

## CORREDORES VERDES COMO TRAÇOS DE CONEXÃO TERRITORIAL. O CASO DA REGIÃO CAPITAL DA PROVÍNCIA DE BUENOS AIRES.

LAS VIAS VERDES COMO TRAZAS DE ARTICULACION TERRITORIAL  
EL CASO DE LA REGIÓN CAPITAL DE LA PCIA. DE BUENOS AIRES

GREENWAYS AS TERRITORIAL CONNECTING TRACES. THE CASE OF THE CAPITAL REGION  
OF THE PROVINCE OF BUENOS AIRES

eixo temático: eixo 2 – o lugar da teoria, da crítica e da história no projeto

Autores:

Arquitectos **Sbarra Alberto; Cueto Rúa Verónica; Moroni Leandro; Waslet Claudia, Murace Pablo, Buzzalino Eugenia.**

Arquitectos e Investigadores del Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la ciudad (HITEPAC). Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, ARGENTINA  
e-mail: estudiosbarra@yahoo.com.ar, veronicacueteroua@gmail.com, lmoroni@hotmail.com, cawsa@hotmail.com, arqpem@yahoo.com.ar, mebuzalino@hotmail.com

**Resumo:** Operar o vácuo tem uma contribuição valiosa para a integração social e espacial. Os chamados Corredores Verdes (Vías Verdes<sup>1</sup>) tornam-se importantes a nível regional para aplicar a noção de *verde como infra-estrutura*, pesquisa emergente conceito anteriormente desenvolvido por esta equipe<sup>2</sup>. Escolher Região da Capital da Província de Buenos Aires é a estrutura geográfica adequada para a geração de um sistema de Vías Verdes (Corredores Verdes) que, usando a linha de trem, para integrar cidades e regiões, melhoria do ambiente natural e cultural, onde a paisagem existente trabalhar para apoiar o novo cenário. A proposta incorpora a recuperação das instalações obsoletas, criando espaços de uma *renovação programática*, gerando itinerários culturais, esportivas e de lazer, promovendo uma nova cultura de lazer, vida ao ar livre e mobilidade não motorizada, contribuindo assim para a saúde pública e educação da população.

**Resumen:** Operar con el vacío presenta un valioso aporte para la integración social y espacial. Las denominadas Vías Verdes constituyen un capítulo saliente a escala regional para aplicar la noción del verde como infraestructura, un concepto emergente de una investigación desarrollada previamente por este equipo. La elección la Región Capital de la Provincia de Buenos Aires es el marco geográfico adecuado para la generación de un sistema de vías verdes que, aprovechando la traza del ferrocarril, puedan integrar pueblos, ciudades y regiones, revalorizando el ambiente natural y cultural, donde el paisaje existente actúa como soporte del nuevo escenario. La propuesta incorpora la recuperación de instalaciones obsoletas, creando espacios a partir de una renovación programática, generando itinerarios culturales, deportivos y recreativos, promoviendo una nueva **cultura del ocio, de vida al aire libre y de movilidad no motorizada**, contribuyendo así a la salud pública y educación de la población.

**Abstract:** To operate with urban emptiness translates into a significant contribution to social and spatial integration. The Greenways represent an outstanding chapter -at regional level -as regards the application of the concept of green as infrastructure, a concept developed in a previous investigation carried out by this team. The choice of the Capital Region in the province of Buenos Aires is the correct geographical setting for the creation of a greenways system that, making use of railroad tracks, can integrate towns, cities and regions, and thus enhance the significance of natural and cultural environment, where the existing landscape works as support for the new scenario. The proposal implements the restoration of obsolete facilities, and creation of spaces originated in programmatic renovation, with generation of cultural, recreational and sports itineraries, and the promotion of a new leisure culture, outdoors, non-motorized life, making a significant contribution to public health and education.

**Palavras-chave:** Vías Verdes - Território - Paisagem - região – projeto

<sup>1</sup> "VÍA VERDE" es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias.

<sup>2</sup> EL SISTEMA DE PARQUES EN LA METROPOLIS MODERNA.UNA APROXIMACION A LA REGION DE LA PLATA, BERISSO Y ENSENADA. 2007 - FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO, UNLP. Autores: Alberto Sbarra, Verónica Cueto Rúa, Leandro Moroni, Claudia Waslet, Pablo Murace.

## **LAS VIAS VERDES COMO TRAZAS DE ARTICULACION TERRITORIAL**

### **EL CASO DE LA REGIÓN CAPITAL DE LA PCIA. DE BUENOS AIRES**

#### **INTRODUCCIÓN**

Muchas son las disciplinas que analizan y estudian los procesos de urbanización. Geografía, urbanismo, ecología, sociología, antropología, entre otras, han hecho y hacen su aporte para entender uno de los fenómenos que mayor interés despierta en el mundo.

El caso particular de Argentina, donde el 38 % de la población se concentra en el 2% del territorio, y en especial la provincia de Buenos Aires, en donde el 65% de la población está establecida en el 2% de su superficie, muestra claramente una forma específica de colonizar el espacio geográfico.

La ausencia de planificación sostenida en el tiempo, ha formado una región que tiene en la palabra conurbación su expresión más cabal, transformando a la ciudad de Buenos Aires en una verdadera “cabeza de Goliat”, como la llamara Ezequiel Martínez Estrada<sup>3</sup>. Esta concentración si bien fue prevista, no fue planificada.

El presente trabajo, que se encuentra en una instancia inicial de su desarrollo, propone herramientas para reinterpretar el fenómeno de la conurbación desde la investigación proyectual, interrogando las formas del territorio en todas sus escalas, focalizando en sus espacios públicos y abiertos, naturales y artificiales.

Dentro de este contexto, el espacio público necesita revitalizar su rol y ser afirmado como intercomunicador social, como espacio símbolo del encuentro ciudadano y expresión del sentimiento de pertenencia colectivo, en otras palabras, definitorio de la identidad colectiva, ya que en él se expresan muchas de las formas en que una sociedad desarrolla su vida pública.

La idea del verde<sup>4</sup> amalgamando y cohesionando, quizás permita superar algunas de las tensiones opuestas que se ponen de manifiesto en el territorio: globalización

---

<sup>3</sup> MARTÍNEZ ESTRADA E. (1946). Microscopía de Buenos Aires. La cabeza de Goliat, Emecé Editores S.A., Buenos Aires

<sup>4</sup> Entendemos la noción de “el verde” citado, referida a los espacios naturales de uso público de todas las escalas.

versus localía; lejanía versus proximidad; velocidad versus lentitud; centro versus periferia. Dichas tensiones demandan dimensiones inusitadas de control morfológico y ambiental que regulen las múltiples relaciones de escala y forma de las infraestructuras y la trama urbana.

Desde esta perspectiva caben los interrogantes: ¿puede el verde asumir el rol de infraestructura? o ¿puede el verde ser considerado una forma particular de estructura urbana?

## FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN

Ante un territorio fragmentado, disperso y discontinuo, el verde puede constituirse como un elemento esencial de integración. Los espacios abiertos aparecen hoy como “islas” entre el tejido y la dispersión urbana. Esta cualidad le otorga la posibilidad de ser un vínculo maleable para la construcción de un sistema basado en la continuidad y conectividad.

Es inevitable el cambio de escala del espacio público: de la plaza de barrio a la ciudad, de la ciudad a la región, de la región al territorio, donde la vía férrea en desuso puede ser hoy un conector multiprogramático.

En este contexto es posible, a partir de una nueva mirada regional, absorber las diferencias del cambio de escala, construyendo un nuevo paisaje utilizando el concepto del **verde como infraestructura** (Figura 1).

Fig. 01 La Plata y Región Capital. Sistema férreo y espacios verdes



Fuente: La Plata Ciudad Capital de Buenos Aires. El Bicentenario y el Siglo XXI. <http://paisajeynaturacion.com>. Fecha de captura: 13/4/12

El verde en una ciudad o región no es sólo su vegetación, sino también los espacios libres cuyo paisaje se define por el predominio del elemento vegetal. Es preciso interpretar esa función ambiental en un sentido amplio, entendiendo al verde como un servicio público sumado a los existentes (energía, gas, sanitarias, transporte), generador de confort urbano, bienestar social y calidad de vida.

Si bien no hemos encontrado antecedentes donde se haya tomado el concepto del verde como infraestructura desde este enfoque, un abordaje similar es el desarrollado por la Comisión Europea del Medio Ambiente en su trabajo «Taller de trabajo de la CE: Hacia una infraestructura verde para Europa» donde, entre los puntos más salientes expresa: “Una infraestructura verde ayudará también a mantener en buen estado los ecosistemas, para que puedan seguir prestando sus valiosos servicios a la sociedad, como son el aire limpio y el agua pura. La inversión en una infraestructura verde tiene una lógica económica: mantener la capacidad de la naturaleza, por ejemplo, para mitigar los efectos negativos del cambio climático, es mucho más rentable que sustituir esos servicios perdidos por soluciones tecnológicas humanas mucho más costosas”.<sup>5</sup>

En nuestro contexto, el desafío es pensarlo como un sistema integrado, que articule todas las escalas de la urbanización dentro de un sistema de espacios verdes que contenga las diferentes categorías: la territorial, el parque regional, el parque urbano, la plaza, el jardín particular.

## CONECTIVIDAD REGIONAL

“Si va a existir un "nuevo urbanismo" no estará basado en las fantasías gemelas del orden y la omnipotencia; será la puesta en escena de la incertidumbre. Ya no se involucrará en la disposición de objetos más o menos permanentes, sino en **la irrigación de territorios con potencial**; ya no buscará configuraciones estables sino más bien la creación de campos posibilitantes que acomoden procesos reacios a cristalizar una forma definitiva; ya no trabajará sobre la definición meticulosa, la imposición de límites, sino sobre la expansión de nociones, la denegación de límites. Ya no tratará de separar e identificar entidades, sino del descubrimiento de híbridos innombrables; ya no estará más obsesionada con la ciudad sino con la manipulación de la infraestructura para provocar intensificaciones y diversificaciones, atajos y redistribuciones sin fin, la reinención del espacio

---

<sup>5</sup> Actas de talleres de trabajo: «Taller de trabajo de la CE: Hacia una infraestructura verde para Europa», marzo de 2009  
<http://www.green-infrastructure-europe.org/> y <http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/index> (Fecha de captura: 5/4/12)

psicológico. Ya que lo urbano es ahora invasivo, el urbanismo no será nunca más sobre lo nuevo, sólo sobre lo "más" y lo "modificado". No será sobre lo civilizado, sino sobre lo subdesarrollado." (KOOLHAAS, 1994)<sup>6</sup>

Sobre esta base conceptual, emerge como un campo de acción a desarrollar desde la investigación proyectual las denominadas "vías verdes", aquellas que siguiendo la traza en desuso de los ferrocarriles provinciales y nacionales, se reconocen como potenciales estructuras de conexión, equilibrio ambiental y red de pueblos y ciudades, contribuyendo a la integración regional.

Hemos tomado como ejemplos los casos de España y Portugal como ejemplos paradigmáticos en la temática abordada, atendiendo las diferencias geográficas, históricas y culturales que nos diferencian. De esta manera es posible contextualizar estas exitosas experiencias en nuestra área de estudio poniendo en valor las condiciones ambientales propias.

Fig. 02. Grilla de ejemplos internacionales de VIAS VERDES. Casos de España y Portugal + circuitos locales.

EJEMPLOS INTERNACIONALES DE VIAS VERDES EXISTENTES							CIRCUITOS LOCALES CON POTENCIALIDADES
VIAS	VIA VERDE DEL VASCO NAVARRO - ESPAÑA -	VIA VERDE DEL TAJUÑA - ESPAÑA -	ECOPISTA VALLE DEL RIO MINHO - PORTUGAL -	VANCOUVER GREENWAY - CANADA -	VIA DEL PUERTO DE LA PLATA - ARGENTINA -	VIA DEL CAMINO DEL GAUCHO - ARGENTINA -	
UBICACION							
TIPO	VIA DE FF.CC. ACONDICIONADA	VIA DE FF.CC. ACONDICIONADA	VIA DE FF.CC. ACONDICIONADA	VIA URBANA	VIA DE FF.CC. ACONDICIONADA	VIA DE FF.CC. ACONDICIONADA	
FECHA DE REALIZACION	1996-2006	1999-2007	2001-2004	2002-2012	-	-	
ORIGEN-DESTINO	Entre el Puerto de Arlésion (muga Alava-Opuzkoa) y Estela (Nervión).	Entre Arganda del Rey y Arriba.	Entre la estación de ferrocarril de Valongo y el parque Botanic de Colares, a 3 km. de Marçô.	Centro de Vancouver hasta Burnaby (se está extendiendo hasta Colman Harbour).	Desde La Plata hasta el Puerto.	Desde La Plata hasta Magdalena.	
LONGITUD	84,4 kml.	55 kml.	13 kml.	25 kml.	aprox. 20 kml.	aprox. 80 kml.	
CLASIFICACION	INTERREGIONAL	REGIONAL	INTERURBANA	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	
RECORRIDO							
CARACTERISTICAS	TIPO DE FIRME: ASFALTO SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO	TIPO DE FIRME: ASFALTO SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO	TIPO DE FIRME: MEJORADO SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: MUY BUENO	TIPO DE FIRME: ASFALTO SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO	TIPO DE FIRME: SE PODRAN REALIZAR MEJORADOS PARA LINDEROS A LA VIA Y MEJORADOS PARA ESCUDEROS SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO	TIPO DE FIRME: SE PODRAN REALIZAR CIRCUITOS DE TIERRA LINDEROS A LA VIA Y MEJORADOS PARA ESCUDEROS SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO	
USUARIOS	Tramo I: Apto con dificultades en el tramo en obras (Ejemplo: Marimón). Tramo II: Apto. El tipo de Laminaria no es apto para personas de movilidad reducida (sillas de ruedas). Tramo III: Apto. Aunque existen tramos con rampas con vialidad y de firme irregular. Tramo IV: Apto en carril bici.	Tramo I: Apto con dificultades en el tramo en obras (Ejemplo: Marimón). Tramo II: Apto. El tipo de Laminaria no es apto para personas de movilidad reducida (sillas de ruedas). Tramo III: Apto. Aunque existen tramos con rampas con vialidad y de firme irregular. Tramo IV: Apto en carril bici.	La Ecopista está diseñada a pasarela peatonal y en bicicleta y permite reforzar la oferta turística de la región, así como promover a las actividades de un espacio deportivo y recreativo.	La mayoría de las partes de la ruta están separadas del tráfico y accesibles, permitiendo a la gente de todas las edades caminar a pie, en bicicleta.	Los tramos con un firme pedregal, por lo que resulta complicado el trayecto, ya es bastante irregular. Se puede considerar como una dificultad, los pasos a nivel y cruces con vías importantes que requieren especial atención en la planificación de la vía.	Este circuito tiene potencialidades gracias a los edificios históricos y a las grandes vistas que ofrece. Este circuito tiene potencialidades gracias a los edificios históricos y a las grandes vistas que ofrece.	Este camino es un camino con potencialidades gracias a los edificios históricos y a las grandes vistas que ofrece. Este camino es un camino con potencialidades gracias a los edificios históricos y a las grandes vistas que ofrece.
PAISAJE	LLANURA BOSQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	BOSQUE RIO VALLE PARQUE NATURAL	PARQUE NATURAL	PARQUE NATURAL LLANURA RIO	BOSQUE RIO	CAMPO LLANURA ARROYO	
PUNTOS DE INTERES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	ESTACIONES HISTÓRICAS CASCO HISTÓRICO SILENAS EDIFICIOS HISTÓRICOS PUENTES	
PARTICULARIDADES	Se desmontó los puentes originales del antiguo ferrocarril con un sólo reconstrucción.	Existencia de cruces con carreteras. Discurso durante varios kilómetros sobre un camino rural, no sobre el antiguo trazado ferroviario. Este Vía Verde es muy fácil de seguir, ya que todo lo que queda es un trazo de edificio de reconstrucción sobre riel que la identifica.	Es la única vía de las primeras Ecopistas de Portugal.	Hay dos tipos de bicicleta de vías verdes en Vancouver: Vías Verdes de la Ciudad y Vías Verdes Barriales. Vías Verdes de la Ciudad: se componen de 11 líneas que serán alrededor de 142 km una vez finalizadas. Vías Verdes Barriales: ofrecen de las Vías Verdes en la ciudad por ser utilizadas por grupos de la comunidad y sus generadores de modo más pequeño.	Primeros cambios, puntos de interés y posibilidad de vincular La Plata con localidades linderas como Berisso y la ciudad de Magdalena. Materia por generar una conexión fluida entre la ciudad y el puerto.	Primeros cambios, puntos de interés y posibilidad de vincular La Plata con localidades linderas como Berisso y la ciudad de Magdalena. Actualmente se realizan circuitos en bicicleta pero sobre el camino en condiciones, en buenas mal estado.	

Fuente: elaboración propia

<sup>6</sup> KOOLHAAS, R.; WERLEMANN, H. y MOULI, B. (1994) S, M, L, XL, The Monacelli Press, New York.

La llanura bonaerense, más específicamente la Región Capital, integrada por los municipios de La Plata, Berisso, Ensenada, Brandsen, Punta Indio y Magdalena, (con una superficie de casi 6.000 km<sup>2</sup> y 770.000 habitantes) se presenta como un escenario apto para este tipo de intervención en momentos en que el país vuelve su mirada hacia el trazado del ferrocarril como infraestructura de transporte que en los inicios del Siglo XX fue capaz de unir tan vasto territorio, propiciando la unidad geográfica, social y cultural necesaria para su integración nacional.

Hoy, sin embargo, este sistema se caracteriza por un elevado porcentaje de servicios en desuso, dejando subutilizados ó en estado de abandono vías, estaciones y equipamientos complementarios, los cuales además de ser de dominio público poseen un alto valor patrimonial e identitario (Figura 2).

Fig. 02. Antiguo puente giratorio sobre el canal oeste de Ensenada inaugurado en 1813. Hoy en desuso.



Fuente: [www.ensenada.gov.ar](http://www.ensenada.gov.ar). (Fecha de captura: 11/4/12)

Como señala Juan Luis Peri, presidente de la Asociación Argentina de Vías Verdes<sup>7</sup>, como producto de la privatización de los servicios ocurrida en la década pasada, de los casi 36.000 kilómetros de vías, la red ferroviaria pasó a tener en la actualidad unos 8.300 kilómetros operables. El resto constituye la reserva de espacios disponibles en las grandes ciudades. Pero estos ramales también revelan valores patrimoniales, biológicos y culturales. Por eso, existe importante infraestructura, equipamiento, factores asociados a la producción y tierra disponibles para inscribirlos a nuevos usos.

<sup>7</sup> Asociación Argentina de Vías Verdes, fundada en el año 2000.

<http://www.colaboras.com/organizacion.php?organizacion=Asociacion-Argentina-de-Vias-Verdes&id=9088>  
(Fecha de captura: 13/4/12)

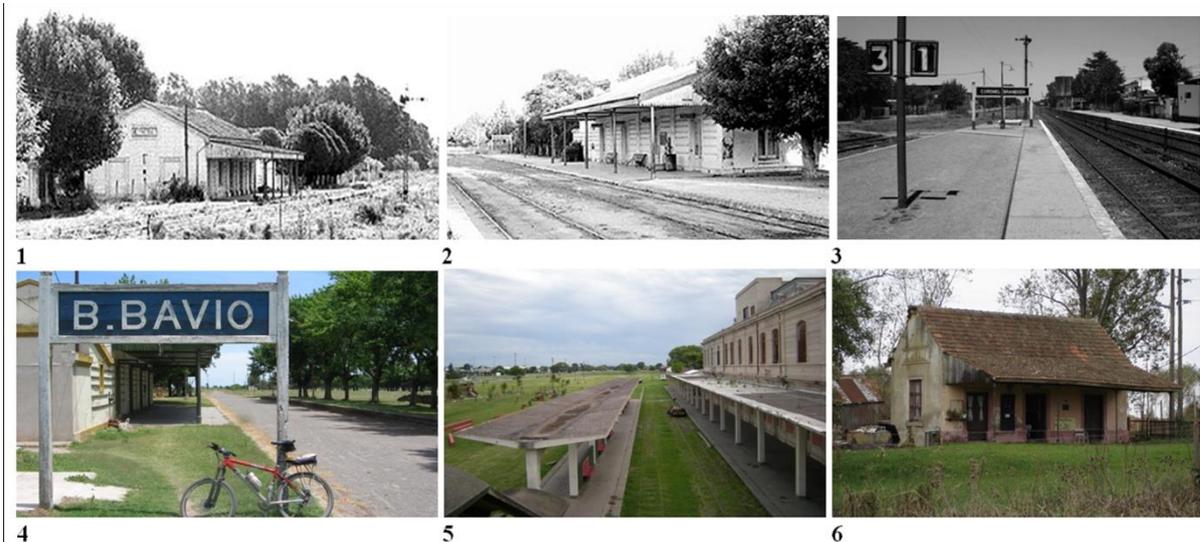
La recuperación de estos espacios permitirá interconectar entre sí áreas naturales, enclaves culturales y núcleos urbanos y periurbanos a partir de una red de corredores de alta accesibilidad pública de buena integración con el paisaje, evitando la intervención invasiva y el impacto ambiental negativo. De esta forma se tiende a preservar la fauna y flora de aquellos lugares donde la red se extiende, aportando al conocimiento del espacio geográfico desde una postura ambientalmente equilibrada y armónica, respetando las cualidades y particularidades de cada pueblo, ciudad y región.

En ocasiones las vías verdes atraviesan los cascos urbanos convirtiéndose en equipamientos recreativos, turísticos y deportivos proporcionando nuevas aéreas peatonales, bicisendas, permitiendo además el transporte de mercancías, utilizando medios de transporte con energías alternativas. Se promueve una nueva cultura del ocio, de vida al aire libre y de movilidad no motorizada y sostenible, contribuyendo a la salud pública y educación de la población.

Las Vías Verdes constituyen un instrumento idóneo para desarrollar una vida social integrada, impulsando una fuerte gestión, articulando y coordinando distintas jurisdicciones (local, provincial, regional y nacional), posibilitando la creación de nuevos itinerarios culturales, deportivos y recreativos (Figura 3).

Fig. 03. Estaciones y equipamientos ferroviarios de la región.

1/Estación Magdalena. 2/Estación Bavio, camino a Magdalena. 3/Estación Coronel Brandsen 4/Estación Bartolomé Bavio. 5/ Estación Meridiano V en La Plata. 6/ Estación Punta Lara.



Fuente: <http://www.rumboalsud.com.ar>. (Fecha de captura: 16/4/12)

## LA INVESTIGACIÓN PROYECTUAL COMO HERRAMIENTA METODOLÓGICA

Es un hecho que la dispersión de las ciudades en el territorio pone en crisis la unidad de la forma urbana. Industrias, centros de comercialización, generadores de consumo, productores de entretenimiento, reductos selectivos de viviendas amurallados, quedan dispersos ocupando intersticios en el territorio carente de planificación, generando polos de atracción e incluso de desarrollo. La región Capital de la Pcia. de Bs As, no escapa a ello y constituye un testimonio de la correspondencia entre conformación social-económica y conformación espacial.

Si fuera posible tener la certeza del fracaso de lo urbano, la confusión que dicha certeza generaría, podría abrir las puertas a una oportunidad. Si partimos de la noción de que nada existe que no sea necesario, ¿por qué hemos de pensar que lo que ha ocupado el territorio, ha sido irracional y no necesario? Si pensamos que nada es estático y permanente, que por el contrario es el dinamismo parte de la esencia del crecimiento y del desarrollo ¿por qué habría de serlo la planificación del territorio?

Quizás la posmodernidad reemplazó la normada planificación por la posibilidad de pensar que el desarrollo del territorio se podría representar a manera de bosquejo que nunca alcanza su forma definitiva, que siempre está en proceso de desarrollo, que es dinámico por definición. **Quizás debiera ser la representación de una idea, un ideograma, la planificación del territorio. Sobre este concepto hemos trabajado desde la investigación proyectual.**

La herramienta metodológica principal será entonces la investigación proyectual, permitiendo un manejo integrado de las variables de análisis, con una visión prospectiva que articule las distintas dimensiones de la problemática abordada. De esta manera, se intenta operar con datos concretos provenientes del propio caso de estudio, superando la visión más tradicional, en la que se opera "sobre" el proyecto. En nuestro caso, proponemos trabajar "con" el proyecto como principal instrumento metodológico. No obstante el abordaje integral, se contempla un plan de trabajo organizado en distintas etapas acordes a una estructura de organización secuencial de acuerdo a los distintos grados de aproximación al problema planteado.

Nos preguntamos ¿será realmente inherente a la condición de urbano esa imposibilidad de definir una forma definitiva? o ¿cuál es el costo de esta indefinición? En todo caso pensar en una infraestructura verde permitiría moderar la huella en el ambiente, reducir la presión del impacto urbano sobre el medio rural, gestionar los espacios abiertos y los espacios verdes urbanos. En otras palabras se trata de dar cuenta de un procedimiento deductivo, que recorra el camino de lo general a lo particular, al pensar el problema del verde como un sistema. En ese sentido, el proyecto (aquello que no existía), identifica las trazas y a partir de ellas, reconstruye una porción importante del territorio.

## LAS VIAS VERDES COMO INFRAESTRUCTURA

Desde la investigación proyectual, se propone, encontrar nuevas formas de analizar y generar propuestas que atiendan las oportunidades que plantean los espacios urbanos y periurbanos contemporáneos. A partir de adoptar el concepto del **verde como infraestructura**, es posible recuperar espacios obsoletos, degradados o sin uso, estudiando las relaciones entre zonas urbanizadas, semi urbanizadas, periféricas, rurales y naturales, capitalizando sus potencialidades geográficas, valorizando el sistema morfogénico olvidado y sus condiciones ambientales y culturales. Proponemos entonces, la creación de corredores de interconexión que vinculen ciudades y pueblos, espacios de protección ambiental, de recreación, ocio y esparcimiento. **En definitiva, el territorio “irrigado” por el verde, siguiendo las trazas del ferrocarril.**

Si bien se han identificado ciertas acciones a nivel local que intentaron impulsar esta operatoria, la ausencia de un plan integral que involucre a diversos actores sociales, ha debilitado su implementación.

Por ello es que, intentando superar la visión historicista que en general ha caracterizado la mayoría de los estudios realizados hasta el presente, donde se opera sobre el proyecto (el arquitectónico, el urbanístico, el territorial), la presente investigación intenta operar “con” el proyecto como principal instrumento metodológico, integrando naturaleza, cultura y sociedad; buscando otra forma de

mirar y entender el territorio, interrogando su forma y posibilitando la aparición de nuevas hipótesis de desarrollo de los pueblos y ciudades que integran el área de estudio.

El sistema de espacios públicos constituye un elemento fundamental de la estructura urbana y regional. De su uso, actividades y propuestas formales es posible “leer” el modo en que una población desarrolla su vida pública. En este contexto, donde el concepto de mutabilidad y transformación permanente caracteriza al territorio contemporáneo, los vacíos urbanos intersticiales ofrecen una nueva oportunidad proyectual. En consecuencia proponemos un sistema de “Vías Verdes” que permita recuperar trazas ferroviarias y equipamientos, transformándolos en **conectores regionales multiprogramáticos** (Figura 4).

Fig. 04. Vías Verdes / Propuesta en caso testigo. Huellas de la traza del ferrocarril en el bosque platense.



Fuente: <http://ferrocarrilesargentinos.blogspot.com.ar> (Fecha de captura: 13/4/12) / Elaboración propia

La idea es descubrir potencialidades y déficits del área, detectando líneas de actuación posibles y casos testigos para ser desarrollados y así elaborar pautas para un plan piloto de recuperación y transformación del sistema ferroviario actualmente subutilizado.

Detallamos a continuación el análisis de un sector como caso testigo. El **Conector Circunvalación–Correas** es un tramo de 12 km de longitud, que une estas estas dos estaciones de ferrocarril, atravesando también las estaciones de Arana y Elizalde con sus edificios y espacios libres. Es una zona rural de gran valor paisajístico. En este tramo se registran diversos hitos de carácter patrimonial,

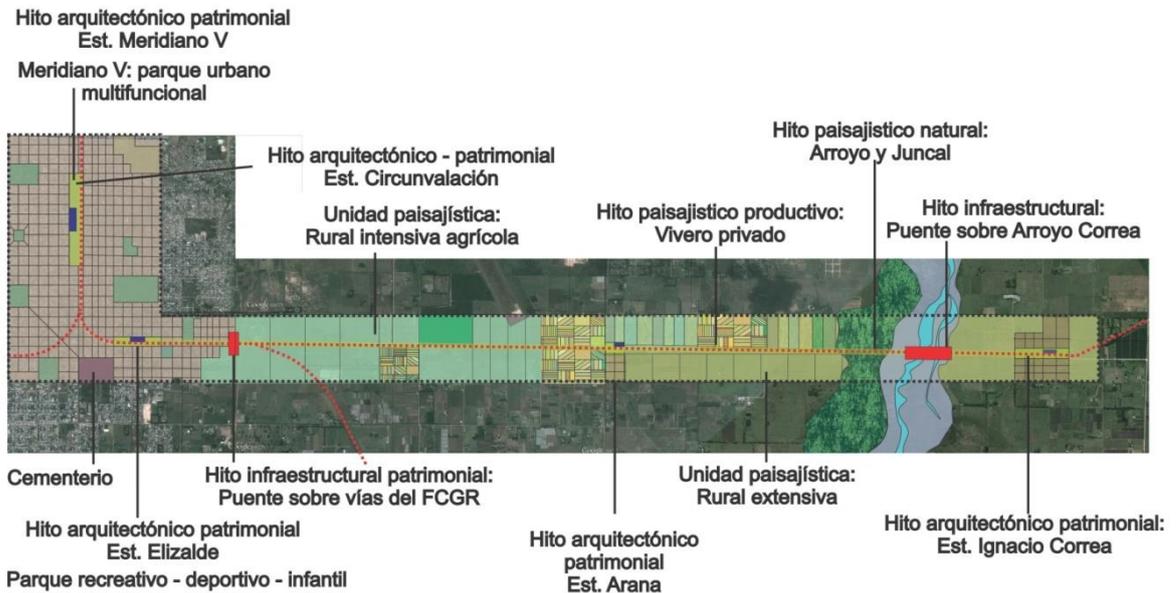
histórico, cultural y paisajístico que ponen evidencia el potencial a recuperar mediante la implementación de un sistema de vías verdes regional.

Fig. 05. Vías Verdes / Propuesta en caso testigo: CONECTOR CORCUNVALACIÓN-CORREAS



Fuente: Elaboración propia.

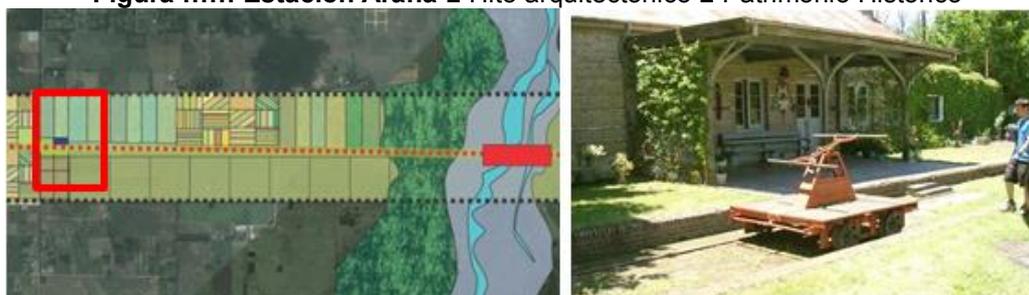
Fig. 06. Vías Verdes / Detalle CONECTOR CORCUNVALACIÓN-CORREAS



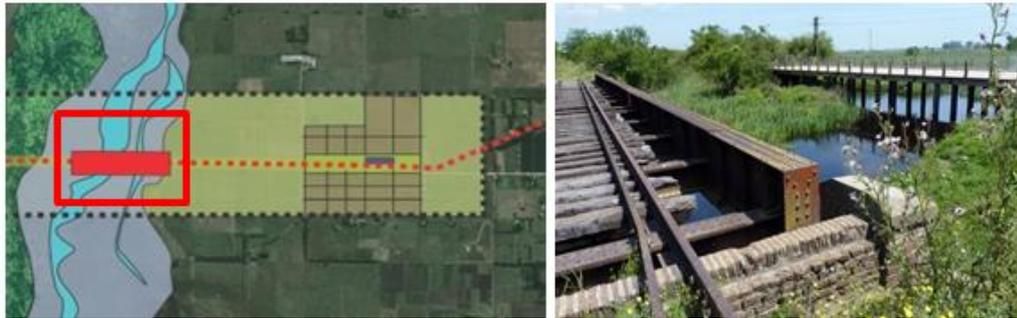
**Detalle conector CIRCUNVALACIÓN-CORREAS**

- 4 estaciones con sus edificios y espacios libres.
- 12 km de longitud.
- Origen urbano/destino rural.
- Escala local
- Sobre rieles y sobre asfalto.
- Peatonal, bicicleta, a caballo, con zorra, ecotren

Fuente: Elaboración propia.

**Figura ..... Estación Circunvalación ■ Hito arquitectónico ■ Cultura****Figura ..... Estación Elizalde ■ Hito arquitectónico ■ Cultural****Figura ..... Puente sobre vías del FFCC ■ Patrimonio Histórico****Figura ..... Estación Arana ■ Hito arquitectónico ■ Patrimonio Histórico**

**Figura ..... Puente sobre arroyo Correas ■ Hito paisajístico ■ Cultural**



**Figura ..... Estación Ignacio Correas ■ Hito arquitectónico ■ Patrimonio Histórico**



Fuente gráficos e imágenes: elaboración propia

## REFLEXIONES FINALES

*....Para que un paisaje se constituya en bien identitario de una comunidad, debe necesariamente tener un uso, el paisaje se constituye en patrimonio en tanto está vivo, por tanto volvemos a aquello de la sustentabilidad, hay ciertos temas como la difusión y sensibilización de la población; que son muy importantes, es decir la protección, conservación, comunicación e investigación están interrelacionadas.*

El paisaje es un documento histórico que nos propone una identificación y nos induce a pensar que ha habido interacción humana en determinado lugar, nos habla del desarrollo económico, de los cambios de mentalidad, de la evolución ambiental que ha tenido un lugar allí. Es el más democrático de los bienes que una cultura puede poseer por estar relacionado directamente con la calidad de vida y la identidad cultural. La importancia del paisaje radica en que el paisaje es también la memoria de un pueblo. (NAVARRO GALIT, 2007, p78)

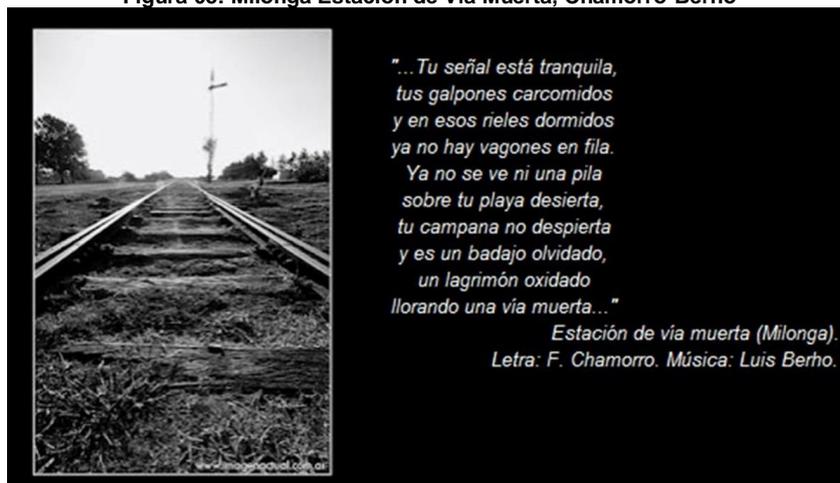
Sobre la base de un proceso proyectual, proponemos desarrollar un camino sistemático y metódico, que aporte una actualizada lectura del territorio actual,

incorporando la noción de paisaje de todos, a la manera que Lewis Mumford<sup>8</sup> sugería el decir “ciudad para todas las edades”, garantizando la accesibilidad y la universalidad de usuarios, sin limitaciones etarias, capacidad física y condición socio-cultural.

A partir de la implementación de nuevas pautas de diseño y transformación territoriales, se pretende ampliar y perfeccionar las prácticas del proyecto urbanístico en un campo de contenido netamente social y multidisciplinario, generando un nuevo conocimiento posible de ser aplicado en otros contextos, proponiendo el desarrollo de una **red de vías verdes de carácter multiprogramático** que propicie la integración regional.

Para concluir, habiendo develado las potencialidades del área de estudio, detectando líneas de actuación posibles y casos testigos, proponemos la elaboración de pautas que guíen un plan piloto de recuperación y transformación del sistema ferroviario de la Región Capital de la Pcia de Bs As, actualmente subutilizado, transformándolo en un insumo de alto valor patrimonial, ambiental y paisajístico, con fuerte espíritu de participación pública, involucrando tanto los actores civiles como políticos en la escala local, provincial y regional del territorio de estudio. (Figura 5)

Figura 05: Milonga Estación de Vía Muerta, Chamorro-Berho



Fuente: [www.folkloredelnorte.com.ar](http://www.folkloredelnorte.com.ar) (Fecha de captura: 17/4/12)

<sup>8</sup> MUMFORD, L. (1961). La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas. Infinito, 2 vols. Buenos Aires. Trad. de Enrique Luis Revol. (1966).

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:**

ALIATA, F. SILVESTRI, G., **El Paisaje en el Arte y las Ciencias Humanas**. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1994.

BERJMAN, S., **El Tiempo de los Parques**. FADU – UBA - IAAIE Mario J. Buschiazzi. Buenos Aires, 1992.

BENASSI, A. **Un sistema de espacios y vías verdes públicos en la Región Capital de la Pcia. de Buenos Aires para el siglo XXI**.

[www.agro.unlp.edu.ar/documentos/extension/publicaciones\\_tecnicas/PlanBicentenario](http://www.agro.unlp.edu.ar/documentos/extension/publicaciones_tecnicas/PlanBicentenario), 2008

Captura: 21-4-12

BRAILOVSKY, E. y FOGUELMAN, D., **Memoria verde, historia ecológica de la Argentina**. Editorial Sudamericana SA. Buenos Aires, 1991.

CONTIN, M., **El Diseño de las Aéreas Verdes y su aplicación a los Parques Urbanos**. Informe Anual LINTA – CIC. La Plata, Buenos Aires, 1992.

GORELIK, A., **La Grilla y el Parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires. 1887-1936**. Ed: Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires, 1998.

JELLICOE, G., **El Paisaje del Hombre**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona. 1995.

KOOLHAAS, R.; WERLEMANN, H. y MAU, B., **S, M, L, XL**, The Monacelli Press, New York, 1994.

MARTÍNEZ ESTRADA E., **Microscopía de Buenos Aires. La cabeza de Goliat**, Emecé Editores S.A., Buenos Aires, 1946.

MUMFORD, L., **La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas**. Infinito, 2 vols. Buenos Aires. Trad. de Enrique Luis Revol, 1966.

NAVARRO GALIT, ANDREA., **La Cultura como Hacedora de Paisaje, el Paisaje como Hacedor de Cultura, una Relación Dialéctica. Diseño de Paisaje en el Siglo XXI**. Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México, A. C. International Federation of Landscape Architects. Conferencia Regional de las Américas V Congreso Nacional de Arquitectura de Paisaje. México, D. F. 24 al 27 de mayo de 2007.

SILVESTRI, G. BALLENT, A. y DAGUERRE, M., **Cultura y Proyecto Urbano: la ciudad Moderna**. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1993.

TARTARINI, J., **Arquitectura Ferroviaria**. Colihue, del Arco Iris, Buenos Aires, 2001.

VARAS, A., **Buenos Aires. Natural + Artificial. Exploraciones sobre el Espacio Urbano, la Arquitectura y el Paisaje**. Universidad de Palermo, Universidad de Harvard, Universidad de Buenos Aires, 2000.