo teórico con lo empírico

en el abordaje territorial de las fronteras simbólicas. *Cardinalis*, 1(1), 1-17.

Rapoport, A. (2003). *Cultura, arquitectura y diseño*. Edicions UPC.

Roitman, S. (2000). Transformaciones urbanas en los 90: los barrios cerrados del Área Metropolitana de Mendoza. *IV Jornadas de Sociología*, Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires. Recuperado de bit.ly/3J4TRNZ.

Roitman, S. (2011). Distinción social y hábitat residencial en América Latina. *Revista Invi*, 73(26), 17-71.

Scoones, A. E. (2018). Territorios rurales en Mendoza: inversiones vitivinícolas y avance urbano en el oasis norte. *Convergencias. Revista de Educación*, 1(1), 87-105.

Tarroja, A. (2009). La dimensión social del paisaje. En J. Busquets y A. Cortina (coords.). *Gestión del paisaje. Manual de protección, gestión y ordenación del paisaje* (pp. 239-249). Ariel.

Tedeschi, E. (1984). *Teoría de la arquitectura*. Ediciones Nueva Visión.

Vollman, F. (18 de septiembre 2019). Las ciudades, “causa y solución” del cambio climático. *Noticias ONU*. Recuperado de bit.ly/3IQhE3Z.