

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

**TESIS DE DOCTORADO EN ARQUITECTURA Y
URBANISMO**

**LOS INTERSTICIOS LINEALES FERROVIARIOS EN
DESUSO APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA
POBREZA.**

**Desafío desde una problemática informal hacia una
respuesta formal.**

TESISTA : ARQ. VIVIANA SCHAPOSNIK

DIRECTOR: DRA. ELSA LAURELLI

CO-DIRECTOR: ARQ. JULIO RIVERA GARAT

*A mis hijos, Paula, Federico y Clara
en ellos, a Pedro, María y Juan*

A Mario

ÍNDICE GENERAL

PRÓLOGO.....	8
--------------	---

INTRODUCCIÓN.....	15
-------------------	----

PARTE I

1- MARCO TEÓRICO QUE DA CUENTA DE LA CONCEPCIÓN EPISTEMOLÓGICA ADOPTADA.	17
--	----

PARTE II

2- ETAPA INTRODUCTORIA.....	21
Lo intersticial.....	23
2.1-Hábitat en la vía. ¿Un objeto singular?.....	23
2.2-Arquitectura e Intersticialidad:	
una dupla de momento incompatible	24
2.a- <u>Arquitectura</u>	25
- Desde el concepto de espacio habitable.....	25
- La Arquitectura como Lugar y no como Espacio.....	29
2.b- <u>Intersticialidad - Intersticio - Situación intersticial</u>	30
- Estado de la cuestión	
- El concepto de Terrain – Vague.....	31
- El concepto de In-Between - e2.....	32
In-between como una aproximación al desarrollo de un proyecto...36	
In-between, una concepción arquitectónica.....	37

- No Lugar.....	38
- Áreas de impunidad.....	40
- Espacio Basura.....	43
- <u>Encuadre final y particular: Intersticio - Espacio</u>	
intersticial - Situación intersticial.....	46
2.c- Intersticialidad - Informalidad	48
- Formal - Informal:.....	49
- Conceptualización: Pasar de lo informal a lo formal.....	49
- Correlato con el <i>Evento detonador</i>	50
- El concepto de acupuntura urbana.....	52

PARTE III

3- LA REGIÓN DE PERTENENCIA DEL EVENTO.....	56
Introducción.....	58
-Contexto temporal - espacial: Tejido - <u>Hilos de interés</u>	
3.1 - El proceso de Globalización.....	58
-Cómo repercute en la Arquitectura la Globalización.....	65
3.2 - Pobreza - hábitat (Villa miseria - asentamiento espontáneo).....	76
3.3 - Las redes ferroviarias y su proceso en Argentina.....	86
3.a - El Sistema Ferroviario en términos de país.....	87
3.b - El Sistema Ferroviario en términos de Provincia de	
Buenos Aires / La Plata.....	89
3.4 - <u>Una cuestión vincular:</u>	
Los rastros de la movilidad ferroviaria en el territorio.	
Correlato con pobreza y hábitat espontáneo.....	95
3.5 - Disquisición:	
El porqué de una reutilización.....	97

3.6 - Ciudad de La Plata en su región.....114

- La traza:

Crecimiento del Casco Fundacional.....114

- La Plata hoy..... 121

PARTE IV

4- LECTURA del Evento Detonador.....126

Situación intermedia aportante de la información primaria.

La exploración de lo inmediato

4.1 - El hábitat en y sobre la vía

Introducción.....128

- El aprendizaje de un uso.....129

- La condición urbana antes que arquitectónica.

El sistema subyacente.....130

- Los valores provenientes del propio proceso de

construcción informal.....141

4.2 - Partido de La Plata - Estado de las vías en desuso

Panorama que aproxima a un Caso testigo.....145

4.3 - Caso testigo en Gorina.....168

- La estación Joaquín Gorina.....168

- Las proposiciones EMIC- ETIC (Nueva Etnografía)

El rol de los informantes.....174

- La vía en desuso y la ciudad como potencialidad.....190

PARTE V

5- LA PROPUESTA URBANO ARQUITECTÓNICA.....195

5.1- Introducción:

- El Arquitecto y el proyectar.....197
- Los eslabones de una cadena.....199

5.2- Una teoría de intervención a escala de ciudad.....210

Orden - desorden en el hábitat espontáneo: un caso particular de orden urbano.

5.3- La idea proyectual.....215

- Concibiendo la Estrechez: cicatriz y tejido regenerado

- Las leyes de costura.....215
 - El Pliegue - Arquitectura del pliegue.....217
 - La metáfora del nido.....227
 - La Geometría de la estrechez.....231
 - Las Cajas.....242
 - Estudio: Las bandas de espacio social.....256
- Tejido regenerado: El Hábitat del Pliegue.....258
- Propuesta proyectual.....259
 - Del Módulo urbano y su repetición a la Acupuntura urbana.....259
 - El módulo urbano.....264
 - La célula doméstica del Hábitat del pliegue.....265
 - El espacio público social.....275

PARTE VI

6- CONCLUSIONES.....278

PARTE VII

7 - ANEXOS.....	284
7.1 - BIBLIOGRAFÍA.....	286
- Bibliografía citada en la Tesis.....	287
- Bibliografía utilizada en investigaciones antecedentes. -no citada-.....	291
- Cine Documental.....	294
- Publicaciones periodísticas.....	294
- Sitios web.....	295
7.2 - GLOSARIO.....	296

PRÓLOGO

Hace tiempo ya, en el prólogo del libro “Investigación - Teoría - Proyecto”¹ se enunció su contenido en términos de *“una cronología...”*, en franca alusión al tiempo; porque todo se sucedía según un orden de trabajos proyectuales y de investigación que eslabonaron dicho contenido, según sucedieron a lo largo de un tiempo: un momento.

En aquella oportunidad, se consideró que lo publicado, era una obra abierta, sin cierre, sin un final, porque sólo rescataba ese momento. Y momento suena a brevedad, *-mínimo espacio en que se divide el tiempo-*, aunque también se lo entendió desde otra mirada, *momento por importancia, entidad o peso...* Y si se habló de obra abierta: habría un después.

No es el caso actual, el de esta Tesis de Doctorado en Arquitectura y Urbanismo.

Si la palabra momento suena breve, entonces, era adecuado su empleo: se trataba de haber fijado lo acontecido en un lapso de tiempo, que tenía un antes que lo justificaba por peso y entidad y que tendría un después; la vida era joven todavía y habría otros momentos, nuevos, futuros momentos que merecerían o no, ser rescatados y en la medida que lo fueran, continuarían la obra, apostando a un momento futuro.

Ese momento llegó.

Esta Tesis representa ese momento, sólo que ya no se apuesta a otro, futuro. Por la relevancia y significado que tienen para una vida que centró en lo académico y disciplinar buena parte de los motivos de su existir y seguir siendo, este momento es algo así como la meta alcanzada. Difícilmente puedan haber otros superadores o prolongadores de éste. Tal vez sea el último; gran responsabilidad le cabe...

¹ INVESTIGACIÓN - TEORÍA - PROYECTO - Viviana Schaposnik - Editorial NOBUKO - 2002

Es que a diferencia del significado que la concreción de una Tesis Doctoral tiene para tantas Disciplinas Universitarias, como inicio y disparador de aspiraciones y metas a desarrollar, -casi al despertar a la vida profesional de cualquier índole-, en este caso, por tratarse de un tardío Doctorado en Arquitectura, tardío en cuanto a su propia existencia, al menos en la Universidad Nacional de La Plata, -mi Universidad- y de un tardío desafío auto impuesto, el concretar la Tesis Doctoral, esto se entiende como el final de un camino iniciado con ilusiones y aspiraciones, muchas no concretadas; con logros y tristezas y finalmente con la satisfacción de cerrar una historia personal, de manera digna.

La Tesis, que aspira a cerrar esta historia, pretendió desde su formulación inicial, ser encuadrada como un ejercicio teórico -teoría de intervención y su “eventual” derivación proyectual-, a partir de un interés por investigar y proyectar desde la Arquitectura en función de una particular temática, ofrecida por los lugares relegados e irresueltos de las ciudades en estado de uso - desuso - nuevo uso - abandono.

Factores concomitantes como el proceso de Globalización que afecta y repercute en la Arquitectura; el tema de la pobreza y su hábitat; el Sistema Ferroviario y su proceso evolutivo-involutivo en términos de país y lugar -ambas escalas-, sus rastros en el territorio, formaron parte de un bagaje que concurrió a explicar los porqué de una situación como la enfrentada.

Se parte de aseverar, que le corresponde a la Arquitectura el hacer del construir, un habitar -; plantearse y proponer un vivir, un anidar real para la gente, y se reconoce y demuestra que los que antes, después, ahora, se asentaron y se asientan en las vías ferroviarias en desuso, para que ocurra y transcurra su vida, privada y social, estuvieron y están imposibilitados de lograr un habitar que trascienda ese simple construir que sólo fue la aspiración de habitar, desde ellos.

“Inventan el lugar, en un mundo inerte que solo conoce el espacio.”

Michel Serrés.

En particular se reconoce al proyecto de Arquitectura como un proceso, que debe apoyarse permanentemente en una teoría de intervención para cuya construcción se formuló la así llamada cadena de instrumentos conceptuales teóricos y operativos, apuntando a un resultado último: la obra de Arquitectura.

En este caso, la determinación previa de la gente y lo construido precaria e informalmente por ella, ofrecieron la particularidad de un proceso anterior a ser re-trabajado y cualificado, nunca negado.

El descubrimiento de un uso inusual, habitar los humanos sobre las vías ferroviarias en desuso, fue entendido evento detonador al tiempo que lastimadura; fue cicatriz burda y pretendió pasar a la condición de tejido regenerado a partir de ese Hábitat del Pliegue en que deriva, que aspiró además a perder su condición origen de autonomía y aislamiento e incrustarse en el tejido de soporte más amplio que es la ciudad.

El hábitat espontáneo enseñó; la informalidad relatada y plasmada en un mapa desde el encuadre de las proposiciones Etic -Nueva Etnografía-, por la *Señora Blanca, habitante de enfrente*, reveló cómo casillas origen, no tenían otra posibilidad que ir hilvanándose a lo largo de la lonja angosta y larga de la vía ferroviaria en desuso, separándose lo suficiente para dejar entre una y otra el patio libre, espacio de expansión de la vida doméstica, privada y estrecha, que inevitablemente pasa a ser pública y social.

La genética propia -casi inapelable-, ya instalada con llenos y vacíos públicos y privados, dibujó un “partido” del proyecto arquitectónico.

El potencial rítmico, y la seriación intervinieron para modelar un espacio que se develó casi sin sorpresas: brotó y se ofreció ya predefinido casi, a partir de la respuesta primera y anterior, dada por la gente: sólo se trataba de reorientar desde un renovado proceso proyectual, un resultado ya construido.

Así se entendió el desafío, porque como se declara en el transcurrir de este trabajo, el Arquitecto *“...es un hombre que en algo ‘perfectamente’ conocido, encuentra aspectos desconocidos...Pero sobre todo es exagerado.”*

Ernesto Sábato

Específicamente, la Tesis se presenta, estructurada en 7 PARTES.

Luego de una Introducción que aclara las causales de un Título y un Tema elegidos, en la PARTE I se describe el Marco Teórico que da cuenta de la concepción epistemológica adoptada, atendiendo a la postura de los Filósofos realistas, y adhiriendo a la concepción epistemológica de Milton SANTOS, Geógrafo Humano a partir del cual fue introducido el concepto de Evento detonador, como categoría de análisis, -a ser aplicado al Caso motivador del trabajo-.

La PARTE II, titulada Etapa Introductoria, desarrolla un tema dominante en la Tesis, el tema de lo Intersticial en correlato con la Arquitectura, y pretende arribar a conclusiones referidas a una inicial aparente incompatibilidad de coexistencia de los términos Arquitectura-Intersticialidad, para lo cual son encarados el concepto de Espacio habitable, el de Arquitectura como Lugar y el de Situación intersticial, apelándose al aporte que sobre la cuestión, hacen desde distintos enfoques, arquitectos contemporáneos preocupados por el tema, cuya teoría merece ser tomada en cuenta.

El vínculo vislumbrado y verificado entre Intersticialidad e Informalidad es conducente al desarrollo específico de la cuestión Formal - Informal, presente en el Título de este trabajo, incorporando para su esclarecimiento y encuadre, el concepto de Acupuntura urbana, entendido en directa relación con la condición de Intersticialidad.

En la PARTE III, es presentada La Región de Pertenencia del Evento, en el marco de los factores concomitantes: Globalización, pobreza, hábitat, y redes ferroviarias (su proceso en Argentina), demostrándose cómo, a partir de ellos se genera una Cuestión Vincular, que pudiendo ser genérica, se verifica en términos específicos en la Ciudad de La Plata y su Región.

La PARTE IV, encara la LECTURA del Evento Detonador, desde una exploración de lo inmediato, entendido éste como Situación intermedia aportante de la información primaria.

Enfrentada la situación intersticial del habitar en la vía ferroviaria en desuso, se encuentra en ella, el claro preanuncio de una situación urbana antes que arquitectónica; un verdadero sistema subyacente con valores provenientes del propio proceso de construcción informal, todo lo cual es asumido como el aprendizaje de un uso.

El Partido de La Plata y el estado corroborado de las vías abandonadas, son leídos como panorama que al tiempo que contextualiza al Caso testigo tomado, conduce a vislumbrar vías en desuso y ciudad como potencialidad.

La PARTE V, sienta las bases de una posible Propuesta urbano arquitectónica. Previa encuadre del proceso proyectual en Arquitectura.

Generados y definidos los Instrumentos Conceptuales teóricos y operativos emergentes de la investigación precedente, se cuenta con los eslabones de una cadena conducente a una Teoría de intervención urbano arquitectónica.

La idea proyectual –apta aunque no única-, desarrollada teórica y gráficamente, es concebida tomando en cuenta la cicatriz preexistente, la estrechez inicial, y la aspiración de producir un tejido regenerado a partir de leyes de costura morfogeneradoras.

-Geometría de la estrechez-, y el envoltorio de un Pliegue estructural y albergante, en el que se posan a manera de nidos, Cajas -alveólos habitables- en franca alusión al “*volumen alveolar, container de hombres*” pergeñado por el gran Maestro de la Arquitectura Le Corbusier.

Finalmente es presentado el Tejido regenerado,-Hábitat del Pliegue-, tanto a escala del módulo urbano, como de la célula doméstica flexible -sus variaciones tipológicas-, y la respuesta frente al espacio público social.

En la PARTE VI, se arriba a Conclusiones alusivas a la condición urbana de la respuesta, una posible tipificación y a un potencial implícito en la propuesta de transformación del construir en un habitar, a partir del proceso presentado.

“La Arquitectura es proceso, no el resultado”, y los “...edificios, los parques, los objetos... son resultados de Arquitectura”, Manuel Gausa²,

La PARTE VII, presenta los ANEXOS que incluyen una Bibliografía desglosada: Bibliografía citada en la Tesis y Bibliografía utilizada en investigaciones antecedentes. Se enumeran los Sitios Web visitados también aportantes de información útil; el Cine Documental que nutrió la parte de la investigación referida al ferrocarril y los Diarios cuyas publicaciones periodísticas, marcaron el día a día, pero también ofrecieron opinión y documentación valiosa.

Completa un Glosario que aspira a aclarar una cuestión interpretativa antes que semántica, allanando el camino de comprensión frente a una postura asumida.

Resta agradecer a las personas y su circunstancia:

Dra. Arq. Elsa Laurelli y la circunstancia:

Una Jornada de Investigación transcurrida en nuestra Facultad de Arquitectura y Urbanismo, hace tiempo ya, en la que una admirada y respetada Profesora, la Dra. Laurelli, me desafió, desde el impulso y la fuerza que la caracterizan a encarar una Tesis Doctoral, cuando aún no existía este Doctorado en Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata; inicialmente, la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación sería el ámbito adecuado.

Pero algo más, la Dra. Laurelli que puso su valía académica, científica y humana a disposición de este emprendimiento, no sólo alentó, sino que lo honró aceptando ser la Directora.

Dr. Mario Gallardo y la circunstancia:

Un compañero de la vida, oportunamente Doctor en Física, apoyó -como siempre- tanto las iniciativas más plausibles como las más utópicas, pero en este caso se vio directamente involucrado, acotando el exagerado discurso del

² DiccionarioMetápolis de la Arquitectura avanzada – ACTAR- Barcelona, España – Manuel Gausa, Arquitecto
Pág. 61

Arquitecto o aplicando en la medida de lo posible el rigor metodológico que insistentemente quedaba postergado en el encendido y apasionante camino a recorrer.

Arquitectos Fernando Fariña y David López y la circunstancia:

La Facultad, dos alumnos del Taller de Arquitectura, concursos proyectuales compartidos, -en particular el concurso que motivó la propuesta del hábitat sobre la vía en desuso-. Ellos sentían entonces que podíamos transitar y seguir aprendiendo juntos, el vital camino del proceso proyectual.

Señora Blanca Ramírez y la circunstancia:

Se trata del vínculo accidental -ayuda inestimable- y perdurable, con la Señora Blanca, habitante de la vereda de enfrente del caso testigo, que permitió cumplir con exigencias aprendidas en las investigaciones compartidas con antropólogos.

Ella aportó con su relato la información necesaria y faltante, dibujó con elocuencia su *mapa* y contribuyó a confirmar y consolidar una teoría de intervención y su desarrollo posterior.

Martín Cepeda y la circunstancia:

El aporte inteligente y sagaz, del alumno de 4º año de Arquitectura y Urbanismo, mi alumno actual, que supo comprender, interpretar y dibujar parte del material proyectual que se presenta.

Su aporte confirma una vez más, que trabajar con alumnos, es siempre constructivo y enseña.

Así queda cerrado este *momento*, desde esta casi justificación, que pretende sostener la gran responsabilidad que le cabe.

Hay momentos que valen la pena.

Viviana Schaposnik
Gonnet, Abril/Mayo de 2011
Abril/Mayo de 2012

INTRODUCCIÓN

LA ELECCIÓN DE UN TÍTULO - LAS CAUSALES DE UN TEMA

“LOS INTERSTICIOS LINEALES¹ FERROVIARIOS EN DESUSO APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA POBREZA – Desafío desde una problemática informal hacia una respuesta formal”

En el año 2002, interesó participar de un debate internacional, promovido por un grupo de arquitectos de la Comunidad europea, Grupo e2², sobre la problemática urbana y la presencia de lo intersticial, -su inclusión como factor relevante en el pensamiento-, para la producción de la ciudad contemporánea. Se trataba de fomentar el interés por investigar y debatir sobre los lugares relegados, degradados, irresueltos y olvidados de las ciudades; lugares que desde un uso anterior, hubieran pasado por el desuso, un nuevo uso, pero en situación de abandono.

Esto condujo a una necesaria búsqueda de un lugar de tales características, afectante para una ciudad de pertenencia de los participantes, -condición del concurso-; en este caso, Ciudad de La Plata³.

Así se llegó al desocultamiento de diversidad de lugares, en estado de abandono, y con un nuevo uso, a veces inusual.

Entre ellos, se encontró e interesó el caso del hábitat en las vías ferroviarias en desuso -en varios puntos de las afueras de la ciudad-; inusual y hasta contradictorio si se atiende al significado de la palabra vía, que alude a camino, tránsito, *“parte del suelo explanado de un camino de hierro...”*⁴, ahora, base quieta de asentamientos espontáneos, eventualmente transitorios por precariedad, inestabilidad, jamás asociables a esa otra categoría de transitoriedad, la del ferrocarril, su movilidad, su velocidad.

¹ Lineales: Vías, a cielo abierto. Adjetivación necesaria por haber otro tipo de intersticios ferroviarios cubiertos, - estaciones y depósitos- en estado de abandono.

² e2 = entre-deux = in-between = entre dos (personas o cosas)

El prefijo “e” implica cierta relación con el mundo conectado por internet, haciendo referencia a términos tales como e-mail, e-business, e-politics.

³ La Plata: Ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires - Argentina

⁴ Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe - Argentina - México - 1945 Tomo IV.

El interés por el tema genéricamente entendido, ya existía, tanto desde investigaciones realizadas en el Laboratorio de Investigación Proyectual de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata⁵, como desde una necesidad de aproximación profesional y personal frente a realidades urbanas marginales y desprovistas de cualquier atisbo de lógica normativa que actuara para superar su condición.

El caso, -uno de tantos similares-, fue tomado como el detonante de todo un desarrollo investigativo posterior, y la causal de futuras decisiones temáticas que aún no tenían clara definición, pero que apuntaban a “poner en el mapa” lo que se había hecho visible, buscando estrategias basadas ante todo, en alguna teoría de intervención.

Se entiende que al ser el mapa, una representación geográfica, un registro gráfico, se estaría concretando la inclusión -formal- del caso a través de dicho registro.

Esta teoría de intervención y una de tantas posibles derivaciones proyectuales, constituyen el motivo de este trabajo, que debe ser encuadrado como un ejercicio teórico en el campo disciplinar de la Arquitectura, específicamente, su proceso proyectual.

⁵LIP- FAU- UNLP - Director V. Schaposnik

PARTE I

1- MARCO TEÓRICO QUE DA CUENTA DE LA CONCEPCIÓN EPISTEMOLÓGICA ADOPTADA.

La concepción epistemológica

“Si queremos comprender cómo los filósofos realistas, pretenden comprobar su metafísica, nos damos cuenta de que se apoyan en un conocimiento ingenuo del espacio y de que el realismo sobre las cosas, se apoya en un realismo sobre la extensión. Para el éxito del realismo, es necesario que el Lugar sea fijado de antemano. Así el Lugar aparece como la primera cualidad existencial, cualidad por la que todo estudio debe empezar y acabar”.

Gastón Bachelard⁶

Desde la 2da mitad del siglo XIX, hasta mediados del siglo XX, la lógica del Lugar sufrió los embates de todas las ciencias modernas; el cambio esencial está reflejado en este significativo párrafo antes enunciado.

El lugar, primera cualidad existencial por la que todo estudio debe empezar, había brotado desde la búsqueda temático proyectual. Si es válido considerar que un hecho real puede ser conducente a, y generador de, un hecho de pensamiento que proveerá finalmente de herramientas conceptuales, se trata en este caso de tomar como referente empírico, -hecho real a leer e interpretar-, la VÍA FERROVIARIA EN DESUSO y el HÁBITAT ESPONTÁNEO en ella instalado.

VÍA⁷ y HÁBITAT⁸ pasan a ser entendidos como SITUACIÓN INTERMEDIARIA, a partir de la concepción epistemológica de Milton SANTOS⁹ que declara:

“Aquello que se denomina CASOS CONCRETOS, son situaciones intermediarias...casos que se constituyen en datos del modelo...Se trata de un

⁷ Proyecto de Investigación para la Docencia : “Comunicación en Arquitectura - Lectura del Espacio Arquitectónico.” Evaluación externa – Instituto de Estudios del Hábitat - Facultad de Arquitectura y Urbanismo – UNLP -1990-1991 Etapa informativo-indagatoria,”La Arquitectura como mensaje – ‘La lógica del lugar –La interpretación sociofísica’– Bachelard, Gastón –LA EXPERIENCIA DEL ESPACIO EN LA FÍSICA ACTUAL – 1ra Edición ALCÁN, París, 1966

⁷ *“parte del suelo explanado de un camino de hierro...”* Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe - Argentina - México - 1945 Tomo IV. En este caso particular, la vía ferroviaria.

⁸ Lugar de condiciones apropiadas para que viva un organismo, especie o comunidad animal o vegetal. RAE Real Academia Española. Vigésima cuarta edición

⁹ “EL TRABAJO DEL GEÓGRAFO EN EL 3ER MUNDO”, Pág. 13 - 4ta Edición - Editora HUCITEC - San Pablo, Brasil - 1996 (Traduc. del autor)

esfuerzo de abstracción, que no niega lo concreto, y que tiene necesidad de lo concreto para su formulación.”

Al mismo tiempo, ambos hechos interactuantes, VÍA y HÁBITAT, pueden ser encuadrados como EVENTO DETONADOR¹⁰, siempre a partir del mismo autor y su postura frente al tema de los eventos, ya que aclara diferentes acepciones y alcances del mismo, útiles a esta postura adoptada.

Se rescata en particular el siguiente párrafo: “*Jean Brunhes*¹¹ en su ‘GEOGRAFÍA HUMANA’, se refiere a una nueva especie de complicación resultante de diferentes fenómenos que se suceden en el curso del tiempo, pero en un mismo espacio.

...donde él se instala, hay un cambio. ...el escenario geográfico permanece igual, pero los hombres que lo habitan pasan por necesidades crecientes, mutables, crecientemente complejas...

En la geografía humana falta la referencia explícita al EVENTO como categoría de análisis...”

El mismo autor, continúa aportando al camino epistemológico que se propone, cuando alerta, sobre la “*...imposibilidad de estudiar aisladamente una ciudad;...una unidad de estudio geográfico es una red urbana, en el marco de la cual los impulsos exteriores o interiores van a arrojar una respuesta localizada.*

Una cantidad variedad de factores actuando y su reflejo espacial”, (M. Santos - Pág. 80); evidentemente, esto retrotraerá nuevamente el desarrollo, al marco del contexto local.

Así, el caso de los habitantes “en la vía ferroviaria” –su apropiación espontánea-, pasa a convertirse en una categoría de análisis: metafóricamente es el EVENTO DETONADOR, debiendo puntualizarse además algo importante, que es atender a que los eventos son simultáneamente una matriz de tiempo y espacio.

¹⁰ SANTOS, Milton - “ LA NATURALEZA DEL ESPACIO” Capítulo titulado “EL TIEMPO (LOS EVENTOS) Y EL ESPACIO - Pág. 114-115-116 – Edit. HUCITEC, San Pablo – Brasil - 1996

¹¹ BRUNHES, Jean - Geógrafo francés (1869 - 1930)- Precursor de la Geografía humana en Francia.

Este marco teórico enunciado, se completa con la nutriente aportada por un universo ampliado que explica e implica el encare de cuestiones temáticas de encuadre más abarcatórias e incidentes, tales como territorio -construcción espacial y social-; conectividad, en particular el ferrocarril y su cese; hábitat espontáneo y pobre; globalización - tercer mundo – América latina, para volver a un universo recortado, -específico-, atendiendo a que “...las diferencias de desarrollo tornan discutible la posibilidad de una definición simple o única para las ciudades de los países subdesarrollados que ocultan la gran diversidad de caracteres...” (M. Santos-Pág. 81), lo que implica finalmente pasar a lo específico: Argentina, Provincia de Buenos Aires, La Plata –su periferia¹²-.

Y si a lo largo de este trabajo, habrá que remitirse eventualmente a un contexto global, se lo hará entendiendo que resulta imposible fijarse en determinadas cuestiones locales -foco de interés-, sin hacerlo desde las perspectivas múltiples del orbe y su incidencia, que sin lugar a dudas le repercuten.

¹² periferia - involucra en este caso todo aquello que rodea al Cuadrado fundacional de la Ciudad de La Plata y ha sido catalogado como “la mancha”. “*Contorno de una figura: periferia de una mancha...*” - “*Espacio que rodea un núcleo cualquiera...*” RAE - Vigésima cuarta edición

PARTE II

2- ETAPA INTRODUCTORIA

Lo intersticial

PARTE II
ÍNDICE

2- ETAPA INTRODUCTORIA.....	21
Lo intersticial.....	23
2.1-Hábitat en la vía. ¿Un objeto singular?.....	23
2.2-Arquitectura e Intersticialidad:	
una dupla de momento incompatible	24
2.a- <u>Arquitectura</u>.....	25
- Desde el concepto de espacio habitable.....	25
- La Arquitectura como Lugar y no como Espacio.....	29
2.b- <u>Intersticialidad - Intersticio - Situación intersticial</u>	30
- Estado de la cuestión	
- El concepto de Terrain – Vague.....	31
- El concepto de In-Between - e2.....	32
In-between como una aproximación al desarrollo de un proyecto...36	
In-between, una concepción arquitectónica.....	37
- No Lugar.....	38
- Áreas de impunidad.....	40
- Espacio Basura.....	43
- <u>Encuadre final y particular: Intersticio - Espacio</u>	
intersticial - Situación intersticial.....	46
2.c- Intersticialidad - Informalidad	48
- Formal - Informal:.....	49
- Conceptualización: Pasar de lo informal a lo formal.....	49
- Correlato con el <i>Evento detonador</i>	50
- El concepto de acupuntura urbana.....	52

2- ETAPA INTRODUCTORIA

Lo intersticial

Esta propuesta pretende desarrollar una Teoría de Intervención en el campo proyectual de la Arquitectura, referida a un tipo particular de espacio supuestamente habitable, el *Espacio Intersticial*, como aporte a un debate focalizado en lo urbano residual, a partir de un caso singular.

Antendiendo al sugerente del título “*LOS INTERSTICIOS LINEALES FERROVIARIOS EN DESUSO APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA POBREZA – Desafío desde una problemática informal hacia una respuesta formal*”, se vuelve necesario desarrollar un posicionamiento particular desde la Arquitectura, a partir de un encuadre conceptual del tema intersticial,

2.1-Hábitat en la vía. ¿Un objeto singular?

¿Qué es un objeto singular? Es lo opuesto a lo neutro, a lo global; es lo irrepitible, lo indestructible, lo que guarda un secreto, lo que seduce aun siendo feo. Se puede amar o se puede odiar, pero es siempre ineludible.

Jean Baudrillard y Jean Nouvel¹³

El intersticio ferroviario de la periferia platense, en desuso y el hábitat en él instalado, se entiende como dimensión de un conocimiento devenido del descubrimiento de una apropiación no prevista: habitar los humanos en y sobre la vía: “...*lo que guarda un secreto, lo que seduce aun siendo feo. Se puede amar o se puede odiar, pero es siempre ineludible.*”

¹³ LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - JEAN BAUDRILLARD/JEAN NOUVEL - “*La singularidad*” Pág. 102 - 108 - Editorial FONDO DE CULTURA ECONÓMICA- (BUENOS AIRES, año 2001)-

2.2-Arquitectura e intersticialidad: una dupla de momento incompatible

El esclarecimiento de una causal temática

Si se pretende ligar de manera dialéctica el espacio habitable inherente a la Arquitectura con la intersticialidad que subyace en este desarrollo, se advierte inmediatamente una imposibilidad o incompatibilidad de establecer dicha relación dialéctica sin antes revertir el signo del segundo de los términos, que como se verá, arrastra la culpa de un primer significado adverso, del que puede liberarse.

Lo anterior y porque, **Intersticio:** "(Del lat. *Inter, entre – sistere, poner - Interstitium*)", es un "espacio por lo común pequeño que media entre dos cuerpos"¹⁴ ; "hendidura que media entre dos cuerpos... o entre dos partes de un mismo cuerpo... Grieta, resquicio, raja, abertura, fisura, hueco, falla..."¹⁵. En un a priori, no resultaría un espacio muy apto para albergar en él la vida humana.

Se trata de la carga negativa que se entiende acompaña a la palabra desde los significados, desde la semántica lógica¹⁶.

Hasta aquí una definición genérica, que se vuelve específica a partir de las investigaciones antecedentes que en correlato con la Arquitectura encuadraron el tema de manera puntual y particular.

Poniendo algunos conceptos en claro:

¹⁴ Intersticio, definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945

¹⁵ Diccionario de la Real Academia Española - Vigésima segunda edición.

¹⁶ Semántica lógica, desarrolla una serie de problemas lógicos de significación, estudia la relación entre el signo lingüístico y la realidad. Las condiciones necesarias para que un signo pueda aplicarse a un objeto, y las reglas que aseguran una significación exacta.

2.a- Arquitectura

Necesario posicionamiento disciplinar

Sólo si somos capaces de habitar podemos construir.

Martín Heidegger¹⁷

- Desde el concepto de espacio habitable.

Se habla de espacio habitable: habitar, morar, albergar, casi sinónimos entre sí¹⁸, y en particular, se hace referencia a un habitar en relación con la vida privada de los humanos: su vivienda.

Es dable establecer correlatos desde la Arquitectura, extender el habitar al construir y, ateniéndose entre otros al discurrir de Heidegger¹⁹, y su encuadre filosófico, ahondar en el nexo que plantea entre los términos y la interdependencia que crea entre ellos.

Vale aclarar que el texto que postula dicha interdependencia, expuesto por primera vez en Darmstadt, Alemania, en 1951, época y lugar que pasaba por una aguda carencia de viviendas, lo cual es tema reiterativo y presente en la problemática encarada por la Arquitectura desde siempre, alude a las innumerables construcciones que comenzaron a proliferar en reemplazo de aquéllas que habían sido destruidas por los bombardeos aliados durante la Segunda Guerra Mundial.

La reflexión se orienta hacia esas construcciones masivas que sirvieron y sirven como sustitución de lo que falta y es un débito, en aras de solucionar el tema de la vivienda para millones de personas en las grandes ciudades, *“destruyendo la base misma de la habitabilidad”*, consideración nacida en este

¹⁷ Martín Heidegger, Filósofo alemán - 1889 - 1976 - Se extraen reflexiones, con la reserva de carácter político, adhiriendo a la postura de muchos filósofos, estudiosos e investigadores actuales que toman su trabajo en su sentido estrictamente filosófico, con coincidencias o no disciplinares solamente.

¹⁸ Habitar. (Del latín habitāre). Vivir, morar. RAE Real Academia Española Vigésima segunda edición. Morar. (Del lat. morāre). Habitar o residir habitualmente en un lugar; vivir, afincarse, anidar, albergarse. RAE Real Academia Española

¹⁹ MARTIN HEIDEGGER -“Conferencias y artículos”, Serbal, Barcelona, 1994 - Buenos Aires 2004

caso, desde una actitud crítica hacia las soluciones aportadas para paliar el problema mencionado: la falta de vivienda, entonces, como ahora.

Interesa aquí ahondar en los conceptos y sus vínculos, referidos al habitar y el construir, útiles a este desarrollo desde razones igualables aunque diferentes.

Heidegger extiende ampliando, el concepto de "habitar", abarcando la totalidad de la vida de los *"mortales de la tierra"*. De esta forma, el habitar va más allá del simple construir y, adquiere una dimensión superior y trascendente, dimensión que interesa rescatar, sin aspirar por cierto, a transitar un arco abaricatorio netamente filosófico, además de místico y ontológico, que no es del interés de esta parte del trabajo.

Si en este punto del pensamiento se incluye el construir, no se lo hace con la pretensión de desarrollar el tema en sí mismo, sino entender en qué medida el construir pertenece al habitar encuadrando al habitar como concepto que trasciende el hecho de construirse una protección, un refugio, un techo.

Martín Heidegger propone una rectificación a la arquitectura formal a veces masiva y desarraigada (como en la post-guerra a la que alude en su conferencia), encuadrando en cambio como indisolubles a los procesos fundamentales que componen la arquitectura: el proyectar, construir y habitar, haciendo a un único proceso sincrónico con el nudo vital que es la realidad.

"Uno de los reclamos de la arquitectura en nuestros días viene dado justamente por esta disolución que ya en tiempos de Vitrubio se había entendido como indisoluble.

La funcionalidad del habitar (utilitas), aunada a la ejecución física del construir (firmitas) y a la proyección conveniente en el pensar-diseñar (venustas), se presentan con claras semejanzas Vitrubianas que estructuran la definición de arquitectura planteada por Heidegger".²⁰

Así, es posible conjeturar que esa comunidad de la periferia platense que construyó precariamente en la vía ferroviaria -EVENTO DETONADOR-, lo hizo

²⁰ Muntañola Thornberg, Josep - "COMPRENDER LA ARQUITECTURA" - Editorial Teide - Barcelona, España - 1985

teniendo el habitar como meta, sin que ese habitar estuviera de todos modos concretado.

La finalidad última a la que se apunta desde este trabajo, se refiere justamente a plantearse y proponer un real habitar para esa gente. Su construir en la vía fue solamente la aspiración a ese habitar, desde ellos.

Esto vuelve anticipatorio la necesidad de hacer una declaración que se considera fundamental ya en esta instancia: el no considerar esta propuesta teórica generalizable en términos amplios y abarcatarios, atendiendo a lo ya enunciado en la concepción epistemológica referente a “...*las diferencias de desarrollo que tornan discutible la posibilidad de una definición única para las ciudades de los países subdesarrollados que ocultan la gran diversidad de caracteres...*” (M. Santos-Pág. 81), lo que implica entender que se está apuntando a lo específico: Argentina, Provincia de Buenos Aires, La Plata –su periferia²¹–.

Volviendo al real habitar de la gente, le corresponde a la Arquitectura el hacer de ese construir, un habitar: un Hábitat²², el *lugar* donde *vivir* en un medio, encontrando ante todo lo necesario para sobrevivir: refugio, aire, agua, alimento, espacio, y ya no solamente como organismos vivos sino como humanos.

Michel Serres²³, declara “*¿Qué es la vida? No lo sé. ¿Dónde mora? Al inventar el lugar, los seres vivos responden a esta pregunta.*” y agrega “*¿...quién no sabe que el término ecología quiere decir, en sentido literal: teoría o discurso de la casa de los seres vivos? Del lugar, de la morada, del hábitat... en suma, lugares propicios y propios de los seres dotados de vida. Inventan el lugar, en un mundo inerte que solo conoce el espacio.*”

²¹ periferia - involucra en este caso todo aquello que rodea al Cuadrado fundacional de la Ciudad de La Plata y ha sido catalogado como “la mancha”. “*Contorno de una figura: periferia de una mancha...*” - “*Espacio que rodea un núcleo cualquiera...*” RAE - Vigésima cuarta edición

²² Lugar de condiciones apropiadas para que viva un organismo, especie o comunidad animal o vegetal. RAE Real Academia Española. Vigésima cuarta edición
El hábitat es el lugar donde un organismo vive y halla lo que necesita para sobrevivir: refugio, aire, agua, alimento y espacio. Los seres humanos, como organismos vivos, para poder vivir en nuestro medio, necesitamos tener todos estos elementos.

²³ ATLAS - Michel Serres - 2- Espacio Local - ESTAR AHÍ- Pág. 39-40. Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995

La especulación pasa por entender que muchas construcciones, de la región y del país de pertenencia, como las asentadas en la vía ferroviaria en desuso - del uso inherente a su condición de tal: vía-, albergan al hombre, que pretende morar y sin embargo no habita en ellas, ante lo que cabría preguntarse ¿albergan acaso en sí la garantía de que acontezca un habitar?

¿Qué significa entonces construir?

Es que construir, en los orígenes, pudo ser expresado por la palabra *buan*, -del alto alemán antiguo- que significaba entre otras acepciones, habitar, acción a la que se asimila con permanecer, residir.

En correlato con ella, la antigua palabra *bauen* significa que el hombre es en la medida en que habita.

Este acontecimiento que pareciera un simple proceso de carácter semántico que tiene lugar únicamente en las palabras, sin embargo, oculta algo significativo: en términos generales, el habitar no es vivenciado como atinente al ser del hombre; el habitar no se piensa nunca plenamente como rasgo fundamental del ser del hombre.

Desde ese lugar y postura es que se parte de la necesidad de formular este “*Desafío desde una problemática informal hacia una respuesta formal*”, lo que significa, (dejando de lado por ahora aspectos más concretos relacionados con la condición de formal - informal), pasar de un construir, a un habitar en la vía ferroviaria.

“Se trata pues de una autoconstrucción sumergida en las necesidades inmediatas de un presente continuo en donde el diseñar, como tiempo pasado o requisito previo a una obra; el construir, como acción del presente; y el habitar, como finalidad proyectada en el futuro, se solapan y entremezclan de tal modo que rompen con toda linealidad temporal.”²⁴

²⁴ Fernández Reyna, Miguel :Tesis doctoral: **Diseño en estructuras urbanas informales** - Director de la Tesis Dr. Muntañola i Thornberg, Josep - Defensa 2008 - Depósito legal/ ISBN B.42357-2008/978-84-691-5584-4 - Universitat UPC - Catalunya - España - Se toma como caso de estudio los asentamientos informales en Caracas Venezuela, objeto de diversos proyectos de Rehabilitación Física promovidos por organismos internacionales y nacionales, según metodología del Banco Mundial.

No habitamos porque hemos construido, sino que construimos y hemos construido en la medida en que habitamos, es decir, en cuanto que somos los que habitan. Ellos, los habitantes de la vía ferroviaria, construyeron pretendidamente para habitar y la tierra, las vías férreas abandonadas, el afuera de una ciudad, La Plata, sirvieron. Un Lugar intentó definirse. Así aparece el concepto de Lugar y su necesario encuadre.

- La Arquitectura como Lugar y no como Espacio.

Es dable aseverar desde la Arquitectura, que el *espacio habitable*, puede ser catalogado como *lugar*, atendiendo a un referente al que se apeló insistentemente en investigaciones antecedente desarrolladas y en la actual postura epistemológica: el geógrafo Milton Santos²⁵.

Su definición de lugar, a partir de un espacio producto del "*impacto funcional del medio ecológico, de las instituciones que crean normas, órdenes; de las infraestructuras, expresión material y local del trabajo humano, al fin, de los hombres que son capaces de transformarlo*"²⁶, condujo a atender siempre tanto a toda la suerte de *variables localizadas* a las que él hace referencia, como a una apropiación propiciada o no, leída como parte significativa de la impronta humana en el *lugar* y generadora casi indefectible del sentido de pertenencia. Hegel, en "Philosophy of Nature"²⁷, define al *lugar*, "como tiempo depositado en el espacio", lo cual sirve, según Josep Muntanola Thornberg, "Topos y Logos"²⁸, para comprender la medida de las diferencias entre una apropiación del espacio y una apropiación del *lugar*.

El lograr "proyectar" la teoría sustentante de un *lugar*, -teoría de intervención-, para **LOS INTERSTICIOS LINEALES FERROVIARIOS EN DESUSO**

²⁵ "El espacio está en el centro de las preocupaciones de los más variados profesionales. Para algunos es objeto de conocimiento, para otros simple medio de trabajo. Están los que lo ven como producto histórico, proceso histórico... podríamos decir que el espacio es el más interdisciplinar de los objetos concretos (Santos y Souza, 1986, p1) Todos los espacios son geográficos, porque son determinados por el movimiento de la sociedad, de la producción." -Santos, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO - editorial hucitec San Pablo - 6ta edición - 1996 Pág. 61

²⁶ SANTOS, Milton - "Espacio y Método" - HUCITEC - San Pablo -1996

²⁷ HEGEL, George William Frederik- "Phylosophy of Nature", George Allen, Londres, 1970

²⁸ MUNTANOLA THORNBERG, Joseph - LA ARQUITECTURA COMO LUGAR - Editorial Gustavo Gili, S. A. , Barcelona - 1974

APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA POBREZA, es la meta de este trabajo; porque si desde la ecología, hábitat es el ambiente adecuado que ocupa una población biológica y con rasgos que lo distinguen de otros hábitats en los que las mismas especies no podrían encontrar acomodo; en este caso refugio, aire, agua, alimento y espacio, tales condiciones son las que deben resolverse ante la problemática encontrada: ellos construyeron su *habitar* como pudieron, pretendiendo hacerse un *lugar*.

Los humanos habitando en la vía -ya sin movimiento-, y una auténtica penuria de un habitar, en el que es difícil reconocer una esencia perdida desde el apremio del sólo construir, generando lo que se ha catalogado como una *Situación Intersticial*.

2.b- Intersticialidad - Intersticio - Situación intersticial

Estado de la cuestión

La definición genérica ya presentada, emanada del significado de las palabras, se vuelve específica a partir de las investigaciones antecedentes²⁹, para cuyo desarrollo, se analizó el criterio con que conceptualmente y desde particulares lecturas, distintos autores encararon y definieron una situación urbana marcada por ciertas condiciones reconocidas por todos ellos como motivo para formular respectivos encuadres, tales como condición de preexistencia en estado de abandono; condición de vaguedad e indefinición; condición de

²⁹ "GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO" FARIÑA, Fernando. Informe final Beca de Iniciación UNLP, 2004-2006. Director Arq. V. Schaposnik. Facultad de Arquitectura y Urbanismo

"ESTUDIO DE SITUACIONES INTERSTICIALES EN AREAS URBANAS CONSOLIDADAS, PRODUCTO DE LA SUPERPOSICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD AUTOPISTA SOBRE EL TERRITORIO" – Proy. Acreditado UNLP –2006/08- Director V. Schaposnik - Facultad de Arquitectura y Urbanismo

"SITUACIONES INTERSTICIALES BAJO AUTOPISTAS EN ÁREAS URBANAS CONSOLIDADAS: GENERACIÓN DE PAUTAS Y ESTRATEGIAS CONDUCENTES A UNA FORMULACIÓN SISTEMATIZADA DE PATRONES TIPOLÓGICOS. interfase investigación – docencia: RETROALIMENTACIÓN CRÍTICA. "– Proy. Acreditado UNLP –2009/12 Director V. Schaposnik - Facultad de Arquitectura y Urbanismo

sobrante, remanente en desuso; condición de usos no previstos e inesperados, anarquía, desorganización, abandono.

Se vuelve útil presentar el encuadre, conclusiones y relación con el caso particular, emanados de aquellos estudios que en su momento aportaron a la postura con que se encara finalmente la problemática intersticial. De dichos estudios previos, emergen ahora conclusiones aptas para ser tomadas en cuenta en esta propuesta actual.

- El concepto de Terrain – Vague³⁰

“los espacios intersticiales de la ciudad y depósitos de azares..., el vacío cargado de potencialidad, de heterodoxia y de memoria”

En general, los terrains vagues, son casos de memoria. También llamados *las formas de la ausencia*, hacen referencia por ende, a un tiempo histórico; un “antes” que pesa y cuya huella está todavía presente, sin haber podido ser reemplazada, a partir del abandono.

Se trata de situaciones de ciudad a las que genéricamente –más allá de sus particularidades-, se denomina en francés *terrain vague*, *terreno baldío* en español, *vaste land* en inglés; expresiones que no traducen toda la riqueza que sugiere el francés –así lo declara, De Solá Morales³¹-, por la ambigüedad y multiplicidad de significados que sí tiene la expresión francesa, para referirse a esta categoría urbana y arquitectónica inherente a lugares, territorios, edificios que participan de una doble condición: por un lado “vague”, en el sentido de vacante, vacío, libre de actividad, improductivo, en muchos casos obsoleto; por otra parte, “vague”, en el sentido de impreciso, indefinido, vago, sin límites determinados, sin horizonte de futuro.

El concepto y encuadre tiene validez actual.

³⁰ DE SOLÁ MORALES, IGNASI, artículo *Presentes y Futuros – Arquitectura en las ciudades en Presentes y Futuros – Arquitectura en las ciudades*, XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos – UIA, Barcelona, 1996, pág. 21, *La forma de la ausencia: terrain vague*.

³¹ -DE SOLÁ MORALES, Ignasi: "PRESENTE Y FUTUROS . LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96 - España

Porque las ciudades –sobre todo las grandes- están pobladas de este tipo de territorios.

Áreas abandonadas por la industria, el ferrocarril, el puerto; tomadas por la violencia, el receso de actividad residencial o comercial, el deterioro de lo edificado; espacios residuales al margen de los ríos, canteras, zonas inaccesibles entre autopistas, vías ferroviarias, periferias.

Las causas por las que una determinada zona se convierte en terrain vague, son siempre consecuencia de *su historia*. Un área es un terrain vague, sólo si no se le ha dado un uso por un período de tiempo considerable; el área guarda una cierta relación con el pasado y no establece una nueva vinculación con el presente; es decir, hay una resistencia al cambio, o el cambio no ha tenido la oportunidad de producirse.

Ello significa que cada zona posee un alto grado de especificidad e identidad a veces borrosa y otras no tanto y hasta vale para quienes acuñaran el término³² preguntarse si es o no positivo que cada ciudad tenga sus terrain vagues, perviviendo a manera de testimonio de su historia, memoria, identidad.

Relación con el Caso motivo de este trabajo

Frente a dicha pregunta cabe responder desde el planteo particular que se está desarrollando, que dicha condición de memoria, identidad, rastro histórico de un lugar, y su pervivencia, entran en una verdadera “contradicción urbana”, cuando por un lado los rasgos empiezan a desvirtuarse y borrarse y lo que es más preocupante, lo hacen “tapados” por una situación inaceptable desde el punto de vista de la cuestionable habitabilidad que proponen, a pesar de ellos mismos.

El concepto de In-between³³ - e2

e2 = entre-deux = in-between = entre dos...

³² El término fue instaurado, reconocido, aceptado y aprobado, a partir del XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos – Barcelona 1996 - España

³³ -E2 – CONTEST - EXPLORING THE URBAN CONDITION – Editor Group E2 – EU París, diciembre de 2002- ACTAR Ed.

Este desarrollo que se presenta, asumirá por profundidad y extensión una dimensión significativa, ya que explicita desde su esencia, los fundamentos del tema detonador de este trabajo.

El grupo e2 ya citado en la Introducción, es un grupo de investigación y proyecto arquitectónicos de la Comunidad europea, con foco en París, que buscó la actualización de los viejos debates sobre las periferias y los terrains vagues, además de plantear la reevaluación de la reciente fascinación por los efectos transformadores a partir de las nuevas tecnologías y las nuevas economías en las estructuras urbanas y en el modo de vida de los habitantes a nivel global.

A través del concepto de in-between, el debate se focaliza sobre lo residual, lo relegado, lo que ya no pertenece, por lo cual se supone que alguna vez perteneció. El debate se implementa por medio de una discusión anual e internacional sobre el tema, en donde se insta a los arquitectos a generar ideas innovadoras frente al problema.³⁴

El concepto de in-between, es encarado según los autores, en términos de una implicancia en la condición urbana, y ante todo, se alude a un in-between genérico, aquél para el que se escogió y acuñó el nombre compuesto; nombre en cuya composición se dan inmediatas respuestas:

-“in”, idea de un espacio intersticial -ya sea físico o abstracto-, al que se podría considerar como interfase.

-“between”, sugiere la presencia de diferentes condiciones exteriores, el medio ambiente.

- el guión combinando los dos términos, es, la relación.

³⁴ La participación en el último de los concursos internacionales organizados por el grupo constituyó una importante instancia antecedente en la que se produjo una primera experiencia indagatoria sobre el tema, focalizando sobre el caso específico de *los intersticios lineales ferroviarios* (Schaposnik, Viviana (Arq.); López, David; Fariñas, Juan Manuel; Fariña, Fernando (Alumnos FAU, UNLP).

Ampliando esta definición, y en función de la naturaleza de los componentes, la realidad aporta un arco abarcatorio amplio y diverso, en el que el espacio “entre”, puede llegar a ser de grandes o pequeñas dimensiones, el medio ambiente homogéneo o heterogéneo, y la relación que los une, explícita, latente o ausente, fuerte o débil.

Hay un último importante componente a integrar; es un estado latente, que está siempre presente –la huella, su historia-, que puede volverse potente de manera aleatoria, según fuerza, intensidad, definición de límites; o de diferencias; o de ausencias presentes y tantos datos más que se ofrezcan y se dejen aprehender en un lugar.

Este nuevo componente podría definirse además, por medio de factores varios, tales como transformación, olvido, anhelo, adaptación, mutación...

Los términos arriba enunciados, según el grupo e2, generan ideas de inestabilidad, desajustes, extrañeza, imprecisión, desorganización, polimorfismo, indeterminación, complejidad, problema, incoherencia y estas ideas, crean condiciones de incertidumbre, sensaciones de falta de confort y habitabilidad disminuida o nula.

A veces legibles, a veces borrosos, los *in-between* parecen estar en todos los casos fuera de un contexto de pertenencia, son lo distinto, lo complejo, lo otro.

Por eso es que el grupo utiliza el enunciado de las siguientes palabras para reafirmar el concepto:

desorganización – incoherencia – ruptura – complejidad – división – saturación – deformación – indeterminación.

Así, desde esta primera formulación, se plantea lograr entender en qué medida y hasta dónde, esta doble palabra *in-between*, está afectando a lo urbano, siendo que desde su definición conceptual, se hace evidente que puede estar presente en cada escala, así como en cada momento de la vida cotidiana, a lo que se suma, una potencialidad latente y expectante, abierta a nuevas alternativas conceptuales en el campo arquitectónico, y las oportunidades de intervención emanadas justamente de su carácter impreciso e indeterminado, frente a las posibles formas de apropiación sugeridas por un lugar; la

posibilidad de apertura a la recreación de viejas y nuevas clase de usos y costumbres, tendientes por caso a nuevas formas de espacios habitables; espacios para la intervención, por su complejidad, indeterminación e inestabilidades, lo que se constituye en un verdadero campo para la exploración.

Leer un espacio urbano haciendo entrar el criterio de *in-between*, llega a abarcar escalas tan dispares como la de una habitación hasta la de una gran extensión urbana, todas, teniendo como factor común el tiempo, la confrontación, la huella y el imaginario.

-tiempo:

Los espacios in-between surgen de la evolución del medio urbano, producto de diversas mutaciones, condiciones sociales y económicas y decisiones políticas. Se materializan a partir del cese de ciertas actividades humanas y su presencia varía también en función de las alteraciones en el planeamiento de la ciudad. Estos espacios reaparecen permanentemente en diferentes localizaciones urbanas y se considera que la misma ciudad como tal, los produce.

Finalmente el proceso, lleva a la aparición de ciertas áreas claramente definidas, tales como viejas áreas industriales, terrenos vacantes o desocupados, áreas que recuerdan un uso diferente en un tiempo pasado.

-confrontación:

La confrontación es un elemento crucial de los espacios *in-between*.

Surgen rupturas en el desarrollo urbano, a partir de áreas cedidas a actividades sin relación con el sitio, o por la implantación de elementos de escala territorial. En todo caso estas confrontaciones son consecuencia del choque entre diferentes escalas, produciéndose así, una suerte de desequilibrio.

La infraestructura de transporte constituye el ejemplo más claro. Sean vías ferroviarias, autopistas o cursos de agua, convergen en una lógica común basada en eficientes líneas rectas, radios de giro, pendientes determinadas, entre otros factores, todos ellos, en la mayoría de los casos, con total o parcial abstracción del contexto en el que se implantan, con un impacto que siempre sobrepasa lo concreto de su "*contorno formal*". La brutal autonomía de este

tipo de infraestructura se contrapone con la complejidad y delicada alquimia de la ciudad.

De la confrontación entre la ciudad y elementos de escala territorial de este tipo, siempre se derivará en la adaptación de la primera a los requerimientos de los segundos.

-huella:

Los espacios *in-between* tienen un gran impacto en el territorio; marcan de manera visible y contundente a la ciudad.

La infraestructura de transporte por caso, dibuja fuertes líneas legibles como cicatrices, del mismo modo que las áreas industriales, dejan grandes superficies vacías, que se suman al surgimiento de lotes vacantes, apareciendo una constelación de espacios diferenciables diseminados en las ciudades.

Aparece entonces un territorio urbano segmentado, fragmentado tanto por grandes huellas como por la suma de muchas pequeñas.

-imaginario:

Los espacios *in-between* se caracterizan también por generar un universo mental distinto del de la ciudad constituida.

Los lugares abandonados llevan consigo una carga de nostalgia, y guardan costumbres, historia extinta; son el resabio de la rígida organización urbana y además invitan a prácticas marginales ya que sirven como refugio; se constituyen en plazas ocultas, campos de juego, lugares de permanencias y apropiaciones inciertas; usos que reinventan los ya conocidos –tal vez anteriores- usos urbanos.

Finalmente, su estado expectante, genera de alguna manera una poética del abandono, y remite a la idea de un cierto nivel de descontrol o estado natural salvaje a domesticar.

***In-between* como una aproximación al desarrollo de un proyecto**

Se entiende como aporte a este trabajo, el considerar la condición *in-between* como medio que permite tener un mejor entendimiento del ambiente construido.

Indeterminación, desajuste y confrontaciones, dan lugar a alternativas en las concepciones que permiten la creación de nuevos espacios compartidos para el mejoramiento de las respuestas a las necesidades de los usuarios. En la concepción de un proyecto, *in-between* significa la búsqueda de espacios de acción. Esto implica ampliar los horizontes yendo más allá de la simple respuesta a programas y la mera satisfacción de estándares y códigos; conlleva una interpretación personal de las demandas y un valor agregado, conducente a encontrar autonomía dentro de las regulaciones impuestas.

Es evidente que, aplicar el concepto de *in-between* al desarrollo de un proyecto implica relacionar el proyecto con su ambiente: la visión debe ser territorial, y los elementos deben estar organizados con un criterio geográfico, para implantar el proyecto y darle una estructura.

Sintetizando, la idea es aplicar parámetros a la lectura interpretativa, más allá de los simples datos físicos o morfológicos, tomando en cuenta datos relativos a lo social, económico, político y cotidiano capaces de reflejar la complejidad de la realidad urbana. La lectura selectiva enfatiza potencialidades latentes.

***In-between*, una concepción arquitectónica**

Las condiciones de *in-between* pueden ser llevadas al proyecto arquitectónico tanto para indagar desde su complejidad propia, como para ofrecer posibilidades para la evolución proyectual, atendiendo a sus propiedades de apropiación y fricción, esta última entendida como el rozamiento implícito en la condición origen de "entre", a lo que podría sumarse desde la posible intangibilidad del término, la definición que Federico Soriano³⁵ da, fría y taxativamente: lugar de fricción.

³⁵ Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada – Pág. 245 – ACTAR – Barcelona - España

Relación con el Caso motivo de este trabajo

A partir de la apropiación, podría entenderse que una de las potencialidades de la condición *in-between* residiría en su calidad de apropiación protectora de prácticas espontáneas que deberían ser tomadas en cuenta para la reformulación futura que implicaría un nuevo proyecto para el *in-between*. Tal sería justamente el tema y caso de este trabajo de tesis.

No Lugar

El concepto de No Lugar

(El concepto desarrollado en su vasta bibliografía publicada durante los años '90, por Marc Augè, antropólogo francés, sigue teniendo total vigencia en la actualidad y pertinencia para este trabajo, más allá de los cuestionamientos y relativizaciones que se plantearon posteriormente).

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad, ni relacional ni como histórico, definirá un no lugar... la sobremodernidad es productora de no lugares... de espacios que no son en sí lugares antropológicos...”³⁶

“El lugar y el no lugar, son más bien polaridades falsas; el primero no queda nunca completamente borrado y el segundo, no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación.”³⁷

El término espacio es en sí mismo más abstracto que el término lugar -tal como ya se planteara en anteriores instancias de este desarrollo-, y al usarlo en correlato con la arquitectura, se hace indefectiblemente *referencia al menos a un acontecimiento* -que ha tenido lugar-.

³⁶ -AUGÈ, Marc - LOS NO LUGARES - ESPACIOS DEL ANONIMATO - Una antropología de la sobremodernidad. - Pág. 83 - Editorial Gedisa - Barcelona - España 1997

³⁷ -AUGÈ, Marc - LOS NO LUGARES - ESPACIOS DEL ANONIMATO - Una antropología de la sobremodernidad. Pág. 84 - Editorial Gedisa - Barcelona - España 1997

El *espacio del no lugar* no crea ni identidad ni relación, sino soledad y similitud.

El fenómeno que Marc Augé ha calificado como de espacios de la sobremodernidad y el anonimato, definidos por la sobreabundancia y el exceso, se produce predominantemente en espacios relacionados con el transporte rápido, el consumo y el ocio, que se contraponen al concepto de lugar de las culturas basadas en una tradición etnológica localizada en el tiempo y en el espacio, radicadas en la identidad entre cultura y lugar, en la noción de permanencia y unidad. Así aparecen los temas y programas referidos al consumo, tales como centros comerciales y hoteles; la movilidad, tales como autopistas, aeropuertos e intercambiadores, medios de transporte rápidos como aviones.

Con esto, se podría interpretar el *no lugar*, como en un sitio degradado desde lo intangible, al tiempo que *intersticio* en donde los seres se vuelven anónimos; “el entre” será aquí, “entre” la vida urbana activa de la ciudad, en donde cada individuo comparte una pluralidad de experiencias que lo identifican como tal, y la situación única, controlada y compartida del anonimato, sin referencias históricas o sentimentales en donde no hay tiempo ni lugar para compartir otras presencias que las accidentales.

Esta categoría, pareciera no estar directamente relacionada con lo residual, y ser catalogada de momento como un claro concepto de “situaciones intersticiales afectantes”.

Sí puede ser asociable el concepto a un tipo particular de degradación: la del espacio sin memoria, lo opuesto al *Locus*, y desde allí entender que la pérdida del carácter original de un espacio y su tendencia a la homogeneidad, serían conducentes a un nivel de mayor de degradación frente a los casos de singularidades dadas por la apropiación cultural que el acontecimiento permite. Entonces se podría estar encuadrando otra forma de intersticios, no materialmente degradados, cuyos efectos pueden ser leídos en espacios perfectamente en uso, apropiados e incluso planificados a tal fin, necesarios para el eficaz funcionamiento de la ciudad.

Relación con el Caso motivo de este trabajo

Considerar al *lugar* del hábitat en la vía ferroviaria, como *no lugar*, estaría introduciendo una nueva distinta categoría, en la que se cumplen la pérdida del carácter original, la condición de marca singular en el territorio, la apropiación cultural, pero en la que hay una diferencia sustancial: una manifiesta degradación material, una no planificación previa y un funcionamiento de ciudad de pertenencia, indiferente frente al acontecimiento que le ocurre.

¿Por qué considerarlo *no lugar*?

Por el anonimato, la no referencia histórica o sentimental, por la particular y relativa participación que los habitantes pueden tener de la vida urbana activa de la ciudad de pertenencia.

- Áreas de impunidad³⁸

Son oportunidades para desarrollar programas -el caso del Evento detonador, el descubrimiento de un uso: el hábitat en la vía ferroviaria-, libres de ataduras... acciones que permiten desplegar una topología tangente. No operan por reforma ni a través de la crítica...

Iñaki Abalos y Juan Herreros³⁹ al redescubrir desde la arquitectura la posición del hombre actual frente al mundo, entendiendo un proceso global de disolución entre la oposición natural-artificial observada en todas las escalas, definen como *áreas de impunidad* precisamente a los *lugares* en los que se da una condición ambigua e imprecisa entre espacios públicos y espacios naturales. Impunidad no intenta en este caso connotar la falta de castigo de un delito, ni mucho menos el cometer alguno en el sentido criminal, sino resaltar la

³⁸ Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada Pág. 55 – Áreas de impunidad

³⁹ Iñaki Abalos y Juan Herreros, "Áreas de impunidad", editorial Actar, Barcelona, 1997.

condición de permisividad que se da en lugares negativos, en tanto abandonados, a los que la mirada de los nuevos sujetos sociales y sus prácticas han dado una nueva urbanidad, tornándolos *útiles*, al menos ante sus imperiosas o no tanto, necesidades, eventualmente actualizándolos en función de dichas nuevas necesidades. Se hace referencia a la construcción de la gran diversidad de formas de socialización emergentes aún, o precisamente debido, a su condición de terrenos desregulados –sin regulaciones- en los cuales no hay, o bien no se aplican, las mismas restricciones que en el resto de la ciudad.

Espacios obsoletos remanentes del tendido ferroviario, entre otros, que apropiados espontáneamente se convierten en áreas de impunidad.

A partir de las áreas de impunidad se evidencia entonces el escenario posible para el surgimiento de un modelo metafórico, un *casi-modelo* de nueva ciudad que trata de surgir o eventualmente surge como espacio vectorial⁴⁰. A diferencia del *terrain vague*, si bien llevan implícita la condición híbrida de lo intersticial, las áreas de impunidad centran la discusión no tanto en la pérdida de un determinado carácter original, sino en la cualidad de un espacio para propiciar la apropiación imprevista, espontánea, con las posteriores transformaciones materiales consecuentes, comportamientos improbables de ocurrir en el resto de la ciudad regulada, o donde la regulaciones son aplicadas; evidenciar el comportamiento del modelo espontáneo, la configuración orgánica de la ciudad en sectores que así lo permiten.

Otro concepto sugerente utilizado como sinónimo de áreas de impunidad es “descampados”: *“el término se presenta en sí como fascinante: un campo que ha perdido sus atributos al acercársele la ciudad, esterilizándolo antes de ocuparlo, pero también dándole un papel trascendental en su nuevo contexto”*⁴¹.

⁴⁰ espacio vectorial es el entorno que crea el sujeto contemporáneo en su instalación en el mundo, concepto actualizado asociable al tradicional de *apropiación* pero implicando también una tendencia o vector hacia un estado futuro.

⁴¹ Iñaki Abalos y Juan Herreros, *Áreas de impunidad*, editorial Actar, Barcelona, 1997.

Relación con el Caso motivo de este trabajo

A través de esto se pretende relacionar el proceso de desnaturalización que atraviesa un espacio de este tipo que, ineludiblemente, transcurre hacia un estado híbrido⁴², intermedio entre lo natural y lo público o urbano, con la ocupación del espacio de las vías en desuso.

El concepto de área de impunidad no escapa además a la problemática referente a las grandes diferencias contextuales entre centros globales y emergentes.

La magnitud de la explosión demográfica en estos últimos años y el acelerado proceso de urbanización en que están inmersos rebasan, con mucho, la capacidad de las instituciones para hacerle frente. Así, como señala Sachs-Jeantet⁴³, *"la característica central del problema urbano no es la magnitud del crecimiento de la población, sino la amplitud de la falta de correspondencia entre el cambio demográfico y el cambio institucional"*. El manejo de la heterogeneidad es un obstáculo para los mecanismos de gestión del marco legal del espacio urbano en centros emergentes; la degradación, implantada de manera más homogénea, hace que los espacios encuentren un contexto más apto para su nueva y libre ocupación.

Relación con el Caso motivo de este trabajo

Es por esto que la situación de desregulación legal característica de las áreas de impunidad, se convierte en un aporte más, a considerar desde la problemática intersticial ya que la raíz de cualquier tendencia espontánea de uso, subyace en realidad, en "el permiso" o "impunidad" para hacerlo.

⁴² HÍBRIDO: algo formado por elementos de distinta naturaleza. Diccionario RAE Vigésima cuarta edición

⁴³ Sachs-Jeantet. "Ciudad y Gestión de las Transformaciones Sociales", *Documentos de Debate. Gestión de las Transformaciones Sociales-MOST*, UNESCO, No. 2, 1995.

- Espacio basura

A partir del arquitecto holandés Rem Koolhaas, queda encuadrado el espacio basura⁴⁴, al que él llama la construcción más genuina de la modernidad. *"La continuidad es la esencia del espacio basura; éste aprovecha cualquier invención que permita la expansión, incorpora cualquier recurso que fomente la desorientación (los espejos, los pulidos, el eco), despliega una infraestructura de no interrupción: escaleras mecánicas, ascensores, barreras contra incendios, cortinas de aire caliente, aire acondicionado, etc. El espacio basura está sellado, se mantiene unido no por la estructura, sino por la piel, como una burbuja".*

El espacio basura representa un aporte para la investigación de lo intersticial en tanto, si bien está postulado desde la ironía como cualidad esencial en la forma en que la ciudad contemporánea es apropiada: la no interrupción, el fluir -la construcción más genuina de la modernidad-, cumple con la condición de estar degradado desde lo intangible.

El espacio puro de la continuidad, ya sea de personas, objetos, información, u otro tipo de flujos, está abstraído de cualquier referente social, histórico o significativo; es funcional a un determinado sistema que necesita sólo el movimiento.

El espacio basura se asocia a la escala arquitectónica, es decir, es objetual y planificado como tal, pero precisamente por esta razón es que se presentaría una contradicción con la primera condición de lo intersticial: no es producto obsoleto e híbrido de una mutación contemporánea por superposición o simultaneidad de formas y/o usos; está precisamente diseñado con esa finalidad desde el origen.

Si se puede decir que es intersticial y en cierto modo residual por estar degradado, también se puede decir lo contrario por haber sido perfectamente previsto.

⁴⁴ Rem Koolhaas, Arquitectura Viva Nº74

Esta contradicción evidencia una clave ineludible al momento de abordar la temática: si extrapolamos el concepto a la escala urbana que nos concierne, podría entenderse que los espacios ligados exclusivamente a la continuidad, como autopistas, serían también el espacio basura de la ciudad.

El grupo Metápolis plantea que *“las infraestructuras de comunicación y transporte (autopistas, ejes ferroviarios, pasillos de comunicación aérea) se perfilan como las trazas más evidentes del actual sistema ‘urbano-territorial’.* *Trazas convertidas en directrices neutras para la futura organización del suelo: bases de referencia, independientes de la edificación, marcadas por la velocidad y la secuencialidad, (y ya no por la continuidad y la contemplación), como soportes de nuevas actividades espontáneas y planificadas, no únicamente a lo largo de sus trazados sino incluso sobre éstos: sobre unos suelos antaño separados jerárquica y monofuncionalmente y que hoy han comenzado a absorber progresivamente programas complejos y estratificados, definidos a partir de una complicada superposición en sección de usos en estructuras verticales y horizontales a la vez.*”⁴⁵

Relación con el Caso motivo de este trabajo

Si bien la conectividad leída en estos términos es encuadrable como “espacio basura”, en el caso que nos ocupa, se trata de interpolar una nueva condición fenomenológica a dicho espacio, tal es la desocupación de las “vías de conectividad –ferroviaria-“ y la nueva ocupación ya no relacionada al movimiento y el desplazamiento, sino a la permanencia.

Finalmente, para cerrar este desarrollo iniciado, referente al espacio basura, cabe, desde los autores referenciales citados, aludir a cómo encuadran al espacio de la infraestructura, que en tanto poder considerarse degradado al tiempo que planificado como tal desde un origen, no sería intersticial en sí mismo, pero su implantación en la ciudad sí podría provocar una gran diversidad de situaciones degradadas e imprevistas, asimilables a lo intersticial.

⁴⁵ -METÁPOLIS – Guallart, Vicente; Müller, Willy; Gausa, Manuel; Soriano, Federico; Morales, José; Porras, Fernando. “Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada”. Ed. ACTAR. Barcelona. 2001.

En esta dirección, y sin necesidad de someterse a la denominación de espacio basura, cuya connotación, nuevamente desde una *semántica lógica* no resulta compartida, -dado que se lo asociaría ya desde un a priori con desperdicio y degradación-, vale traer a colación desde las coincidencias, las investigaciones que encararon dicha problemática así planteada y aún se siguen llevando adelante en el LIP – FAU - UNLP⁴⁶.

Se trata de dos Proyectos de investigación que pasan a ser enunciados:

El Proyecto *ESTUDIO DE SITUACIONES INTERSTICIALES EN ÁREAS URBANAS CONSOLIDADAS, PRODUCTO DE LA SUPERPOSICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD AUTOPISTA, SOBRE EL TERRITORIO*, y su hipótesis fundante: “*La Autopista, generadora sistemática de situaciones intersticiales intensificadas, diversificadas, complejizadas en tramos de acceso a áreas urbanas consolidadas*”, en el que un planteo interdisciplinario -Arquitectura, Geografía-, relacionando conceptos ya investigados, flujo - espacio intersticial, encaró la situación urbana intersticial generada por el flujo-Autopista, apuntando a una necesaria planificación previa de los intersticios Bajo Autopista, apoyada en el estudio realizado en esta investigación, confirmándose como necesaria desde una potencialidad espacial latente y mal aprovechada, así como desde la anarquía evidente que los distintos usos - programas encontrados en esos espacios demuestra.

El Proyecto SITUACIONES INTERSTICIALES BAJO AUTOPISTAS EN ÁREAS URBANAS CONSOLIDADAS: GENERACIÓN DE PAUTAS Y ESTRATEGIAS CONDUCENTES A UNA FORMULACIÓN SISTEMATIZADA DE PATRONES TIPOLOGICOS, Proyecto en desarrollo, apoyado en las conclusiones de la investigación precedente, que vuelve a encarar *situaciones intersticiales* derivadas de la interacción entre *Fijos y Flujos*⁴⁷ y en el que el *Sistema de Variables* analizadas e *Hipótesis* derivadas, se vuelve generador de

⁴⁶ - Laboratorio de Investigación Proyectual de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo – UNLP - Director Arq. V. Schaposnik

⁴⁷ - Milton Santos, LA METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO, Editora HUCITEC - 1996- Pág 77: “*El espacio está siempre formado de fijos y de flujos. Tenemos cosas fijas, flujos que provienen de esas cosas fijas, y flujos que llegan a esas cosas fijas. Todo este conjunto es el espacio*”.

Diagnósticos, Nuevas Hipótesis, Pautas y Estrategias conducentes a la formulación de *Patrones Tipológicos*, -finalidad última del estudio-.

En ambos proyectos de investigación e independientemente de los resultados obtenidos, se coincide desde la relación ciudad - conectividad – intersticio, con las posturas enunciadas ya que en síntesis, se ha declarado que el espacio basura, entendido desde la escala urbana, genera intersticios y que a partir de esto, es posible aseverar que las características de tales situaciones espaciales se presentan como una invariante que se abstrae de las eventuales particularidades contextuales y son comunes para la mayoría de los centros urbanos; por lo que se entiende que el rastreo de lo intersticial como patrón global puede estar ligado también a la planificación de la infraestructura de movilidad; tanto la actual y en uso, como la que ha cesado como tal y ha caído en desuso.

- Encuadre final y particular: Intersticio - Espacio intersticial - Situación intersticial

- Intersticio

Intervalo, espacio o distancia *entre dos tiempos o lugares...*; una más de tantas definiciones⁴⁸ y aportes conducentes a adoptar una postura final.

Responde a esta definición, el encuadre particular y propio que se hace del intersticio, desde este trabajo:

El intersticio es entendido como un concepto esencialmente vinculado a la *superposición*, -dos tiempos y lugares-, en este caso emergente de profundas transformaciones propias de la condición del territorio contemporáneo, y abarcatorio de comportamientos físicos y fenomenológicos.

Vale aclarar, aquí, el concepto de territorio contemporáneo: *Territorio*: del latín *territorium*: *pedazo de tierra que pertenece a*⁴⁹ entendiendo que esa

⁴⁸ Se hace referencia a las definiciones a las que se apeló a partir de la RAE, Vigésima cuarta edición, así como del Diccionario de la lengua española © 2005 Espasa-Calpe

pertenencia supone una cierta forma de apropiación, encuadre desde el cual queda implícita la condición de *cambio* como inherente al territorio si desde la pertenencia está involucrado el hombre. Al *cambiar* por alguna razón *ese alguien* a quien pertenece el *pedazo de tierra*, también cambia la forma en que el espacio es apropiado. Cualquier entidad territorial supone la presencia indisoluble del hombre y la impronta que sus funciones producen y por lo tanto asume componentes materiales y fenomenológicos.⁵⁰

Respecto del concepto actual de territorio, según el grupo METÁPOLIS⁵¹, “*la idea de espacio urbano como referencia esencialmente figurativa, como suma de caracteres ajustados a definiciones formales, deja paso, pues, a la evidencia de un nuevo espacio más aleatorio y salvaje, articulado a otra escala, no ya a partir de la tradicional continuidad de la edificación sino de la fuerza y neutralidad de las grandes redes destinadas a vertebrarlo y de aquellos diferentes acontecimientos autónomos destinados a asegurar su desarrollo.*”

Se trata de un territorio al que se define como sistema complejo de relaciones y acontecimientos determinado en base a las sucesivas capas de referencia que constituyen, físicas, pero también demográficas, biológicas, económicas culturales, políticas, y a las grandes redes estructurales que lo articulan, desencadenantes de procesos simultáneos de acción y reacción, tales como transporte, energía, difusión informática, movimiento financieros.

Vinculando intersticio al territorio, y desde el campo arquitectónico, el concepto general de intersticio que se definió para las sucesivas investigaciones, se sustenta en el efecto (en términos espaciales) producto de la diferencia⁵² entre una entidad territorial anterior (caduca u obsoleta) y otra nueva superpuesta, redundante en la hibridación material o funcional de las respectivas condiciones originales.

⁴⁹ Territorio: definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945

⁵⁰ FARIÑA, Fernando: “GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO.” Beca de Iniciación UNLP – Directora. Arq. V. Schaposnik. Instancias del *cambio: instantaneidad, superposición y simultaneidad.*

⁵¹ “Diccionario Metápolis arquitectura avanzada”. Editorial ACTAR. Barcelona. 2001.

⁵² se toma por **diferencia** en este caso a la porción no común, residual, resultante de la superposición de dos cosas que ocupan una misma ubicación espacial.

Ambas entidades, entendidas como medios o contextos, constituyen la contrapartida y a la vez complemento de lo intersticial, dado que no se podría encarar al intersticio sin antes hablar de la existencia de una o varias situaciones tanto materiales como inmateriales, diferenciadas y exteriores a él que lo justifiquen.

En un territorio contemporáneo a partir del cual se producen este tipo de superposiciones en forma sistemática, se asume entonces que en primera instancia, existe una nueva forma de intersticio, característica de nuestro tiempo.

Situación intersticial: situar es “*poner a una persona o cosa en determinado sitio o situación*” por lo que el término compuesto, adquiere una condición témporo-espacial que incorpora la cuestión fenomenológica al espacio intersticial.

Toda situación es desde el punto de vista estático, un resultado y desde el punto de vista dinámico, un proceso, es decir que se trata de *una combinación de elementos con edades diferentes*⁵³. La comprensión del intersticio como situación, implica considerarlo como una construcción histórica, escenario en donde pueden reconocerse acciones, normas, agentes, escalas, ideologías, imágenes, discursos, de los cuales devienen diversas y concretas formas de vida. El conjunto de relaciones que se generan en combinatoria con el sitio, será singular para cada caso, y no hace más que ratificar el carácter de especificidad del lugar: habrá diferentes situaciones intersticiales, en función de diferentes tramas de relaciones sociales, temporales y espaciales en sus distintas escalas.

2.c- Intersticialidad – Informalidad: una misma cuestión

Si hasta aquí sólo se habló de intersticialidad, situaciones intersticiales, corresponde presentar una aseveración que deviene en hipótesis:

⁵³ SANTOS, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO– Edit. HUCITEC - 1996

1ª Hipótesis: Lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra.

Hipótesis de diagnóstico

Desde esta hipótesis, es que resulta procedente, adjudicar una condición a las situaciones intersticiales, la de informalidad, al hablar en términos de ciudad y en correlato con la problemática enunciada en el título, a la que se quiere cambiar de signo: “*Desafío desde una problemática informal hacia una respuesta formal*”, cuestión que empieza desde este momento a desarrollarse naturalmente.

Se considera importante declarar que, desde el frío enunciado de una parte del título, se vuelve imperioso el explicarse y explicar cómo se encuadran los términos empleados, así como el sentido de la frase; el porqué de ese querer pasar de lo informal a lo formal.

- Formal - Informal:

- Conceptualización: Pasar de lo informal a lo formal.

¿Qué es lo informal?

Dice Patricio Browne⁵⁴ en el texto de una investigación titulada *Urban Design Strategies and the Informal City, Lima, Perú and Río de Janeiro, Brasil*⁵⁵, que frente a las ciudades planificadas, ordenadas formalmente por actores, institucionales, se requiere una mirada orientada a un estrato conformado por los *fenómenos informales* de esas mismas ciudades.

Para encuadrar la problemática informal, se pregunta entonces, “*¿cómo es la ciudad que no controlamos, la ciudad que supuestamente no tiene forma?*”, a lo que se responde que ante todo, “*si polarizamos la existencia de una ciudad en términos de una ciudad formal o informal, podríamos decir que la mayoría de*

⁵⁴ Patricio Browne: Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998, y Master en Science in Architecture and Urban Design, Columbia University, Graduate School of Architecture, Planning and Preservation, NY, EE.UU., 2001. Beca William Kinne Fellows Memorial Traveling Prize, Columbia University, 2001.

⁵⁵ Investigación apoyada por el fondo del William Kinne Fellows Memorial Traveling Prize de la GSAPP, Columbia University, NY, 2001, en conjunto con el profesor Ignacio Lamar y los estudiantes de la GSAPP Alessandro Cimini, José Echeverría y Eduardo Ramos.

los fenómenos urbanos contemporáneos tiene que ver con este control y descontrol. Lo curioso es que ambos modelos de ciudad, por opuestos que parezcan, emergen indistintamente por todos lados.”

Ya aquí se presentan otros dos términos vinculados a lo formal y lo informal, desde el accionar, control - descontrol, términos también directamente relacionados con los instrumentos de regulación, existentes o no, aplicados o no, así como se entiende que aparece también lo espontáneo como forma diferente de construcción de ciudad, justamente a partir de no querer o poder ser controlada.

En los párrafos enunciados, además, se alude a la ciudad como base cierta de la indiscutible presencia de la dupla formal - informal y casi genéricamente se asume la cuestión como estado inherente a una y todas las ciudades; tal vez con distintos grados de intensidad para uno u otro de los términos, pero sí entendiendo que se trata de un inevitable nuevo tipo de crecimiento cuya particularidad se basa en que en forma paralela a la ciudad formal crece una ciudad informal, que no obedece a tipo alguno de organización estructural y que, por lo tanto, es de suponer que se complejiza en lo que hace a su lectura y comprensión.

En cuanto a por qué camino encarar esta complejidad que instala lo informal en la ciudad, el Grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad” del Departamento de Urbanismo de la Universidad Nacional de Colombia, declara:⁵⁶

“La investigación sobre los procesos urbanos informales, tiene diferentes posibilidades en el análisis de las dinámicas urbanas, tanto en el método como en la tematización. Con respecto al método se encuentra lo urbano como objeto teórico o como objeto práctico, la generalización a partir de leyes o la particularización empírica, entre otros.”

- Correlato con el *Evento detonador*

⁵⁶ Publicación en Revista BITÁCORA 11 - Enero Diciembre de 2007 - Pág.53 - 93-: “Ciudad informal COLOMBIANA” Grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad” Director: Arq.Carlos A.Torres Tobar Mg. Urb.

Aún sin haber entrado en la descripción detallada y analítica del caso detonador de este trabajo de Tesis, -y a partir de lo enunciado-, el encare del mismo es ya catalogable desde una postura investigativa, como objeto práctico generador del objeto teórico que dará pie a la teoría de intervención prevista, apoyándose en una 2da hipótesis vinculada a la anteriormente enunciada:

2ª Hipótesis: Los propios mecanismos informales pueden pasar a ser el germen de la herramienta a utilizar en el diseño arquitectónico que encare un cambio de signo de informal a formal.

Hipótesis de nivel predictivo - aporte al proceso proyectual

De hecho, y a partir de este punto, ésta pasa a ser una hipótesis fundante de este trabajo.

Es una condición aceptada como existente y real, que en los centros urbanos, sobre todo en los grandes, exista un *estrato informal*, no necesariamente carente de representatividad política, motivo del discurso declaratorio de diversas líneas del pensamiento político, pero por alguna razón no suficientemente entendido, y más aún encarado, desde su esencia -causales conducentes-, sino desde la superficie de discursos solamente propicios a intereses ajenos a la verdadera problemática y su solución posible.

Se trata de una *narrativa* referente a la *ciudad informal* conviviendo con la *ciudad formal*, que pasa a ser parte aceptada como problemática inherente a la necesidad de habitar los humanos en comunidad, en la ciudad, frente a la que investigadores de la temática tales como Saskia Sassen⁵⁷ entre otros, coinciden en considerar como un potencial no explorado para regular la ciudad toda, no ignorando que la problemática acosa en términos abarcatorios al hábitat de toda la sociedad, aún a la considerada más desarrollada.

Es que la crisis de vivienda puede ser más marcada en países pobres con respecto a los ricos y muy ricos, pero existir existe, ya que se trata de un problema *global*.

⁵⁷ Saskia Sassen, socióloga. Se ocupa de la problemática urbana en correlato con la global. Material consultado en las investigaciones realizadas: *La Ciudad Global*, 1991 (Princeton University Press), reeditada y revisada en 2001.

Frente a ella, esta crisis de vivienda desencadenante de los crecimientos espontáneos precarios, se plantea una nueva hipótesis, aportante al encare de la problemática:

3ª Hipótesis: Enfrentar lo global desde lo local.

Hipótesis de nivel predictivo - aporte al proceso proyectual

- El porqué de la incorporación del concepto de acupuntura urbana

Lo anteriormente planteado, es conducente a la necesidad de apelar a estrategias orientadas a operar localmente ante la problemática que se está tratando, por lo resulta pertinente incorporar el concepto de *acupuntura urbana*, desarrollado por Manuel de Solá Morales⁵⁸, que atendiendo al tema formal - informal, lo hace específicamente a partir de una focalización local.

Se trata de una estrategia que propone justamente la intervención sobre la ciudad, desde lo local, con piezas medianas o pequeñas más o menos puntuales y autónomas que se incrustan en un tejido de soporte más amplio. El concepto de acupuntura urbana, es sostenido además por Jaime Lerner⁵⁹, que lo rescata como base cierta de *terapias exitosas* en casos de reciclajes urbanos a los que presenta en su libro "Acupuntura urbana".

Al establecer una analogía con la acupuntura, como la suma de agujas y puntadas que se aplican a puntos neurálgicos del cuerpo humano, la acción sobre las áreas urbanas, sería asimilable a este accionar, a partir de reconocer a la ciudad como un organismo complejo y nervioso, sobre el que la intervención de cirugía global sería insensata: de ahí el apelar a la acupuntura urbana: prevalescencia del accionar local y focal sobre el global.

⁵⁸ Manuel de Solá Morales - Taller Proyecto Urbano - Escuela de arquitectura y diseño - UPB
Tomado de: "El Projejc Urbà: una experiencia docent" - Barcelona, Ediciones UPC, 1999. Traducción y Síntesis prof. Alejandro Echeverri.

"De cosas urbanas" - M. de Solá Morales - Barcelona : Editorial Gustavo Gili, S.L. España - Prefacio de Kenneth Frampton.

⁵⁹ Jaime Lerner- "Acupuntura urbana" - Editorial record, Río de Janeiro - 2003

En el caso de los *intersticios lineales ferroviarios en desuso apropiados por el hábitat de la pobreza*, -uno de tantos similares-, tomado como el detonante de este desarrollo, resulta válido adoptar una postura asimilable al accionar descripto, lo que se reafirma ante la potencial identificación del intersticio ferroviario con el concepto de *lastimadura*, *desgarro*, al que evidentemente, habrá que lograr cicatriz de manera intencionada y particular: local.

Cicatriz y tejido regenerado, y no metafóricamente sino arquitectónicamente entendidos dichos términos en juego.

La propuesta proyectual que de esto derive, se basará en entender que se estará interviniendo en una gran lastimadura, un corte dentro de un tejido -urbano-, que había intentado regenerarse espontáneamente; un tejido en el que se vislumbran indicios de *cicatrización espontánea* desde la ausencia de una planificación urbana; sin embargo al mismo tiempo, cicatrización buscada e intencional, forzada, -desde los habitantes-: una *mala cicatriz* a ser mejorada.

Se convalida aquí el tema ya enunciado de lo *espontáneo* como forma diferente de construcción de la ciudad, pudiéndose aseverar que este tipo de hábitat espontáneo es el que la gente produce por necesidad y urgencia.



En correlato con lo planteado respecto de la acupuntura urbana, ese tipo particular de intersticios, -los resultantes de la vía ferroviaria en desuso y la gente habitando-, sería entendido como uno de los tantos puntos neurálgicos en que hace falta intervenir al organismo ciudad, aceptando que se trata de un caso local producto indirecto de la repercusión de posibles efectos globales, merecedor del necesario encare también local, como parte del aporte a la falta de un discurso adecuado para la ciudad informal, que exige una evolución de estrategias que buscan el potencial de lo informal encarándolo a partir de maneras mucho más sutiles y puntuales.

Corroborando lo anterior, el enfoque específico que propone Jonás Figueroa, Arquitecto y Académico de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Santiago de Chile, que desde su sitio Web pedagógico, Urbanismo⁶⁰, se centra especialmente en los objetos espaciales que son los *intersticios* planteando líneas posibles tanto para el conocimiento de su funcionamiento como para las posibilidades de una intervención concreta para la que, desde una *entrada espacial* todavía no hay búsqueda de diseño, por haber sido considerados solamente como situaciones endémicas antes que como punto de partida desde el cual la práctica urbanística podría organizar en parte a la ciudad informal.

El mismo autor considera que, si la instalación de las líneas de ferrocarril o de las autopistas dejó de lado numerosas porciones de espacios desafectados, sin embargo éstos no *han muerto* ni están inanimados; también son lugares en los cuales se desarrollan actividades informales.

Se puede establecer aquí, una asociación indiscutible con el caso de las vías ferroviarias abandonadas y su nuevo uso y la voluntad de habitar de la gente, lo que hace, desde las coincidencias, a la validación de la postura declarada en el inicio de este trabajo, *“Así se llegó al desocultamiento de varios lugares, en estado de abandono, y con un nuevo uso a veces inusual. Entre ellos, el hábitat en y sobre las vías ferroviarias en desuso -en varios puntos de las*

⁶⁰ El sitio, que se presenta como una revista virtual de urbanismo, de la ciudad y del territorio sudamericano, une tres principales recursos : documentos de cursos, textos y artículos de reflexión.
Versión imprimible, "Pensar los perímetros e intersticios urbanos.", EspacesTemps.net, Mensuelles, 10.01.2006
<http://espacestemp.net/document1784.html> - <http://urbanismo.8m.com>

afueras de la ciudad; inusual y hasta contradictorio si se atiende al significado de la palabra vía...” (PARTE I).

Términos partícipes de un sugerente particular grupo de palabras claves del que los significados de las mismas huelgan por ya desarrollados, pero la presentación de todos ellos eslabonados, adquiere un alto grado de sugerencia para el cierre del punto **2.c- Intersticialidad – Informalidad: una misma cuestión**

Intersticio - informalidad - espontáneo - descontrol - local - cicatriz - acupuntura urbana - entrada espacial

PARTE III

3- LA REGIÓN DE PERTENENCIA DEL EVENTO

ÍNDICE
PARTE III

3- LA REGIÓN DE PERTENENCIA DEL EVENTO.....	56
Introducción.....	58
-Contexto temporal - espacial: Tejido - <u>Hilos de interés</u>	
3.1 - El proceso de Globalización.....	58
-Cómo repercute en la Arquitectura la Globalización.....	65
3.2 - Pobreza - hábitat (Villa miseria - asentamiento espontáneo).....	76
3.3 - Las redes ferroviarias y su proceso en Argentina.....	86
3.a - El Sistema Ferroviario en términos de país.....	87
3.b - El Sistema Ferroviario en términos de Provincia de	
Buenos Aires / La Plata.....	89
3.4 - <u>Una cuestión vincular:</u>	
Los rastros de la movilidad ferroviaria en el territorio	
Correlato con pobreza y hábitat espontáneo.....	95
3.5 - Disquisición:	
Los porqué de una reutilización.....	97
3.6 - Ciudad de La Plata en su región.....	114
- La traza:	
Crecimiento del Casco Fundacional.....	114
- La Plata hoy.....	121

3- LA REGIÓN DE PERTENENCIA DEL EVENTO

- Introducción

Planteados hasta aquí parte de los así considerados conceptos fundantes, referidos a Arquitectura e Intersticialidad (Informalidad involucrada), se vuelve necesario remitirse al contexto, Local, -temporal y espacialmente-, justamente para contextualizar lo explorado, como camino de avance para hacer que dichos conceptos puedan llegar a contribuir a la formulación de la teoría sustentante del *lugar*, en este caso el del evento en La Plata.

Contexto,- *cum texêre* lat.-, interesa entenderlo ante todo desde la lingüística, porque ya desde los dos términos latinos unidos, está aludiendo a tejido, a la unión de cosas que se enlazan y entretajan como también se lo define; a enredo, es decir, el entrelazamiento de hilos de los que particularmente interesa desenredar y extender algunos, por incidentes en el tema, por vinculares.

Con este criterio, se encara el Contexto temporal - espacial y sus Hilos de interés

Uno de dichos Hilos es la Globalización, que pareciera a priori tan ajena y casi distante de la problemática instalada por la apropiación de las vías en desuso por el hábitat humano y sin embargo, desde ella es dable explicar ciertos aspectos de la situación de la región de pertenencia.

3.1 - El proceso de Globalización

La región de pertenencia¹ del evento, en situación de estudio permanente a partir de las investigaciones realizadas y en desarrollo², se ofrece con su estado de avance investigativo, como base cierta y conocida para encarar lo específico.

Porqué hablar de Globalización.

“Es cierto que la globalización es política, es económica, es cultural, es real, pero también es cierto que debe provocar la búsqueda de nuevas alternativas. El problema no es que el mundo esté

¹ La región de pertenencia, focaliza su epicentro en la Ciudad de La Plata, Capital de la Provincia de Buenos Aires - Argentina.

² Investigaciones del LIP - Laboratorio de Investigación Proyectual - FAU - UNLP - Director Viviana Schaposnik

crecientemente interconectado, sino la respuesta ante ese proceso de interconexión. Y en este caso se apunta a darla desde la arquitectura y el urbanismo.”³

Porque, en realidad, como bien se asevera⁴, “*Siempre fue normal vivir en la globalización, la palabra viene del latín, globus, y quiere decir: bola, esfera, montón, grupo de gente; vivimos en el globo Tierra, pero lo que hoy ha cambiado es cómo vivimos.*”

Porque se puede aseverar que sus efectos se verifican en el ambiente construido, hoy, ya que es generadora de procesos reestructuradores que inciden en dicho ambiente, ciudad, región, territorio, desde el interés de los arquitectos.

Porque se puede conceptualizar sobre ella, declarándola un conflictivo y particular tipo de desarrollo⁵ que produce en términos generales demasiado retroceso de los estados de bienestar de determinados grupos humanos, desde argumentos ideológicos que resultan una conveniente y eficiente coartada para grupos dominantes.

Porque involucrando a la política, la economía -las finanzas-, la cultura, por ende a la sociedad, se vuelve cada vez más real y afectante: no solamente riesgosa sino además fluctuante y hasta impredecible.

Esto último, por caso, a partir de crisis mundiales recientes como la del año 2009 -iniciada como proceso en 2008-, y otras posteriores, en que ya no se trató solamente de incidencias globales en los países en desarrollo sino, de verdaderas debacles económicas afectantes de los así llamados países avanzados (¿desarrollados?).

³ Epígrafe del Informe de Avance “EFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL AMBIENTE CONSTRUIDO” PROYECTO DE INVESTIGACIÓN Acreditado UNLP 1998/00 - Director V. Schaposnik

⁴ Diario El Día, - Ciudad de La Plata, año 2000-, Rubén Giusso, colaborador del diario, Doctor en Filosofía y Profesor de Literatura Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación -UNLP - Bs. As. Argentina.

⁵ Desarrollo: acrecentar o dar incremento a algo de orden físico, intelectual o moral. Crecimiento o progreso de una persona, país o cosa - ...cuando el concepto de desarrollo se aplica a una comunidad humana, se refiere al progreso en el sentido económico, social, cultural o político...Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Vigésima segunda edición.

Es decir, que el péndulo global, moviéndose hacia un lado y otro, fluctúa y golpea a todos.

En este punto, el concepto de desarrollo desde lo global, debe ser aclarado, ya que si desarrollo es entendido desde el significado más genérico como proceso dinámico y no definitivo conducente de una situación (no satisfactoria), a una nueva (juzgada como mejor o satisfactoria), se trata aquí de un nuevo distinto significado tomando en cuenta no sólo nivel de vida, sino calidad de vida - intenciones, valores y principios de los grupos humanos-, lo cual plantea la necesidad de una re-definición local o adaptación local del concepto.

Por un lado se diluye la noción de desarrollo como situación ideal o modélica hacia la cual orientarse, multiplicándose en tantos ideales de desarrollo como grupos o comunidades se analicen; al mismo tiempo, el desarrollo en una determinada dirección, no implica el desarrollo en todas las demás y/o sólo en algunas, por lo que además es dable explicar la fragmentación espacial y social-cultural a partir del nuevo concepto global de desarrollo.

Desde ese lugar, es entendible que a pesar de contar con los beneficios de ciertos desarrollos particulares, en paralelo, el territorio se encuentre afectado por situaciones como las intersticiales que no resultan del todo ajenas a la incidencia fluctuante de este nuevo desarrollo.

Justamente, la catalogación que le corresponde a Argentina -y tal vez a la mayoría o, a todos los países de América latina-, es la de país en desarrollo; esto a pesar de considerarse a Argentina y Chile, como los dos países latinoamericanos con el IDH -Índice de Desarrollo Humano- más alto, según el Informe 2010 de las Naciones Unidas, a lo que debe agregarse que la región sigue siendo, según la misma fuente, la más desigual del mundo y muy por debajo del promedio mundial.

Se alude a un crecimiento lento, a largo plazo, para estos países latinoamericanos, en consonancia con una recuperación global basada en una posible resurrección comercial y financiera internacional, entendiéndose que el

modelo de desarrollo de América latina en las dos últimas décadas, se basa en potenciales aumentos de productividad propiciados por una puesta en forma de las industrias de la región por parte de la competencia global; pero esto se limita sólo a un estrecho segmento de la economía regional; por otro lado “...*hay razones para que este optimismo relativo sea razonable.*”, opina Dani Rodrik.⁶

Es que según el autor del artículo periodístico en el que se apoya en parte este discurso, y con independencia de las relativas perspectivas de crecimiento de los países en desarrollo, cabe preguntarse si una economía mundial en la que dichos países tengan un peso mayor, fomentará un gobierno global que dé sostenibilidad a un ambiente económico armonioso.

Las instituciones globales - el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la Organización Mundial de Comercio-, siguen siendo producto del liderazgo estadounidense de fines de la Segunda Guerra Mundial y no dejan de reflejar los intereses de EE.UU.⁷, aunque han tratado de codificar normas de conducta y toma de decisiones basadas en reglas de no discriminación, multilateralismo, relativa transparencia, que terminaron por poner también relativos límites al poder de EE.UU.

“Durante largo tiempo, a los politólogos les ha inquietado que una mayor difusión del poder económico produjera una economía mundial menos estable. Si el centro de gravedad pasa por los países en desarrollo, no será un proceso fluido, y ni siquiera benigno. Sólo los países que adopten estrategias basadas en el estímulo del cambio estructural interno, prosperarán.”⁸

Se considera oportuno aquí, apelar a conclusiones de Carlos A. De Mattos⁹, que desde su condición inicial de arquitecto al tiempo que investigador latinoamericano, aproxima la problemática global y su incidencia, a las escalas

⁶ Dani Rodrik: Profesor de Economía Política de la Escuela Kennedy de la Universidad de Harvard. Artículo para el diario LA NACIÓN -“Los países emergentes pueden impulsar al mundo, o no”- ECONOMÍA Y NEGOCIOS - 17/10/ 2010

⁷ -BORÓN, Atilio – “IMPERIO IMPERIALISMO (UNA LECTURA CRÍTICA DE MICHAEL HARDT Y ANTONIO NEGRI) – Colección de Ciencias Sociales de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO – 1ra Edición, Buenos Aires, Abril de 2002 Análisis de dos posturas actuales si bien no opuestas, al menos aparentemente con ciertas manifiestas divergencias, que han movilizadas a la polémica mundial y conducido a desprender de ellas ciertos conceptos que corroboran la necesidad de indagar y responder a cuestiones que este trabajo pretende introducir.

Por un lado, la postura del “IMPERIO”, postulada y desarrollada por el filósofo italiano Toni Negri y el crítico literario norteamericano, Michael Hardt (H&N)

Por el otro, la de “IMPERIO & IMPERIALISMO”, postulada en particular desde su libro por Atilio Borón –político argentino -, postura de un grupo multifacético de intelectuales mundiales.

⁸ Dani Rodrik - Op. Cit.

⁹ Presidente del comité científico de la *Red Iberoamericana de Investigación sobre Globalización y Territorio*, desde 1999.

regional y local, -escalas de interés de este trabajo-, en términos del proceso de reestructuración que además de afectar profundamente al conjunto de la sociedad, tiene importantes impactos territoriales y urbanos; pudiéndose aseverar que es dable aceptar que se establece un *“tipo particular de relaciones entre globalización y territorio, y entre globalización y ciudad.”*¹⁰

Desde el punto de vista de la finalidad de este encuadre de la Globalización como proceso que afecta a territorio y sociedad, pueden enunciarse aspectos concatenados que sintetizan dicha afectación, sin considerar que haya un orden jerárquico, sino un eslabonamiento indiscutido dado por:

- Mercado de trabajo deficitario incidente en el segundo de los términos riqueza-pobreza, que profundiza cada vez más contundentemente la brecha global.

- Distribución del ingreso desigual e inequitativa.

- Estructuración socio territorial en evidente proceso de cambio.

- Sociedades y ciudades duales¹¹ (una estructura social dual en la estructura del empleo y de los ingresos de la población)

- Desigualdades sociales urbanas.

El enfoque de De Mattos, se basa en la afirmación de Castells (2001 - Pág. 493)¹², *“la transformación espacial debe entenderse en el contexto más amplio de la transformación social: el espacio no refleja la sociedad, sino que la expresa, es una dimensión fundamental de la sociedad, inseparable del proceso global de organización y cambio social”*.

¹⁰ De Mattos, Carlos A., 1999, *Globalización y metropolización en Santiago de Chile, lo que existía sigue existiendo*, Ponencia presentada al V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, realizado en Toluca, México.

¹¹ Saskia Sassen, *La Ciudad Global* (1991) Columbia University Press

¹² Manuel Castells - *Problemas de investigación en sociología urbana* - Madrid Madrid, S.XXI - edición 1971 - Alianza Editorial. 2001

Por abstractos y lejanos que parezcan, muchos de estos principios también se hacen parte de una realidad local. Ciertamente no se está en condiciones de establecer comparaciones con los más importantes centros articuladores del capital; sin embargo ellos han establecido un patrón de desarrollo que cuenta y requiere ser tenido en cuenta al momento de analizar el espacio territorial local.

Vale entonces establecer el nexo entre tal proceso que se considera incidente y la Región de interés.

Tal problemática, -Región y proceso de Globalización-, fue estudiada en su momento¹³, enfrentándose el desafío de generar una metodología de análisis del Ambiente Construido, que actualizara herramientas con que la Arquitectura y el Urbanismo encaraban la lectura de ciudades, regiones, territorios, tomando en cuenta efectos globales: búsqueda de arquitectos en pos de nuevos instrumentos de abordaje.

No se trata en este caso, de desarrollar dicha formulación metodológica; importa sí, presentar en qué términos se encaró la cuestión, con qué variables se especuló, y a qué conclusiones se arribó.

El tema fue desarrollado atendiendo al aporte de Javier Echeverría¹⁴, su planteo de la “Telépolis del Siglo XXI”, y la clasificación propuesta, que categoriza viejos y nuevos Espacios (Entornos según Echeverría).

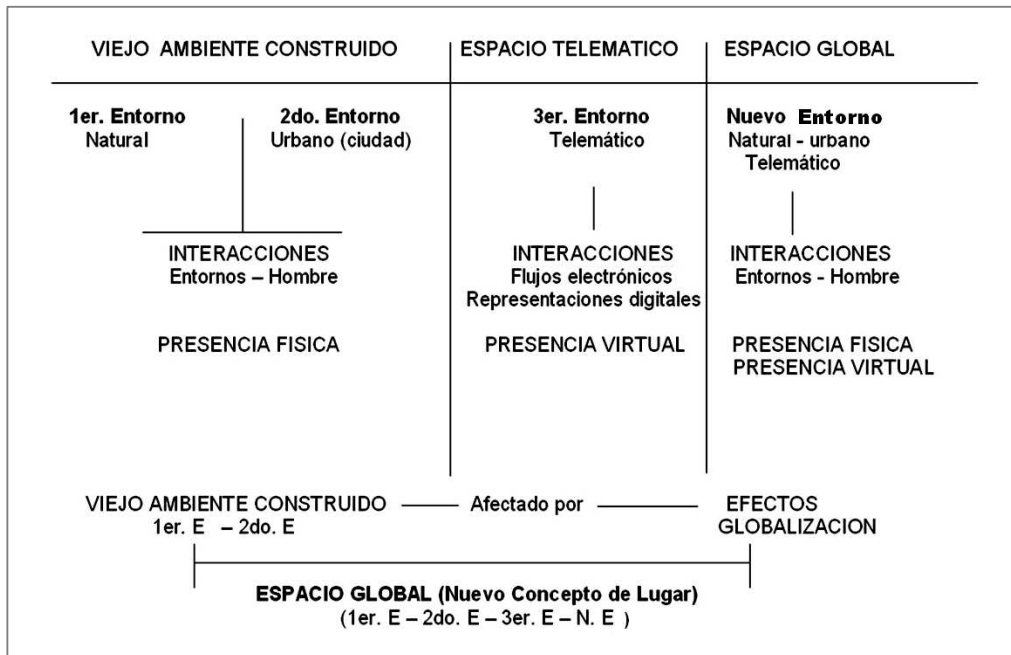
Su postura, procedente del campo de la filosofía, -ciencia conceptual-, incidió justamente como aporte al concepto de interacción bidireccional Espacio Arquitectónico – Hombre, asumido como punto de partida investigativo.

Se trabajó en una “Re-interpretación de los Entornos de Echeverría - Espacios producto de los Efectos de la Globalización en el Ambiente Construido.”,

¹³ “EFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL AMBIENTE CONSTRUIDO” y, “GLOBALIZACIÓN Y AMBIENTE CONSTRUIDO - Aplicación de nuevos instrumentos de análisis para un diagnóstico regional - Región La Plata– Berisso – Ensenada – LAPLABE.”, PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN Acreditados UNLP 1998/00 - 2000/03 Director V. Schaposnik

¹⁴ -ECHEVERRÍA, Javier – filósofo español Integrante del Consejo Superior de Investigaciones Científicas del Instituto de Filosofía de Madrid autor de TELÉPOLIS – Ensayos– 4ta edición – 1995 – Ediciones DESTINO . S. A. - Barcelona.

redefiniéndose el espacio improntado por el hombre, a partir de tomar en cuenta un proceso evolutivo que partiendo del concepto de VIEJO AMBIENTE CONSTRUIDO (natural y urbano, con interacciones y presencias físicas), pasó a incorporar el concepto de ESPACIO TELEMÁTICO, -el que sostiene Echeverría descriptivo del momento actual-, (con interacciones de flujos electrónicos y presencias virtuales), planteándose finalmente desde la propia investigación encarada, un ESPACIO GLOBAL, (natural, urbano y telemático).



Hablar de Espacio Global, significó entenderlo ante todo como un nuevo concepto de *Lugar* en el que todos los aspectos de interés, a analizar-diagnosticar, debían reconocerse como encuadrados en un espacio -ciudad, región, territorio-, en el que actuarían incidiendo además Flujos y Redes conducentes como consecuencia de su presencia, a Unificación y Fraccionamiento. Justamente, en la región de pertenencia del evento detonador, se notaría la fuerte y definitoria incidencia de los flujos reales que se fueron desarrollando.

Como insistentemente había preanunciado y aseverado Milton Santos¹⁵, *“...unificación – fraccionamiento, los dos modelos están simultáneamente presentes como efectos de la globalización.”*

¹⁵ -SANTOS Milton – “TÉCNICA ESPACIO TIEMPO – Globalización y medio técnico- científico informacional” – HUCITEC – 3ra Edición – San Pablo, 1997

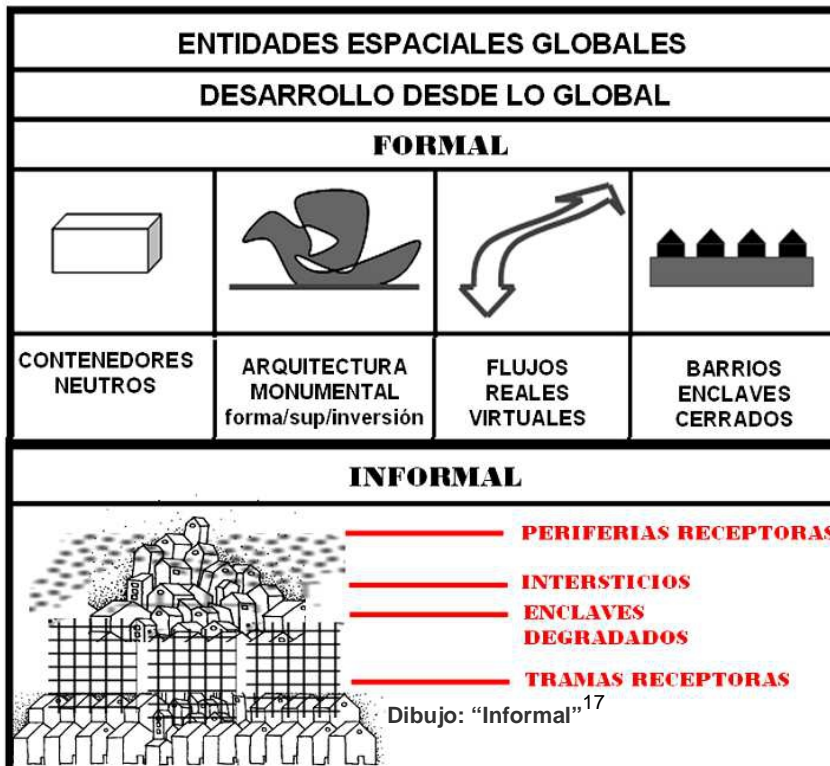
Así se entendió que el proceso de unificación era producido por redes; y que es justamente y contradictoriamente por dicha unificación, que se produce un evidente fraccionamiento -genérico y específico-, que trasciende dicha unificación. Por lo que finalmente y como derivación de lo anterior, apareció dominando el panorama global, un par ineludible, flujo – fragmento; par de opuestos en el que el 1er término, es conducente al 2do, que comparte junto con él, el Espacio Global, dejando en claro que se trata de una fragmentación inicialmente socio-económica; una fragmentación basada ante todo en desigualdades sociales en las ciudades, pero conducente además a una fragmentación espacial.

-Cómo repercute en la Arquitectura la Globalización

Ese nuevo contexto se vuelve evidente en la Arquitectura -y así se verificó-, desde la manifestación de nuevas entidades espaciales, temáticamente enunciables como espacios del transporte, comercio, cultura-espectáculo, recreación, entretenimiento, siempre en simultaneidad con el consumo, dando lugar a la materialización de lo que se encuadró como *Nuevas Tipologías Arquitectónicas*, asociables a la nueva escena pública-social y sus viejos-nuevos actores.

Se aseveró como consecuencia de una primera etapa investigativa, “*LA GLOBALIZACIÓN UTILIZA A LA ARQUITECTURA COMO UNA VARIABLE MÁS DE SU ACCIONAR: queda afectado el Ambiente Construido: Materialidad Espacial – Fenomenología Del Espacio*” y se declaró: “*LA ARQUITECTURA: HERRAMIENTA DE LA GLOBALIZACIÓN*”; *no toda la Arquitectura, una parte de ella es usada como tal: las Nuevas Tipologías*¹⁶.

¹⁶ Conclusión del Proyecto acreditado UNLP “*Globalización y Ambiente Construido. Aplicación de nuevos instrumentos de análisis para un diagnóstico regional. Región La Plata – Berisso – Ensenada*”



El Cuadro síntesis presentado, se refiere a un encuadre de esas nuevas entidades espaciales globales, que evidencian la materialización de la presencia de efectos de la Globalización en el Ambiente Construido; formas que desde lo genérico, y sólo en parte, (caso de las arquitecturas monumentales ausentes por las propias condiciones locales), hallaron su expresión en la especificidad de la Región.

Ante todo, se plantea una clara división de dos campos abarcatorios de manifestaciones globales posibles: FORMAL - INFORMAL, términos ya desarrollados desde el significado que se les asigna.

Se ubican por encima de una clara y contundente línea separatoria, y como parte del desarrollo global formal, las entidades espaciales globales, Nuevas Tipologías de la Globalización.

La 1ra y 2da columna enuncian Contenedores Neutros y Arquitecturas monumentales, términos compuestos para cuya comprensión vale la siguiente especulación:

¹⁷ DIBUJO: adaptación/reinterpretación del dibujo identificatorio LA CIUDAD INFORMAL ENTRA Y SALE DE LA CIUDAD FORMAL - Gloria Naranjo – Jaime Peralta – Deicy Hurtado - INVESTIGACIÓN "REPRESENTACIONES COLECTIVAS EN LA FORMACIÓN DE LA CIUDADANÍA".
1990 - 1998 - Universidad De Antioquía - Medellín - Instituto De Estudios Políticos

“Frente a la problemática económica que plantean las operaciones económicas globales, se afirma que, el ‘tercer mundo’, ‘mundo en desarrollo’, siempre ha existido para mayor comodidad del ‘primero’ y que las grandes empresas han adquirido tanto poder, que se han hecho más fuertes que los propios gobiernos.

Las estrategias de gobierno de estas empresas han tenido una clara influencia en la arquitectura. La aparición de las Nuevas Tipologías Arquitectónicas responde en gran medida a esta premisa.

El dato propagandístico a partir de la Forma y/o la Corporación de pertenencia, es una primera lectura ineludible.”

Estos conceptos producto de la investigación realizada, llevaron a catalogar las Nuevas Tipologías en función de Marcas comerciales y Marcas arquitectónicas, esto aludiendo a autores proyectistas aportantes de una plusvalía a los emprendimientos: se trata de profesionales de la arquitectura “globales” convocados como “piezas” del “engranaje” de la globalización.

Así, Contenedores Neutros¹⁸ (grandes y herméticas cajas polifuncionales) se fueron incorporando al paisaje urbano y periurbano como nueva posible Tipología arquitectónica de la misma manera que Arquitecturas monumentales, generalmente encomendadas a los Arquitectos internacionales, “Marca Registrada” ellos mismos, agregando un factor adicional de atracción pública - social y económica.

Las 3ra y 4ta columnas siguen marcando presencias que se acentúan aceleradamente, tanto en lo referente a la conectividad real - virtual, los Flujos, como en lo que hace a la descontrolada acelerada presencia de enclaves cerrados, barrios privados, que a diferencia de los otros enclaves, de pobreza, con los que comparten la condición de estar *“muy relacionados con un proceso*

¹⁸ A comienzos de 1970, acuña la palabra “Contenedor”; el arquitecto italiano Pierluigi Cervallati, que hace el Plan de recuperación del Centro histórico de Bolonia y nombra de ese modo, al nuevo sentido y significado de viejos organismos-edificios significativos e importantes de la ciudad, que al perder su objetivo original y estar en situación de desuso, eran reformulados para CONTENER por reutilización un amplio abanico de actividades. CONGRESO DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS – UIA Barcelona, España '96

*de polarización social*¹⁹, son buscados intencionalmente y no por la necesidad imperiosa y urgente de contar con un techo-refugio, por grupos sociales medios y medios-altos dando respuesta a una demanda de seguridad, status y confort conducente a otro tipo de segregación social urbana, pero segregación al fin, que ignora y se desprende de la ciudad.

Por debajo de la línea separatoria del Cuadro, la categoría de INFORMAL, se inserta en calidad de categoría incorporada como motivo de estudio por las ciencias sociales, sobre todo en América Latina, al tener que enfrentarse con la necesidad de explicar el crecimiento y la persistencia de amplios sectores de la población que no logran incorporarse a los nuevos espacios de integración social, económica y territorial generados por los procesos de urbanización y modernización; en buena parte incididos por lo global.

Se rescata aquí que, desde el enfoque de la heterogeneidad estructural desarrollado por la Comisión Económica para América Latina -CEPAL- para explicar la dinámica de los comportamientos de las economías latinoamericanas, se considera al sector informal²⁰ como la franja de actividades de baja productividad en la que se inserta el excedente de población incapaz de ser absorbido por las ocupaciones generadas por el sector moderno de la economía urbana²¹; estas inserciones laborales informales, coinciden con localizaciones sociales de riesgo o de exposición al riesgo social de exclusión.

Según Castells²², *“La ciudad dual -formal-informal- puede verse como la expresión urbana del proceso creciente de la diferenciación de la fuerza del trabajo en dos sectores igualmente dinámicos dentro de la economía: la economía formal basada en la información y la economía informal basada en la fuerza de trabajo descalificada”*. Este proceso social de dualización lleva a una polarización de la estructura ocupacional, ejerciendo un impacto en el sistema de

¹⁹ Sonia Roitman - University College London, Reino Unido BARRIOS CERRADOS Y SEGREGACIÓN SOCIAL URBANA *Scripta Nova* REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES - Universidad de Barcelona. ISSN: 138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 - Vol. VII, núm. 146(118), 1 de agosto de 2003

²⁰ Según define el PROGRAMA REGIONAL DE EMPLEO PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE -PREALC-.

²¹ Beccaria, L., Carpio, J, y Orsatti, A. (2000): “Argentina: informalidad laboral en el nuevo modelo económico”, en *Informalidad y Exclusión Social*, SIEMPRO/ OIT/ Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.

²² CASTELLS, M. “La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso-urbano regional”. Madrid, 1998.

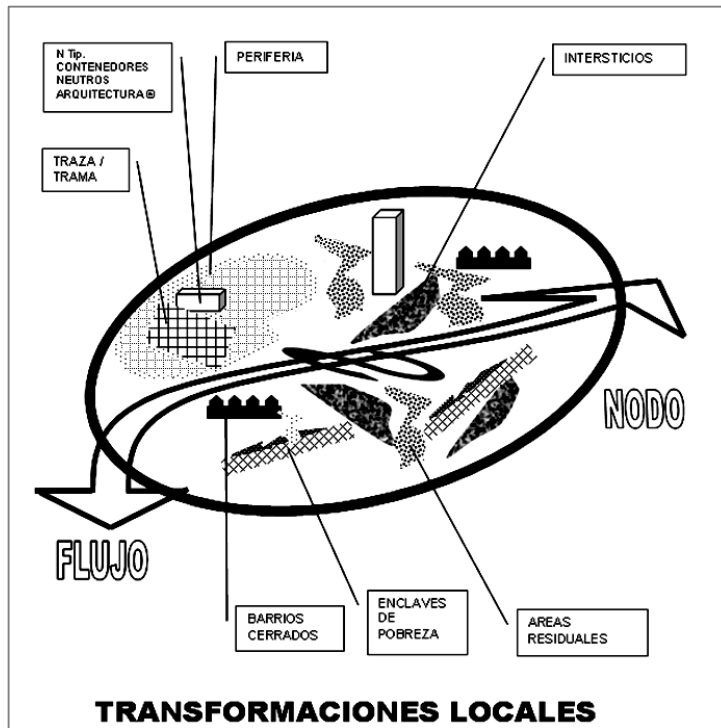
estratificación territorial con consecuencias sobre un particular tipo de actualización urbana.

A ese particular tipo de actualización urbana, se refiere el gráfico cuando reconoce encuadrada por lo informal, otra realidad global: transformaciones locales, que se dan a veces por permisividades de la trama de un tejido debilitado en su estructura; en las periferias y en general, en todo tipo de espacios vacantes apropiables, como lo es justamente el caso de las vías ferroviarias en desuso y su apropiación precaria desde la pobreza, que motiva este trabajo.

En síntesis, se está planteando desde la Arquitectura, la combinatoria de estrategias de la Globalización con Ambiente Construido, entendiéndose que ésta también utiliza a la Arquitectura como medio para lograr su fin, pretendidamente integrándose a la identidad cultural de cada lugar, si es que eso es posible.

Finalmente, el Cuadro siguiente que se presenta para la región de pertenencia del evento, -también producto de las investigaciones ya realizadas²³-, expone la síntesis de las Transformaciones locales verificadas, Formales e Informales, siempre en el marco del proceso de Globalización afectante, para la Ciudad de La Plata y su periferia, leídos además en términos de una Red mayor de pertenencia.

²³ "EFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL AMBIENTE CONSTRUIDO" PROYECTO DE INVESTIGACIÓN Acreditado UNLP 1998/00 - 2000/03 Director V. Schaposnik



La región, es esquematizada como nodo, nudo de flujos pertenecientes a una Red mayor, primero local y más allá global, habiéndose apelado a un intento de reconocimiento primario de alguna Red de pertenencia para la región, de la que no pudo plantearse encontrar límites, porque por su propia condición de interconexión real y virtual, fluye, sigue, se vincula, pero resulta imposible de ser delimitada.

El Cuadro sintetiza de manera icónica, siempre en correlato con la Arquitectura en sus distintas escalas, presencias tales como la traza origen de la ciudad de La Plata, las trazas subsiguientes que guiaron el crecimiento de una periferia, la generación de intersticios y áreas degradadas, apropiadas por enclaves de pobreza; las presencias instaladas -aceptadas o no-, de *contenedores neutros* en general referidos en este caso particular a súper e hipermercados; barrios cerrados en sus distintas categorías, tanto de escala como de clase social, así como la ausencia de una arquitectura global monumental, lógica consecuencia de la categoría del nodo "Ciudad de La Plata y su región", -nudo de una red mayor- ya que sólo Buenos Aires ciudad, -en la Provincia de pertenencia-, es

encuadrable en la categoría de Metápolis²⁴, apta para la manifestación espacial del descenso claro del poder global.

Esta categoría de Metápolis, -contemporánea-, constituye una realidad que trasciende y engloba las metrópolis conocidas hasta ahora, *“propiciando una nueva especie de aglomeración urbana, hecha de espacios y relaciones, heterogéneos y discontinuos... El término Metápolis, traduce esa nueva dimensión múltiple y multifacética de la ciudad contemporánea; una realidad más allá de la metrópolis tradicional: la de un sistema vibrátil similar -genérico o recurrente- a escala global, y diverso -específico-, a escala local.”*²⁵

El arquitecto Manuel Gausa, autor del desarrollo de esta voz del Diccionario en el que se enuncia y explica el vocablo, aclara eficazmente la diferencia fundamental entre la antigua noción de Metrópolis, respondiendo a una mecánica de producción -de objetos-, con crecimiento físico y expansivo y la noción de Metápolis, que remitiría a un desarrollo diversificado y elástico, cambiante, generado más allá de lo físico o lo geográfico; un marco de relaciones basado en el procesamiento y la combinación de informaciones simultáneas.

Dichas combinaciones, aludirían a un proceso informacional, dinámico e incierto, -recuérdese la calificación de fluctuante y hasta impredecible con que se encuadró anteriormente a la globalización, en este trabajo y el correlato de lo que se enuncia, con los Entornos de J. Echeverría y su reinterpretación-.

Se trata de un proceso definido por interacciones dentro del territorio y con otros territorios; en el Lugar y con los otros Lugares.

Se vuelve evidente entonces que el Lugar, -su significado conceptual ya declarado-, producto del *“impacto funcional del medio ecológico, de las instituciones ... de las infraestructuras, expresión material y local del trabajo humano, al fin, de los hombres que son capaces de transformarlo”*, tal como lo

²⁴Voz Metápolis - Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada - ciudad y tecnología en la sociedad de la información - Ed. ACTAR - 2001 - Pág. 406

²⁵ Op. Cit.

describiera Milton Santos ²⁶se ve afectado, invadido conceptual y físicamente; alterado en su idiosincrasia inicial.

“La ciudad ya no sería un solo Lugar o una forma determinada...”²⁷, alerta M. Gausa al respecto.

Se concluyó que evidentemente La Plata y su región, no alcanzaban la escala necesaria para que en particular la categoría de arquitecturas monumentales de las Nuevas Tipologías, se verificara en ella.

Con respecto a esta conclusión, aportó por compartida y fue esclarecedora nuevamente, la teoría de Milton Santos²⁸ emergente de plantearse el identificar *“la naturaleza del espacio”* y encontrar las categorías de análisis que permitieran estudiarlo.

Porque él, desde el marco conceptual de la Geografía humana, atendiendo a aspectos tanto humanos como económicos, establece la relación vida humana - producción - consumo y encuadra estructura y funcionamiento de los espacios de la globalización desde dichos aspectos útiles al análisis, a partir de una catalogación que le es propia: Horizontalidades y Verticalidades.

Las primeras involucrando el aliciente de todo lo cotidiano, -la vida de la gente en su Lugar-, las segundas, presencia de áreas al servicio de la producción globalizada, con control a distancia y neta y clara separación entre la escala de acción y la escala del actor.

Lo que importa rescatar es que ambas son vectores que pueden darse en simultaneidad o paralelos, conducentes a una situación desprendida de todo lo anterior: disociación geográfica entre Producción – Control – Consumo.

Así se pudo completar una visión de La Plata y su región, atendiendo a cómo, cuándo y dónde dicha disociación se manifiesta en su Ambiente construido, tanto desde su materialidad espacial, como desde la gente y su

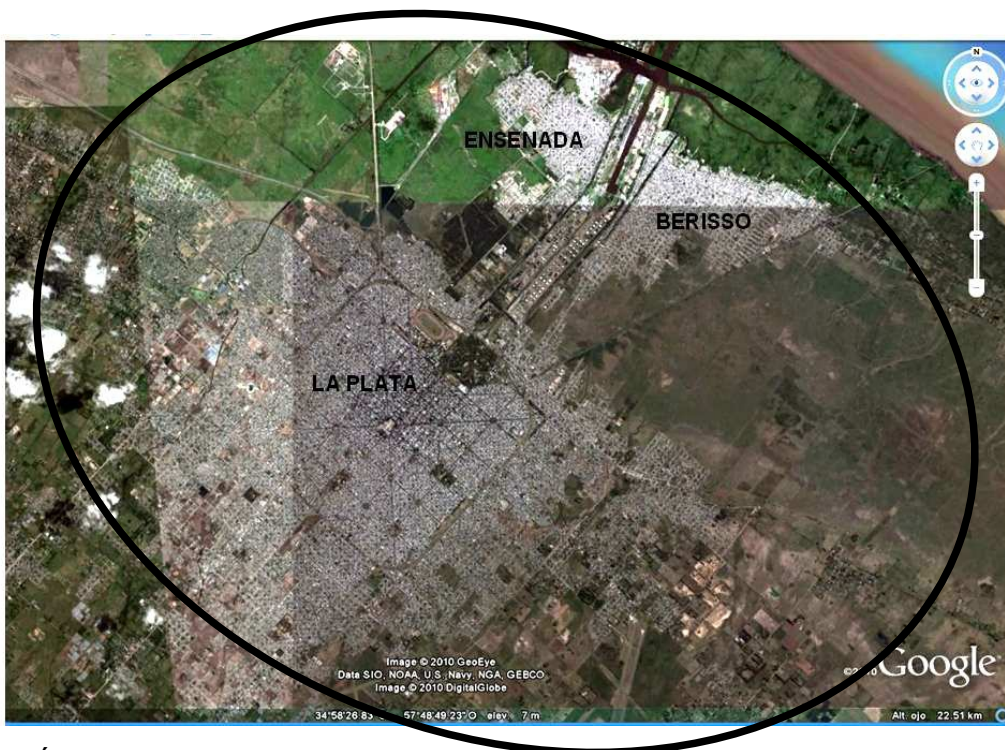
²⁶ Santos, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO -Editorial hucitec San Pablo - 6ta edición – 1996

²⁷ Manuel Gausa - Diccionario metápolis de arquitectura avanzada - ciudad y tecnología en la sociedad de la información - Ed. ACTAR - 2001 - Pág. 406

²⁸ SANTOS, Milton - “La naturaleza del espacio” - Técnica y tiempo - Razón y emoción – HUCITEC – San Pablo, 1996

conducta, tomando en cuenta además relaciones cuantitativas y datos emergentes entre distintos valores combinables de globalización, verticalidades, horizontalidades preexistentes y/o nuevas, y posibles disociaciones.

Vale recordar que la aplicación de los nuevos instrumentos de análisis para un diagnóstico regional, se concretó en la “Región La Plata – Berisso – Ensenada - LAPLABE -”, objeto de estudio en su momento y abarcante de los 3 partidos mencionados. Designación convencional: Gran La Plata.²⁹



REGIÓN “LAPLABE”

En su oportunidad, se declaró en alusión a la región LAPLABE: “*En ella, el Imperio abstracto y el Imperialismo concreto de un debate histórico, ahora global³⁰, están presentes, incorporan indiscutiblemente a la región, al sistema global³¹, pero de manera variable y con especificidades*”.

²⁹ Gran La Plata: conglomerado urbano formado alrededor de la ciudad de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Está compuesto por parte de la población urbana del partido de La Plata, y por la población urbana de los partidos de Ensenada y Berisso. Es por su tamaño uno de los conglomerados más importantes del país, y los límites del mismo con los del cercano Gran Buenos Aires son cada vez más difusos.

³⁰ -BORÓN, Atilio – “IMPERIO IMPERIALISMO (UNA LECTURA CRÍTICA DE MICHAEL HARDT Y ANTONIO NEGRI) – Colección de Ciencias Sociales de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO – 1ra Edición, Buenos Aires, Abril de 2002

La región, -parte de un territorio que obviamente resulta afectado-, constituye al mismo tiempo un área de producción, intercambio y servicios, -en la medida de sus posibilidades en tanto región de país en desarrollo-, con obras de infraestructura que facilitan la movilidad y el nexo y se manifiestan obviamente sobre un Ambiente Construido que siempre es permisivo y sabe hacer lugar a nuevas inserciones, -intervenciones urbanas- muchas de ellas con clara proveniencia de la globalización y en todos los casos, afectantes espaciales y fenomenológicas .

Esto porque es real que el proceso de Globalización de fuerte raíz económica, propicia la formación de mercados que descienden e inciden en las regiones, y esta región, no queda exenta de dicha afectación.

Se lee así, una región urbana y rural – natural, con límites más que imprecisos, en parte virtuales más que espaciales; límites que se expanden hacia capas inmateriales, que al mismo tiempo que conectan globalmente, segregan, desde la intencionalidad con que los responsables del poder global, determinan la accesibilidad o no a una red o a determinados sistemas de la misma, que deben permanecer ocultos, al menos para determinados destinatarios: Verticalidades Porque no hay equidad virtual como no la hay en el mundo real, y como dice Atilio Borón³², *"en la autopista de la información... y el fantasioso universo de la virtualidad, hay millones de personas, que nunca hicieron o recibieron una llamada telefónica..."* a lo que se suma el carácter selectivo con que se difunde la información. ¿Cómo evaluar y determinar los límites –virtuales- en este caso? Existir, existen sin embargo...

Análisis de dos posturas actuales si bien no opuestas, al menos aparentemente con ciertas manifiestas divergencias, que han movilizado a la polémica mundial y conducido a desprender de ellas ciertos conceptos que corroboran la necesidad de indagar y responder a cuestiones que este trabajo pretende introducir.

Por un lado, la postura del "IMPERIO", postulada y desarrollada por el filósofo italiano Toni Negri y el crítico literario norteamericano, Michael Hardt (H&N)

Por el otro, la de "IMPERIO & IMPERIALISMO", postulada en particular desde su libro por Atilio Borón –politicólogo argentino -, postura compartida por un grupo multifacético de intelectuales mundiales, que trabajaron en el tema conjuntamente.

³¹ PONENCIA Procesos reestructuradores del Ambiente Construido: Nuevas Herramientas XV CONGRESO ARQUISUR (Area temática Ciudad y Gestión Ambiental) - UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN JUAN FACULTAD DE ARQUITECTURA URBANISMO Y DISEÑO – MAYO 1999

³² Op. Cit.

Básicamente, los Flujos que generan la Red abarcatoria de la región, son Virtuales, aunque se reconocen y visualizan en ella, Flujos Reales “Adaptados”. que en términos generales, pueden llegar a ser sendas veloces que brotan concatenadas con la aparición de Nodos emergentes de la Globalización, -focos comerciales de mega consumo-, provocando a priori o a posteriori, indefectiblemente la aparición de Nuevos Flujos Reales o la reconversión de Viejos segmentos vehiculares, en Nuevos hilos conductores.

Un “Nuevo Entorno”³³, crece justamente en el sentido de esos Nuevos Flujos Reales incidentes, y en función de la centralidad evidente de una Red mayor de pertenencia.



Crecimiento de la región en función de los Nuevos Flujos reales, básicamente sendas para automóviles, ómnibus y camiones de carga, con ausencia casi total de un Flujo ferroviario, (medio de transporte afectado por el abandono y la obsolescencia).

³³ Javier Echeverría: categorización de nuevos Entornos

Contexto temporal - espacial – Hilos de interés

3.2 - Pobreza - hábitat (Villa miseria - asentamiento espontáneo)

Pobre - Pauper - éris

Es difícil encontrar sinónimos que taxativamente puedan reemplazar a la palabra pobre. En cambio, sí, adjetivaciones que agregan a la condición de hombre/mujer, la de pobreza.

Las palabras que es dable encontrar para explicarse y explicar, a veces son únicas; otras, no son autosuficientes y precisan apelar a una frase que hasta puede resultar elusiva, para decir del hombre/mujer, algo que debe doler ser expresado (y lo sorprendente es que se trata de “definiciones” y significados emanados de los diccionarios de la lengua española; de la Real Academia Española).

Es como que no hay palabras...

Pobre

- Necesitado (**necesita**)
- Menesteroso y falto de lo necesario para **vivir**. (**vivir** o **morir**, su antónimo)
- O que tiene lo necesario para vivir con **mucho escasez**. (mucho - escaso ¿?)
- Infeliz, desdichado** y **triste** (Sí: Figurativo)

Pobremente

- Escasamente
- Con necesidad, estrechez y pobreza.

Pobreza

- Necesidad, estrechez
- Carente de lo necesario para el **sustento de la vida**. (vida o muerte, su antónimo)
- Escaso haber de la gente pobre.³⁴

Si se intentara vincular lo anteriormente enunciado sobre la condición de pobre con lo ya expuesto precedentemente, referido al hábitat, como el lugar donde un organismo -humano en este caso...- vive y halla lo que necesita para sobrevivir -refugio, aire, agua, alimento y espacio para poder vivir en su medio-, se estará en condiciones de interpretar desde el significado más profundo, datos como los que se enuncian, referidos a la Argentina, país de pertenencia del evento detonador:

Según mediciones privadas, de universidades y de redes sociales, hay alrededor de 14 millones de pobres (3.754.000 para el INDEC³⁵) y, de ellos, cerca de 4,5 millones son indigentes (1.088.000 para el mismo organismo) Cuatro de cada diez argentinos viven en casas precarias. En Buenos Aires y el conurbano hay 819 villas miseria con, por lo menos, 1.200.000 habitantes. Crónicas de adultos, chicos y mayores al borde del abismo, marcados por la injusticia social y el estigma.³⁶

Indigencia, casas precarias, villas miseria: borde del abismo, borde social, borde material-espacial.

“La palabra indigencia, marca una nueva categoría que es posible aclarar... tomando en cuenta cómo se mide la pobreza en Argentina, a partir de 2 métodos: la línea de pobreza (LP) y la línea de indigencia (LI). Construidas en base a un concepto: la canasta básica de alimentos (CAB), compuesta por los alimentos más necesarios, fideos, pan, harina, arroz, leche, frutas, carnes, huevos, aceite, verduras, yerba mate, (los niños toman mate cocido...).³⁷

³⁴ Definiciones del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945 y de la RAE - Real Academia Española - 2010

³⁵ INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos - En los últimos años no fiable en cuanto a datos fehacientes.

³⁶ Revista La Nación 23.08.2009 “La deuda interna.” Jorge Palomar, columnista.

³⁷ Información - declaración del INDEC

¿Quién realiza este cálculo?

El INDEC, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos dice:

“- los hogares son considerados pobres si su ingreso es menor al CBT (canasta básica total): alimentos + bienes y servicios no alimentarios, (vestimenta, transporte, educación, salud.)

- los hogares son considerados indigentes si su ingreso es inferior a la canasta básica de alimentos.”

Al hablar de hogares, corresponde aclarar que de las tantas definiciones³⁸ del término, son rescatadas aquellas que se refieren a “familia que vive junta bajo un mismo techo”, “vida de familia”, “edificio o recinto para que se reúnan y relacionen personas de un mismo grupo social o con alguna característica común”, siempre en alusión a una cuestión que ante todo interesa desde la arquitectura, el verificar que insistentemente la gente se agrupa, se relaciona, trata de vivir junta, genera “construcciones” colectivas y esto no es casual; entendida la ciudad –*Civitas. Población grande, comunidad*³⁹- como “construcción antrópica del territorio”⁴⁰, es natural que desde el origen el hombre la conformara, la eligiera, por su esencia de ser social, que es parte de su condición de tal - hombre-.

Vivir relativamente juntos como especie es a lo que el hombre tiende; es lo que la ciudad ofrece o debería ofrecer. Por ende, en cualquier agrupamiento producido por la gente, el hombre individual se transforma en ser colectivo, cuando pasa de la escala doméstica y privada a la escala pública y social.

Las casas en que el hombre vive o trata de vivir, se agrupan a partir de él, de ellos, los hombres y cuando esas casas son precarias, aquí, en este lugar de Sudamérica que es la Argentina, se las llama Villa Miseria⁴¹

³⁸ Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. © 2007 Larousse Editorial, S.L.

³⁹ Ciudad – Diccionario Op.Cit

⁴⁰ PESCI, Rubén – AMBITECTURA – Hacia un tratado de arquitectura, ciudad y ambiente – EDICIONES AL MARGEN - 2007.

⁴¹ Villa Miseria: término compuesto acuñado por Bernardo Verbitsky en el libro **Villa Miseria también es América** editado en 1957 por Editorial Sudamericana. Colección Narrativas. El término compuesto, quedaría para siempre en Argentina, para referirse a los agrupamientos de viviendas precarias conformando comunidades con nombre e identidad propias, las más de las veces.

Bernardo Verbitsky, dice en su libro "Villa Miseria también es América", a la que se encuadra como novela, marcada por la etnografía urbana (a la que se apelará más adelante en este trabajo, para atender a los aspectos fenomenológicos), que se trata de *"...barrios de latas que forman costras en la piel de Buenos Aires"*, y con una particularidad referida a no esquivar los aspectos sórdidos que menos quieren aceptarse de la vida de sus habitantes.

La novela fue el resultado de una serie de notas sobre el asentamiento Villa Maldonado, que B. Verbitsky había publicado en el diario Noticias Gráficas, en donde trabajaba, en 1953. A partir de ese trabajo se le atribuyó a él la autoría de la denominación "Villa Miseria".

El tema, cuenta con información amplia y desbordante emanada de fuentes oficiales, privadas, de organizaciones sociales, fuentes varias al fin, que ofrecen datos que más allá de la exactitud o no de números que los conforman, sirven en este caso más que para informar, para asombrarse y dolerse.

Así por ejemplo, informa la Coordinadora de Villas de la ciudad de Buenos Aires que calcula que entre 2004 y 2008 la población en las villas porteñas creció un 30%, y sus habitantes pasaron de 110.000 a más de 150.000.

Para entender la magnitud, hay que considerar que en la ciudad hay 200.000 personas en casas tomadas, 70.000 viven en inquilinatos y otras 70.000 en hospedajes. A éstas, hay que agregar unas 120.000 personas alojadas en piezas rentadas: en suma, el 20% de los habitantes de la ciudad está en situación habitacional deficitaria.

Claro que el problema no es nuevo, escribe el periodista y escritor Eduardo Blaustein , *"los primeros datos sobre villas miserias en la ciudad de Buenos Aires no refieren a pobladores de tez oscura del interior, sino a hombres y mujeres europeos, inmigrantes. En 1931, el Estado dio refugio a un contingente de polacos en unos galpones vacíos ubicados en Puerto Nuevo. Dos años atrás había estallado la crisis mundial y no es de extrañar que al primer nucleamiento*

se lo llamara Villa Desocupación -todo un dato social e histórico- ni que al año siguiente se conformara otro con un nombre que sería el reverso semántico exacto: Villa Esperanza."

Blaustein habla del *camino hacia la desigualdad* y se remite al párrafo inicial de la novela de B. Verbitsky: "...El recuerdo terrible de Villa Basura, deliberadamente incendiada para expulsar con el fuego a su indefenso vecindario, era un temor siempre agazapado en el corazón de los pobladores de Villa Miseria.

La noticia de aquella gran operación ganada por la crueldad, no publicada por diario alguno, corrió como un buscapiés maligno".

La fuerte migración interna durante los gobiernos peronistas de la época permitió la expansión de las villas en la ciudad de Buenos Aires y la formación de barrios obreros en paralelo a los asentamientos, circunstancia que terminó por enhebrar una relación armoniosa entre unos y otros. Fue el caso del barrio Los Perales y la cada vez más creciente villa General Belgrano, Ciudad Oculta⁴²; así como, donde ahora se levanta Los Perales había un asentamiento llamado Ciudad Perdida: los nombres de un explícito rasgo de identidad.

En 2007, según un informe de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, se contabilizaron 150.000 personas viviendo en villas. Hoy, según un relevamiento de la Universidad Nacional de General Sarmiento, Provincia de Buenos Aires, alrededor de 200.000 personas (el 7% de la población de la ciudad de Buenos Aires) habitan las 23 villas miserias de la Capital Federal, casi todas al Sur de la ciudad.

Un estudio del Centro de Estudios para el Desarrollo Económico Metropolitano, de septiembre de 2008, establece que el 8,4% de los "porteños"⁴³ vive por debajo de la línea de pobreza, y el 3,6% es indigente.

Desde el año 2001, no hubo más Censos poblacionales, hasta el reciente, octubre de 2010; aquél de 2001 indica que en la Argentina hay 10.070.000

⁴² La antropóloga María Cristina Cravino, -Doctora en Antropología de la UBA e investigadora docente de la Universidad Nacional de General Sarmiento aclara que el nombre **Ciudad Oculta** proviene del Mundial de fútbol de 1978, cuando la dictadura militar argentina, hizo levantar un paredón para **ocultarla** de ojos visitantes.

⁴³Porteño: habitante de la Ciudad de Buenos Aires.

hogares. Según datos del gobierno nacional en 2004, el déficit habitacional era de 4.000.000 de unidades.

Hoy, 4 de cada 10 argentinos vive en casas precarias. La ocupación ilegal de inmuebles, el refugio bajo de las autopistas o en vagones de ferrocarril, el alquiler de cuartos de hotel, las villas y asentamientos, son estrategias usadas para paliar el déficit.

En particular, entre 1986 y 2006, la población de villas y asentamientos en el Área Metropolitana Buenos Aires, AMBA, creció un 220%.⁴⁴; a lo que se suma el dato estimativo de una existencia -hasta 2008-, de dos millones de habitantes de villas en el AMBA.

Villa o asentamiento, una misma cuestión.

Pareciera que la Villa Miseria, remite a un sistema, a un tipo de organización urbana, marginal, pobre, precaria en cuanto a condiciones de habitabilidad, pero gozando en cierto modo de rasgos de identidad fuertes, la mayoría de las veces.

Resulta paradójico, que en los orígenes, villa, significara casa de recreo en el campo; casa que no forma parte de un núcleo de población; justamente, esto último, asimilable a la marginalidad de las Villas -Miseria-, y, finalmente resulta contradictorio que se la explicita desde el diccionario, también como *“población con ciertos privilegios que la distinguen de una aldea. Población con privilegios e importancia histórica”*.⁴⁵

De todos modos, y como acepción definitiva de la palabra villa, para América latina, se asigna el significado de hábitat de pobres y marginados.

En cuanto al asentamiento, vuelve a brotar el término compuesto, tal como pasara con la villa-miseria-, ya que se lo designa casi naturalmente como asentamiento irregular, asentamiento informal, y se lo define como un lugar donde se establece

⁴⁴ Estudio -2008-, de la Universidad Nacional de General Sarmiento sobre asentamientos y villas miserias de la ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del primero y el segundo cordón del conurbano. Investigadores, coordinados por María Cristina Cravino, Doctora en Antropología de la UBA e investigadora docente de esta universidad.

⁴⁵ Diccionario de la lengua española © 2005 Espasa-Calpe.

una persona o una comunidad que no está dentro del margen de los reglamentos o las normas establecidas por las autoridades encargadas del ordenamiento urbano: establecimientos informales, abarcentes de comunidades o individuos, albergados en viviendas auto-construidas y en deficientes condiciones de vida.

Espontáneos y sin reconocimiento ni derechos legales, se expanden por los bordes de las ciudades en terrenos marginados que están dentro de los límites de las zonas urbanas, las *franjas - perímetro*, ya descriptas.

Los asentamientos, son característicos en los países en vías de desarrollo o zonas de pobreza de comunidades de inmigrantes o minorías étnicas en países desarrollados. Típicamente son el producto de una necesidad urgente de obtención de vivienda de las comunidades urbanas de escasos recursos económicos.

Desde 2001 hasta 2006, por cada 100 nuevos habitantes en los 24 partidos del primero y el segundo cordón del conurbano bonaerense, 60 se ubicaron en asentamientos y 40 en las ciudades.

"Tanto en el escenario latinoamericano como en el local -resume María Cristina Cravino-⁴⁶, encontramos diversas denominaciones: asentamientos informales, irregulares, ilegales, humanos; nuevos asentamientos urbanos; barrios subnormales, degradados, de ranchos; villas de emergencia; focos, tejido marginal.

En cada país se acuñaron términos populares también utilizados en la literatura: villas miseria, favelas, chabolas, cantegriles, bohíos, barrios de brujas, colonias de paracaidistas, colonias populares, callampas o chacaritas.

Las villas son barrios con pretensión de ser similares a los formales. Fragmentos de ciudad, sin estatus de ciudad."

⁴⁶ Op. Cit. Pág. 80 - 81

En Argentina específicamente, villas miseria o simplemente villas, son los asentamientos informales formados por viviendas precarias.

Durante muchos gobiernos, civiles o militares, de Argentina, se ha tratado, con distinto éxito, de *erradicarlas*, es decir, de derribar las viviendas y desplazar a sus habitantes hacia algún otro lado.

El problema es nacional, con distintos grados de intensidad, y respondiendo siempre a una proximidad a los más importantes focos urbanos - perímetros-, por cercanía de trabajo transitorio, a veces; de acceso al alimento donado, ofrecido o hurtado; en última instancia, de subsistir los humanos sin hábitat.

Todos los determinantes de la formación de villas en Argentina y similares en otros países, no son claros y existen varias hipótesis al respecto, desde las antropológicas hasta las biológicas.

Es que las causas de la formación de las villas miseria son múltiples, más allá de la básica de contar con un techo y cada una responde a una situación histórica, económica y política particular.

Así, ya desde el siglo XIX había asentamientos precarios en el área de Buenos Aires, ciudad, extendiéndose paulatinamente a la provincia, muchos de ellos con mayoría de inmigrantes europeos.

También se dieron masas de migrantes del interior del país en las primeras presidencias de Juan Domingo Perón, atraídas por las ventajas de empleo en el Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires-; o bien, cuando las crisis económicas de las últimas décadas dejaron a docenas de miles sin vivienda y empleo, pasando a vivir en asentamientos grupos sociales y nacionales afines, provenientes de ciertas provincias y países limítrofes; esto por la necesidad gregaria de permanecer cercanos y reforzar los vínculos de poder social sectorial.

Lo anterior, se corrobora una y otra vez, actualmente, por noticias difundidas que desnudan verdaderos dramas y enfrentamientos sociales.

“Ese drama subyace en la traumática situación que se vive por estas horas en un barrio porteño (Villa Soldati), donde el violento desalojo de un asentamiento produjo las muertes de un joven paraguayo de 24 años y una mujer boliviana de 28.”⁴⁷

Año 2010, Diciembre, Ciudad de Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires:

Ocupación del Parque Indoamericano...carencias esenciales, la vida difícil de una nueva inmigración masiva para la Argentina, procedente de Bolivia y Paraguay, asentándose en un parque público con un grado mínimo de subsistencia -siempre mejor que el que tenían en su lugar de origen, según reconocen-, engrosando las filas de quienes padecen las problemáticas más agudas de nuestro país:

- trabajo precarizado
- desocupación
- pobreza
- exclusión social

Las últimas cifras disponibles sobre inmigración son las del censo del 2001; pero desde entonces el crecimiento de esas dos corrientes migratorias ha sido explosivo⁴⁸. Dichos datos, recién serán actualizados durante el año 2011, a partir del procesar el resultado al respecto, emergente del Censo Nacional 2010. La colectividad boliviana en Argentina ha superado hasta ahora a la paraguaya, que supo ser en la segunda mitad del siglo XX la más numerosa en nuestro país.

Sin documentos ni techo, la radicación ocurre mayoritariamente en los grandes centros urbanos, cuestión ésta, ya explicitada en cuanto a las razones de tal radicación; con preferencia en la Capital Federal y el Conurbano bonaerense.

La vivienda constituye para estos inmigrantes el aspecto más dramático de su radicación. Una mayoría termina así instalándose en villas de emergencia o protagonizando ocupaciones de tierras y nuevos asentamientos precarios.

⁴⁷ DIARIO EL DÍA SECCIÓN EL PAÍS 9- 12- 2010 - INMIGRANTES - Los nuevos pobres de la Argentina La tragedia de Villa Soldati esconde un drama social dominado por el desempleo y la exclusión

⁴⁸ Se estima que en la actualidad 2,5 millones de bolivianos viven en el extranjero, de los cuales el 73% (más de un millón y medio) reside en la Argentina, en lo que constituye una emigración gigantesca si se tiene en cuenta que Bolivia tiene sólo 9 millones de habitantes.

Sobran palabras, sigue vigente hoy, algo escrito hace ya tiempo, a fines de los años '70, siglo "pasado", en Montevideo: se trata de "LAS VENAS ABIERTAS DE AMÉRICA LATINA", como lo sintetizara desde el título de su libro Eduardo Galeano, agudo y certero escritor crítico, de origen uruguayo y representatividad latinoamericana.



El problema es nacional, con distintos grados de intensidad

Encuadre premonitorio del caso específico a encarar en este trabajo: el hábitat en las vías ferroviarias en desuso.

Contexto temporal - espacial – Hilos de interés

3.3 - Las redes ferroviarias y su proceso en Argentina

3.a - El Sistema Ferroviario en términos de país

Lógica necesidad de este posicionamiento a partir del involucramiento del ferrocarril su presencia y su huella frente al tema.

Posicionamiento cronológico, político/económico del proceso evolutivo del Sistema Ferroviario en Argentina
EL SISTEMA FERROVIARIO EN ARGENTINA - Cierre y levantamiento de ramales - La regresión de la red

FECHA	COORDINACIÓN/ALCANCES	KM	PROVINCIA/CIUDAD	CAPITALES	ESTACIONES / LINEAS	Causal de POBLAMIENTO	EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO	TENDENCIA LOCAL/MUNDIAL
1855/67	Inauguración	10	Bs. As - Bs. As.	Inglés + Estado Nacional	Estación del Parque (T. Colón) a Estación Floresta	Si	crecimiento	Revolución Industrial/ metal (resistencia rotura - rodadura) Transporte masivo de personas/mercaderías
1870/1914	"Fiebre ferroviaria"	47.000	Desde Bs. As. Red al resto del país	Inglés/ Frances/ Estado Nacional	La Plata / Retiro (capitales del Estado Nacional)	Palanca de desarrollo de poblamiento	crecimiento	Tendencia mundial: crecimiento
1946	Proceso nacionalizac. Ferroc. Argentinos Escuelas de Ingenieros M. de O/Trabajo	50.000 exist. 47.000 ind. 47.000 rehabilitados	EFEA: Empresa Ferrocarrilica Estado Argentino	Estado Nacional	6 Líneas: URQUIZA - MTREROCA - BELGRANO SAN MARTIN - SARMIENTO	Si	crecimiento posterior comienzo del desmantelamiento	Comienzo mundial de destrucción del sistema: EEUU - EUROPA - ASIA - OTROS CONTINENTES.
1955	GOLPE DE ESTADO: REVOLUCIÓN "LIBERTADORA"							
1958	Gob. Constitucional Frondizi - Ingreso a FMI - Plan Larkin: levantamiento vías y ramales	Reducción del Sistema	Bancamente RUMBA (Reg. Metrog. Buenos Aires)	Préstamos Dependencia Concesiones camiones autos	DETERIORO - NO MANTENIMIENTO - REDUCCION			Local: Regresión - Plan Larkin: racionalización ferroviaria
1961	Huelgas ferroviarias Represión - Paro Suspensión Plan Larkin		FFAA responsable de las 6 divisiones cargas pasajeros servicio no rentable				regresión/reducción crecimiento	Mundial: actualización tecnológica
1966	DICTADURA: ONDANIA						regresión/reducción desmantelamiento	Local: Regresión - Suspensión Plan Larkin
1970							regresión/reducción desmantelamiento	Mundial: actualización tecnológica
1973	DEMOCRACIA: PERON						regresión/reducción desmantelamiento	Local: Regresión
1976	DICTADURA: VIDELA - Plan Larkin: retomado levantamiento vías y ramales	Reducción del Sistema 50%	POB: NE desmantelamiento trenes pasajeros	Controlación: créditos Bancos privados Agrícolas, Estado	SISTEMA FERROVIARIO FRAGMENTADO ARRASADO	Congelamiento salarios Despidos	regresión/reducción desmantelamiento	Mundial: actualización tecnológica
1980	DICTADURAS OTRAS						regresión/reducción desmantelamiento	Local: Regresión - Plan Larkin retomado Achiicamiento
							regresión/reducción desmantelamiento	Mundial: actualización tecnológica

INICIO Y CRECIMIENTO

ACHICAMIENTO - RETROCESO (Gobiernos de Facto y Democracia)

FECHA	CONNOTACION/ ALCANCES	KM	PROVINC./CIUDAD	CAPITALES	ESTACIONES / LINEAS	Causal de POBLAMIENTO	EVOLUCIÓN EN EL TIEMPO	TENDENCIA LOCAL/MUNDIAL	
1983	DEMOCRACIA ↓	Reducción del Sistema	Pueblos Incomunicados	Intento de PRIVATIZACIÓN (drenaje Tesoro nacional)	DISMINUCION ABANDONO 	NO 	regresión/reducción desmantelamiento	Local: Regresión- Mundial: actualización tecnológica	
1989		Quedan 34.000	Pueblos Incomunicados	PRIVATIZACIÓN restructuración Concesión					venta de predios ferroviarios/ apropiaciones
1990/91		reducción Cargas 50% Pasajeros a 1/3			estancamiento	Local: Regresión- Mundial: actualización tecnológica			
2003		abandono redes de larga distancia							
2010			crecimiento paulatino lento - mejoramiento leve de calidad - no renovación de infraestructura y material rodante - Vías y galpones apropiados para asentamientos - abandono -						



INICIO Y CRECIMIENTO

ACHICAMIENTO - RETROCESO (Gobiernos de Facto y Democracia)

3.b - El Sistema Ferroviario en términos de Provincia de Buenos Aires/La Plata

Evolución - Involución

“Idas y vueltas” del ferrocarril en la provincia

Por lógica, y por tratarse de la más importante de todas las provincias Argentinas e incluir a la Capital Federal, el proceso evolutivo-involutivo del sistema ferroviario presentado a nivel nacional tiene su réplica en esta provincia, obviamente foco del “arranque” del sistema.

Si se alude a particularidades del mismo, es para relacionar ciertas cuestiones incidentes, determinantes para el tema específico de las vías en desuso apropiadas para habitar.

Parece significativo atender a:

CRECIMIENTO y en particular ramales, estaciones y poblamiento generado, así como ACHICAMIENTO regresión, abandono, falta de mantenimiento del remanente, en combinatoria con nacionalización y privatizaciones en particular en la provincia en cuestión y la región del evento.

CRECIMIENTO



1855/57 - DUEÑOS EXTRANJEROS

10 kilómetros de vía, trayecto desde el centro de Buenos Aires hacia el este de la ciudad. Ferrocarril del Sud y Ferrocarril Oeste

1897 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

Ferrocarril Provincial de Buenos Aires llamado Ferrocarril de La Plata al Meridiano V

1904 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

Decreto provincial se autorizó la construcción de un ferrocarril desde Barracas al Sud hasta la actual Carhué

1906 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

Transferido por el Poder Ejecutivo el ferrocarril desde Barracas al Sud hasta Carhué, a favor del Buenos Aires Midland Railway (Ferrocarril Midland)

+CRECIMIENTO



1907 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires - Ferrocarril de La Plata al Meridiano V 1020 kilómetros de vías desde la ciudad de La Plata hacia el oeste y el sur bonaerense.

Línea Oeste: Entre el Puerto de La Plata, y el Meridiano V, pasando por la ciudad de La Plata y los partidos de Brandsen, Monte, Saladillo, 25 de mayo, 9 de Julio.

Dos ramales:

Uno de 270 kilómetros con dirección al Meridiano V, partiendo desde alguna estación intermedia entre Monte y Saladillo.

El otro partiría desde proximidades de General Alvear hasta Olavarría, pasando por Sierra Chica.



Línea Sur: Partiendo en una vía principal, desde algún punto entre Brandsen y Monte, hasta Mar del Plata, pasando por los partidos de Ranchos, Chascomús, Pila, Rauch, Ayacucho y Balcarce.

De éste se desprenderían tres ramales:

El primero iría de Pila a Tuyú, pasando por Dolores y los partidos de Conesa y General Lavalle.

El segundo partiría desde Mar del Plata hasta General Alvarado y el Tercero también partiría desde Mar del Plata y llegaría hasta Azul u Olavarría, pasando en su trazado por Balcarce y Tandil.



1909 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

Se inició en **La Plata** la construcción ferrocarril

1912 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

Habilitación de tramos:

- cinco tramos línea férrea de 553 km y 31 estaciones.



Primer tramo: 206 km desde La Plata hasta la estación Saladillo Norte.

Segundo tramo: desde Saladillo Norte, 36 km hasta Blas Durañona

Tercer tramo: 66 km desde Blas Durañona a Nueve de Julio

Cuarto tramo: desde Nueve de Julio hasta la parada km 440

+CRECIMIENTO



Se atravesaban zonas prácticamente desérticas e improductivas; a excepción de **9 de Julio** -ya estaba servida por el **Ferrocarril del Oeste**-, no había un pueblo significativo.

Se fundaron **pueblos** en las Estaciones:

Loma Verde, Etcheverry, Gobernador Udaondo, Carlos Buguerie, Hirsh, Fortín Olavarría, Roosvelt y Mira Pampa.

CRECIMIENTO PRIMEROS FRACASOS

1913 - 1950 - DUEÑOS EXTRANJEROS Y LOCALES

- Nueva ley autorizó al Ejecutivo a construir **cuatro mil kilómetros de vías en la Provincia de Buenos Aires** -ampliación de la línea principal-: una verdadera red conectora.

Ramales habilitados:

- Carlos Beguerie a Azul (169 km)
- La Plata a Avellaneda (50,9 km)
- Pedro Gamen a Pehuajó (20 km)
- Ariel a Olavarría (56 km)
- Teniente Coronel Miñana a Sierra Chica (6,5 km)
- Olavarría a Loma Negra (17 km)
- Teniente Coronel Miñana a Azul (30 km).

No se concretaron en el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.

- La Plata - Avellaneda y Mercado Central de Frutos
- Carlos Beguerie - Azul
- Carlos Beguerie - Roque Pérez - Navarro - Mercedes - S.A. de Giles - S.A. de Areco - Zárate
- Azul - Bahía Blanca
- Azul - Mar del Plata
- Azul - Juárez
- Dolores - General Conesa - General Madariaga - San Clemente del Tuyú
- Brandsen - Dolores - General Conesa - General Lavalle
- El Trigo - Las Flores
- 25 de Mayo - Bragado - Junín
- 9 de Julio - Lincoln - Vedia
- Vedia - Arenales - Rojas - Mitre - Santa Lucia - San Pedro

COMIENZO DEL CESE DE VÍAS - RETROCESO

1951 - ESTADO NACIONAL

Este ferrocarril fue transferido al Estado Nacional como entidad independiente bajo el control de la Empresa Nacional de Transportes (ENT).

1953 - ESTADO NACIONAL

Absorbido por la línea Ferrocarril General Belgrano junto con el resto de las vías de trocha métrica que existían en el país.

1954 - ESTADO NACIONAL

Se formó el *Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires (FNPBA)* con las vías del FCPBA, la *Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA)* y el Ferrocarril Midland.

1958 - ESTADO NACIONAL+ DUEÑOS EXTRANJEROS

CESE DE SERVICIOS/ DEFICIENCIA / DECLINACIÓN
Plan Larkin⁴⁹. FMI . Préstamos. Concesiones

⁴⁹ Plan Larkin: plan de racionalización ferroviario, puesto en marcha durante la presidencia de Arturo Frondizi. El plan no se completó, pero se alcanzaron a levantar varios kilómetros de vías y varios ramales, despedir a varios trabajadores y comprar material rodante al exterior. El objetivo central era acabar con el déficit que existía, ya que el sistema ferroviario se encontraba totalmente deteriorado. El plan lleva el nombre del General Thomas Larkin.

1965-1975-1985-1990⁵⁰

Cuestiones específicas	1965	1975	1985	1990
Carga	14.186	10.659	9.501	7.506
Pasajeros interurbanos	6.373	6.890	4.943	4.700
Pasajeros de la región Metropolitana de Bs.As.	9.065	7.973	6.801	5.960
Total Unidades de Tráfico	29.624	25.522	21.245	18.166
Nro. Indice	100	86	72	61

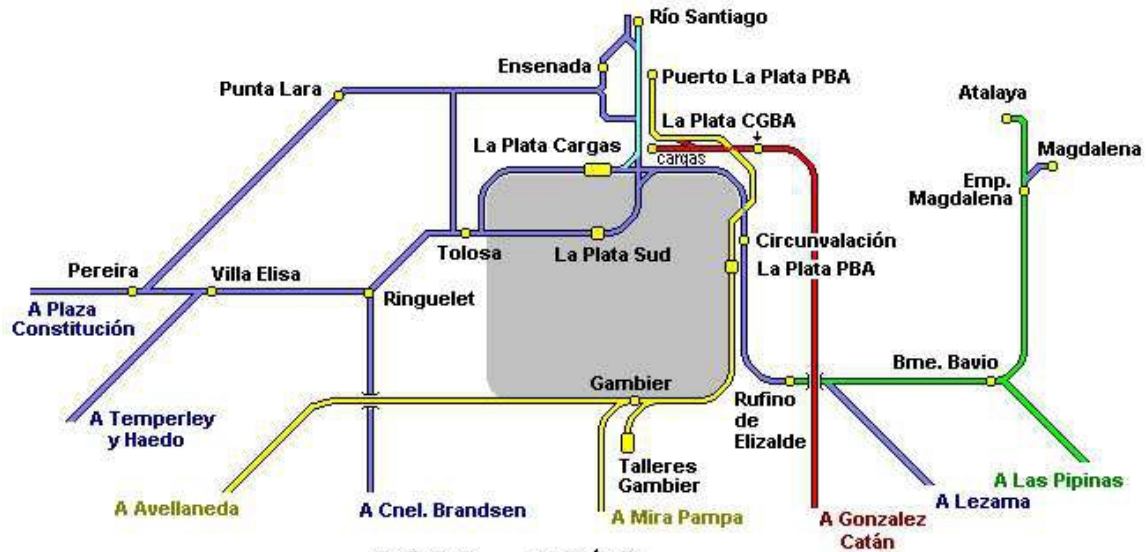
Desde entonces y según las variaciones de las que da cuenta la Grilla “El Sistema Ferroviario en términos de país”, siempre fluctuando entre ESTADO NACIONAL + DUEÑOS EXTRANJEROS, se verifican servicios cancelados, servicios no rentables, estaciones abandonadas o simplemente destruidas, restos de vías levantadas liberando tierras, vías presentes entre yuyos y pastizales.

Lo enunciado, genera verdaderas cicatrices burdas, apropiaciones espontáneas; a veces aisladas, otras, conformando Villas miseria casi definitivamente establecidas junto a instalaciones aún más precarias, ubicadas sobre terraplenes o a la vera de las vías a nivel.

La trocha angosta en la Provincia de Buenos Aires tiene un destino extraño, según coinciden investigadores del tema; sus ramales en general, no se levantan, sencillamente se abandonan, primero van desapareciendo los durmientes y luego la tosca de sus terraplenes, dejando espacios donde al poco tiempo, en zonas pobladas, brotan villas miseria o se abren calles nuevas y así sin un cese definitivo y contundente, con voluntades dispersas de revitalizaciones a veces contradictoriamente “puntuales”, los ramales de trocha angosta van dejando de existir.

⁵⁰ Fuentes

Juan A. Rocatagliata "Los ferrocarriles ante el siglo XXI" Ed. de Belgrano 1998
Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft Corporation
Archivos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte



1911 - 1948

- Ferrocarril del Sud
- FCBAEyCosta Sud, administrado por el FC Sud
- Ferrocarril Provincial de Buenos Aires
- Ferrocarril Compañía General en la Prov. de Buenos Aires
- Prov. de Buenos Aires, administrado por el FC Sud





"Ramal que para, ramal que cierra". Carlos Menem⁵¹

⁵¹ Ex Presidente argentino protagonista de las "privatizaciones".

3.4 - Una cuestión vincular:

Los rastros de la movilidad ferroviaria en el territorio.

Correlato con pobreza y hábitat espontáneo.

No hace falta especular demasiado para entender que un pendular funcionamiento del sistema ferroviario en la Argentina y específicamente -por razones de interés del presente trabajo- en la Provincia de Buenos Aires, ha dejado rastros y secuelas predecibles, tales como la muerte de las poblaciones aledañas a las estaciones, nacidas justamente en razón de las mismas.

En esas tierras, abandonadas por el ferrocarril, quedan huellas de vías interrumpidas y/o devastadas; lugares remanentes cubiertos o a cielo abierto que en combinatoria con el proceso político económico ya descrito, incluidos los efectos de la globalización propiciantes de la agudización de la pobreza, en concatenación con la falta de trabajo y de “techo”, son conducente a situaciones genéricas de instalación del hábitat humano.

Ellos pasan a ser aquello que ya fue encuadrado como situaciones intersticiales; en este caso específicas, en las vías sin uso del ferrocarril.

Justamente, esa especificidad, es la singularidad que se enunció cuando se desarrolló el tema intersticial, singularidad para cada caso, se dijo, ratificación del carácter de especificidad del lugar; diferentes situaciones intersticiales.

Desde la pobreza, “...el intersticio ferroviario en desuso y el hábitat en él instalado, se entiende como dimensión de un conocimiento devenido del descubrimiento de una apropiación no prevista: habitar los humanos en y sobre la vía... Grieta, resquicio, raja, abertura, fisura, hueco, falla... Se trata de la carga negativa que se entiende acompaña a la palabra desde los significados, desde la semántica lógica.....
Entender en qué medida el construir pertenece al habitar encuadrando al habitar como concepto que trasciende el hecho de construirse una protección, un refugio, un techo.....

La especulación pasa por entender que muchas construcciones –como las asentadas en la vía ferroviaria en desuso -del uso inherente a su condición de tal: vía-, albergan al hombre, que mora y sin embargo no habita en ellas, ante lo que cabría preguntarse ¿albergan acaso en sí la garantía de que acontezca un habitar? (PARTE I - ETAPA INTRODUCTORIA)



3.5 - Disquisición:

El por qué de una reutilización

Antes de pasar al estado de la cuestión desde lo local, y a un desarrollo posterior conducente a la formulación de una teoría de intervención, corresponde hacer una importante disquisición:

- **¿Por qué no replantear la reutilización de las vías para el mismo fin?**
- **¿Es negar la necesidad del ferrocarril hoy, aprovechar en parte estas situaciones intersticiales brotadas de su desmantelamiento y abandono?**
- **¿Por qué aprovechar las vías ferroviarias en desuso para instalar en ellas un sistema de viviendas y no otra función?**

Se vuelve necesario responder estas preguntas antes de continuar con la especulación que motiva este trabajo.

El ferrocarril, como medio de transporte no ha caducado.

Obviamente, las condiciones tecnológicas actuales son por lógica distintas con respecto a aquéllas de los orígenes de su aparición como tal.

A escala mundial, hay países en que las antiguas instalaciones ferroviarias - máquinas y vagones, sistemas de tendidos, rieles y estaciones-, fueron actualizándose, renovándose y creciendo, y la causal se asienta no sólo en el poder económico y político en el concierto mundial, sino además en una visión de crecimiento planificado, y un desarrollo posible que conduce a preanunciar que se está hablando de países desarrollados.

Esto atendiendo a que el ferrocarril, es también hoy, entendido como un factor detonador tanto de procesos de potenciación como de regeneración urbana, si se considera que su presencia en aras de la conectividad, sumada a la focalización de las ineludibles estaciones, puede reactivar zonas deterioradas perimetrales o

centrales de las ciudades, a partir de su capacidad de convocatoria de personas, actividades y servicios; trabajo.

Aún en áreas de preexistencias ferroviarias deterioradas aunque funcionalmente activas, producto de superposición de programas de comercio mayorista, distribución, industrias, todo ello generador del “clima de estación Terminal”, las nuevas posibilidades tecnológicas y operativas, resultan el factor necesario para rotar el signo negativo a positivo manteniendo y resguardando el rol del ferrocarril no sólo a nivel regional, sino como transporte urbano, periurbano y regional totalmente vigente.

Por supuesto que se requiere en este caso que eficiencia y competitividad superen la obsolescencia y pongan al sistema ferroviario en un pie de igualdad, o al menos de oportunidad de aprovechamiento, frente al mercado.

El tren entendido como un medio de transporte cotidiano y masivo al tiempo que cumpliendo su rol de apoyo al sistema productivo, sigue vigente a nivel mundial.

Es que mientras en términos generales, en otras partes del mundo el tren evolucionó y conserva hasta hoy una indiscutible vigencia, en Latinoamérica, por razones también ya argumentadas basadas en avatares e intereses político - económicos y datos específicos derivados, tales como, por ejemplo el progreso de la red de carreteras y el consecuente auge de los ómnibus y micro - ómnibus, así como camiones de carga, el sistema ferroviario ha sido uno de los medios de transporte más afectados por el abandono y la obsolescencia mencionadas.

A esto se suma el que en la mayoría de los casos, el sistema ferroviario latinoamericano -planificado o no-, no fue pensado en términos de conectividad con los países limítrofes vecinos, sí básicamente como medio de transporte de producción -agrícola, ganadera, minera-, a lo sumo vínculo entre regiones y siempre con los puertos, salvo en los casos de países mediterráneos como Bolivia y Paraguay que por razones derivadas de esa condición geográfica, potenciaron a través de ese medio el vínculo internacional (pasajeros y cargas).

Ese rol casi generalizado desde lo productivo de los ferrocarriles, redundó además y/o se combinó con los altibajos lógicos de las fluctuaciones de una producción agrícola-ganadera, -caso argentino-, con permanentes crecimientos y decrecimientos por razones tanto naturales -climáticas, medioambientales-, como económicas y de planes de potenciación o no de dichos sectores, en combinatoria con estancamientos económicos, privatizaciones, falta de inversión y demás factores ya mencionados anteriormente.

Latinoamérica goza actualmente -ante todo-, de una cierta estabilidad institucional, y pretende y debe fortalecerse -con aciertos y desaciertos-, en todo aquello que aún es deficitario: entre otras problemáticas, la de sus ferrocarriles que cargan las culpas de décadas de accionares ineficientes generalizados.

En cuanto a otras partes del mundo y en particular los países desarrollados, en muchos de dichos países, por razones de evolución y/o cambio del perfil productivo, -ante todo- , así como los lógicos procesos evolutivos de la sociedad en todos los órdenes, van quedando huellas y rastros caracterizables como situaciones intersticiales, generadas por ceses focales o parciales del sistema ferroviario, verdaderas zonas deterioradas, aún en las más importantes ciudades del mundo.

Sin embargo, y en esos casos, el encare estructural y planificado del problema, sumado a la capacidad económica subyacente, reaprovecha la situación y genera una nueva, ya no catalogable como situación intersticial, por haber pasado a ser dichos remanentes, nuevos y claros polos atractores de actividades públicas y sociales.

Vale a tal fin y basándose a manera de muestra en algunos casos foráneos, el presentarlos para responder en parte y desde la capacidad y potencialidad de esos países, a la pregunta ***¿Porqué aprovechar las vías ferroviarias en desuso para instalar en ellas un sistema de viviendas y no otra función?***

En esos casos, la función pasó a ser otra, a partir de las vías preexistentes.

Se trata de tres casos disímiles, por procedencia y por el nuevo uso, que expresan con elocuencia las finalidades últimas tan distantes de las necesidades y urgencias presentes en países como Argentina y otros de Latinoamérica

CASO ESPAÑA - Comunidad Europea



La vieja estación



Los recorridos turísticos



Ante todo queda en evidencia que por las razones ya desarrolladas, hay huellas del sistema ferroviario en desuso y se reutilizan.

En el caso que se presenta, el “Programa Vías Verdes” iniciado en 1993, se plantea a nivel nacional, reutilizar los antiguos trazados ferroviarios que están en desuso como itinerarios ciclístico-turísticos. Dicho programa, afecta a más de 7.500 kilómetros de líneas ferroviarias en desuso distribuidas por toda España.

Las Vías Verdes son recorridos universalmente accesibles, aptos para personas minusválidas, fáciles por la suavidad de los trazados ferroviarios sobre los que discurren y seguros por estar vedados al tráfico motorizado.

De este modo, se preserva y rehabilita un patrimonio ferroviario que ha quedado fuera de uso, (al que se resguarda en lugar de desmantelarlo), canalizando

nuevos usos y actividades, acordes con la propuesta espacial lineal preexistente, que dinamizan social y económicamente las zonas que atraviesan, y hasta son generadoras de empleo local.

Estas Vías Verdes desarrolladas sobre infraestructuras ferroviarias funcionalmente vigentes hace muchas décadas, han pasado a estar integradas con el entorno natural, por el abandono del uso inicial y el crecimiento natural del verde, lo cual además no ocasiona impacto ambiental alguno, sino que supone la regeneración de espacios degradados, especialmente en las proximidades de las ciudades.

En 1998 se constituyó además la *Asociación Europea de Vías Verdes* para fomentar el desarrollo de esta "buena práctica" que son actualmente las Vías Verdes a nivel europeo.

CASO MEXICO - América del Norte



Que áreas del ferrocarril pasen a ser "vías verdes", es una determinación a nivel nacional.

Se trata de un proyecto nacional que crea las llamadas "Vías Verdes", y tiene por fin el aprovechamiento de las antiguas rutas del ferrocarril, para convertirlas en recorridos turísticos.

Uno de los ejemplos es el caso de CUERNAVACA MORELOS, en que ante todo se determinó desde la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el pase a la propiedad del Gobierno del Estado de Morelos, de tramos que comprendieron las vías del ferrocarril, como medida propiciatoria de una responsabilidad gubernamental local, que asumiera comprometidamente el tema.

El anuncio de la operación con la SCT fue realizado por el mandatario estatal. "El tema de las vías verdes, representa proyectos como la ciclo-vía México-Cuernavaca (Estado de Morelos). Hemos comprado en días pasados la vía del ferrocarril, que es un recurso que estará destinado a proyectos de desarrollo turístico. Deseamos hacer una expresión adicional de una vía que ya existe en los límites del estado, y que puede llegar a Cuernavaca y prolongarse hacia el interior para conectarnos con las distintas riquezas de oferta turística que tenemos".

Al mismo tiempo, toda una cartografía desarrollada en paralelo, a tal fin, permitió al Programa Vías Verdes México participar activamente con instituciones y gobiernos locales en la articulación de propuestas para salvaguardar su legado ferroviario.

Para la reconversión de las antiguas vías del tren en vías verdes se requieren herramientas de diagnóstico que permitan delimitar la situación de las rutas potencialmente identificadas.

En este sentido, y para apoyar la toma de decisiones, se desarrolló la así llamada cartografía del patrimonio cultural ferrocarrilero, constituida por una base datos que hace posible localizar la red ferroviaria nacional y sus monumentos históricos en coincidencia con las áreas naturales protegidas y las zonas de depresión económica. La cartografía ha permitido al Programa Vías Verdes México participar activamente con instituciones y gobiernos locales en la articulación de propuestas para salvaguardar su legado ferroviario.

Si en México hay 9000 kilómetros de líneas ferroviarias fuera de servicio, 1200 kilómetros están en proceso de reconversión a vías verdes. Algunos proyectos que destacan en este rubro son:

- Parque lineal ciclovía de la ciudad de México
- Sendero intermunicipal de movilidad alterna en Hidalgo
- Vía Verde de la Barranca de Metlac, Veracruz
- Vías Verdes de Jalisco
- Vía Verde de Iguala, Guerrero

Los ejemplos expuestos pueden replicarse en otras líneas ferroviarias en desuso, apoyándose en las recomendaciones que han llevado a cabo los gestores y promotores de estos paisajes culturales.

Por su parte, la coordinación del Programa Vías Verdes México continúa con la actividad incesante de impulsar y promover los futuros proyectos que de éste emanen.⁵²

CASO MANHATTAN - NEW YORK - EE.UU - América del Norte

El “HIGH LINE”, era una inusual línea ferroviaria sobreelevada atravesando la ciudad, (actualmente en desuso original) que corre a lo largo del West Side de Manhattan, desde 34th Street a Gansevoot Street: hoy es un parque lineal que alberga programas culturales, recreativos, de ocio.



⁵² Tercer seminario Iberoamericano de Vías verdes México 2008
Lucina Rangel Vargas - Jefa del Departamento de Monumentos Artísticos e Históricos
www.museoferrocarriles.org.mx - viasverdesmexico@conaculta.gob.mx



A la manera de las autopistas que luego insistentemente crearon estas situaciones de “tajar” la ciudad, el tren sobreelevado cumplía su rol de conectividad rápida dentro de los límites de la misma.



Nuevos medios de comunicación, nuevas tecnologías, hicieron caducar este sistema urbano de transporte de pasajeros.





Durante los años de abandono entre 1980 y el presente, un fenómeno natural sucedió en el High Line: el crecimiento de numerosas especies vegetales salvajes, dando al lugar una característica única en todo Manhattan, producto del abandono.

La admiración hacia este fenómeno de forestación natural tan hermoso inspiró la idea de este extendido paseo peatonal elevado, dando prioridad a la preservación de estas especies.





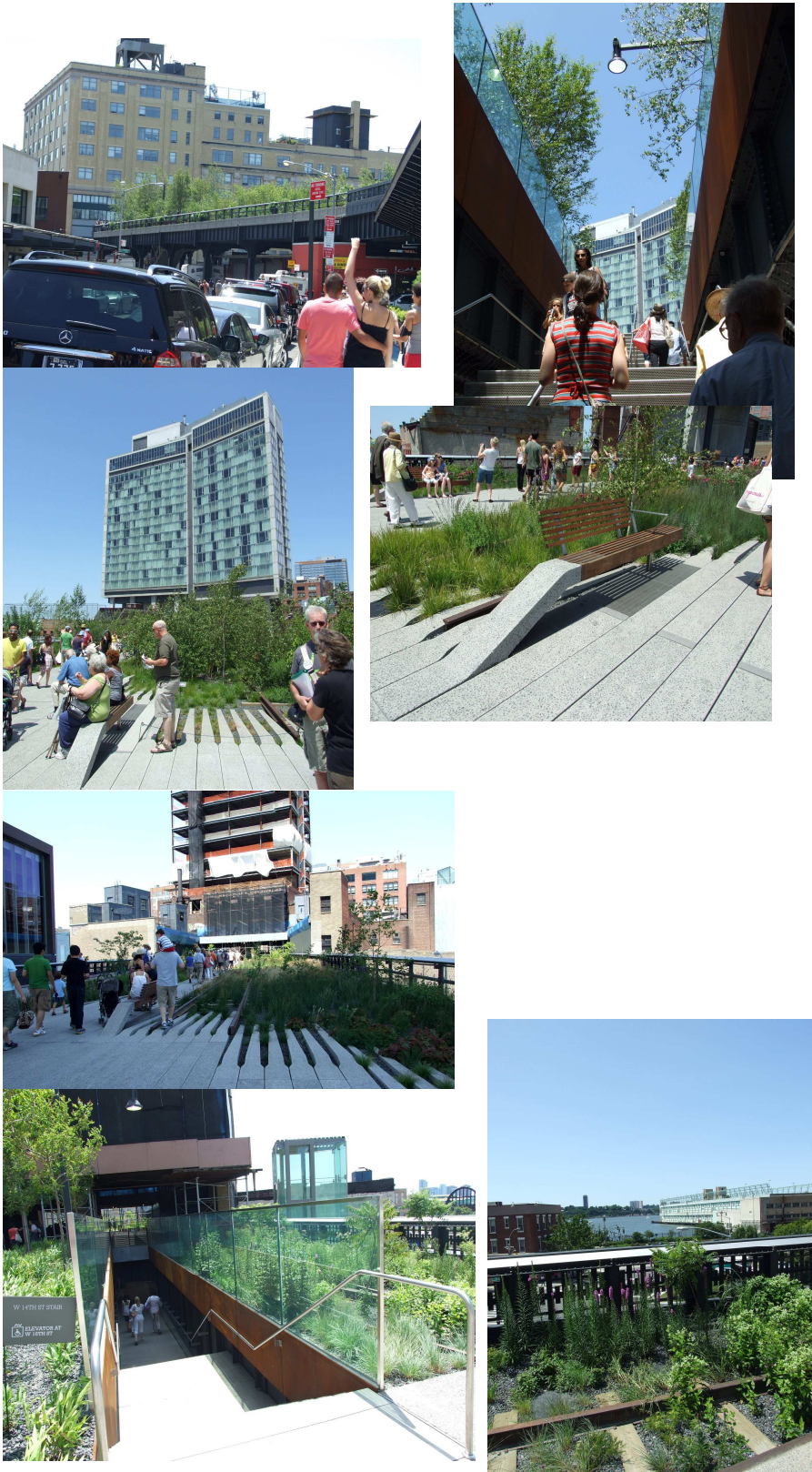
Un movimiento vecinal convertido luego en la organización “Friends of the High Line”, concientizó a la comunidad respecto de la importancia de preservar esta elevada cinta verde.

El inicio del recorrido comienza en 34th Street en el Javitz Center y durante 4 cuadras se camina mirando el verde y el río Hudson sobre el parque.

Girando y tomando directo hacia abajo hasta 30th Street, se aprecia el *skyline* de la ciudad, desde un trayecto elevado de visuales libres, teniendo el Empire State Building como fondo.

La propuesta programática para esta cinta, trasciende a un único fin: un parque lineal, ya que ofrece además la posibilidad de dar accesos a los nuevos edificios desde un cero elevado, como sucedía con el tren y las fábricas en el pasado.

Programas multifuncionales como hoteles y museos, nuevas tiendas, galerías de arte y diseño, son la nueva concepción de este espacio que termina en el Meat Packing District, ya revitalizado hoy en día.



La conversión de este intersticio ferroviario elevado, en un espacio jerarquizado, está alimentada de múltiples conexiones a lo largo de su recorrido donde se vincula a diferentes edificios multifunciones por medio de accesos verticales.

En lugar de los trenes son ahora los peatones los usuarios principales de esta nueva escena.



Arriba y abajo, la vía ferroviaria atraviesa y reconstruye la ciudad

En cuanto a ARGENTINA como CASO:

¿Por qué no replantear la reutilización de las vías para el mismo fin?

¿Es negar la necesidad del ferrocarril hoy, aprovechar en parte estas situaciones intersticiales brotadas de su desmantelamiento y abandono?

No es que las líneas ferroviarias no hagan falta; por el contrario, hacen falta; sólo que a partir de una planificación estructural del sistema y una actualización, con recorridos estratégicos.

Por un lado perviven y/o mueren viejos puntos de destino, anteriormente claves, que ya no lo son; en otros casos, se trata de ramales abandonados que merecerían una reutilización válida actualmente desde un potencial uso.

Esto a partir de profundos análisis que derivaran en verdaderos planes estratégicos ferroviarios: estructurales planes.

Tal como se planteara, en el punto **3.3 “Las redes ferroviarias y su proceso en Argentina”**, la extensa red ferroviaria argentina fue en gran parte desmantelada en diversos momentos vinculados a situaciones políticas y económicas, proceso de privatizaciones y dudosas especulaciones monetarias entre otras.

Pero al reactivarse la producción agropecuaria, los productores -que envían más del 80% de sus granos por costoso transporte automotor- están reclamando una real y planificada inversión que reavive los ferrocarriles.

La línea Belgrano por ejemplo, atraviesa miles de kilómetros hacia el Norte desde Buenos Aires hasta la frontera con Bolivia, y es una línea vital para los productores. Como ésa, otras muchas.

El tema es una asignatura pendiente para el Estado Nacional.

En cuanto a:

¿Porqué aprovechar las vías ferroviarias en desuso para instalar en ellas un sistema de viviendas y no otra función?

Se presenta una síntesis gráfica del estado de la cuestión desde la óptica de una “potencialidad” de aprovechamiento futuro de la situación espacial-social nacida del cese de las líneas ferroviarias, en términos de hábitat, atendiendo a todo lo desarrollado en los puntos:

3.1 - El proceso de Globalización afectante y más específicamente en

3.2 - Pobreza - hábitat (Villa miseria - asentamiento espontáneo)

El Gráfico parte de la potencialidad de uso de tierras públicas en desuso y disponibles, propiedad ante todo del Estado Nacional, en condición incierta en cuanto a concesiones vigentes o no, frente a las cuales el ocuparlas, no sería entendido como apropiación ilegal, sino como reaprovechamiento de las mismas para un fin tan útil como necesario: un fin social.

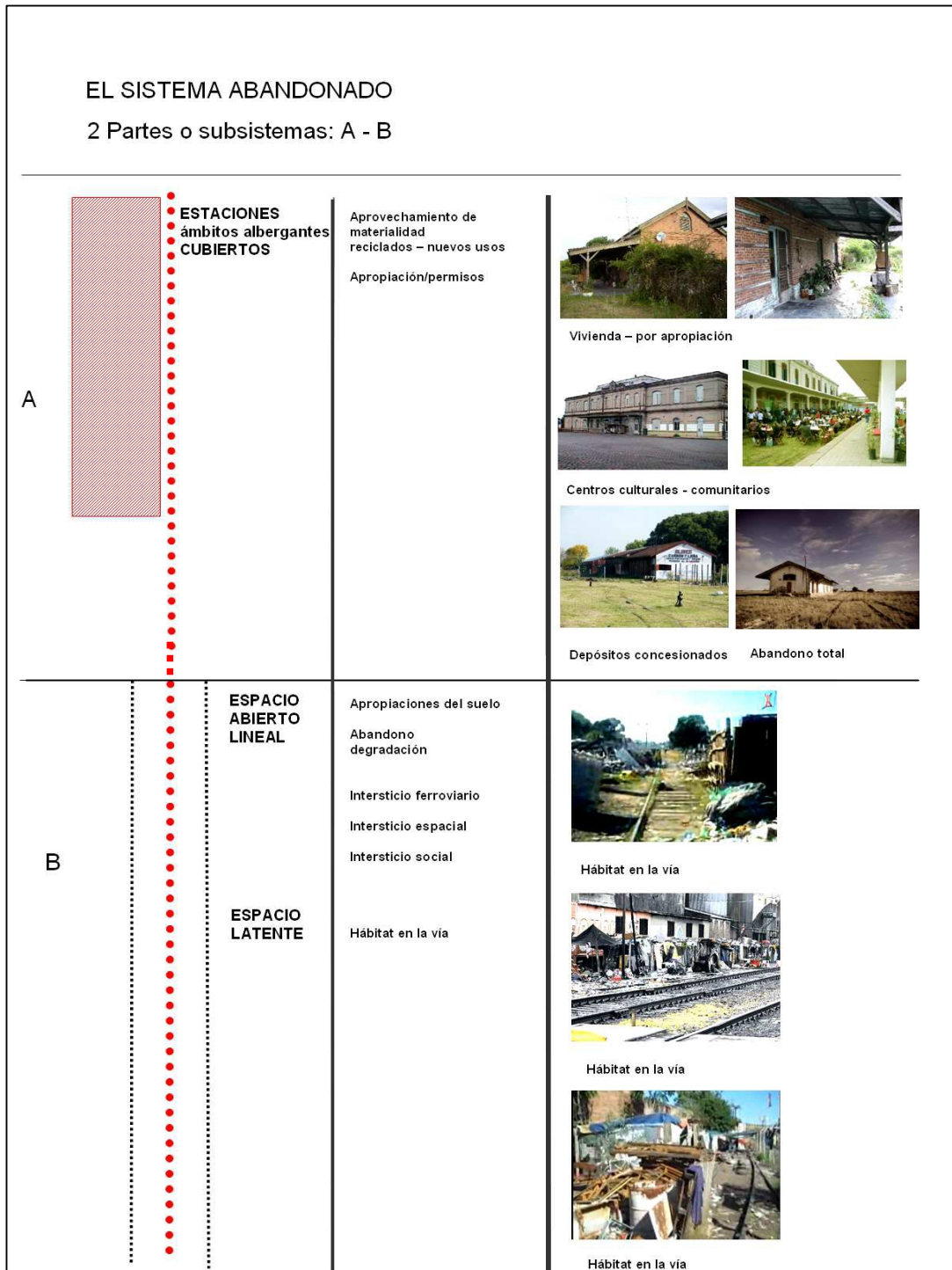
“Si la arquitectura puede influir sobre la política para cambiar el mundo, la política tiene el deber de servirse de la arquitectura para alcanzar los objetivos sociales, humanitarios y económicos”, es la respuesta que da Jean Nouvel a un Jean Baudrillard que se declara idealista y asevera “Sí, es verdad, soy un idealista, siempre creo que la arquitectura puede cambiar el mundo...”⁵³

El Gráfico pretende expresar cómo los vestigios del sistema ferroviario en áreas de abandono y no uso actual ni futuro, ofrecen dos tipos de oportunidad de reaprovechamiento a partir de considerar que el sistema tiene dos partes o subsistemas: uno cubierto, el otro a cielo abierto.

El primero referido a los grandes ámbitos, galpones abandonados, que han tenido y tienen, a veces a partir de acciones de reciclado, nuevos usos; el segundo, en

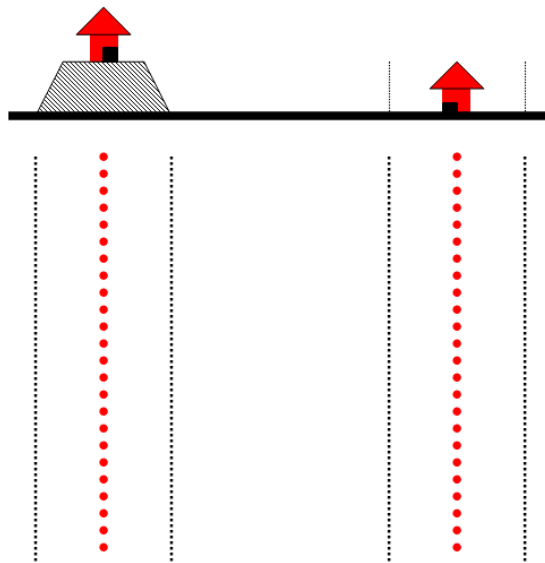
⁵³ LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - JEAN BAUDRILLARD/JEAN NOUVEL - “Cuál utopía” Pág. 82 - Editorial-FONDO DE CULTURA ECONÓMICA- (BUENOS AIRES, año 2001)-

las inmediaciones de los primeros, en periferias urbanas, casi sistemáticamente apropiado para asentamientos humanos.



Lo expresado en el Gráfico se completa con un dato adicional incidente y no menor, tanto desde el actual espontáneo aprovechamiento que se les da a las vías ferroviarias en desuso y el terreno de asentamiento, como desde el interés de un aprovechamiento futuro *leitmotiv* de este trabajo.

Se trata de un dato cierto propiciatorio respecto de la situación de los intersticios ferroviarios en desuso actual, así como de su encare posterior y es el referido a la no inundabilidad de los terrenos sobre los que debieron siempre asentarse las vías, cuestión ésta resguardada desde los orígenes de un tendido ferroviario que conlleva a contar con tierras no inundables por razones lógicas, tanto a nivel cero cuando es posible, como con un suelo terraplenado, cuando se trataba de modificar una condición origen de inundabilidad.



A esto se suma ahora como una variable incidente significativa el tema anteriormente expuesto: la condición de tierras “públicas”, al momento del tendido, más allá del distinto tipo de origen anterior de dichas tierras, propiedad que actualmente se ha vuelto confusa y no clara, como lo son hoy, no solamente aquellas tierras por las que pasaban las líneas ferroviarias ahora en desuso, sino también las “lateralidades” que restan remanentes a la vera de las autopistas o el

“abajo”, cuando se elevan en los ingresos-egresos de las áreas urbanas consolidadas.

Se trata de lonjas de tierra de destino incierto, -al menos no planificado de antemano-, situaciones intersticiales, que pasan a ser espontáneamente el potencial sitio disponible para el asentamiento del hábitat precario transitorio o no, de aquellos que no tienen vivienda.

En todos estos casos, sólo se puede hablar de sitio y no de Lugar, por razones ya explicitadas anteriormente.



Contexto temporal - espacial y sus Hilos de interés

TEJIDO - CONTEXTO

**el proceso político económico local-global
efectos de la globalización propiciantes
pobreza + falta de trabajo + falta de techo
tierras ferroviarias abandonadas
situaciones genéricas de instalación del hábitat humano
situaciones intersticiales
específicas, en las vías sin uso del ferrocarril**

3.6 Ciudad de La Plata en su región.

- La traza:
Crecimiento del Casco Fundacional

“Nuevamente también, la ciudad nuestra, La Plata, el cuadrado, su borde y ‘la mancha’, fueron el foco tomado.”⁵⁴

El epígrafe, alude con otros términos a cuestiones conceptuales ya desarrolladas y a desarrollar, en el momento de su redacción intuitivas: el perímetro y lo informal.

Casi desde la condición de habitante desde siempre, -arquitecto después-, es que se presenta una ciudad transitada, vivenciada y también explicitada desde tantos autores, investigadores, estudiosos, entre otros, Alberto de Paula⁵⁵ o Julio A Morosi⁵⁶, por mencionar algunos.

Se trata entonces de presentar la ciudad, intentando no pretender ser original y único, sino, en todo caso, discurrendo a partir de todas y tantas reflexiones vertidas y conocidas, que hacen a su *perfil*.

La Plata⁵⁷, su nombre entre otros, alusivos a un origen particular y tal vez único, como el que le puso Martínez Estrada en su “Radiografía de La Pampa”⁵⁸, “*Ciudad milagro*”, aduciendo que los milagros van contra las leyes naturales, ¿?

¿Por la velocidad de ejecución?

¿Porque fue imaginada y construida; no sólo dibujada?

¿Por los “adelantos urbanísticos” que implicó su ideación?

⁵⁴del Artículo ARQUITECTURA Y TRANSFORMACIÓN A PARTIR DE LA ESTRECHEZ – EL HÁBITAT DEL PLIEGUE-, 47 AL FONDO – ISSN 1667-1155 Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo - UNLP – N°10 – Schaposnik y Colab. Artículo CIUDAD DE LA PLATA – MARCAR DE NUEVO EL CUADRADO – MÉRIDA – Revista de Arqueología, Arte y Urbanismo – N°5 ISSN 1577-2845 – UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA – ESPAÑA – Schaposnik – Ulacia - 2001

⁵⁵ de PAULA, Alberto S.J. - La Ciudad de LA PLATA. sus tierras y su arquitectura – Instituto Mario Buschiazzi - Edic. Banco de la Provincia de Buenos Aires - 1987

⁵⁶ MOROSI, Julio A. –CIUDAD DE LA PLATA – Tres décadas de reflexiones acerca de un singular espacio urbano.- Laboratorio de Investigaciones del territorio y el Ambiente – CIC – Prov. Bs. As. 1999.

⁵⁷ Concurso fundacional para la resolución de los principales Edificios Públicos: La nueva ciudad, llegó a denominarse con el nombre que servía de lema al proyecto vencedor del concurso para el edificio destinado a la Municipalidad: **La Plata**.

⁵⁸ MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel – RADIOGRAFÍA DE LA PAMPA – 1942 – Buenos Aires – Ed. Losada. Uno de los primeros de ensayos sociológicos-psicológicos-históricos

No se pretende en este instancia, redundar ni hacer una reiterativa descripción, sino aludir a ella como fenómeno buscado, fenómeno artificial y no natural; fenómeno, entendido como algo extraordinario y sorprendente, generador de un cambio, no ocurrido por casualidad, concebido racionalmente, según los avances científicos del siglo XIX, su siglo.

Sorprendente, tal vez, tratándose de Sudamérica, Argentina, Buenos Aires provincia.

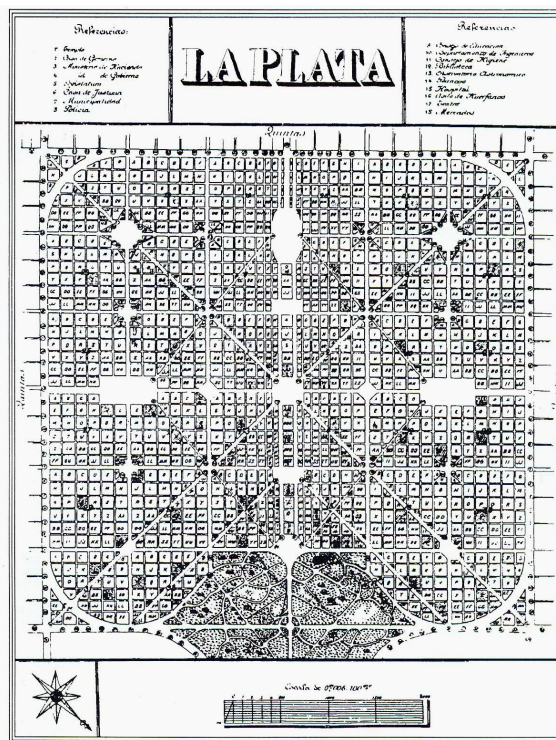


Figura 5: Plano fundacional de La Plata -noviembre de 1882-

El plano de La Plata: cuenta la historia de la fundación que “se imprimieron planos en pañuelos de seda, que se regalaban en las primeras reuniones...”

Sorprendente, tal vez, por la rapidez con que fue pensada: dos años de tiempo; o tal vez, por la rapidez con que fue construida –al menos su esencia-; sólo ocho años para tenerla ya latiendo junto a 60.000 habitantes.

Sorprendente, tal vez, porque se trató de un dibujo previo –como el de toda Arquitectura a construirse-, casi listo para ser habitado y hasta densificado y transitado según previsiones, que en su momento se consideraron firmes e inamovibles.

Sorprendente, tal vez, por el rigor geométrico determinante e inflexible de ese dibujo depositado sobre la topografía plana de la Pampa argentina.

Tal vez no tan sorprendente si incorporamos a través de Ramiro Segura⁵⁹ lo declarado en su publicación *“La persistencia de la forma (y sus omisiones). Un estudio del espacio urbano de La Plata a través de sus ciudades análogas”*⁶⁰:

“para el pensamiento europeo el concepto de ciudad es bastante posterior a la existencia del “hecho urbano” (De Certeau, 2000)⁶¹, esta relación se invierte en el caso de América. Como sostuvo Ángel Rama⁶², (...) la ciudad latinoamericana ha venido siendo un parto de la inteligencia, pues quedó inscrita en un ciclo de la cultura universal en que la ciudad pasó a ser el sueño de un orden y encontró en las tierras del Nuevo Continente, el único sitio propicio para encarnar (Rama, 1984:9).

En cuanto a esa “pampa”, de continuidad sin límites y llana, era, *“la superficie natural, incivilizada e informe sobre la cual se imprimiría la cultura, la forma (...) ¿cómo informar —dar forma— a la pampa? Era precisamente en la ausencia de obstáculos y de límites, característica de la pampa, donde radicaba para el culturalismo del siglo XIX la paradoja de la ciudad argentina.*

La cuadrícula intenta llenar el vacío de la pampa, intenta fundar ciudad sobre la nada. Porque ve la naturaleza como amenaza material y cultural, funda una forma abstracta, homogénea, regular: pura cultura (...) pero en esa regularidad el culturalismo denuncia el triunfo de la naturaleza (...), porque lo que aparece como

⁵⁹ Licenciado en Antropología (UNLP). Programa de Doctorado en Ciencias Sociales (UNGS-IDES). Docente — Investigador UNLP -

⁶⁰ Cuadernos de antropología social - *versión On-line* ISSN 1850-275X Cuad. antropol. soc. n.30 Buenos Aires sept./dic. 2009.

⁶¹ DE CERTEAU, Michel. 2000. *La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO.

⁶² RAMA, Ángel. 1984. *La ciudad letrada*. Hanover: Ed. Del Norte.

principal abstracción es la propia inmensidad de la llanura, su ausencia de organicidad (Gorelik⁶³, 1998: 34).

La ciudad "realizaba", entonces, paradójicamente, los diseños de la pampa, al prolongar indefinidamente un trazado en cuadrícula que no encontraba obstáculos para su expansión. Es para conjurar este peligro que en el plano fundacional la cuadrícula tiene límites claros y precisos, definiendo un adentro y un afuera que delimitan lo urbano y lo rural, la ciudad y la pampa, la naturaleza y la cultura.⁶⁴

Sorprendente, tal vez, por Ciudad Nueva, o por las reglas de higiene urbana implícitas en el espíritu de su diseño.

Sorprendente, tal vez, porque decidida la fundación, se decretó la competencia arquitectónica de mayor envergadura que se haya conocido en el país: Concurso Internacional de planos y presupuestos para la ejecución de los Edificios Públicos más importantes. (1881, Dardo Rocha, Gobernador provincial).

La Traza⁶⁵

La traza como diseño previo e invención invita a ser comentada, -vale conocer una historia-.

Se dice de ella que incorporó del racionalismo arquitectónico, esa suerte de síntesis geométrica –el esquema del cuadrado-, que supo adecuarse perfectamente, casi con naturalidad, a una topografía de llanura, preservando intacto un rigor racional, muy cercano al mismo tiempo a lo simbólico.

No debe olvidarse además el legado de las Leyes de Indias –la herencia del trazado clásico en cuadrícula-, que permitirían hablar de la ciudad indiana en la que también encuadra:

⁶³ GORELIK, Adrián. 1998. "La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires", 1887-1936. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

⁶⁴ Cuadernos de antropología social - *versión On-line* ISSN 1850-275X Cuad. antropol. soc. n.30 Buenos Aires sept./dic. 2009. Ramiro Segura - "La persistencia de la forma (y sus omisiones). Un estudio del espacio urbano de La Plata a través de sus ciudades análogas"

⁶⁵ Traza: *diseño que se hace para la fabricación de un edificio u otra obra - huella, vestigio - invención, recurso* - Real Academia Española - Diccionario de la lengua española - Vigésima segunda edición

*"...empezando por la plaza mayor, sacando las calles a puertas principales, dejando espacio previsto para el crecimiento... sea su forma en **cuadrado**, que tenga por lo menos un largo... porque las fiestas, aún las de a caballo... la grandeza de la Plaza... cantidad de vecinos... pueda crecer..."*

Leyes de Indias - Ordenanzas de nueva población - Felipe II - 1573.

Felipe II y su Aparejador Real, Juan de Herrera institucionalizando la forma, porque la norma estructuró la forma de un trazado urbano en el que el cuadrado como forma, no fue casual: Juan de Herrera había escrito "El Discurso de la Figura Cúbica", y es evidente que el cuadrado tenía significados metaurbanos para Felipe II y Juan de Herrera, aclara Rafael Iglesia, Arquitecto⁶⁶.

El cuadrado platense de una legua (5.196 m) de lado, *-orientado a medio rumbo-*, está envuelto por un amplio boulevard de circunvalación que lo enmarca y lo confirma.

Esquemas ideales del Renacimiento y el repertorio formal de las creaciones barrocas y post-barrocas terminan de improntar el diseño de este cuadrado cruzado por una trama ortogonal de avenidas y calles y por otra trama girada por la oblicuidad de dos diagonales mayores y dos menores, superpuesta a la anterior.

Internamente la traza, plantea una perfecta simetría axial, a partir del doble eje principal, las Avenidas 51 y 53, del que parten justamente, las diagonales, unas conduciendo rápidamente a la periferia y otras enlazando los 4 parques principales con que la ciudad fue proyectada. Las diagonales, esas oblicuas que se atreven a "tajear" la trama de manzanas rígidas y quietas perturbando con la intromisión de triángulos, trapecios y cuadrados truncados, no logran de todos modos quitarle el orden y una continuidad morfológica siempre subyacente.

⁶⁶Director de la Carrera de Especialización en Historia y Crítica de la Arquitectura y el Urbanismo (CEHCAU) – FADU - UBA

Continuidad morfológica tampoco perturbada por una modificación debida al manejo de la densidad, utilizada como variable para fortalecer casi desde el significado, más allá de lo edilicio, al eje principal: desde la normativa: una mayor densidad poblacional, edificatoria y de actividades en él, disminuyendo hacia ambos lados. La malla se aprieta junto al eje, y el trazado vuelve a sufrir variaciones sobre un mismo tema.



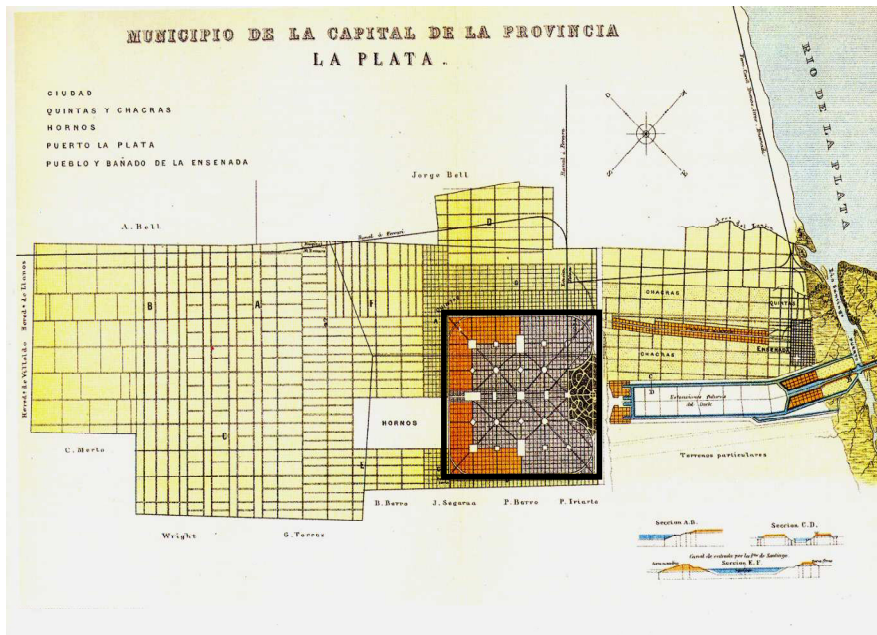
En todos los cruces de avenidas, casi como si se tratara de un trazado utópico, se emplazan espacios verdes, distintos e iguales, repetidos simétricamente a ambos lados del eje principal.

Perpendicularmente a ese doble eje central, se dibuja otro eje menor de simetría, la Avenida 13, y, en los extremos de ambos ejes, se emplazan los 4 puntos singulares de comunicación de la ciudad con el mundo exterior. (Imperioso era lograr fáciles comunicaciones con el exterior del país, con la Capital de la Nación, con las demás provincias y con el resto de la Provincia de Buenos Aires.)

Esta traza, catalogada por algunos autores como *rígidamente geométrica y tiránicamente regular*, supo sin embargo ablandar la rigidez del sistema simétrico, ya desde el comienzo, con una profusa plantación arbórea en todos los espacios públicos: el elemento verde, en variedad de especies y en variedad de formas y tamaños de las Plazas y Parques, 12 tipos diferentes, contabilizando el Bosque⁶⁷, más los jardines que por principio de diseño debían rodear a los edificios Públicos emplazados en predios de manzana o media manzana.

⁶⁷ El Bosque: importante casco de una vieja estancia, "Pereyra Iraola"

Finalmente, desde el diseño fundacional, el cuadrado original perimetrado por el amplio boulevard de circunvalación, quedaba envuelto por el tejido más abierto de quintas y chacras que establecerían una relación con la región.

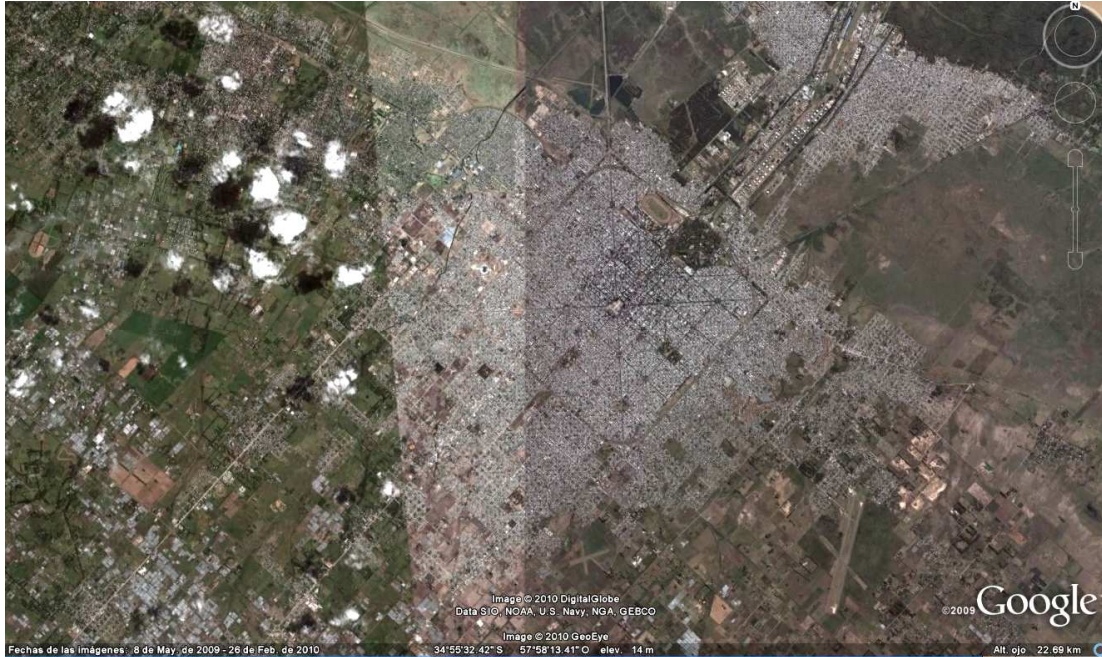


Plano de La Plata, Municipio de la Capital de la Provincia, contenido en la "Reseña estadística y descriptiva de La Plata", publicada bajo la dirección del Dr. Emilio R. Coni en 1885.

La Plata hoy

La traza como huella, vestigio...

La Mancha:



Con el paso del tiempo, y la concreción de obras de infraestructura -caso específico movilidad y accesibilidad- se fue evidenciando el impacto de las mismas y su manifestación sobre las estructuras preexistentes; el territorio se fue reorganizando según las necesidades emergentes de la dinámica socio-territorial y el rol de la Región La Plata, fue cambiando.

En ese contexto, el crecimiento del Casco Fundacional se estructuró mayoritariamente a través de la consolidación de las sendas más o menos veloces, -flujos vehiculares-, vinculantes con la Capital Federal, enlace de una serie de localidades que, surgidas como centros de residencia secundaria, se fueron convirtiendo en áreas de vivienda permanente, produciéndose a la vez un proceso de conurbación⁶⁸ que llega hasta el límite del Partido.

La construcción de la Autopista Buenos Aires - La Plata acentuó aún más dicha tendencia, generando, distintos Polos de atracción hacia el sector N-NO y así

⁶⁸ Conurbación: varias áreas creciendo y llegando a unirse; sin perder por ello, en el proceso, la preeminencia de una o varias que pudiera encabezar al grupo.

fueron dándose otros focos de crecimiento, de distintos grados de dinamismo, hacia dicha zona, a partir de avenidas que emergen como continuación del Casco.

El crecimiento se fue dando en dirección paralela a las sendas, en forma dispersa y sin ley, con eventuales carencias de servicios de infraestructura básicos y equipamiento urbano.



Este desborde es uno de los elementos constitutivos de la conformación de un área periurbana⁶⁹ e implica un crecimiento gradual, en forma de tentáculos, de uso predominantemente residencial -permanente o temporario-, donde la vivienda unifamiliar convive con establecimientos de explotación agrícola intensiva, criaderos, pequeñas industrias, comercio de distintas categorías y escalas (materiales de construcción, aserraderos, supermercados, equipamiento deportivo y de esparcimiento), selectos barrios privados, así como enclaves espontáneos más o menos transitorios, todo ello distribuido alternándose sin un patrón definido

⁶⁹ periurbano: ocupación de todo el espacio entre ciudades, por lo que la conurbación podría alcanzar una escala regional.

y generando conflictos no sólo ambientales sino también de apropiación del espacio.

Este anillo ameboidal periférico del casco fundacional, puede ser encuadrado como “la mancha”⁷⁰, -con desbordes también hacia el S-SE-, en parte definida por sectores de menores recursos, comercio y siempre, asentamientos claramente ilegales.

Esa mancha, en su interior, en cierto modo, parece querer prolongar el trazado ortogonal del cuadrado fundacional, ya que hasta continúa por momentos dicha traza ortogonal, aún cuando su origen y crecimiento sea orgánico y natural.

En referencia a lo anterior, vale rescatar el análisis que a partir de un dibujo del arquitecto Clorindo Testa, publicado como separata del Anuario del Colegio de Arquitectos de La Plata del año 1982 - año del centenario de la fundación de la ciudad de La Plata -, "La Plata dibujada", hace el antropólogo Ramiro Segura⁷¹

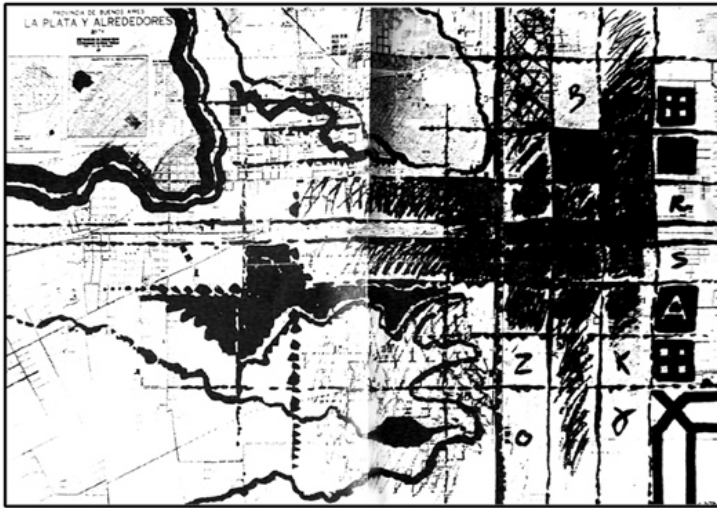
“Lo que sí sorprende, incomoda e interroga es el dibujo de la ciudad realizado por Testa, (...) más aún si lo comparamos con otros dibujos presentados al mismo concurso, precisamente aquellos que obtuvieron premios y menciones,(...) más allá de las diferencias, en todos los dibujos premiados, la ciudad es representada por medio de un cuadrado que alude a su planta fundacional, cuadrado que hace las veces de límite de la ciudad, produciéndose de este modo un gran contraste.

El dibujo de Testa, por el contrario, (...) se proyecta hacia el futuro. Titulado "La Plata y Alrededores, 2974", es un dibujo realizado sobre el cartografiado de la ciudad llevado a cabo por la Dirección de Geodesia, denominado La Plata y Alrededores, 1974. Testa modifica un dígito e imagina un futuro posible para la ciudad en el mismo momento en que todos están celebrando su glorioso pasado y negando su presente. En ese imaginado futuro, las grandes inundaciones desplazan el centro de la ciudad hacia el sudeste, el eje principal de la ciudad corresponde a lo que aproximadamente es hoy la calle 13, es decir, un eje

⁷⁰ Es de interés destacar que nuestra manera de aludir a esa forma difusa como “mancha”, es adoptada para otros sitios urbanos y su crecimiento desordenado o sin orden claro, y nombrados en sus consabidas lenguas, tal el caso de la designación en inglés como “Urban blur” , trazo borroso, mancha urbana.

⁷¹ Op. Cit.

perpendicular al eje monumental pautado como circulación principal de la ciudad en el plan original, los límites del trazado fundacional se tornan difusos (muchos tramos están, de hecho, bajo el agua), desaparecen las diagonales y se mantiene la grilla cuadrangular de calles y avenidas.



Clorindo Testa, La Plata y Alrededores, 2974 - Anuario del Colegio de Arquitectos - La Plata - 1982

Tratando de explicar y explicarse la ciudad esta, se dijo en alguna oportunidad:

“...por tratarse de una ciudad de fuerte y geométrico dibujo perimetral, la vieja muralla acude de inmediato a la memoria; porque aunque no la hubiera, sí hay cuadrado patrimonial...”⁷²

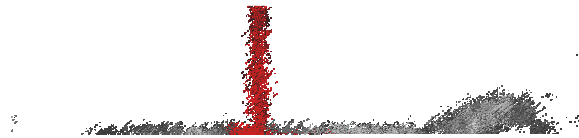
Si se reflexiona sobre el rastro-presencia de dicho cuadrado, el del dibujo inicial, podría aseverarse lo ya expresado en otras oportunidades:

⁷²Concurso 20 ideas para La Plata –Colegio de Arquitectos – Municipalidad de La Plata - Schaposnik – Ulacia – Arqs. – López – Farías – Alumnos FAU – UNLP (Otorgados 14 1ros Premios) 1er PREMIO - 2001 -"MÉRIDA, CIUDAD Y PATRIMONIO-Revista de Arqueología, Arte y Urbanismo N°4-Ed. Consorcio Ciudad Monumental Histórico-Artística y Arqueológica de Mérida – España – Pág. 233 – 238 - Publicación artículo:"CIUDAD DE LA PLATA – MARCAR DE NUEVO EL CUADRADO"

“Frente a la vieja muralla – encierro - y la cruz de las calles, aquel jeroglífico ciudad, cuya cuadrícula consideró Hipodamos de Mileto⁷³, signo de racionalidad y expresión de cultura”, ESTE jeroglífico, el de un cuadrado que se agrandó sin ley y sin orden y hoy es una ‘mancha’.”

Del viejo cuadrado, borroso, desdibujado y olvidado, resultó fácil encontrar la huella, su rastro débil, casi perdido en medio de la mancha: la autovía circunvalar lo dibujaba una y otra vez insistentemente. Viejo jeroglífico transformado en flujo. Signo actual del viejo contorno...”

Uno nuevo, desdibujado y expandido como mancha, se ofrece ahora con las grietas intersticiales ferroviarias, dispuestas a ser incorporadas desde el hábitat, incorporadas a una ciudad que sigue queriendo sorprender desde sus proyectos.



⁷³ La gran expansión colonial por todo el Mediterráneo que sucedió desde el siglo XIX al VIII a. C. permitió levantar un sin fin de ciudades desde cero, con lo que pudieron seguir un plan urbano previsto de antemano. En ese momento aparece el primer gran urbanista del que se tiene noticia, Hipodamo de Mileto (c. 510 a.C.-?), arquitecto griego que estableció normas revolucionarias para la construcción de las ciudades, como su ordenación a partir de una red ortogonal, una cuadrícula casi perfecta.

PARTE IV

LECTURA del Evento Detonador

Situación intermediaria aportante de la información primaria.

La exploración de lo inmediato



ÍNDICE
PARTE IV

4- LECTURA del Evento Detonador.....	126
Situación intermediaria aportante de la información primaria.	
La exploración de lo inmediato	
4.1 - El hábitat en y sobre la vía	
Introducción.....	128
- El aprendizaje de un uso.....	129
- La condición urbana antes que arquitectónica.	
El sistema subyacente.....	130
- Los valores provenientes del propio proceso de	
construcción informal.....	141
4.2 - Partido de La Plata - Estado de las vías en desuso	
Panorama que aproxima a un Caso testigo.....	145
4.3 - Caso testigo en Gorina.....	168
- La estación Joaquín Gorina.....	168
- Las proposiciones EMIC- ETIC (Nueva Etnografía)	
El rol de los informantes.....	174
- La vía en desuso y la ciudad como potencialidad.....	190

4.1 - El hábitat en y sobre la vía

Introducción

Tal como se anunciara bajo el título “Las causales de un tema”, (PARTE I), fue la participación del debate internacional promovido por el grupo de arquitectos de la Comunidad europea, -Grupo e2¹- lo que condujo a seleccionar e indagar, los lugares relegados, degradados, irresueltos y olvidados de la ciudad de La Plata, en particular en estado de uso – desuso - nuevo uso - abandono, buscando desde ellos aportar al debate urbano arquitectónico propiciado.

Así fue como se encontró en varios puntos de las *frangias perimetrales* de la ya descrita ciudad de La Plata, un hábitat asentado, en y sobre las vías ferroviarias en desuso.

Las causales que explican el porqué de ese descubrimiento de lo que se catalogó como uso inusual, (cuestión que si bien sorprendió entonces, año 2002, se volvió usual y casi cotidiana unos años después y hasta la actualidad), encuentran su clara justificación en los puntos anteriormente desarrollados y sus conclusiones, en especial aquello que dio en encuadrarse como una cuestión vincular: *Los rastros de la movilidad ferroviaria en el territorio - pobreza - hábitat espontáneo, esto verificado en términos de país -Argentina- y en términos locales, Provincia de Buenos Aires, Ciudad de La Plata y su región.*

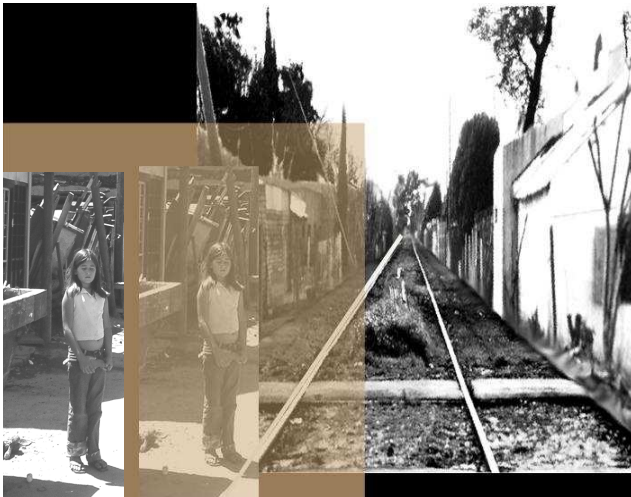
El desafío consistió en esa oportunidad, para nosotros, arquitectos latinoamericanos, en explorar para llegar a definiciones propias que pudieran desde lo local hacer un aporte con nuevas visiones y tácticas a la problemática planteada, entendiendo a la Arquitectura como no ajena a una situación contemporánea, de neta consecuencia y repercusión social, pero emergente

¹ e2 = entre-deux = in-between = entre dos (personas o cosas)

de la incidencia combinada de múltiples factores concomitantes que se han desarrollado previa y necesariamente en este trabajo.

En su momento se hizo una declaración significativa en la *memoria descriptiva* enviada : “...el caso tomado, es un caso afectante a partir del Ferrocarril. Una ‘cultura del transporte y comunicación’, antes mundial, ahora catalogable desde un uso actualizado de las palabras y los significados como global, -el sistema ferroviario-, marcó territorios que resultan localmente afectados; encuadrables eventualmente como *Terrain Vagues*, *In-betweens*, *No lugares*, *Áreas de impunidad*, *lastimaduras* antes, ahora *Intersticios*, (temas propuestos para debatir desde lo local). Esto, por el cese del sistema o el atemperado uso del mismo, debido a la no actualización, desmantelamiento, abandono, falta de inversiones por dificultades económicas y accionares propios de una problemática compartida básicamente por países latinoamericanos.”²

Así se arriba a la situación particular localizada en LA PLATA y extensible a su REGIÓN: el sistema ferroviario caduco y obsoleto, ahora casi vacío y el descubrimiento del uso inusual: el hábitat en las vías.



- El aprendizaje de un uso

² Memoria Descriptiva - Concurso E2 – CONTEST - EXPLORING THE URBAN CONDITION –Group E2 –París, diciembre de 2002.

A partir de asumir desde la búsqueda de situaciones intersticiales, una postura despojada de todo prejuicio descalificativo, que encontrara valores y potencialidades en aquellas situaciones a seleccionar; entendidas la vía ferroviaria y las viviendas en ella asentadas, cargadas de sugerentes arquitectónicos y urbanos, se presentó –casi se ofreció-, el descubrimiento inteligente y sagaz, que la gente ponía ante nuestros ojos de arquitectos: habitar en, sobre, a la vera de las vías ferroviarias.

- La condición urbana antes que arquitectónica. El sistema subyacente.

¿En qué se diferenciaba este agrupamiento informal de viviendas, de otros?
Era justamente y ante todo, en haber encontrado como apta para ese uso –a partir del desuso-, esa particular lonja de tierra disponible, angosta y larga, lineal, (en este caso sin la necesidad de un terraplenado previo), porque por lo demás podría tratarse aparentemente, de una situación igual o comparable a la de cualquier villa, o asentamiento, siempre entendidos como situaciones intersticiales.

Se vislumbraron sin embargo en esta situación, algunas propiedades diferentes y esenciales de la arquitectura informal; y se presumió ya, que a pesar de tratarse de un breve tramo de vía con hábitat montado en ella, la situación, que siempre ante todo es urbana al tiempo que habitacional e individual, en este caso se sometía a un orden subyacente muy particular que organizaba, estructuraba, por lo que inmediatamente se intuyó que se estaba frente a un premonitorio sistema de hábitat lineal que prevalecía sugerente y significativamente desde el orden instaurado.

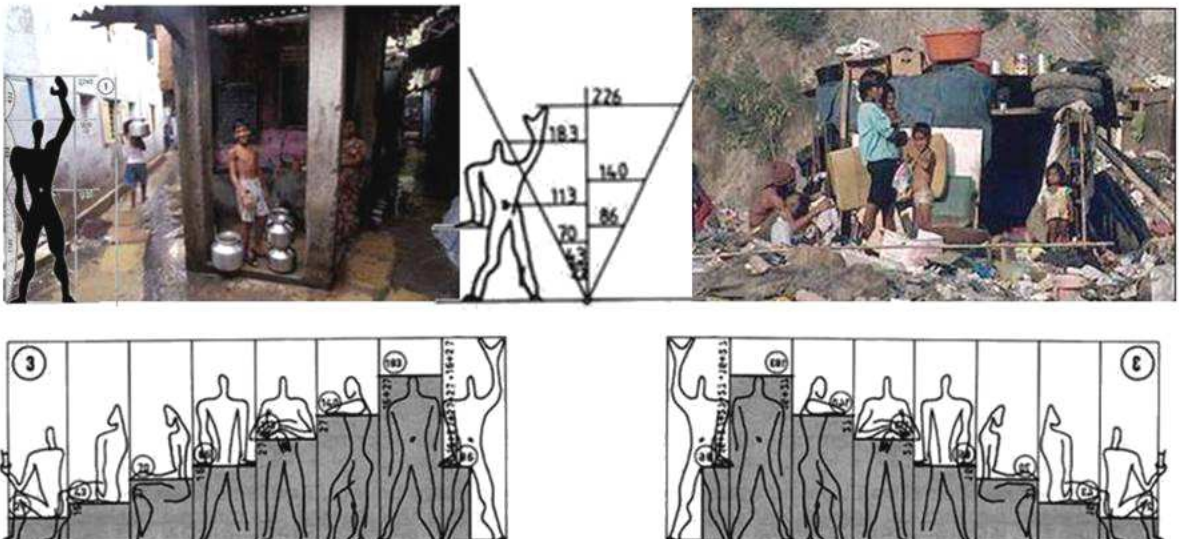


Orden - desorden: base de una primera clara diferenciación y un valor potencial que permiten encuadrar esta particular situación intersticial como espacio de oportunidad con un orden interno implícito.

El orden prevalecía desde el interés suscitado, por sobre el que podían despertar las viviendas consideradas individualmente; su potencial o no; su ingenio o no, desde la precariedad.

Esto, porque dichas viviendas, a semejanza de tantas levantadas en asentamientos y villas, se constituían sí, en una muestra más de materializaciones de lo que podría catalogarse arquitectónicamente como espacio informal, amorfo y residual, que pretendidamente intenta albergar usos propios de la arquitectura doméstica y privada, con dimensiones que sólo atienden, de ser posible y básicamente, a las medidas del cuerpo humano y su necesidad de ocupación del espacio.

Inteligencia también espontánea, -movidada por la necesidad de uso-, puesta en juego sin imaginar siquiera que un maestro de la arquitectura y el urbanismo como Le Corbusier, preconizaría con tanto fervor, convicción y perdurabilidad, como que el “hombre del brazo extendido” sigue alertando y alentando a diseñar a partir de sus medidas y posturas: sólo eso... y ellos, haciéndolo por necesidad.



“La vida tiende hacia lo pequeño, a la medida del lugar...la vida tiende hacia lo muy corto.

Un tamaño local y singular, definido, podríamos decir, es decir, rodeado de límites espacio temporales, lo caracteriza; no el espacio, sino casilla.”³



Si sumamos a lo anterior, el hecho de estar concretándose esto, siempre desde procesos de autoconstrucción que desde la precariedad sacan provecho de oportunidades que no sólo se refieren a la tierra donde asentarse, sino además al uso y aprovechamiento de todo tipo de materiales de desecho y descarte a

³ ATLAS - Michel Serres - 2- Espacio Local - ESTAR AHÍ- Pág. 56. Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995

partir de los cuales se “cierra” y privatiza (¿?) el espacio, es totalmente factible declarar aceptando, que se trata del aprendizaje de un uso, cuyo descubrimiento es conducente a la formulación de una hipótesis vinculante de ciudad receptora con el particular sistema espontáneo:

4ª Hipótesis: ciudad + vía en desuso son la base y el orden de la potencialidad del caso que se expone.

Hipótesis de nivel predictivo - aporte al proceso proyectual

Se refuerza así, lo expresado referente al germen que pueden representar los propios mecanismos informales como aporte a la herramienta a utilizar en el diseño arquitectónico que encare el cambio de signo de informal a formal.

Con una salvedad: así como la ciudad, como organismo vivo crece, cambia, sufre metamorfosis múltiples, -nunca está acabada-, y sin embargo sigue siendo encuadrada como *formal*, manteniendo -por una cantidad de variables en juego-, esa condición que supuestamente la hace partícipe de un orden y un sistema, comienza a clarificarse un nuevo distinto significado para la frase - parte del título-, “*Desafío desde una problemática informal hacia una respuesta formal*”, y no solamente para el caso del hábitat sobre la vía en desuso, sino en general para todo asentamiento espontáneo o villa a la que se pretenda cambiar el signo.

Esto es conducente a una siguiente hipótesis:

5ª Hipótesis: llegar a instaurar la formalidad en un asentamiento informal, se refiere a otro tipo de condición y categoría formal, que significa desde esta óptica, adjetivar la informalidad como lo inacabado, lo no definitivo, lo flexible, lo versátil, -no como rasgos indeseables-, sino como rasgos nacidos de la propia condición inicial que merecen y deben perdurar.

Hipótesis de diagnóstico

Se entiende que la fuerte impronta a respetar del asentamiento origen, debe ser el hilo conductor a no cortar, sino por el contrario, el que debe sostener la propuesta teórico proyectual que se ofrezca, cualquiera sea su categoría, ya que se trata de una esencia informal mandante, que justamente enseña desde la empiria e implica y conduce a una versatilidad y flexibilidad, que se consideran y considerarán marcatorias de dicha propuesta.

Esta presencia casi prevaleciente de los componentes originarios del viejo sistema en el nuevo, -que ya preanuncia la simiente de una teoría de intervención-, trae a colación sin que la comparación pueda resultar forzada, casos parangonables desde el campo del Arte, en lo referente a obras cuyo discurso se basó en partir de un germen inicial cuyos rasgos subyacentes pueden verificarse con coherencia en el producto final, rescatándose como lectura válida de la obra, la superposición de ambas lecturas: inicial y final.

Lo anterior no resulta casual, si se reflexiona sobre los alcances del campo del Arte que no sólo marchó en consonancia con la Arquitectura desde siempre, sino que tantas veces se le adelantó con gestos y decisiones anticipatorios, premonitorios y/o fundantes de grandes y pequeños momentos de una Arquitectura que nunca se le desarrimó.

Entendido el Arte en particular desde una de las tantas definiciones⁴ que expresa el Diccionario de la lengua española: *“Acto por el cual valiéndose de la materia o de lo visible, imita o expresa el hombre, lo material o lo invisible y crea, copiando o fantaseando / Todo lo que se hace por industria o habilidad del hombre y en este sentido se contrapone a la naturaleza...”*, la comprensión de este correlato que se pretende demostrar, apela a dos casos pertenecientes al campo del Arte, no tomados por azar, sí por representativos y aleccionadores.

Uno por representativo de un reconocimiento universal, ¿podría decirse global? y otro por su fuerte vínculo con el tema específico, leitmotiv de este trabajo, al par que con fuertes connotaciones locales, latinoamericanas, asociables en

⁴ Diccionario Enciclopédico Espasa Calpe Argentina - Tomo 1 - Buenos Aires México 1945

forma directa a una realidad presentada insistentemente en el caso que se desarrolla.

Y un factor común; la realidad, el material de deshecho de una realidad, reaprovechado desde dicha realidad, para imaginar y producir otra realidad.

Se trata por un lado de las esculturas producidas a partir de material de descarte, por Pablo Picasso, pura y exclusivamente por voluntad de crear y producir; por el otro, toda la etapa de la obra pictórica de Antonio Berni, la serie creada por el pintor para plasmar la explotación infantil en América Latina, y la vida de la pobreza, en las villas, mezclando arte con realismo social.

En el caso de **Antonio Berni**, se alude a la secuencia de pinturas referidas al tema central villas, pobreza local, rescatado por Antonio Berni a través de su "Juanito Laguna", donde no sólo se refleja una realidad que se condice con las definiciones presentadas, de los términos *pobre* y *pobreza*, (PARTE 1), "*Menesteroso y falta de lo necesario para vivir*", "*Infeliz, desdichado y triste*", sino que **se trabaja con elementos de esa realidad para pintar una nueva realidad que la refleja.**

En el caso, de las esculturas de **Pablo Picasso**, en cambio, es la filosofía subyacente en el discurso que el autor hace al respecto, la que interesa rescatar. Así por ejemplo, la frase referida a su objetivo principal al producir las formas más variadas y sorprendentes: "*Ante todo, busco la realidad...*"

Es que el artista, casi desde el frenesí desmedido y voraz que siempre lo caracterizó, en un determinado momento de su vida artística y volcado con enajenación a la escultura, -inicialmente año 1931-, comenzó a emplear en sus obras, trozos de madera, metales, clavos, estaño, envoltorios de paquetes, cartones, papeles y todo tipo de objetos de desecho; fragmentos abandonados pertenecientes a una realidad anterior, con los que produjo una nueva realidad con un nuevo sentido y una nueva identidad, aseverando sin embargo algo que hace al trasfondo filosófico que se quiere rescatar: "*Vendrá un día en que alguien redescubrirá esta escultura y encontrará que no es una cabeza de toro, sino un sillín y un manillar de bicicleta.*"

Adhiriendo a este planteo “Picassiano” desde una postura proyectual, se entiende que lo deseable, en el caso del hábitat en las vías, es que exista también el día en que la gente redescubra y encuentre que no se trata de un anónimo diseño de viviendas agrupadas, sino que una vía en desuso y viviendas originariamente precarias instaladas sobre ella, generaron un nuevo hábitat, en el que deberá poder verificarse la coherencia con el germen inicial a partir de múltiples rasgos subyacentes tales como la linealidad, la estrechez dimensional en ancho, la economía de medios y materiales, y por sobre todo, ahora, una explícita habitabilidad.

LAS ESCULTURAS - Pablo Picasso



Cabeza de toro - 1943 (un manubrio y un asiento de bicicleta)



Naturaleza muerta de la cabeza de cabra con botella - 1951-1952 (grandes clavos de viguería para modelar los rayos de luz que difunde una lamparita embutida en el cuello de una botella.)



Mujer con cochecito de niño - 1958 -1963 (múltiples y variados elementos metálicos de desecho, algunos reconocibles y utilizables como el cochecito)



La Grulla - 1951 (hecha con una pala, la cabeza con una llave de agua, la pata derecha, un simple tenedor)

LOS CUADROS - Serie "Juanito Laguna" - Antonio Berni



Realidad - Nueva realidad - Así en el Arte como en la Arquitectura



“Pobre

-Necesitado (**necesita**)

-Menesteroso y falta de lo necesario para **vivir**. (**vivir o morir**, su antónimo)

-O que tiene lo necesario para vivir con **mucha escasez**. (mucho - escaso ¿?)

-**Infeliz, desdichado y triste** (Sí: *Figurativo*). (PARTE 2 - Pág. 25-26)

Se trata de obras plasmadas justamente a partir de los propios materiales encontrados a disposición en basurales y villas, tal como lo hace el habitante necesitado, de los asentamientos reflejados. Claramente se “lee” sin pretensión de tergiversar los materiales usados, sacándoles intensamente un provecho denunciativo al tiempo que artístico, el querer fielmente relatar el “habitar” en la villa.

La realidad -los materiales de desecho-, en los cuadros de la realidad y en la propia realidad.

Así en el Arte como en la Arquitectura...

En cuanto a la Arquitectura propiamente dicha y el caso de los exponentes urbano arquitectónicos producto de los mecanismos informales, importa aludir y confirmar un aspecto más, referido a la forma que adoptan los asentamientos.



Es que además, estas situaciones intersticiales de escala urbana, que se desarrollan de manera espontánea y paralela en franjas perimetrales de la ciudad, están improntadas, en lo que hace a la forma que adopta el agrupamiento, no sólo por la propia forma del perímetro del área disponible y/o apropiable, sino además por un dato fundamental: el carácter topográfico del plano de apoyo, que hace que se desgranen a veces en laderas, asumiendo una falsa dimensión vertical, -caso favelas en Brasil-, o se superpongan apretadas casi enfrentando los límites de la otra urbanidad planificada o no tanto, -la ciudad inmediata-, asumiendo una verdadera dimensión vertical de hasta tres y cuatro niveles, como ocurre en muchos sitios de Latinoamérica, incluida Buenos Aires y su ya conocida “Villa 31”, o simplemente se lean como el aglutinamiento desordenado y laberíntico, aplastado casi sobre la tierra a la que quieren anclarse y aferrarse lo más definitivamente posible, sin lograrlo las más de las veces, por la propia precariedad implícita.

En este caso del hábitat sobre la vía, un plano de apoyo con una dimensionalidad y un orden ya encontrado, subyacen y sostienen, casi inamovibles. Se los considera, como el mandato a seguir.

Finalmente puede aseverarse que estos agrupamientos, cualquiera sea su orden o desorden, presentan otra realidad urbana improvisada, a veces necesitada de reubicación, otras de un esponjamiento –porosidad-, otras de mejoramientos parciales o sustanciales, siempre de una infraestructura de servicios al par que una integración con el medio urbano de pertenencia, que los convierta en un verdadero hábitat humano privado y social.

A esto se refiere el punto enunciado como:

- Los valores provenientes del propio proceso de construcción informal.
Esto es, los valores rescatables que enseñan y aleccionan, desde la gente.

Es oportuno aquí, apelar a un antecedente considerado fundamental para este trabajo, fuente consultada a nivel internacional cuando de intervenciones en arquitectura informal en Latinoamérica se trata; antecedente sobre todo valioso y aleccionador por la fuerte incorporación del aspecto social de una arquitectura, en interacción con los usuarios para el logro de la reconversión de lo informal en formal en lo que a asentamientos humanos espontáneos se refiere.

Se trata de la importante producción teórico-práctica producida a lo largo de años de trabajo por Jorge Mario Jáuregui – Arquitecto argentino radicado en Brasil, aunque activo partícipe de la problemática para un encare latinoamericano-.

En particular, interesan reflexiones extraídas del libro ESTRATEGIAS DE ARTICULACIÓN URBANA – Proyecto y Gestión de asentamientos Periféricos en América Latina - Un Enfoque Transdisciplinario⁵, que surgiera como resultado de un nutrido debate en la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad de Buenos Aires en una de sus asiduas visitas al país, en el año 2003.

⁵ Jorge Mario Jáuregui - Serie Difusión 16 – Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica - FADU – UBA - 2003.

Se vuelve significativo por inquisidor y hasta preocupante, el párrafo que se transcribe: *“¿Cómo articular la gran dimensión (que implica abstracción, para su manejo) con la dimensión media y la pequeña dimensión (el espacio de la vida cotidiana), esto es., la forma concreta que tiene que ver con la necesidad de crear raíces?”*

Por un lado la globalización desterritorializa, pero por otro lado verificamos un movimiento reterritorializante que implica intentar fundar o refundar raíces. Precisamos de las dos descripciones, la concreta y la abstracta, para poder operar.

“Esquema de lectura de la estructura del lugar, para enfrentar el caos hasta transformarlo en forma” (J.JÁUREGUI, 1993 - Pág. 47)

En particular, el Favela-Bairro, asentamiento trabajado por Jáuregui y su equipo transdisciplinario, es un claro y explícito ejemplo de microubanismo y también de la búsqueda de la forma implícita.

Se verifica en este caso, aquello que se dijo respecto de que estos agrupamientos informales están improntados en lo que hace a la forma, no sólo por la forma del perímetro del área, sino el carácter topográfico del plano de apoyo.

Se citó justamente el caso de las favelas en Brasil que encontró en la propuesta de Jáuregui, en combinatoria con el programa gubernamental brasileño Favela-Bairro (1990) -iniciado en Río de Janeiro-, el camino de la implementación de alternativas para integrar las favelas, un fenómeno creciente en dicha ciudad, a la propia vida y sistema de la ciudad. Pero lo que importa rescatar aquí, es la idea de fondo del programa, -idea compartida para el caso local que nos ocupa-, que fue bien precisa: *“¿Cómo darle forma a la ciudad a partir de las estructuras que generan este tipo de asentamientos irregulares? ¿Cómo crear una especie de microubanismo que catalice ese germen de forma del lugar?”*

Para conseguir estos objetivos es muy importante el proceso de diagnóstico, a través del cual se reconocen todas las potencialidades de la favela.”

Es en esta declaración, donde se encuentra la coincidencia básica con una propuesta que fundamentalmente parte del provecho a sacar, de la combinatoria de las vías ferroviarias en desuso y la gente asentando su hábitat en ellas espontáneamente.

Jorge Mario Jáuregui, ideólogo del Favela-Bairro asegura: *“la función del diseño urbano es intentar reorganizar y consolidar texturas, (acá también las texturas existen, - N. del A), logrando nuevas conexiones, dándole carácter a la alteración.”* (el carácter dado por la Arquitectura mejora una situación preexistente, desde la alteración provocada por el proyecto, -N. del A).

En el caso del Favela-Bairro, la resolución que se impulsa, se refiere a la búsqueda de la forma abierta ya implícita en la ciudad, para finalmente, apelando a una estrategia exitosa, desde un ejercicio que no deja de ser también teórico, encontrar el camino de develar la forma usando las potencialidades de la ciudad informal, trocando la estrategia, en pragmática. Evidentemente se está apelando a lo que se encuadró como acupuntura urbana.

Dicho concepto de acupuntura urbana, se cumplió en el caso del Favela-Bairro, a partir de la consabida aplicación de estrategias urbanas menores, detonadoras de procesos en cadena que tuvieron un efecto a una escala mucho mayor que los propios límites del punto específico intervenido.

Así se cierra este posicionamiento propuesto bajo el título - **La exploración de lo inmediato**, que entiende que lo Informal también es oportunidad desde el interés de una investigación motivada por una necesidad profesional y personal frente a una realidad urbana no atendida y librada a su propio destino, que no sólo atañe a la vida privada de la gente sino que hasta es capaz de culminar accidentalmente en espacios públicos sociales, con rastros o indicios de urbanidad, espacios colectivos de distintas escalas previstas e imprevistas, y de las más variadas tipologías, ya que son producto emergente del remanente

que en esta particular textura urbana, dejan los más variados exponentes de viviendas estrechamente relacionadas con ellos.



4.2 - Partido de La Plata - Estado de las vías en desuso

Panorama que aproxima a un Caso testigo

No hace falta especular demasiado para entender que un pendular funcionamiento del sistema ferroviario en la Argentina y específicamente -por razones de interés del presente trabajo- en la Provincia de Buenos Aires, ha dejado rastros y secuelas predecibles tales como la muerte de las poblaciones aledañas a las estaciones, nacidas justamente en razón de las mismas; huellas de vías interrumpidas y/o desvastadas; lugares remanentes cubiertos o a cielo abierto... PARTE III

En la Provincia de Buenos Aires, zonas aledañas a la Ciudad de La Plata:

Tal el panorama actual, -años 2010/2011-, cualquier vieja estación antes estratégica (ramal incluido), ahora en desuso que se escoja casi al azar (PARTE III - punto **3.3 - Las redes ferroviarias y su proceso en Argentina**), manifiesta con elocuencia, desde una realidad traducida aquí en imágenes, una situación explícita, para la que sobran las palabras.

Desolación, abandono, galpones y vías en desuso -a veces apropiación-.

La información y documentación que se presenta, tiene la frescura y el valor, de proceder de grupos entusiastas de gente - aficionada al ferrocarril, por nostalgia o reclamo-, que por una particular inquietud, curiosidad investigativa y preocupación, -aportando minuciosos registros-, emprende recorridos por los viejos ramales y estaciones ferroviarias abandonadas, en este caso con destino o partida desde y hacia la ciudad de La Plata y hacia el interior de la Provincia de Buenos Aires.⁶

⁶ "Siempre junto al Ferrocarril"

Idea y realización: Nicolás Alexander

Música: "Moebius" de Mariano Nuñez West. © 1996

Con la colaboración de: Gonzalo Yebra - Ruben Sagristani - Daniel Grene - Juan Carlos González - Guillermo Ramos - Leandro Melluso - Marcelo López - Milan Dimitri - Roberto Yommi - Ernesto Antas - Maximiliano Blanchet - Andrés Rovira - Guillermo Figini - Darío Saidman - Guillermo Ruso - Marcelo Bucci - Fernando Sosa - y muchos más.

Se trata de lo publicado en el sitio Web PLATAFORMA 14 que ofrece una información que se considera valiosa por ser producto de situaciones vividas, experimentadas: un verdadero y bien documentado trabajo de campo en el que el interés, siempre, está volcado hacia los ramales ferroviarios en desuso, sus recorridos, su situación actual.

Texto: Fernando Marietán.
Fotografías: Fernando Marietán, Fernando Sosa.
Diseño web: Fernando Sosa.
(Abril 2008).



Multimedia Plataforma14

comentarios@plataforma14.com.ar

Se presenta de manera sintética el material referido a la Provincia de Buenos Aires, en particular, el muestreo de parte del material titulado “Momentos ferroviarios de una visita a La Plata”⁷, donde los protagonistas del recorrido documentado, manifiestan su interés en el caso específico, y aclaran: “...no fue el seguimiento ordenado de un ramal en particular, ni mucho menos una ‘travesía’: esta palabra podría sonar grandilocuente tratándose de una excursión de día feriado a la ciudad de La Plata. Ávidos por descubrir cosas, ... preferimos visitar algunos ‘lugares-clave’ del sistema de trenes que servía a la capital de la provincia. Puntos concretos, sitios con mucha historia oculta, estaciones y obras de ingeniería en desuso, y especialmente detalles que por lo general hoy pasan desapercibidos y que otrora fueran testigos —y en realidad, forjadores— de un tráfico intenso.”

⁷ por Darío Cubilla, Roberto Rocco y Héctor Ángel Benedetti

Verónica

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Bartolome Bavio – Las Pipinas.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Monte Veloz

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Bartolome Bavio – Las Pipinas.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Las Tahonas Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas (recibe y despacha maquinaria pesada con previo aviso unicamente), Telégrafo.

Ramal: Bartolome Bavio – Las Pipinas.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Roberto J. Payró

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas (recibe y despacha maquinaria pesada con previo arreglo unicamente), Telégrafo.

Ramal: Bartolome Bavio – Las Pipinas.



Julio Arditi

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Bartolome Bavio – Empalme Magdalena.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Alvarez Jonte Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Bartolome Bavio – Las Pipinas.



Desolación, abandono, inactividad, por falta de actividad convocante para el servicio ferroviario; disolución de las comunidades que “entornaron” y se

desgranaron a partir de las estaciones ferroviarias, verdaderos puntos de transferencia de personas y cargas, generadoras de focos de crecimiento urbano.

Al haber quedado alejadas de los centros urbanos más desarrollados, y haber dejado de ser focos promotores de trabajo y por ende mano de obra, no resultan propiciatorias de grandes apropiaciones referidas al hábitat espontáneo, como ocurre en las franjas perimetrales de las ciudades, ya que la desprotección y distancia a una base de infraestructura y servicios que promueven el asentamiento espontáneo de la gente sin vivienda, en estos casos no existe.

Por eso la ocupación se refiere pura y exclusivamente a una apropiación puntual a veces aislada, permitida o no, de los galpones y espacios cubiertos remanentes, apropiados por necesidad, pero no generadores de una nueva urbanidad, al tratarse de puntos muertos.

Acercándose a La Plata

Empalme Magdalena

Estación.

Ramal de 1ra Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Bartolome Bavio – Atalaya.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Atalaya

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: Empalme Magdalena – Atalaya.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).



Bartolomé Bavio

Estación.

Ramal de 2da Categoría.

Habilitada para: Pasajeros y Equipaje, Encomiendas, Cargas, Telégrafo, Hacienda.

Ramal: La Plata – Las Pipinas.

(Datos: "Manual de Estaciones" – Año 1958).

Hoy este Pueblo de importancia está bogando para el retorno del tren, y en las muy prolijas instalaciones de esta Estación original del Ferrocarril de la Provincia se encuentra estacionado el Cole Tren, emprendimiento de un habitante del lugar como opción para comunicar a los Pueblos de este ramal.



Puente de la Ruta Nacional 1 (Camino General Belgrano) sobre ramal Ringuélet-Brandsen. En este sector, por obras viales los rieles han sido levantados o tapados. Obsérvese al fondo la señal que, a pesar de todo, aún se mantiene. Fotografía: R. Rocco.



“Bordeando el ramal Ringuélet-Brandsen, la primera estación: José Hernández. Hoy se encuentra ocupada por una familia; llegando hasta el andén mismo, está intacto el cartel y a las palancas de cambios, fabricadas por la firma Railway Signal Co., de Liverpool.

La estación se halla en un contexto que tiende a conservarse como antaño y, en buen estado;... una preocupación especial por mantener el patrimonio urbano. Cuadras adelante...el cruce de este ramal con la trocha angosta del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.”⁸

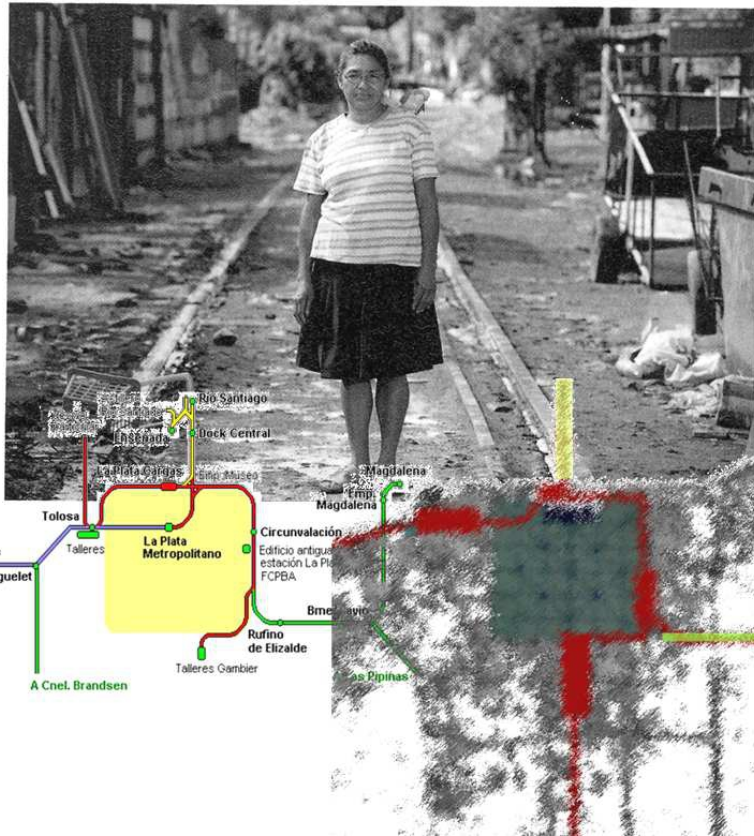
Estación José Hernández. El edificio en excelente estado de conservación. Fotografía: R. Rocco.



En La Plata

El panorama que ofrece el sistema ferroviario en desuso ya en las franjas perimetrales de La Plata, es el preanunciado en PARTE II; *“...ramales en general, no se levantan, sencillamente se abandonan, primero van desapareciendo los durmientes y luego la tosca de sus terraplenes, dejando espacios donde al poco tiempo, en zonas pobladas, brotan villas miseria o se abren calles nuevas y así sin un cese definitivo y contundente...”*

⁸ PLATAFORMA 14 - Momentos ferroviarios de una visita a La Plata - Darío Cubilla, Roberto Rocco y Héctor Ángel Benedetti



Documentación de casos de ramales en desuso en el perímetro “platense”⁹

Se presenta un mapa útil a los efectos de mostrar un panorama evidente y observable, a partir de ejemplos representativos del estado de situación actual - 2011-, en puntos del perímetro platense, ramales del ferrocarril Belgrano en desuso, algunos de uso disminuido de cargas del ferrocarril Roca, de los que aún quedan vestigios elocuentes.

Si bien no son casos únicos desde su condición de asentamientos pobres y espontáneos, ya que los hay de todo tipo, diseminados en múltiples puntos de la “Mancha” platense, sí son los casos actualmente verificables, que derivan de la apropiación de las vías abandonadas del ferrocarril.

Por otro lado, son fluctuantes, ya que algunos desaparecen después de algunos años de existencia, producto de una erradicación forzada que de todos

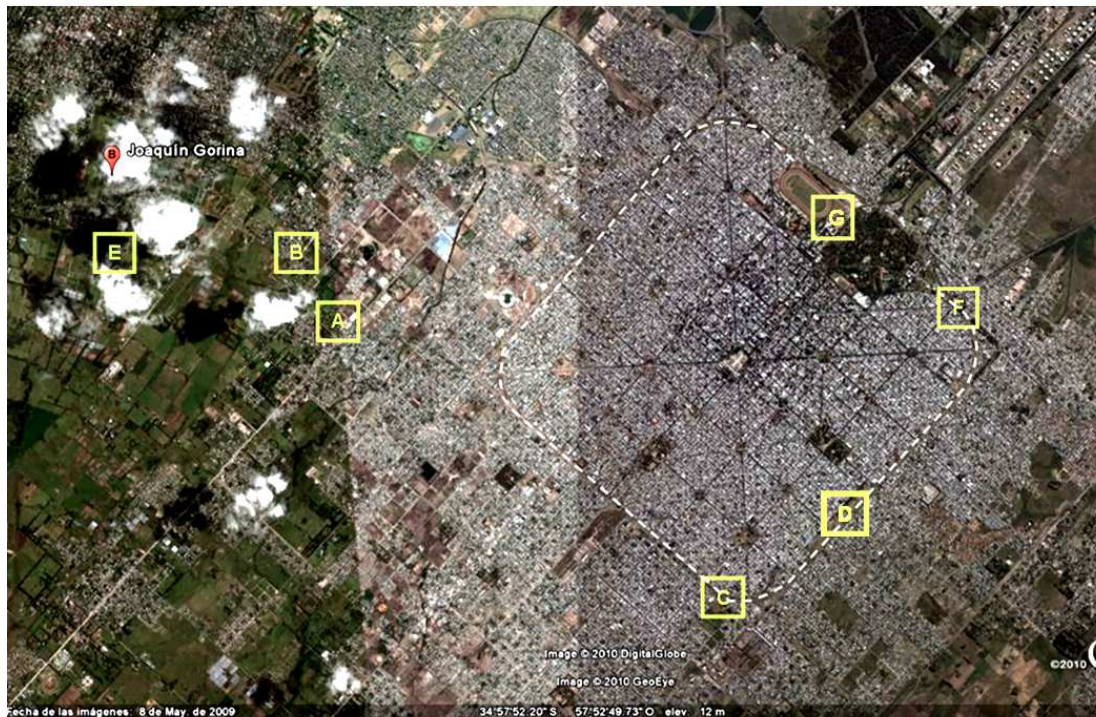
⁹ Relevamiento y reconocimiento Diciembre de 2010 - V. Schaposnik

modos en términos generales no los reubica, y otros por fuerza propia, terminan generando áreas “urbanizadas” espontáneamente por ellos mismos al crecer y expandirse, incorporándose de mala manera y con debilidad vincular ostensible, al tejido periurbano.

Siete son los casos vigentes documentados, originados por la presencia de vías abandonadas, representativos de todos los aspectos hasta ahora desarrollados, cuya ubicación con respecto al “cuadrado platense” puede precisarse en el mapa satelital.

Se agrega a manera explicitatoria, el “dibujo” del trayecto de vía abandonada que los fue estructurando.

Casos **A** **B** **C** **D** **E** **F** **G**





LA PLATA – (MERIDIANO V) - AVELLANEDA – Ferrocarril Provincial - DESUSO



Calles 520 y 135 - Diciembre de 2010



la huella de la vía

Asentamiento a un lado de la huella de la vía en desuso, vecino al casco de la ciudad, con servicio irregular de electricidad (en general los tendidos se “cuelgan” del cableado pasante en las inmediaciones); no hay servicios de cloacas ni de agua corriente; el agua se extrae usualmente con bombas.



LA PLATA – BRANDSEN – Ferrocarril ROCA - DESUSO

HERNÁNDEZ



HERNÁNDEZ



El asentamiento ya no existe. Vías y señales abandonadas, aluden a una vida anterior, de tránsito ferroviario.



LA PLATA – TALLERES CIRCUNVALACIÓN – Ferrocarril ROCA - DESUSO

Calles 131 y 72 - Diciembre de 2010

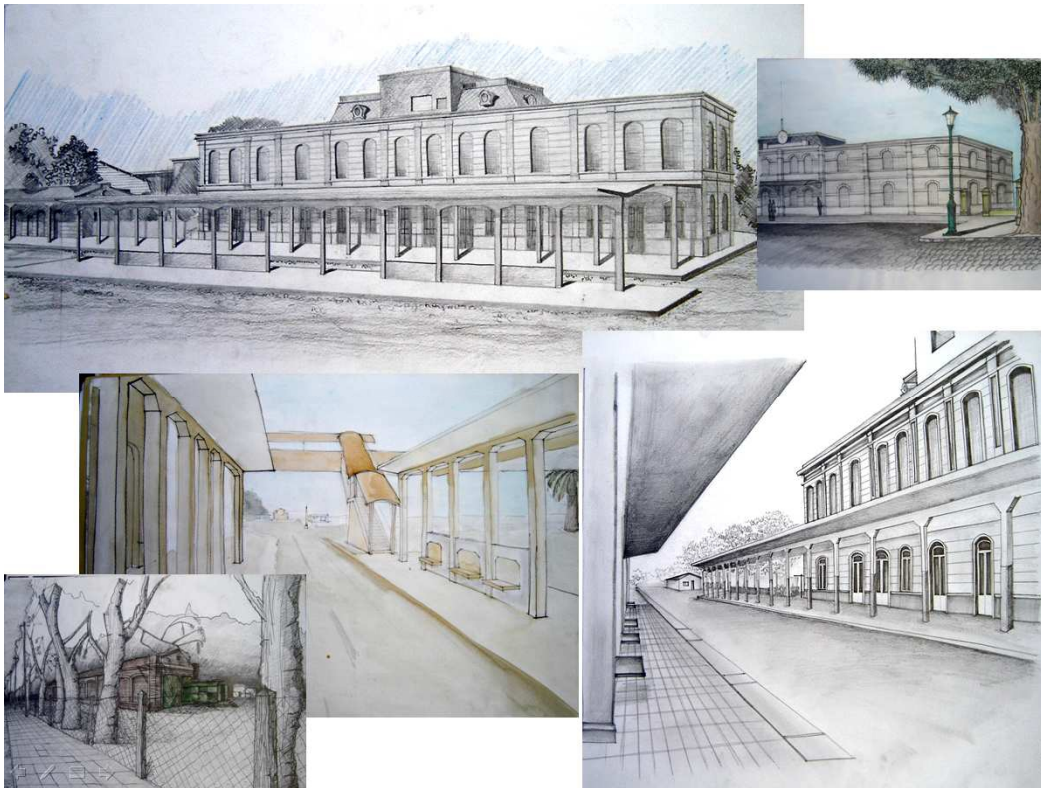


Los rastros del ramal



Edificio de la Estación Meridiano V.

El viejo y ahora inexistente recorrido del ferrocarril, puede seguirse fielmente a lo largo de la avenida circunvalar platense, por la señales que aún lo marcan. Del lado de dicha avenida circunvalar, la amplia franja verde, parqueizada y hasta con mobiliario urbano en algunos tramos, acompaña la ahora importante senda vehicular, circulación automotriz intensa y fluida; del lado barrial - “Barrio de Meridiano V”, datos preservados de la vida anterior, convertidos en foco de atracción comercial e histórica.



Bocetos de la Estación hoy¹⁰.

Desolación y falta de actividad específica en relación al ferrocarril.

¹⁰ Bocetos realizados por alumnos de la Carrera de Arquitectura, del Taller de Comunicación Schaposnik - Mainero - Gutarra - FAU - UNLP.

Actual uso del edificio y parte del predio por una Delegación municipal como foco de actividades culturales de la Comuna platense.



Estación Meridiano V - Sugerente reinterpretación.

Se reinterpreta e imprime ritmo y movimiento a la quietud actual, añorando la vitalidad originaria del lugar.¹¹

Espectáculo municipal



Fiesta vecinal en los andenes vacíos

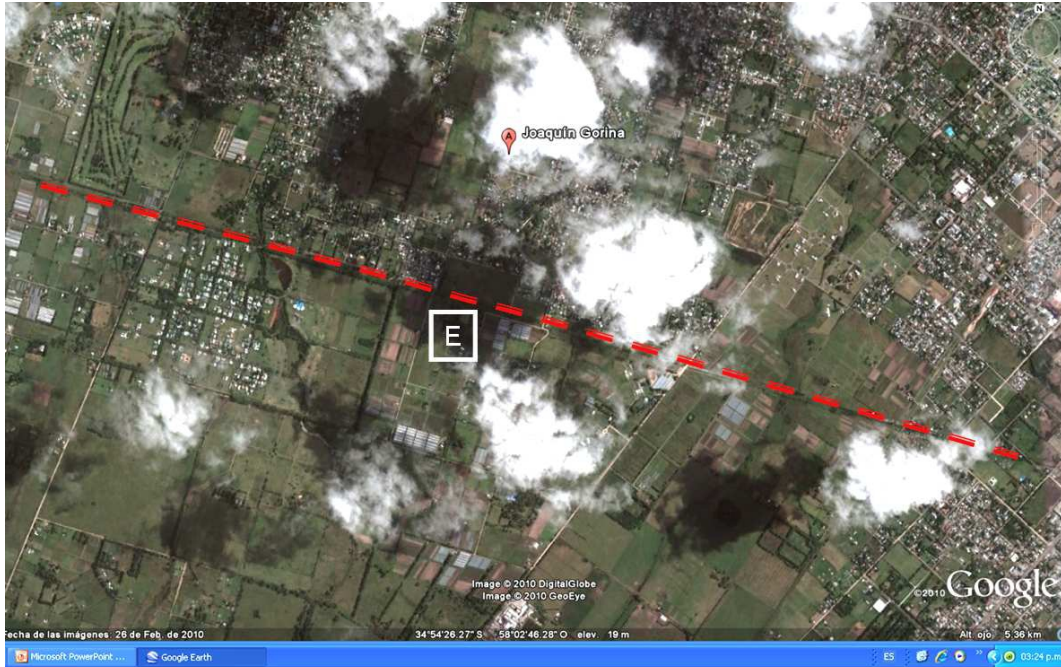
¹¹Collage realizado por alumno de la Carrera de Arquitectura, del Taller de Comunicación Schaposnik - Mainero - Gutarra - FAU - UNLP.

El caso particular de esta vieja estación, se diferencia de otros, no sólo por la jerarquía y envergadura del edificio y sus áreas complementarias, su significado y utilidad anteriores, sino porque al pertenecer al anillo circunvalar, estando en el límite del cuadrado platense, ha pasado a ser parte perdurable de un barrio nacido por antiguas razones ferroviarias pero de fuerte consolidación urbana e identitaria, lo que la vuelve partícipe vigente aún, como foco de múltiples actividades vecinales y comunales, de la vida del barrio cuyo dato de identidad es justamente el nombre Meridiano V.

Este caso particular, entre los 7 casos tomados, no hace más que validar lo ya planteado respecto de la reutilización que se hace del sistema ferroviario, cuando cesa y queda abandonado como tal:

EL SISTEMA ABANDONADO 2 partes o Subsistemas: A - B			
A		ESTACIONES (ámbitos albergantes) CUBIERTOS	<p>Aprovechamiento de materialidad Reciclados Apropiación c/permisos</p> 
B		VÍAS ESPACIO ABIERTO LINEAL ESPACIO LATENTE	<p>Abandono/degradación</p> <p>Intersticio espacial Intersticio social</p> <p>Apropiación espontánea Hábitat en la vía</p> 

Estación GORINA - Caso de interés: pasará a ser el Caso testigo.



LA PLATA – (MERIDIANO V) - AVELLANEDA – Ferrocarril Provincial - DESUSO



Sólo el dato presente de la vieja estación. Un circuito de atletismo en construcción, alude a algunas actividades vecinales. Más allá, actualmente, solo pastizales y huellas de una vía abandonada, marcan el sitio donde hasta hace no tanto, hubo un asentamiento ahora erradicado, pero del que se tienen referencias precisas útiles a este desarrollo.



LA PLATA – CIRCUNVALACIÓN – Ferrocarril ROCA - DESUSO

Calle 66 e 121 y 122 - Diciembre de 2010





Casas y casillas a un lado de la huella de la vía en desuso; portón, candado y cerco lateral, privatizan y resguardan el asentamiento: los habitantes, han generado una nueva distinta categoría de “barrio cerrado”, y con la misma finalidad de resguardarse y protegerse, cierran los límites.

Hacia Estación del Ferrocarril Roca - Hipódromo - Sector Bosque Oeste Facultades de la UNLP



LA PLATA – ENSENADA – Ferrocarril Roca – CARGA (uso reducido)





El “breve” asentamiento -escaso desarrollo longitudinal-, ocupa la lateralidad de un tramo de vía en estado de ocasional y casi nulo uso para traslado de algunas cargas provinciales y se cierra entre chapas viejas y pastos a un entorno inmediato atípico marcado por presencias tales como parte del Campus Universitario, una vereda barrial con residencias privadas y un límite final dado por el Hipódromo platense. El intersticio ferroviario apropiado por el hábitat en este caso contribuye a reforzar la atipicidad de la situación urbana. Sin embargo, es asimilable a tantos otros relevados, hasta por la manifiesta necesidad de “cerrar” sus límites para protegerse.

Cumplida la presentación de los casos relevados, vale una importante aclaración: todos los casos tomados por su condición de intersticialidad en correlato con el ferrocarril y con dominancia de abandono y degradación más nueva apropiación espontánea, fueron claramente observables como realidad, permitiendo hasta un punto, un relevamiento espacial y fenomenológico, verificación confirmatoria del estado de situación.

Sin embargo, hubo uno, el Caso E, que ofreció la potencialidad de una compenetración mayor y una requisitoria más precisa y profunda, esto, contradictoriamente con su caducidad posterior como asentamiento, -año 2010- lo cual no significó un obstáculo para la investigación y sus fines, resultando uno de los aportes más valiosos.

La reciente desaparición del caso, por erradicación sin reubicación “formal”, sumado a toda la información recabada, fueron confirmatorias de una postura asumida desde este trabajo, al tiempo que sustentó indiscutible de una teoría de intervención.

4.3 - Caso testigo en Gorina

La estación Joaquín Gorina

Caso E



Joaquín Gorina – su historia

“Se realizó ayer el festejo central por el 87º aniversario de Gorina, con la participación de los vecinos de la zona, instituciones y funcionarios ...se realizó el típico desfile cívico-militar en calle 140 bis y 489 ...”¹

.....

A principios del siglo pasado, Percival Bell vendió parte de la "Estancia Grande" que había heredado de Jorge Bell, dando origen a las distintas poblaciones de la región.

¹ - Diario El Día, La Plata, Argentina - Sección La Ciudad - 21 de junio de 2010 - “Con desfile y música Gorina festejó sus 87 años de vida.”

En 1914 se loteó lo que en la actualidad es City Bell y en 1916 se vendió a Joaquín Gorina otra parte de las tierras, que luego se llamarían "Estancia La Lula", en honor a su esposa.²



Cuando en 1923 se decidió la construcción de un ferrocarril provincial que uniera La Plata con Avellaneda, las tierras ya pertenecían a Joaquín Gorina, quien las cedió a los responsables del nuevo emprendimiento pero con la condición de que la estación llevara su nombre.

De este modo, comenzó a funcionar en su emplazamiento actual la estación Joaquín Gorina, en honor a su antiguo propietario.

Los primeros fraccionamientos fueron sucedidos por otros; entre ellos, Joaquín Gorina vendió en 1936 a Julián Socas las tierras que pasaron a ser el haras "La Lula", donde años más tarde se asentó la población que actualmente rodea la estación de trenes.

² Diario El Día, Op.cit

Por aquellos años, una gran inundación había afectado a la zona de Hudson - Pcia. de Buenos Aires-, y unas 35 familias italianas que se dedicaban a la horticultura tomaron la decisión de mudarse a esas parcelas. Desde entonces, la horticultura es una de las actividades tradicionales de las familias que han heredado de generación en generación su empresa.

Año 2010

Datos del lugar, relacionados con el interés por los asentamientos en las vías en desuso, documentados desde la crónica periodística ³:

“Derivan un planteo del fuero contencioso al civil, sobre el desalojo de Gorina.

La jueza del fuero contencioso administrativo de nuestra ciudad Ana Logar se declaró incompetente para intervenir en un planteo efectuado en su juzgado, en torno del desalojo de 50 familias de un predio de Gorina...

.....

...el desalojo en cuestión fue concretado hace dos semanas y ha dado lugar, entre otras complejidades, a un serio enfrentamiento entre el juez Penal de Garantías César Melazo, que había ordenado la medida -como culminación de una denuncia penal presentada por vecinos cercanos al asentamiento-, y el magistrado Luis Arias, del fuero contencioso administrativo, que ordenó suspender el desalojo cuando éste estaba en proceso, aunque su orden no fue acatada por la Policía que ejecutaba la medida, en virtud de que ésta se atuvo a la primera orden judicial recibida.

.....

...un pedido del abogado de las familias desalojadas, quien solicitó en el fuero contencioso que la Justicia de ese ámbito homologue un acuerdo que en su momento suscribieron esas familias y las autoridades de la empresa estatal Ferrobaires⁴, propietaria de los terrenos usurpados de Gorina, y por el cual se establecía que la ocupación del predio podía mantenerse hasta agosto de este

³ Diario El Día – Lunes 3 de Mayo 2010 - La Plata - Buenos Aires

⁴ FERROBAIRES: empresa de transporte de pasajeros perteneciente al estado de la Provincia de Buenos Aires - Organismo autárquico bajo la órbita del Ministerio de Infraestructura, Vivienda y Servicios Públicos. Transporta en la actualidad 1.500.000 pasajeros por año. Es considerado como un servicio social ya que accede a lugares donde el ferrocarril constituye el único medio de transporte.

año (2010). En esa presentación se sostenía también que el acuerdo había sido sustentado también por la Fiscalía de Estado en representación del Estado bonaerense.

Un abogado hizo el pedido ante el juzgado correspondiente en el momento en que se efectivizaba el desalojo ordenado por la justicia penal, para que junto con la homologación del acuerdo se otorgara una medida cautelar para permitir la permanencia de las familias en el predio usurpado.

.....

"Buscan reubicar a los desalojados de Gorina

Los coletazos del desalojo que el viernes pasado sacó a medio centenar de familias de antiguos terrenos ferroviarios se siguen haciendo sentir con fuerza en Joaquín Gorina. Al cierre de esta edición, la presencia de medio centenar de chicos como virtuales "evacuados" en la escuela de la localidad obligaba a sus autoridades a evaluar si las clases continuaban normalmente. Al mismo tiempo, el magistrado que ordenó -sin éxito- que se suspendiera la expulsión del asentamiento, adelantó que denunciará a quienes la llevaron adelante. Y desde la cartera de Infraestructura se anunció la 'pronta reubicación' de los desplazados."

Más comentarios periodísticos en los diarios locales:

"El barrio de la discordia se extendía a lo largo de varias cuadras, con eje en la calle 141 entre 471 y 478; lindero con el country "Grand Bell", era preexistente, ya que había empezado a poblarse entre fines de los años '80 e inicios de los '90. Se corresponde con la 'primera generación' de usurpaciones, aquellas que afectaron trazados ferroviarios en desuso; en este caso, del ramal del ferrocarril Provincial que unía La Plata con Avellaneda.

.....

La intervención policial del viernes fue avalada por el juez del fuero penal César Melazo, dando la razón a un particular, vecino de la urbanización cerrada Grand Bell.

... 55 chicos quedaron alojados en el complejo educativo de diagonal 6 y 485 en el que funcionan la EPB N°92 'América', la ESB N°56 y la Media N°37 'Martín Miguel de Güemes'.



foto de archivo



foto del momento de la reubicación

Desde su hábitat anterior, en el asentamiento, al alojamiento transitorio en la escuela de Gorina.

"Desde el Ministerio de Infraestructura bonaerense se precisó que el barrio expulsado de Gorina -cuyos habitantes ya fueron rechazados con piquetes por los vecinos de Colonia Urquiza⁵-, sería reubicado en cuestión de días, sobre 'tierras privadas que ya están en vista'. ... señalaron que hasta entonces, y para que la gente de la escuela pueda seguir dando clases, el ministerio de Desarrollo Social brindará contención, alojamiento y comida a los chicos, que serán trasladados a un hotel".

Denuncia Penal

"... un operativo desmesurado contra gente pacífica, cuando no existe ninguna cuestión penal en la ocupación de las tierras, consideró el magistrado; 'aunque hubiera existido en algún momento una usurpación, prescribió.'

... Y está certificado que los ocupantes tienen un convenio con el Estado provincial, a través de Ferrobaires, que les permite vivir allí hasta septiembre

⁵ Colonia Urquiza: vieja colonia de horticultores. La orden judicial de desalojo se concretó una vez que esa cartera resolvió mudar a las familias a un predio del Estado ubicado en Colonia Urquiza.

próximo. El ministerio de Infraestructura no los quiere echar; el desalojo lo pide un particular. Resulta sugestivo que en la misma franja de tierras haya un sector ocupado por el country Grand Bell, que incluso armó su alambrado con los rieles del ferrocarril Provincial".

Resulta hasta irónico reconocer que se trata en última instancia y desde determinado enfoque, de una compulsión de la que participan, además del Estado provincial, los habitantes de dos tipos de enclaves cerrados:

- el **Barrio privado**, por **autodeterminación** de una buscada exclusión resguardante de vida privada, seguridad, aire libre, y una suerte de aislamiento gregario emanado de la **interacción relacionada de dos variables, clase social y poder económico**.

- el **enclave de pobreza y marginalidad en las vías** -al igual que otros-, por variables interactuantes de las cuales la mayoría, ya desarrolladas anteriormente, emanan de una **primer variable fundamental**, la **falta de trabajo**, atada a la **falta de medidas estructurales** al respecto, detonadoras de todas las consecuencias de ella derivadas y en vínculo con el manejo político de la **circunstancia socio económica** de un país, Argentina en este caso.

La diferencia fundamental entre ambos casos, más allá de las evidentes características espaciales y fenomenológicas que los separan, se refiere a que mientras que en uno se trata de autodeterminación, en otro se trata de una compulsiva e ineludible fuerza que proyecta a la gente -como grupo o individualmente-, a terminar "viviendo" ¿? en el asentamiento precario.

El encare específico como caso testigo, del Caso [E], requirió apelar metodológicamente a cuestiones transitadas en investigaciones precedentes, entre ellas al “*El estudio ambiental Hábitat–Hombre–Medio – Caso Berisso*”⁶, realizada con un equipo interdisciplinario del que participaban además de Arquitectos, Químicos y Físicos ambientales y Antropólogos sociales-culturales; estos últimos aportando a partir de la Nueva Etnografía⁷, a la parte fenomenológica de la investigación.

- Las proposiciones EMIC- ETIC (Nueva Etnografía)

El rol de los informantes

La *Señora Blanca*, es habitante de la zona -vieja habitante-: es la informante.

Introducción

Hoy importa rescatar el proceso evolutivo de una investigación en Arquitectura, que apoyada en la interacción entre el hombre y su medio trabajó con la comunidad Berissense y su ambiente construido.

Una Metodología de Análisis - Diagnóstico, -Sistema de Grillas-, fue el instrumento generalizador, abarcante de Factores que pudieran barrer un enclave ambiental, desde su organización espacial, procesos de agrupación o tabicamiento, símbolos, usos, costumbres, estructuras de comportamiento, señales, leyes, fronteras, con la pretensión de generar desde el sistema, un diagnóstico y propuesta de mejoramiento ambiental con un cierto grado de predictibilidad: juego de variables y constantes y su expresión en el espacio.

⁶ Proyecto de investigación Acreditado U.N.L.P. 1996-1998: “ESTUDIO AMBIENTAL HÁBITAT - HOMBRE - MEDIO . CASO BERISSO” - estudio tendiente al mejoramiento de la calidad de vida de la población berissense. Investigación aplicada. Director Viviana Schaposnik (Berisso: Localidad originariamente industrial cercana a la ciudad de La Plata, Pcia. de Buenos Aires y el puerto.)

⁷Etnografía - Método de estudio utilizado por los antropólogos para describir las costumbres y tradiciones de un grupo humano.

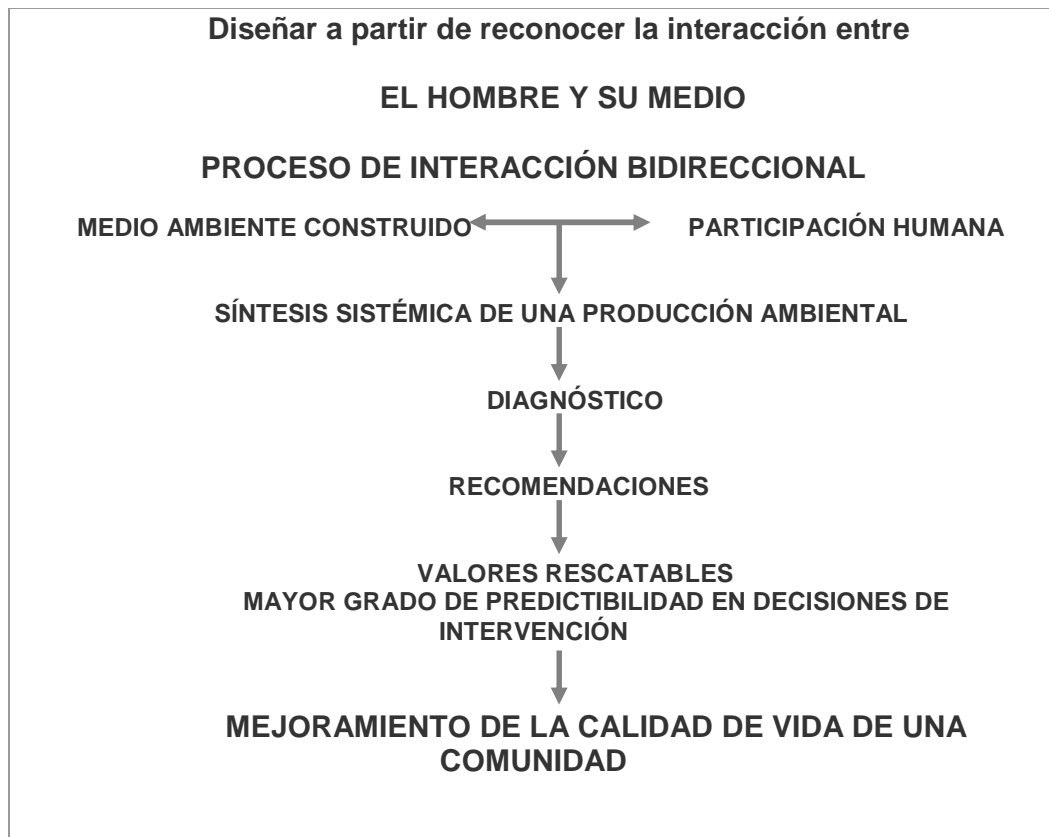
El Sistema de Grillas, -aplicado a un área real Berisso-, que sólo será aquí presentado y enunciado desde los factores abarcantes, requería apelar a la entrevista que convocaba la participación del habitante.

Factores tomados en cuenta en las Grillas
-Desde el Hombre: Biológicos-Sociales-Culturales
-Desde la Arquitectura: Morfológicos-Semióticos-Paisajístico culturales
-Vinculantes Hombre-Arquitectura: Proxémicos-Semióticos-Económicos
-Desde el Medio: Paisajístico Naturales-Climáticos-Geográficos.

Se declaró en su momento que el trabajo apuntaba al mejoramiento del Ambiente Construido y por ende, a la Calidad de Vida de una comunidad, -Berisso-, y que esto significaba hablar de Calidad Ambiental, que según Amos Rapoport⁸ implica que el medio se ajuste al estilo cognitivo y a las reglas socioculturales, con una organización espacio-temporal clara, fácil de aprehender, con una codificación sencilla y una identificación social bien expresada; a lo que se agregó que las decisiones de recomendación que se apoyaran en esta evaluación-comprobación, valorarían y resguardarían lo existente.

Así se sintetizó la meta última de dicha investigación:

⁸ -RAPOPORT, Amos – ASPECTOS DE LA CALIDAD DEL ENTORNO – Cuestiones de Arquitectura – Publicación del Colegio oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares – GG 1978
 -RAPOPORT, Amos – ASPECTOS HUMANOS DE LA FORMA URBANA – Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales, con el diseño de la forma urbana – Barcelona – GG 1978



Importa ahora como soporte del actual trabajo, rescatar de aquel camino transitado, el encare del decir de la gente del lugar y el recabado de información al respecto.

Se trató de un minucioso y aleccionador trabajo, emprendido frente a los habitantes, ya que luego del diseño y completamiento de las así llamadas Grillas de análisis-diagnóstico que indagaron el espacio -su materialidad- desde la visión arquitectónica, se encaró algo que si bien nos competía desde lo disciplinar tanto como lo anterior, requería de la participación y asesoramiento de los antropólogos social-culturales para encontrar desde el análisis, causales a partir del hombre: conocer mejor al hombre , el habitante del lugar, para finalmente llegar a producir la síntesis sistémica buscada.

Es que a medida que se avanzaba en el llenado de las Grillas Morfológicas, de Proxemia, Semiótica, de Paisaje Cultural, viviendo e indagando las *Áreas*

testigo seleccionadas a priori, fue inevitable reparar en la gente, sus actitudes, sus movimientos, sus recorridos dentro, desde y hacia cada área tomada.

Espontánea y fácilmente se dio el diálogo; no siempre buscado, nacido simplemente del deseo de más de una persona por interactuar, relatar a partir de ver a los investigadores señalar, fotografiar o escribir; en última instancia el demostrado interés por Berisso, *su lugar*.

Los antropólogos, encabezados por la Licenciada en Antropología Diana Meirovich⁹, diseñaron el camino apto para entrevistar a la gente, basándose en la Nueva Etnografía y las proposiciones EMIC - ETIC.

Dicho camino metodológico, respecto del cual, se presenta breve encuadre, es el que se aplica a este trabajo actual.

Se trata de apoyarse en **un movimiento** que, inspirado en las **técnicas de la lingüística**, se produjo en la Antropología cultural a mediados del siglo XX, **orientado a hacer más rigurosos los criterios de descripción y de análisis etnográfico**. Por eso, al par que Nueva Etnografía, se la nombra como Etnolingüística, Etnociencia, Etnosemántica.

El término Etnografía era originariamente empleado en su sentido estricto, para la descripción de las etnias o los pueblos que habitaban la Tierra, con una cierta tendencia hacia los aspectos lingüísticos y raciales. Por ende, la Etnografía lleva aparejada un carácter descriptivo de las sociedades humanas que constituye el fundamento del conocimiento antropológico, el mismo que puede hallarse en rastros del pasado, en múltiples relatos de viajeros costumbristas, siempre con un contenido etnográfico, carente aún de la necesaria organización.

Desde la **Nueva Etnografía**, -campo de las ciencias sociales y las ciencias del comportamiento-, cabe aclarar que son justamente las opciones de investigación EMIC - ETIC, como base epistemológica operacional, las que se

⁹ Licenciada en Antropología Diana Meirovich - Licenciada Facultad de Ciencias Naturales - UNLP.

utilizan para referirse a dos tipos diferentes de descripción, relacionadas con la conducta y la interpretación de los agentes involucrados.

Si bien el tema fue desarrollado y popularizado por el antropólogo estadounidense Marvin Harris¹⁰, los términos EMIC - ETIC, fueron introducidos por primera vez por el lingüista Kenneth Pike¹¹ basándose en la distinción entre *phonemics* (fonología) y *phonetics* (fonética), distinción basada en la interpretación del sujeto (fonema) frente a la realidad acústica de un sonido (fono) que él entendía debía extenderse a la conducta social.¹²

EMIC - ETIC: sus diferencias.

En cuanto a las Proposiciones EMIC, se trata de sistemas lógico-empíricos; las cosas, los contrastes, las discriminaciones que los propios actores consideran significativos.

Significa entrar en el mundo de los sentidos, propósitos, actitudes de los actores.

Entre actor y observador, se entiende que es el actor el más capacitado para conocer su propio estado interior.

Se trabaja con proposiciones EMIC, cuando las distinciones, las significaciones y los sentidos nativos del informante constituyen el fundamento semántico de la comunicación entre él y el etnógrafo.

El acceso a esa información es esencial para la comprensión de su conducta y los acontecimientos de los que participa.

Las Proposiciones ETIC, dependen en cambio, de distinciones fenomenoméricas consideradas adecuadas por los observadores.

¹⁰Marvin Harris - (1927 - 2001) Antropólogo estadounidense, creador del materialismo cultural. Profesor del departamento de antropología de la Universidad de Columbia, y de la Universidad de Florida, EE.UU.

¹¹ Pike, Kenneth Lee. *Language in relation to a unified theory of structure of human behavior* 2nd ed. The Hague: Mouton (1967)

¹² Marvin Harris usó los términos EMIC - ETIC, con acepciones ligeramente diferentes a las que había dado Pike.

Si el informante pasa a unirse a la comunidad de observadores y lo que él relata es como un film o una grabación, entonces se está trabajando con las Proposiciones ETIC.

Las Proposiciones EMIC siempre tienen más importancia que las ETIC: la etnografía tradicional tiene preferencia por el enfoque EMIC.

Ante ambas opciones posibles, de todos modos, se tratará a través del/los informantes, de recibir la comunicación, desde sus vivencias y no como parte de los investigadores - observadores: la gente hablando y contando.

El tema de la nueva Etnografía y las proposiciones EMIC - ETIC, se entiende como camino que conduce a acceder a la gente, encontrando naturalmente a personas representativas de otras muchas o no, a veces sólo ellas mismas; que hablan y dicen lo suyo, fijando sus propias categorías que deben pasar a ser categorías útiles a los investigadores, definiendo ellos, según su propio camino de comunicación el contenido de todo el material de futuro análisis y conclusiones. Se entiende que se trata de la obtención de datos no precisos, datos subjetivos, datos estimativos emanados del entrevistado y un entrevistador, cada uno con sus propias precisiones y sus propias subjetividades.

Volviendo al caso actual, ante el tema de conocer y dialogar con la gente del/los asentamientos en las vías en desuso, focalizando como recorte la Provincia de Buenos Aires, en particular el Partido de La Plata, debió plantearse el encare del conocimiento de la gente, atendiendo a dos aspectos determinantes:

- la transitoriedad en algunos casos de dichos asentamientos, por inesperados y violentos desalojos y la consecuente erradicación.
- la relativa, a veces insistente inaccesibilidad y/ o factibilidad de diálogo con habitantes auto-segregados, predispuestos a una auto-protección.

Brotó naturalmente la posibilidad de trabajar con la Proposiciones ETIC, desde la información brindada por el relator que se presenta, habitante de “la vereda de enfrente” del asentamiento en la vía en desuso de la Estación Joaquín Gorina.

Si bien es cierto que se trata de un vecino -observador-, el asentamiento fue derivación directa del desborde numérico familiar del vecindario de dicha “vereda de enfrente”, que al crecer numéricamente como familias sin recursos económicos, “cruzaban” instalándose en esa tierra angosta disponible, hasta manteniendo los lazos familiares no sólo conceptualmente sino espacialmente. También es cierto que el asentamiento y su condición de tal, fue erradicado durante la investigación, más que perturbándola, confirmando el dato referido a la perdurabilidad inestable y transitoria ya descrita. Las Proposiciones EMIC resultaron inadecuadas, apelándose por ende a las Proposiciones ETIC.

ETIC

La Señora Blanca, es la habitante de “enfrente” -vieja habitante-: es la informante.

Desde hace 26 años, la Señora Blanca, es habitante de Gorina.

Ella vive justamente frente al tramo de vía ferroviaria en desuso, apropiada en su momento, erradicados luego los habitantes a partir de los desalojos ya testimoniados.



LA PLATA – (MERIDIANO V) - AVELLANEDA – Ferrocarril Provincial - DESUSO







Hacia el Barrio cerrado Gran Bell

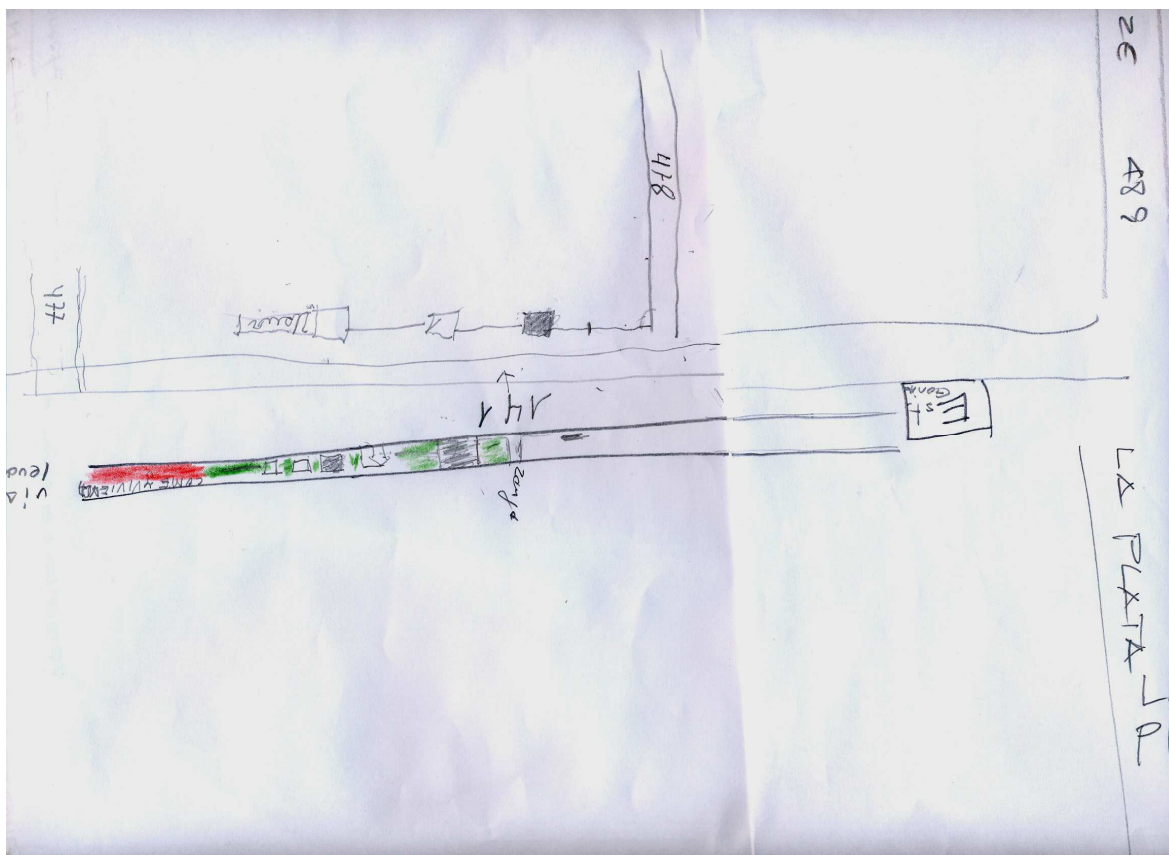
Vía levantada

Vía abandonada

Desde Estación Gorina Hacia Estación Avellaneda

Casa de Blanca

Image © 2



El "mapa" de Blanca

La Sra. Blanca, tiene 70 años, es viuda y trata de completar sus ingresos provenientes de una "pensión" por su marido fallecido, haciendo "changas" de ocasión, tales como cuidar enfermos o personas de edad avanzada. (Así se estableció el vínculo con ella)

Ella relató, y mientras lo hacía, dibujó su mapa: describió su experiencia de vida mientras duró el asentamiento ahora erradicado; habló de las características espaciales de las casillas, de chapa, madera, cartón y plástico; materiales de desecho. Ante su especificación referente a los materiales -en

realidad los mismos de tantos otros asentamientos de la zona-, se buscaron imágenes fotográficas que se asimilaran al “tipo” de casillas que ella recordaba.



Así como habló de esa materialidad, habló de conductas, de relaciones y de parentescos.

Para ella y los restantes habitantes de la “manzana de enfrente”, el asentamiento molestaba y perturbaba; fue motivo de desprecio de ese vecindario; implicaba desorden, desprolijidad, basura, desperdicios.

Había en su discurso una actitud de rechazo, asimilable desde otro lugar y por distintas o mismas razones, a la de los habitantes del barrio cerrado lindero, que exigieron la erradicación denunciando formalmente.



El "mapa" de Blanca, con aclaraciones pertinentes.

Cuando ubicó el punto preciso de la zanja donde los habitantes de la vía tiraban los residuos, aclaró, "*todos los residuos*"..., con desagrado, rechazo. Claro, el asentamiento no contaba con cloacas ni agua corriente obviamente.

En su breve pero significativa descripción, opinión como habitante del enfrente; relató cómo, en algunos casos, a medida que la familia origen -familia nuclear-, crecía y pasaba a ser familia más grande -extensa-, la franja de tierra disponible enfrente, facilitó la mudanza de una parte de la misma: la nueva pareja levantaba su casilla y allí se instalaba. Esto aludía a ciertos vínculos entre habitantes de un lado y el otro de la vía en desuso.

En otros casos como el de un grupo de hasta 10 familias -todo un grupo afín-, participaba así conformado, de una vida de relación a la que se sumaba la atención de un comedor comunitario.

¿Porqué un comedor comunitario?

Porque es un camino elegido por muchos pobres, solidarios además, para subsanar su propia necesidad de comida al tiempo que la de los demás, trabajando para la comunidad de pertenencia. Sin premeditarlo, ellos concretaban así lo que podría encuadrarse como el natural foco público social.

Es que según cifras del INDEC¹³, hay 15 millones de argentinos que no cubren sus necesidades esenciales de vestimenta, transporte, educación y salud, de los cuales 5,3 millones no tienen siquiera para alimentarse.

Ver PARTE II - 3.2 - Pobreza - hábitat (Villa miseria - asentamiento espontáneo)

Es justamente la cifra del hambre, la que origina en la Argentina, la aparición de numerosos comedores comunitarios, ya que día a día crece la demanda de quienes necesitan esta ayuda para cubrir sus necesidades de alimentos.

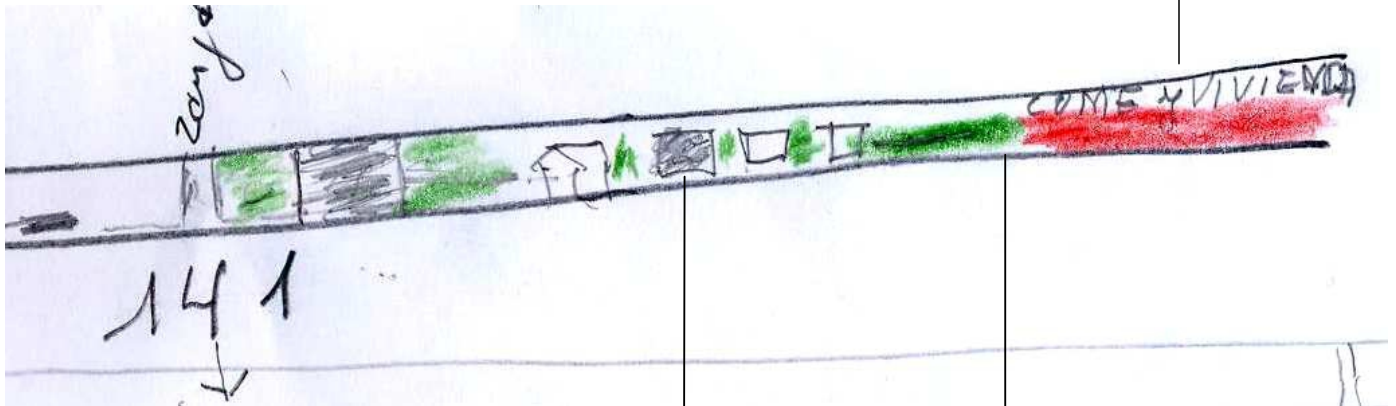
Estos comedores, además de alimentar a las personas en situación de pobreza, también representan, complementariamente, a veces, un lugar de actividades lúdicas, de ayuda a las madres cuidando a los niños, refugio para ancianos o talleres de todo tipo para los adolescentes y hasta cuentan a veces con atención sanitaria.

En cuanto a quienes trabajan en los comedores, lo hacen voluntariamente, cocinan para muchas personas que van a comer y no cobran nada, salvo el llegar alimentarse ellos y su familia ya que a veces, por magro que resulte, reciben subsidios como ayuda y asistencia básica.

¹³ INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos - En los últimos años no fiable en cuanto a datos fehacientes - año 2003 -



Foto de archivo



El mapa revela además, cómo las **casillas**, no tienen otra posibilidad que ir “hilvanándose” a lo largo de la lonja angosta y larga de vía en desuso, una línea-, separándose lo suficiente para dejar entre una y otra el **patio libre**, espacio de expansión de vida doméstica, privada y estrecha, que comienza a ser pública y social.

Se conforma así, a través de este pequeño tramo generado por la gente, un verdadero **espacio urbano informal**, con ausencia parcial de infraestructura - la electricidad se obtiene clandestinamente del cableado público- y con una genética propia -por otro lado casi inapelable-, ya instalada con llenos y vacíos públicos y privados.



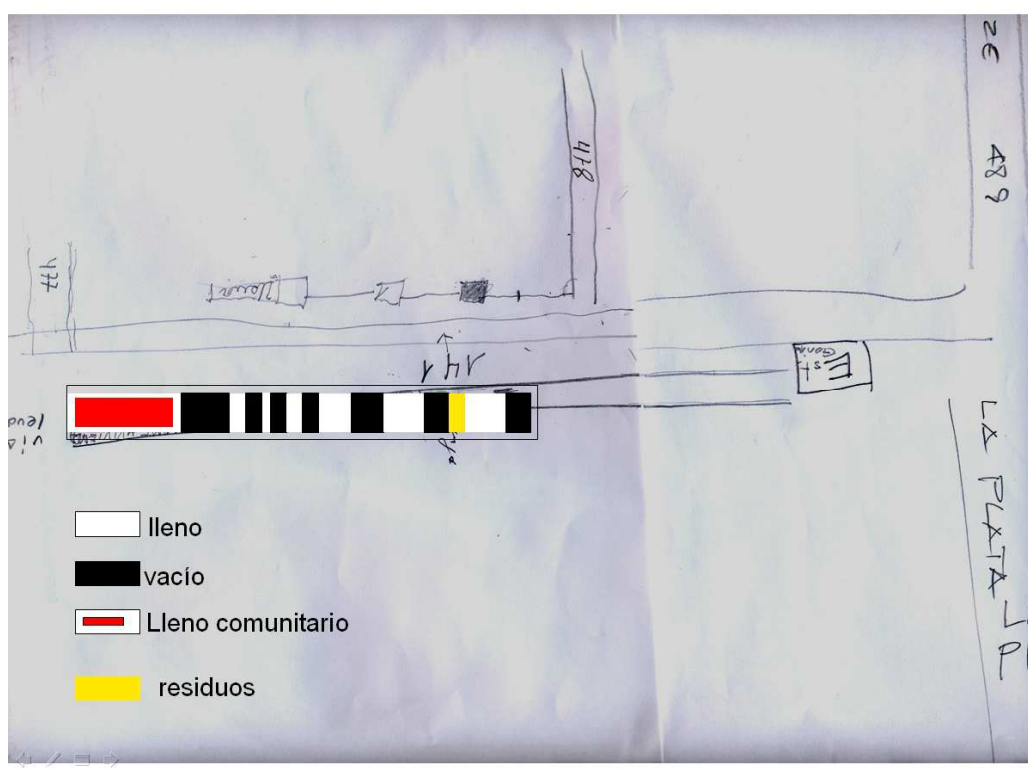
4 manzanas y un principio de trama urbana

Los patios – privados ¿?

El comedor: foco público - social

La calle y la vereda de enfrente





El “mapa” de Blanca y el sistema encontrado.

- La vía en desuso y la ciudad como potencialidad

La generación espontánea del asentamiento, -“...lo espontáneo como forma diferente de construcción de la ciudad. El hábitat espontáneo pasa a ser el que la gente hace por necesidad...y urgencia.” (PARTE 1)-, obedece ante todo a un **mandato estructurante y ordenador: la linealidad de la vía, al mismo tiempo, se “planta” frente a la manzana de enfrente pretendiendo o logrando relacionarse con ella, tanto desde la vecindad indiscutible como desde una extensión longitudinal acotada, que respeta o replica el módulo manzana.**

Este dato -no menor-, es uno de los que se deberán atender al formular la idea de teoría de intervención proyectual, ya que ante la firme o desdibujada trama urbana, se trata de **replicarla**, en un fallido intento de integración no lograda.

Por otra parte, acá subyace la fuerza de lo que se catalogó como **orden** urbano en este tipo de asentamientos en la vía, orden subyacente de línea y estructura de orden. “...particular situación intersticial como espacio de oportunidad con un orden interno implícito!.”



“Aquello que se denomina CASOS CONCRETOS, son situaciones intermedias...casos que se constituyen en datos del modelo...Se trata de un esfuerzo de abstracción, que no niega lo concreto, y que tiene necesidad de lo concreto para su formulación.” PARTE I.

Así brota desde lo concreto un sistema, y desde él, el sugerente de la posibilidad de proponer como una de las estrategias de intervención para el Caso, la acción secuencial, la sucesión seriada aunque no repetitiva, sobre la que deposita su confianza Manuel Gausa¹⁴.

“IMÁGENES, PLANOS, DIRECTRICES, LÍNEAS DE TENSIÓN...COMO SERIES DISCONTÍNUAS en el paisaje, a fin de configurar un orden operativo...
-**más estructural que compositivo**-, capaz de propiciar **ritmos básicos**, y al mismo tiempo, capaz de absorber **elementos de disonancia**: accidentes, interrupciones, **procesos locales** -contrapuntos- **ajenos al sistema**.”

Manuel Gausa, arquitecto que aporta desde el análisis de nuevas alternativas para al diseño residencial urbano, presenta y describe -entre otros casos-, uno de los ideogramas que realizara en sus búsquedas abstractas de sistemas de

¹⁴ Manuel Gausa - HOUSING + SINGULAR HOUSING - Nuevas alternativas. Nuevos sistemas - Pág. 53- Ed. ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010

viviendas la Arquitecta Kazuyo Sejima¹⁵, para ilustrar la cuestión de ese orden implícito, que es *estructural más que compositivo*,



Kazuyo Sejima - Ideogramas para sus tipologías zigzag. “Estudio de viviendas metropolitanas” (1995 - 96) *“La cualidad ‘anónima’, abstracta, y ese potencial rítmico, propio de la seriación secuencial...”*

Gausa¹⁶, que postula al tema de la vivienda como material fundamental de la ciudad, plantea trabajar con dispositivos en los que se superaría el tradicional camino de diseño limitado a cuestiones figurativas o tipológicas, para apelar a otros posibles recursos que también jugarían un papel estructural; dispositivos generados por *REDES ESTRUCTURALES - PAUTAS DINÁMICAS - SECUENCIAS - TRAMAS - ESPACIOS LIBRES - VACÍOS MANIPULADOS - ENCLAVES - SUELOS*, como aporte al proyecto residencial contemporáneo y las *FORMACIONES COMPLEJAS* sobre las que toca operar.

Se entiende a la problemática encarada y a resolver en este trabajo, asociable con todas estas pautas sugeridas que vuelven casi natural un proceso inicial que desde otros enfoques podría parecer anómalo, o carente de una potencialidad que tiene y se confirma, entendido desde los conceptos enunciados anteriormente.

En cuanto a Kazuyo Sejima¹⁷, arquitecta japonesa, se comparte ante todo su compromiso con una problemática universal como lo es el tema de la vivienda,

¹⁵ Kazuyo Sejima (妹島 和世) (1956, Ibaraki, Japón), Arquitecta contemporánea japonesa de reconocimiento mundial.

¹⁶ Manuel Gausa - HOUSING + SINGULAR HOUSING - Nuevas alternativas. Nuevos sistemas - Pág. 49- Ed. ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010

¹⁷ El *Croquis* - 155 - SANAA - 2008-2011 - SEJIMA+NISHIZAWA - Pág. 6 Una conversación con Kazuyo Sejima y Ryue Nishizawa.

-la casa-, y un planteo que linda con una filosofía compartida, personal al tiempo que disciplinar: *“La casa es la célula. Y me atrae mucho su evolución... la gran escala también me interesa... pero, lo que no haría sería dejar de proyectar viviendas para diseñar sólo grandes edificios. Uno se mide cada vez que hace una vivienda...”*, dice Kazuyo Sejima.

Ella encara el tema de la casa -las casas-, con un importante grado de abstracción en su concepción inicial, al tiempo que entendidas ante todo como ámbitos flexibles y abiertos a distintas posibilidades de uso de los espacios interiores - exteriores y apelando insistentemente a instrumentos conceptuales antes que a descripciones literales.

Sistemas que, lejos de modelos (o encajes) regenerativos o de *tabulas rasas* ideales, intentarían propiciar otro tipo de órdenes, versátiles, contundentes y respetuosos a la vez; órdenes que en tanto conceptuales, no ignoran haber surgido como **respuestas directas a solicitudes y diagnósticos programáticos y espaciales en un tiempo particular.**

No importa en este caso la similitud o no de un sistema, un orden, un ritmo como el encontrado en el desarrollo de este trabajo; importa esto de rescatar la cualidad anónima, a veces sutil y menos evidente; lo abstracto y lo concreto alternativamente incidiendo y definiendo.



Obviamente, la comparación desde las intenciones, se hace salvando una diferencia fundamental a la hora de tomar decisiones de intervención proyectual: **el potencial rítmico, la seriación en este caso, son emergentes de la combinatoria de la oportunidad de una línea-vía en desuso y la necesidad de habitar de la gente, en correlato con la ciudad.**

Desde este *lugar*, se inicia el camino a la formulación de una teoría de intervención arquitectónica, que pretende dar cumplimiento a lo que se considera un aspecto básico del compromiso de la Arquitectura y el Arquitecto: *el hacer la casa de la gente*.

Lo anterior atendiendo a que la casa de la gente, forma parte de un sistema, el sistema urbano de pertenencia, y ante ese desafío, el tema de la vivienda superando lo *figurativo* o *tipológico*, deberá asumir el *papel estructural* que le corresponde desde esta postura, relacionándose con los *propios sistemas articuladores* del espacio urbano, sin intención de *refigurarlo*¹⁸

¹⁸ Manuel Gausa - HOUSING + SINGULAR HOUSING - SISTEMAS ABIERTOS: POSIBLES DESCRIPCIONES - Pág. 49- Ed. ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010

PARTE V

5- LA PROPUESTA URBANO ARQUITECTÓNICA



ÍNDICE
PARTE V

5- LA PROPUESTA URBANO ARQUITECTÓNICA.....	195
5.1- Introducción:	
- El Arquitecto y el proyectar.....	197
- Los eslabones de una cadena.....	199
5.2- Una teoría de intervención a escala de ciudad.....	210
Orden - desorden en el hábitat espontáneo: un caso particular de orden urbano.	
5.3- La idea proyectual.....	215
- Concibiendo la Estrechez: cicatriz y tejido regenerado	
- Las leyes de costura.....	215
El Pliegue - Arquitectura del pliegue.....	217
La metáfora del nido.....	227
La Geometría de la estrechez.....	231
Las Cajas.....	242
Estudio: Las bandas de espacio social.....	256
- Tejido regenerado: El Hábitat del Pliegue.....	258
- Propuesta proyectual.....	259
Del Módulo urbano y su repetición a la Acupuntura urbana.....	259
El módulo urbano.....	264
La célula doméstica del Hábitat del pliegue.....	265
El espacio público social.....	275

5.1- Introducción:

- El Arquitecto y el proyectar

“...desarrollar una Teoría de Intervención en el campo proyectual de la Arquitectura, referida a un tipo particular de espacio supuestamente habitable, el Espacio Intersticial...”¹

Se declaró en el inicio, que le corresponde a la Arquitectura el hacer del construir, un habitar; esto es, plantearse y proponer un “vivir”, un “anidar” real para la gente.

Un habitar que trascienda al simple construir, -en este caso en la vía-, que sólo fue la aspiración de habitar desde ellos, los que antes, después, ahora, se asentaron y se asientan en las vías ferroviarias en desuso, para que ocurra y transcurra su vida doméstica, privada y social, en la medida de lo posible.

Como el agua que corre, se desliza y se orienta por aquellos surcos que le son propicios - piedra, tierra-, aparentemente sin ley, aunque en realidad esté obedeciendo el mandato de leyes primeras - gravedad, fluir de los líquidos-, así, recaló y recalca -año 2011-, la gente en los surcos de una tierra con vías abandonadas y se apropia, también obedeciendo el mandato de leyes primeras: habitar, hacerlo según marca una línea.

Si como asevera Manuel Gausa², “*la Arquitectura es proceso, no el resultado*”, y los “*...edificios, los parques, los objetos... son resultados de Arquitectura*”, es dable declarar que el **proyecto** de Arquitectura es el **proceso**, y que en este caso, el **resultado** construido por la gente, debe ser **re-trabajado** desde el **proceso**, para ser **cualificado**, nunca negado.

¹ PARTE I - Finalidad del trabajo.

² Diccionario Metápolis de la Arquitectura avanzada – ACTAR – Barcelona - España – Manuel Gausa - Pág. 61

Justamente fue ese resultado primigenio, -casillas en las vías-, el que sorprendió y sirvió para instalar la inquietud desde la Arquitectura, el **aprendizaje de un uso** y la necesidad de **orientar un renovado proceso**.

Es que *“La verdadera arquitectura está siempre en el lugar más inesperado... detesta que se la reconozca y salude por su nombre...La arquitectura es un personaje al que le apasiona pasar inadvertido”*, dice Federico Soriano³.

Entonces se trata, de **encarar el proceso**.

Para su desarrollo se planteará lo que ha dado en encuadrarse como los **eslabones de una cadena**, que deberían conducir hacia una **teoría de intervención y sostenerla**.

³ Diccionario Metápolis de la Arquitectura avanzada – ACTAR – Barcelona - España - Federico Soriano - Pág. 62

- **Los eslabones de una cadena:** hacia la Teoría de intervención

De ella y como respuesta a ella, es que debe desprenderse la Teoría de intervención, conducente al futuro proyecto: concreción del proceso.

Todo el desarrollo precedente, requiere ser ordenado y sintetizado, como base cierta, sustentante de la Teoría de intervención proyectual **-inicio del proceso-** Las hipótesis enunciadas hasta ahora, sostienen dicha base. El **final del proceso** pretenderá validarlas.

<p>1ª Hipótesis: <u>Lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra.</u> Hipótesis de diagnóstico, los datos empíricos apoyan lo afirmado</p> <p>2ª Hipótesis: <u>Los propios mecanismos informales pueden pasar a ser el germen de la herramienta a utilizar en el diseño arquitectónico que encare un cambio de signo de informal a formal.</u></p> <p>3ª Hipótesis: <u>Enfrentar lo global desde lo local.</u></p> <p>4ª Hipótesis: <u>ciudad + vía en desuso son la base y el orden de la potencialidad del caso que se expone.</u></p> <p>5ª Hipótesis: <u>llegar a instaurar la formalidad en un asentamiento informal, se refiere a otro tipo de condición y categoría formal, que significa desde esta óptica, adjetivar la informalidad como lo inacabado, lo no definitivo, lo flexible, lo versátil, -no como rasgos indeseables-, sino como rasgos nacidos de la propia condición inicial que merecen y deben perdurar.</u></p>
--

Las mismas son entendidas como *propuestas provisionales* que no se pretende demostrar estrictamente, porque ante todo aluden a predictibilidad, son guías que orientan y dirigen la investigación.

Jamás podrían ser verificadas por método científico alguno, por motivos inamovibles a declarar:

- La Arquitectura no es estrictamente una ciencia, (este trabajo se encuadra en su campo disciplinar).

La verdadera validación de una propuesta -de cualquier escala-, ocurre en el propio instante en que la obra de Arquitectura es usada, apropiada, vivida por quienes harán de ella un Lugar, aún contando con la base cierta y sólida de un profundo camino de pensamiento previo.

- Esto porque la “producción” aún conceptual de la obra de arquitectura, debe entenderse como práctica social, práctica productiva y práctica cultural; significa operar a través del proyecto, indagando, elaborando un camino operativo, generando ese producto que es lugar de síntesis y de ejercicio de técnicas y usos, es saber y poder “desmoldarlo” en un sitio. Es hacer finalmente desde la creación, un *lugar*.⁴

Con una salvedad: la del arquitecto es un particular tipo de creación; es capacidad de resolver las problemáticas con las que se enfrenta, con el grado de innovación que en cada caso las causales de esas problemáticas propongan.

Generación de la cadena cuyos eslabones se encuadran como pautas de formulación teórica del futuro proyecto.

Los eslabones se definen como INSTRUMENTOS CONCEPTUALES y se categorizan como:

- INSTRUMENTOS CONCEPTUALES GENÉRICOS
- INSTRUMENTOS CONCEPTUALES en relación con el CASO
- INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos

⁴ Clase de oposición y Propuesta metodológica - Concurso de Profesores Titulares para los Talleres verticales de Arquitectura 1º a 6º Nivel - FAU - UNLP - 1007. TALLER VERTICAL Schaposnik - Simonetti - Mainero

Ellos exigirán y resguardarán la presencia de los conceptos fundantes desarrollados hasta aquí, en el adentro de la Teoría de intervención; deberán constituirse en premisas a seguir y serán útiles y de aplicación para operar, a partir del proceso. Se entiende que la propuesta urbano arquitectónica, deberá basarse en ellos y cumplir con su mandato.

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES GENÉRICOS

- El espacio habitable debe ser un **Lugar**: que acontezca un **habitar**.
- El **habitar** trascenderá la sola protección - refugio - techo.
- La **ciudad de pertenencia** incidirá en la respuesta localizada. Será el **sistema urbano receptor** de los impulsos exteriores o interiores.
- **Formalidad** e **Intersticialidad** deberán pasar a ser **compatibles** (dado que lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra).
- Determinadas **Situaciones intersticiales**, deben ser el **potencial disponible** para asentamiento del hábitat de aquellos que no tienen vivienda.
- La **acupuntura urbana** será un **instrumento de acción**.

SÍNTESIS

Lugar	Habitar
Ciudad	Sistema urbano receptor
Formalidad - Intersticialidad	Compatibilidad
Situaciones intersticiales	Potencial disponible
Acupuntura urbana	Instrumento de acción

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES en relación con el CASO

- **El caso testigo** -objeto práctico- deberá generar el **objeto teórico**: proveerá las herramientas conceptuales.
- La particular **situación intersticial** -vías abandonadas-, será el **espacio de acción** de la propuesta.
- La **apropiación origen: aprovechable** como potencialidad en su calidad de **apropiación protectora de prácticas espontáneas factibles**.
- Los propios **mecanismos informales** serán parte significativa del **germen de la propuesta urbano arquitectónica**.
- **Cicatriz y tejido regenerado** son **encuadre** del problema y su **solución**. Frente a la gran lastimadura con **cicatrización espontánea**, cicatrización dirigida: **Cicatriz proyectada**. (Se acreditará el ofrecimiento inteligente y sagaz, que la gente hace a la Arquitectura.)
- Lo **espontáneo** -generación espontánea del asentamiento-, se acepta como **forma diferente de construcción de la ciudad**.
- Producir el **cambio de signo de informal a formal**.
- **Nueva categoría formal**: lo inacabado, no definitivo, lo flexible, lo versátil, no son rasgos indeseables: serán los **rasgos propios de la condición inicial** que deben **perdurar**.
- La **propuesta urbano arquitectónica** debe ofrecer a la gente **vivir relativamente junta: en comunidad** (reclamo de la especie humana).

- Las **casas** en que el hombre viva, deberán **agruparse** a partir de él: el **hombre individual** deberá poder ser también **hombre social**: doméstico/privado y público/social - individual/colectivo deben coexistir.
- **Participación e identidad** evitarán el *no lugar*.
- La **respuesta localizada no** deberá ser una **revitalización puntual**: será una **respuesta** que pudiera **replicarse** en los **ramales ferroviarios de trocha angosta que han dejado de existir y no ofrecen perspectiva de revitalización: situaciones intersticiales equiparables.**

SÍNTESIS

El caso testigo	Objeto teórico
Situación intersticial vías	Espacio de acción
Apropiación origen	Aprovechable
Mecanismos informales	Germen de propuesta
Cicatriz / tejido regenerado	Encuadre / solución
Lo espontáneo	Construcción de ciudad
Cambio de signo	Informal a formal
Rasgos de condición inicial	Perdurar
Propuesta urbano arquitectónica	Hombre individual + social
Participación + identidad	Evitarán <i>no lugar</i>
Respuesta localizada replicable	Ramales NO revitalizables

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos

- **La nueva cicatriz:** se evidenciará y será tan **visible como la anterior**.
- **Sugerentes urbano arquitectónicos:** **vía ferroviaria y casillas**.
- Respeto por la **impronta del asentamiento origen**, debe ser **hilo conductor a no cortar**: debe sostener la propuesta proyectual.
- **El perímetro** –forma y límites-, **no será un error y/o dificultad**. Será **punto de partida para la organización del sistema**.
- Ante la situación preexistente, la **Arquitectura** deberá provocar: **mejoramiento + alteración** con carácter.
- Tipo particular de **microurbanismo con forma implícita** (develada por el hábitat informal). “...una especie de microurbanismo que catalice ese germen de forma del lugar.”
- El espacio informal, al volverse **formal**:
 - **no será amorfo y residual**.
 - asumirá **dimensiones que atiendan a las medidas del cuerpo humano y su necesidad de ocupación del espacio**.
- **Finalidad del Programa arquitectónico**:
 - satisfacer **vida privada**
 - culminar en **espacios públicos sociales de distintas escalas**.
(fortalecimiento público y social.)

- “Articular la gran dimensión (que implica abstracción, para su manejo) con la dimensión media y la pequeña dimensión (el espacio de la vida cotidiana)”⁵

SÍNTESIS

Nueva cicatriz	Visible como anterior
Sugere urbanismo/arquitectónicos	Vía ferroviaria y casillas
Impronta del asentamiento origen	Hilo conductor a no cortar
El perímetro	Punto de partida del sistema
Arquitectura	Mejoramiento + alteración con carácter
Microurbanismo con forma implícita	Catalizador del germen del lugar
Espacio formal	No amorfo - no residual
Espacio formal	Dimensiones: hombre+ocupación
Finalidad del Programa	Vida privada - vida social - escalas

Referido a la ciudad de pertenencia

- El **sistema ciudad** será **mandato** y la **condición del proyecto** será **urbana antes que arquitectónica**.
- Deberá lograrse la **integración** con el **medio urbano de pertenencia**⁶.
- **La ciudad y la vía** en desuso serán la base y el **orden de la potencialidad del caso**.
- Mandato urbano estructurante y ordenador: la **linealidad de la vía y el enfrente**. Vinculación - relación con la/s manzana/s de enfrente desde

⁵ Jorge Mario Jáuregui

⁶ Para el informante y los restantes habitantes de la “manzana de enfrente”, el asentamiento molestaba y perturbaba; fue motivo de desprecio de ese vecindario; implicaba desorden, desprolijidad, basura, desperdicios. PARTE 3

la vecindad indiscutible. **Desarrollo longitudinal** que **respete o replique el módulo de manzana.**

- El **plano de apoyo** con la **dimensionalidad** y el **orden** encontrado, subyacen y sostienen inamovibles el mandato a seguir.
- El Caso, de esta particular situación intersticial: **espacio de oportunidad con un orden interno implícito.**
- **La genética** - casi inapelable-, fue instaurada a priori con **llenos y vacíos públicos y privados: obedecerla.**
- **Desafío proyectual urbano-arquitectónico: la vivienda unifamiliar en concierto con otras** debe conformar un **conjunto edilicio** capaz de ser entendido como **obra única.**
- Dónde **operar** con el nuevo hábitat asentado en **ramales ferroviarios** en **desuso: franjas perimetrales no alejadas del foco urbano.**
- El **crecimiento**: debe **garantizar** la **perdurabilidad** del **vínculo-nexo** con el **sistema mayor** de pertenencia, **ciudad.**
- **El límite del desarrollo longitudinal** responderá a una proximidad con respecto al foco ciudad (cercanía de trabajo transitorio/permanente; acceso al alimento; infraestructura de servicios): **El crecimiento no puede ni debe tender al infinito.**
- **Redes estructurales** proveerán al sistema: **transporte + energía + saneamiento.**
- **Aprovechamiento** de dos condiciones propiciatorias:
 - **no inundabilidad** de los terrenos sobre los que siempre se asentaron las vías.

- condición de **tierras “públicas”**, (al momento del viejo tendido + el indeterminado derecho de propiedad actual).

- **Regulación legal resguardante** de la tierra a usar: **anulación de la condición de Área de impunidad y Espacio basura** de la periferia.
- **Proyecto anclado ideológicamente** a una **determinada coordinada espacio-temporal** ⁷: **Antecedentes sociales/ culturales/laborales/económicos** de los usuarios. (en razón de ello, prever la **incorporación de un lugar de trabajo** familiar.
- Atendiendo a la **coordinada espacio-temporal**: apelar a un **sistema combinado de autoconstrucción y construcción asistida**, que se apoye a su vez en un **sistema de infraestructura** provisto por el **Estado**.
- Los **subsistemas estructural** y de **cierre del espacio** albergante deberán **compatibilizar sostén + economía + materiales aptos** oportunos del lugar. (Aprovechamiento de materiales de desecho y descarte, al alcance en el lugar.)
- **Meta complementaria de la formulación proyectual**: aspirar a que la gente redescubra que **una vía en desuso y viviendas originariamente precarias, generaron un nuevo hábitat**.
Que se verifique la **coherencia** con el **germen inicial** a partir de rasgos subyacentes: **linealidad - estrechez dimensional en ancho - economía de medios y materiales + explícita habitabilidad**.

⁷ Propuesta Pedagógica Taller Vertical de Arquitectura SCHAPOSNIK - MAINERO - FAU - UNLP

SÍNTESIS

Condición del proyecto	Urbana antes que arquitectónica
Sistema ciudad	Mandato
Mandato Urbano de pertenencia	Integración
Ciudad (enfrente) +vía (línea)	Sistema de orden
Desafío proyectual	Vivienda individual-conjunto edilicio
Dónde operar	Vías NO alejadas del foco urbano
Crecimiento	Garantizar vínculo ciudad
Crecimiento	No tender al infinito
Redes estructurales	Transporte + energía + saneamiento
Factor de aprovechamiento	No inundabilidad + tierras públicas
Regulación legal	No Área de impunidad
Regulación legal	No Espacio basura
Anclar el proyecto	a Coordinada espacio temporal
Coordinada espacio temporal	Incorporación: lugar de trabajo + autoconstrucción + construcción asistida Estado

coherencia con germen inicial: linealidad - estrechez dimensional en ancho - economía de medios y materiales y explícita habitabilidad.



5.2- Una teoría de intervención a escala de ciudad

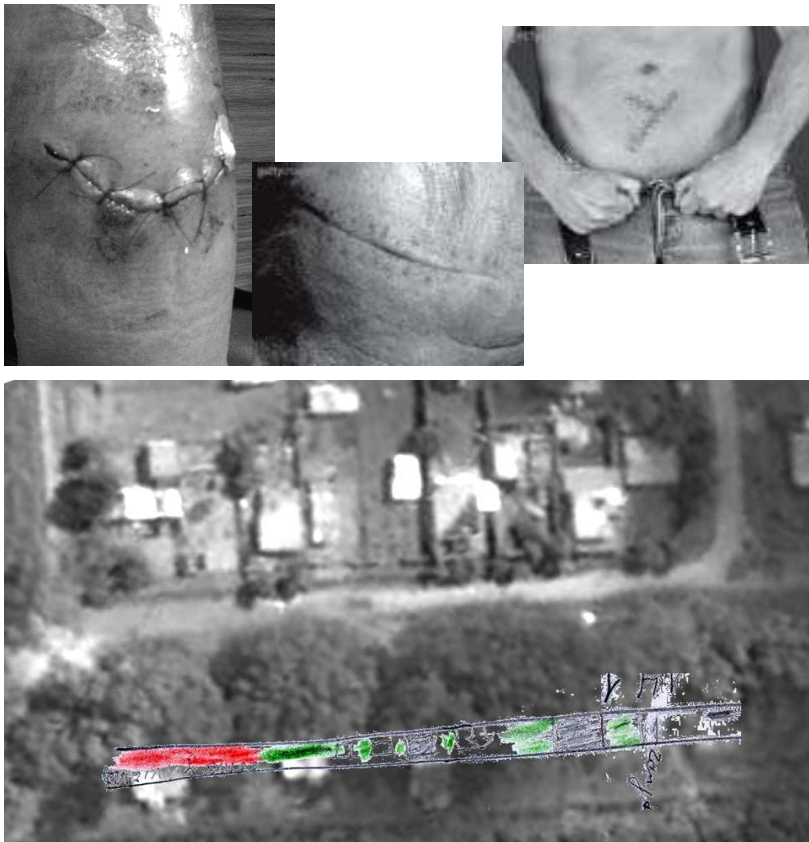
Orden-desorden en el hábitat espontáneo

Un caso particular de orden urbano

- Cicatriz y tejido regenerado

Ya no metafóricamente sino arquitectónicamente entendidos los términos en juego, tanto la cicatriz como el tejido regenerado, obedecen desde el proceso proyectual, a esa genética descrita, ya instalada en el sitio, en el intersticio, basada en el orden particular del hábitat espontáneo en las vías ferroviarias.

El proceso proyectual en lo que hace a decisiones primeras de intervención, parte de proponer la cicatrización dirigida -frente a la cicatrización espontánea burda-, a partir de la identificación del intersticio ferroviario con el concepto de lastimadura, desgarro, pero también costura.



La lastimadura, que es espacial y es social, ha generado una costura espontánea espacial y social también, que tiene débitos: se trata de producir una transformación.

Transformar es cambiar, y no sólo la forma, a lo que propende la palabra desde una primera simple interpretación, sino mutar -de manera profunda-, algo cuya esencia se quiere mantener como dato ineludible:

la esencia es el habitar, la transformación será el cambio de signo de ese habitar, de informal a formal.

“Cuando la mutación no es verdadera, se vuelve perversa: es rehabilitación”, dice Jean Nouvel⁸ , haciendo notar la diferencia entre ambos términos, “rehabilitar, es devolverle a alguien las cualidades que se le habían negado previamente...” y aquí, no se trata simplemente de una modificación, una rehabilitación, sino de una mutación, un cambio de signo frente a lo preexistente.

Esa necesidad de una transformación se satisface en su instancia inicial, a partir de lo que podría ya ser encuadrado como sucesivas leyes de costura para una cicatriz.

Es que tal como se desprende al atender a los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos, la nueva cicatriz urbano arquitectónica, debe ser visible y con identidad, al tiempo que respuesta a un tema-problema.

No aspirará a ser cicatriz desapercibida; evidenciará y será tan visible como la anterior: ni fundirse ni con-fundirse con la ciudad, sino incorporarse a ella; revelarse con claridad y energía.

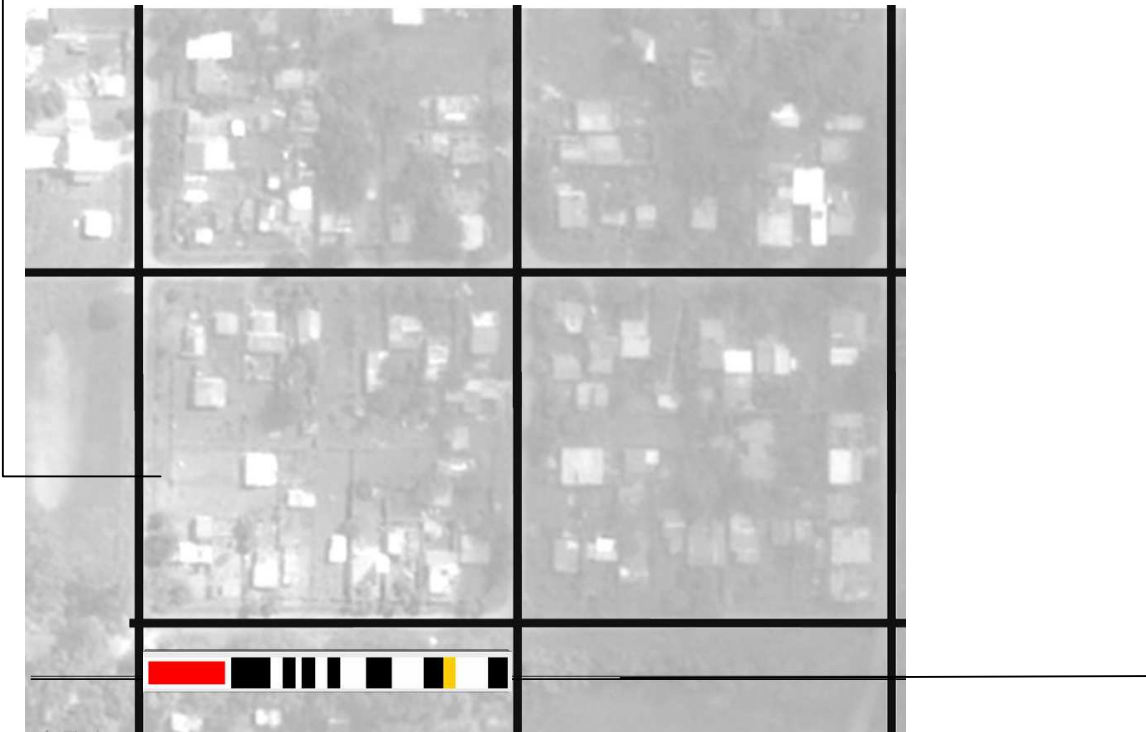
La Arquitectura no se esconde, se manifiesta.

⁸ LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - JEAN BAUDRILLARD/JEAN NOUVEL - “De la modificación: mutación o rehabilitación” Pág. 66 - - Editorial FONDO DE CULTURA ECONÓMICA- (BUENOS AIRES, año 2001)-

Queda en claro que la cicatriz proyectada, cuenta con pautas iniciales, entre otras, la métrica de alternancia de espacios sociales y cajas contenedoras de lo privado, generada por los habitantes en correlato con la línea vía.



Además, al tiempo que se asimila el orden urbano subyacente, interno e implícito para esta categoría de situaciones intersticiales, se valida la condición urbana que alude a la combinatoria con el sistema dado por una trama de ciudad, puesto esto de manifiesto aquí, por la/s manzana/s de enfrente: mandato a seguir.



Ni fragmento ni *“...aglutinamiento desordenado y laberíntico, aplastado casi sobre la tierra a la que quieren anclarse y aferrarse (las viviendas), lo más definitivamente posible, sin lograrlo las más de las veces, por la propia precariedad implícita.”*

Imagen comparativa de las dos situaciones confrontadas



En este punto del desarrollo, y al aparecer la ciudad, -el amanzanamiento-, en correlato con estas situaciones provocadas por los asentamientos espontáneos; reconocido el orden ya impuesto a priori, se requiere una puntual explicación ante la posibilidad de asumir la respuesta como potencialmente generalizable, lo cual puede ser conducente a equívocos interpretativos.

La posible generalización a la que eventualmente se puede propender, se refiere de manera muy acotada a aquélla que remite a todos los casos de vías abandonadas, en desuso, en las franjas perimetrales urbanas, apropiadas por construcciones precarias, en Ramales ferroviarios no pasibles de ser repotenciados como tales; tierras por ende reutilizables para instalar este tipo particular de viejo-nuevo hábitat y con la salvedad de que ninguna generalización última es válida, atendiendo a la aseveración de Milton Santos ya enunciada respecto de “*las diferencias de desarrollo*” y la “*discutible posibilidad de una definición simple o única para las ciudades de los países subdesarrollados...*”⁹, por lo que se entiende que la generalización no sería la meta de este trabajo, sino la potencialidad de una respuesta condicionada por todas las variables descritas, aplicable en periferias asimilables de ciudades, regiones, países también asimilables, como situación compartida.

Michel Serres¹⁰ alude filosóficamente a esta particularidad de lo local, cuando habla de esa suerte de “*cajitas singulares*” con que la vida, obstinada, se expande y se prolonga en el espacio y el tiempo y la necesidad actual de pensar en esta propagación “*pagus a pagus*”.

Así se aboca a meditar sobre la globalidad de las localidades, o lo universal de lo vivo en lo singular del *Lugar* para preguntarse, “*¿Podemos forjar un concepto intermedio entre local y global? ¿generar una costura?*”

“*Todo Atlas...muestra modelos espacio temporales de la diversidad, en mosaico...lugar...tiempo...redes heterogéneas...*”



⁹ “LA NATURALEZA DEL ESPACIO”,⁹ SANTOS, Milton - Edit. HUCITEC, San Pablo – Brasil - 1996 (Pág. 80 – 81)

¹⁰ ATLAS - Michel Serres - 2- Espacio Local - ESTAR AHÍ- Pág. 57. Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995

5.3- La idea proyectual

Se planteó como INSTRUMENTO CONCEPTUAL OPERATIVO Espacial y Fenomenológico, el mandato urbano estructurante y ordenador linealidad de la vía y un enfrente, conducente a un vincularse y relacionarse con la vecindad así como desde un desarrollo longitudinal espacial, respetar y replicar el módulo manzana.¹¹

Esto conducirá al orden ya aludido y sugerido, y evitará una fragmentación que de momento se da indefectiblemente en este tipo de asentamientos espontáneos e informales.

- **Concibiendo la Estrechez: cicatriz y tejido regenerado**
- **Las leyes de costura**

La justificación del título.

El acto de **concebir** la idea proyectual, que como acto de creación -y la Arquitectura no es ajena a ello-, trasciende y/o completa todos los fundamentos que se hayan construido para sostener racionalmente una idea, no pudo desarrimarse -tampoco se lo pretende-, del significado de toda **concepción**.

Porque ella, la palabra **concebir**, es desde lo figurativo, **“formar idea, hacer concepto de una cosa, comprenderla...”**¹²

De ahí que, tanto en este punto que pretende presentar concepciones iniciales de intervención, como en el desarrollo posterior de la idea proyectual, **concebir la estrechez** asume como título el querer volver trascendente, la mera situación angosta y lineal impuesta por la vía y la gente, casi auto impuesta para este trabajo.

¹¹ “Este dato -no menor, es uno de los que se deben atender al formular la idea proyectual, ya que ante la firme o desdibujada trama urbana, se la trata de replicar, en un fallido intento de integración no lograda.” PARTE 3

¹² definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945

La estrechez inicial e inamovible, se entiende como el fuerte desafío dimensional a enfrentar; estrechez por propia decisión, fiel desde la respuesta, a la problemática desocultada, ahora desde un nuevo distinto ángulo de comprensión.

La búsqueda de la forma de la cicatriz deberá estar pautada además por la necesidad de encontrar una mínima unidad compositiva, repetible no indefinidamente, sí una predeterminada cantidad de veces, según la condición urbana del contexto y su capacidad de brindar infraestructura, atendiendo a los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS referidos a la ciudad de pertenencia, sumado a una adaptabilidad a posibles variaciones de módulos urbanos y con un relativo nivel de neutralidad material, en pos de acentuar su calidad de respuesta *cuasi* teórica y conceptual, con que se la asume.

Primeras decisiones estuvieron orientadas a generar espacio urbano arquitectónico a partir del pliegue, recurso que surgió casi naturalmente, por un lado por asociación con analogías formales con las cicatrices en tejidos biológicos, -comportamiento biológico de cicatrices, enunciado esto desde los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS¹³ y por el otro, razonándose desde el lugar del Arquitecto “creador” que según E. Sábato¹⁴ “*es un hombre que en algo ‘perfectamente’ conocido, encuentra aspectos desconocidos... Pero sobre todo es exagerado.*”, lo cual termina por justificar una decisión que pudiera interpretarse como arbitraria, al entenderse que todo lo enunciado desde los mencionados INSTRUMENTOS, emanados del análisis que los precedió, no es otra cosa que lo *perfectamente conocido*, útil para derivar eventualmente en *aspectos desconocidos*.

Así, el pliegue, se entiende como posible Ley general de costura, posible matriz envolvente, posible estructura de sostén.

¹³ *Nueva cicatriz visible como anterior*

¹⁴ SÁBATO, Ernesto – “Obra Completa – Ensayos” – SEIX BARRAL - 1996

Está claro de todos modos que el pliegue puede interpretarse como germen de una costura pero que podrá apelarse además a otras complementarias, siempre apuntando a un máximo aprovechamiento de esa estrechez pautadora.

El Pliegue

¿A qué se apuntó con esta particular idea inicial de apelar a él?



Entendido el pliegue como “... *pergamino, piel, papel flexible y frágil, ni líquido ni sólido, pero con ambos estados. Plegable, desgarrable, extensible, topológico...*”¹⁵, a partir de un origen biológico desde el cual los estudiosos de la biología inteligentemente usan la palabra *tejido*, Michel Serres¹⁶, establece filosófica y claramente una diferencia que se quiere rescatar en aras de este proceso proyectual.

¹⁵ - Conferencia en el IV CONGRESO INTERNACIONAL SEMA – Sociedad de Estudios Morfológicos de Argentina – Córdoba – ARGENTINA -2003 Arquitectura y Transformación a partir de la estrechez - El hábitat del pliegue - (El párrafo se basa en el enfoque de Michel Serres)

¹⁶ - Michel Serres - ATLAS - Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995

Se trata del desarrollo que hace del tema, encabezado por el título “...*habitar los pliegues del saco.*”¹⁷, desarrollo esclarecedor de la diferencia entre dos conceptos de trascendencia para la Arquitectura contemporánea: el concepto de caja, frente al concepto de pliegue.

Resulta aleccionador y aportante reflexionar sobre el tema.

La cuestión es ejemplificada, en primer lugar, apelando a diez cajas de formas y tamaños variados, como las que a menudo utilizan los niños para jugar, -cubos o muñecas rusas-.

Para cualquiera de esos conjuntos de cajas, pueden haber dos o tres soluciones -o tal vez una sola-, en lo que hace al problema del ajuste de caja dentro de caja, o *la implicación*, término que M. Serres utiliza expresamente apelando a un juego de palabras, *implicité*, simplicidad, sencillez y *pli*, pliegue, arruga, -francés-.

Si en cambio se apelara a una cantidad de sacos o bolsas, (telas, caucho), materiales flexibles, aún distintas tanto por forma como por tamaño, se podrían tener tantas soluciones como se buscaran para el problema del *ensacado*, es decir *la implicación*.

Es que el pliegue *implica* el ocultamiento de un interior insospechado en determinados aspectos.

Si se propusiera a alguien adivinar el contenido de la caja, la respuesta obvia sería, una o dos cajas más pequeñas; si en cambio se le propusiera descubrir qué envuelve ese volumen inflado, pesado o liviano, la respuesta no sería única, ni obvia y ni siquiera razonable, tal vez.

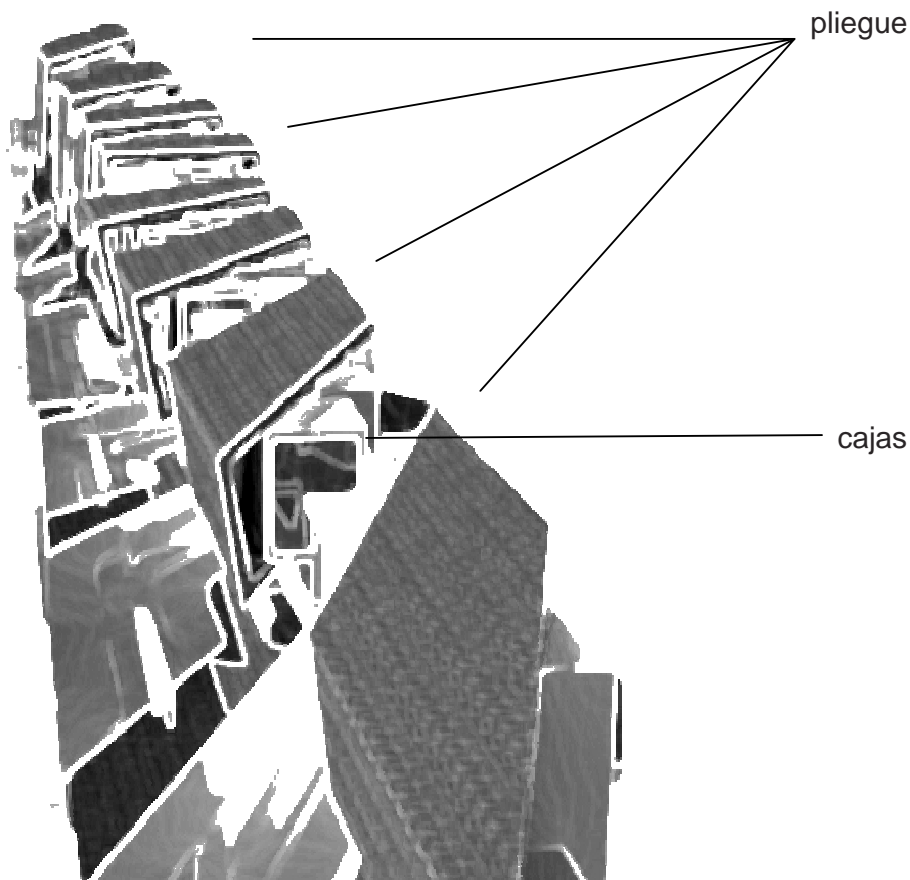
Michel Serres se pregunta “¿*Porqué decimos siempre caja negra y nunca saco? Cuando decimos implicación, ¿nos referimos a algo en-cajado o en-sacado?*”

¹⁷ Op.Sit - “Espacio Local - ESTAR AHÍ” - Pág. 43 - 44.

La idea de este Hábitat del pliegue que comienza aquí a definirse desde el proceso proyectual, se siente nutrida en este punto por este doble planteo del pliegue y la caja del que brota una suerte de concatenación¹⁸, posible y útil enlace de ambos conceptos, al relacionar la cicatriz vía con casillas para derivar en una nueva costura.

La concatenación, no quiere *implicar* indefinición o confusión; pliegue y cajas podrían llegar a cumplir su rol como partes de un sistema, con clara identidad de dichas partes pero con un criterio de complementariedad.

Si el pliegue cose, -se trata de una 1ra costura, espacial-, podría pasar a ser la envolvente mayor de insospechados espacios interiores materializados por cajas albergantes de la vida privada y doméstica de la gente: las cajas albergan y el pliegue protege.



Idea proyectual.

¹⁸ Unir o enlazar unas cosas con otras. Diccionario de la Real Academia Española - Vigésima segunda edición

Hay mucho de la intencionalidad implícita a partir de estos dos conceptos de pliegue y caja, en esta formulación proyectual: el pliegue jugando el rol de Matriz envolvente, pero ¿envolviendo qué?, un inesperado Hábitat del pliegue, al tiempo de la estrechez; evidenciándose como dato identitario casi ineludible y un adentro, compuesto por cajas.

Se trata del envoltorio *-el ensacado-*, al que se refiere M. Serres; esto es, del saco que sorprende con lo que alberga en su interior al que se imagina ir accediendo naturalmente, porque por propio diseño, el pliegue propicia y sugiere la generación de una continuidad -adecuada para este desarrollo lineal y longitudinal que permite la línea vía-, que conducirá a un pasar naturalmente del afuera a un adentro, con una economía espacial de medios, más que conveniente para el caso.

Porque el pliegue es topológico¹⁹; porque desde esa condición mantiene inalterado su significado y su rol de pliegue, con sus atributos de continuidad, proximidad y adyacencia.

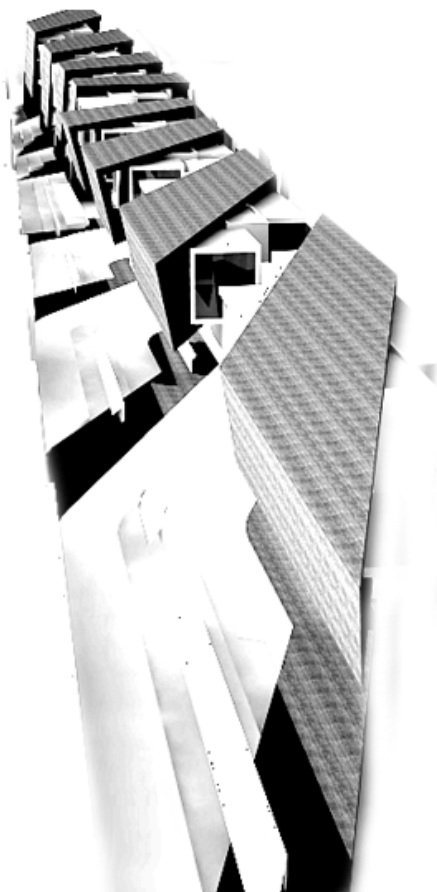
“En la geometría habito, la topología me ronda... HORLA”, dice Michel Serres; la palabra definiendo en este caso, el estado de vida caracterizante de este hábitat; Hor, lo exterior, La el lugar; “una tensión entre lo adyacente, lo colindante, lo contiguo y lo alejado...” es lo que “ocurre cuando desde un espacio puramente externo nos vamos acercando, poco a poco o bruscamente, a este lugar retirado muy cerca de nosotros...”²⁰

“El pliegue implica el volumen y comienza a construir el lugar, claro que por multiplicación o multiplicidad, su plegadura acabará llenando el espacio.”²¹

¹⁹ Topológico; alude a una condición planteada desde la Topología Combinatoria, llamada también Analysis Situs, una geometría en la subyace la intuición geométrica y en la que las transformaciones son continuas; donde juegan un rol importante la proximidad y la adyacencia. *Mathematics-Its concept, Methods and Meaning-Volume three-Aleksandrov,A.V,Kolmogorov, M.A, Laurent,E.V. MIT. Cambridge - Massachussets.*

²⁰ Op. Cit. Pág. 64-65

²¹ Po. Cit. Pág. 46



Ya se había enunciado en páginas precedentes, a manera de pregunta respecto del pliegue, *¿...es la primera ley de costura o es la cicatriz resultante improntada por las otras leyes que también participarían de la sutura?*

Está claro que la pregunta fue lógica en esa instancia, como inquietud, pero tiene respuesta inmediata: el pliegue es idea inicial, pero es el que termina con-formando el espacio como lugar ofreciendo con sus sucesivas plegaduras, -su acción de plegar-, las múltiples potenciales apropiaciones que podrá efectivizar la gente. El pliegue se constituirá finalmente en la cicatriz arquitectónica y visible, buscada.

Así, se inició una primera prefiguración teórica y espacial de un proceso proyectual que debía enfrentar la linealidad y la estrechez, -por todo lo argumentado-, albergadas, envueltas por el pliegue.

Sobre la Arquitectura del pliegue

El haber apelado al pliegue, desde todas las argumentaciones presentadas, pretende trascender el considerarlo únicamente el potente germen formal, que de por sí impacta espacial y arquitectónicamente, al ser propiciatorio de continuidades, fluencias, envolventes albergantes, espacios y sub-espacios modelados por superficies que se pliegan y repliegan sobre sí mismas; superficies versátiles, sin interrupciones, unificadas por su condición de

continuidad, cualidades éstas que acompañan a casos significativos de la Arquitectura contemporánea -Arquitecturas del pliegue-, de la misma manera que lo hacen en casos de Arquitecturas domésticas que por igual, brotan “esculpidas” haciendo del paisaje “su” paisaje interior-exterior.

Sin embargo, es inusual encontrar casos de Arquitecturas del pliegue en que éste y su énfasis, constituyan solamente un mero contenedor ambicioso desde la forma; una mera cáscara impactante remitiendo a un puro formalismo.

En general y más allá de la adhesión o no adhesión estética frente a la resultante espacial, se trata en este caso, de entender que el pliegue puede constituirse en organizador de una espacialidad a la que define morfológicamente con fuerza, pero sumándole a esto el sostenerla desde su capacidad estructural, ésa que le confiere su rigidez por forma.

Los casos de Arquitecturas del pliegue que se presentan, interesan a título ilustrativo, tanto para corroborar esa adjetivación del pliegue arquitectónico ya hecha, como para recorrer desde un escueto muestreo, el amplio espectro programático que el pliegue arquitectónicamente entendido puede albergar; su ductilidad formal y la variedad de escalas edilicias que a él han apelado como recurso.

Ya que, en el caso de una Estación Terminal portuaria como la de YOKOHAMA, Japón²², el pliegue corrobora que es capaz de resolver el espacio complejo de la gran Terminal, con la naturalidad otorgada por su continuidad flexible, pasando del exterior al interior de la misma manera que pasando de un material a otro: conduciendo en forma fluida los movimientos permanentes.

²² Alejandro Zaera, Farshid Moussavi Arqs - Concurso, 1995, construcción 2000-2002 - Presidente del Jurado Toyo Ito, Arq.



En otro caso, espacialmente programáticamente y geográficamente distinto, caso de la Capilla de VALLEACERÓN, Almadén, Ciudad Real, España²³, el pliegue ya no se funde con el suelo y el paisaje, ni se extiende; en cambio se yergue fuerte, estructural y contundente, imprimiéndole fuerza a las contenidas dimensiones de la obra.

Aquí, el hormigón armado actúa al servicio del pliegue autoportante, complejo espacialmente y contradictoriamente simple desde su resolución “plegada”:



²³ Sol Madrilejos, Juan Carlos Sancho Osinaga, Arqs - 1997-2000

Y si las variaciones sobre el tema pueden llegar a ser infinitas, se escoge como ejemplo, esta Estación de autobuses en Casar de Cáceres, España²⁴, donde la lámina blanca, se curva, eleva y repliega, para lograr por este camino no sólo la estabilidad estructural por forma, sino abarcar todo un programa complejo, con impronta escultórica.



Finalmente, verificando una oportuna ductilidad del pliegue en el caso de la Arquitectura doméstica que puede aspirar a vivir el paisaje y hacer paisaje envuelta por el pliegue resguardante, sirve para reflexionar, la SHELL HOUSE en Karuizawa - Kitasaku, Japón²⁵.



²⁴ Justo García Rubio, Arq - Premio Nacional de Arquitectura.

²⁵ Kotaro Ide, Arq. 2005 - 2006

Este pliegue que además se repite, se desfasa, se separa en dos partes, conservando longitudinalmente la continuidad por la reiteración de la forma, fue imaginado por el Arquitecto para un habitante que lo adoptó, no compelido por la necesidad de un “techo”, sino eligiendo cinta envolvente antes que techo como recurso adecuado para ser albergado.²⁶

El caso del Hábitat del pliegue en la vía, debe deslindarse desde sus causales de estos ejemplos expuestos a mero título esclarecedor del uso de un recurso, que brotó como natural y adecuada respuesta buscada, para la cicatriz. Respuesta amparada por justificaciones que partiendo de la problemática de la vivienda informal, espontánea y pobre, evidentemente trascendieron a la Arquitectura y hasta se apoyaron en la filosofía y la biología, entendiéndose adecuadas para generar la nueva cicatriz de una lastimadura subyacente.

Es que como desarrolla Serres, bajo el título *“De nuevo, los pliegues de la capa”*²⁷, *“...la mejor consejera en filosofía, la miseria, no nos puede perder en medio de los atributos...Diógenes razona sobre el hombre mejor que Platón porque aplica la experiencia al pensamiento...”* porque mientras que *“Platón piensa bajo un sol metafórico, Diógenes vive en el calor del mediodía y en el frío de las noches griegas.”*

Si desde la óptica de Diógenes²⁸, nos preguntáramos ¿qué propiedad le queda al hombre que ha arrojado -no tiene- sus propiedades externas?, la respuesta no está escrita, ni pertenece a la lógica de Diógenes, sino a la de Serres, que como respuesta apela a lo que considera *intensamente vital*:

Al *“miserable”* le queda su pequeña *“caseta”*, donde *“vive y duerme; su tonel le pertenece y por la noche, espacialmente y casi matemáticamente, él pertenece a su tonel, como un elemento de este conjunto.”*

²⁶ Kotaro Ide, Arq. 2005 - 2006

²⁷ ATLAS - Michel Serres - 2- Espacio Local - ESTAR AHÍ- Pág. 50. Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995

²⁸ Diógenes: Cínico, pobre, austero, sin techo, vivía en la vía pública...se sentía autosuficiente.

Se alude así a que la pobreza, la indigencia, la miseria, progresivamente lo eliminan todo y, frente a todo lo perdido o nunca poseído, lo único que queda es este hábitat minúsculo: *“bóveda de tonel que le protege con su pliegue.”*

“La filosofía de la pobreza dice la verdad. La mística de la pobreza más de un siglo después, sigue repitiendo el mismo mensaje.”²⁹

Y ese hábitat minúsculo, pequeño, sin atributos casi, sin embargo, cuenta con un atributo que linda con lo irrisorio: es residual, es la única “propiedad”, pero... es imposible de eliminar; era el de Diógenes; es el de los que hoy viven en los intersticios.



²⁹ Op. Cit. Pág. 51

La metáfora del nido

A propósito del Pliegue y las Cajas



Respecto del nido que se posa en el árbol, alguna vez se declaró:

“Si hay anidamiento, hay apropiación...”³⁰

Las aves hacen sus nidos, según el mandato de la especie y los materiales propios del lugar.

La mayoría requiere del árbol, su estructura y su follaje -siempre de un soporte donde asirse-.

El soporte, brinda la primera protección y resguardo: los provee el árbol.

Al árbol lo provee la naturaleza.

El pájaro no puede hacer su nido si no hay un árbol.

³⁰ INFORME FINAL Proyecto “ESTUDIO AMBIENTAL HABITAT-HOMBRE-MEDIO Caso Berisso- Estudio tendiente al mejoramiento de la calidad de vida de la población Berissense” – UNLP – Director V. Schaposnik - 1996-1998.

La idea de brindar el árbol sostén –infraestructura necesaria y protección-, para que cada uno haga su caja-nido, se condice, desde la formulación proyectual, con ese pretender pasar de la condición de informal a la formal, el Hábitat sobre las vías ferroviarias en desuso.

La idea es que el pliegue y su infraestructura sean el árbol; que la gente arme su caja, desde otra condición inicial y apuntando a otro resultado final.

Pero la **Hipótesis proyectual** (predictiva), hasta ahora no enunciada, basada en sostener que:

es posible suturar estos intersticios lineales ferroviarios abandonados y apropiados por el hábitat de la pobreza, reclama para que esto pueda ocurrir, algo más desde la acción de dos tipos de actores involucrados:

1- las acciones gubernamentales, provinciales y/o nacionales proveyendo el árbol.

2- las acciones de los habitantes de los intersticios actuales, armando sus nidos-cajas; desde su esfuerzo y su inversión; aún desde la precariedad, ya que el árbol proveerá soporte y protección exterior.

El espacio habitado y/o habitable: el pliegue y la caja pasan así a ser solución espacial y fenomenológica.

-El pliegue: cinta autoportante, sostén y envolvente. El árbol que aloja y sostiene al nido; tal vez nido mayor, cobijo, techo, barrio, plaza, patio, senda, borde, interior, exterior. Lo público social.
1,2,3,...cantidad necesaria en función de los módulos urbanos.

- La caja: envuelta, sostenida y protegida por el pliegue. El nido propiamente dicho; módulo, cápsula, casa, vida privada, vida íntima, trabajo. Lo privado.
1, 2, 3,... cantidad necesaria en función de la capacidad de cada pliegue + la posibilidad material de concretarse, eventualmente de a poco. Sumatoria y articulación abierta y flexible de las cajas.

Prefiguración de una materialidad

Primera especulación

La idea inicial se basa en términos genéricos en un Pliegue estructural y sistematizado compuesto tal vez por piezas combinables, ensamblables; prefabricadas o construidas in situ, en Hormigón Armado, Hormigón liviano, - hormigones estructurales siempre-, previsto como sostén.

En cuanto a las Cajas, brota de inmediato la idea de una posible prefabricación, combinada con autoconstrucción, en parte apelando a materiales eventualmente “juntados” y reciclados, o provistos o subsidiados, atendiendo además a bajos costos y mano de obra locales disponibles, -a menudo los propios usuarios-.

El *“Habitar en los pliegues”* es para M. Serres, asociable con el tema de *“la maqueta del arquitecto”*. Desarrolla la idea diciendo que si el hombre *“...fabrica cubos o poliedros, cilindros, conos, con paneles de cartón, se habrá convertido en maquetista o topólogo y en ambos casos sabrá que un volumen aparece bajo un pliegue, como implicado por sus bordes...”*³¹; así sentirá que ése es el techo que lo protege.

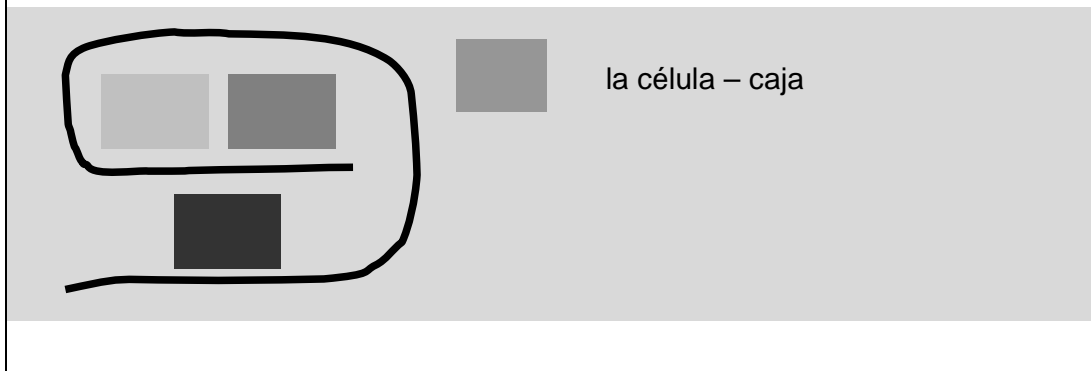
Pareciera estar refiriéndose al caso en cuestión, ya que tal como es dable imaginar para la hechura de las futuras cajas, el habitante, se volverá casi maquetista de su propio hábitat, en escala 1:1; sentirá la protección y el cobijo del pliegue y a su amparo construirá la caja, las cajas.

³¹Op. Cit. Pág. 45

Pliegue: cinta autoportante – sostén - envolvente

Cajas – hábitat – espacio albergante y crecimiento

Propuesta abierta - flexible



Queda presentada así, una primera prefiguración teórica y espacial de un proceso proyectual que deberá enfrentar la problemática ya desarrollada, incorporando como variable atendible desde el diseño, a la linealidad y la estrechez.

A continuación, se presentará lo que se considera un posible camino -no único- de desarrollo proyectual para esta prefiguración conceptual.

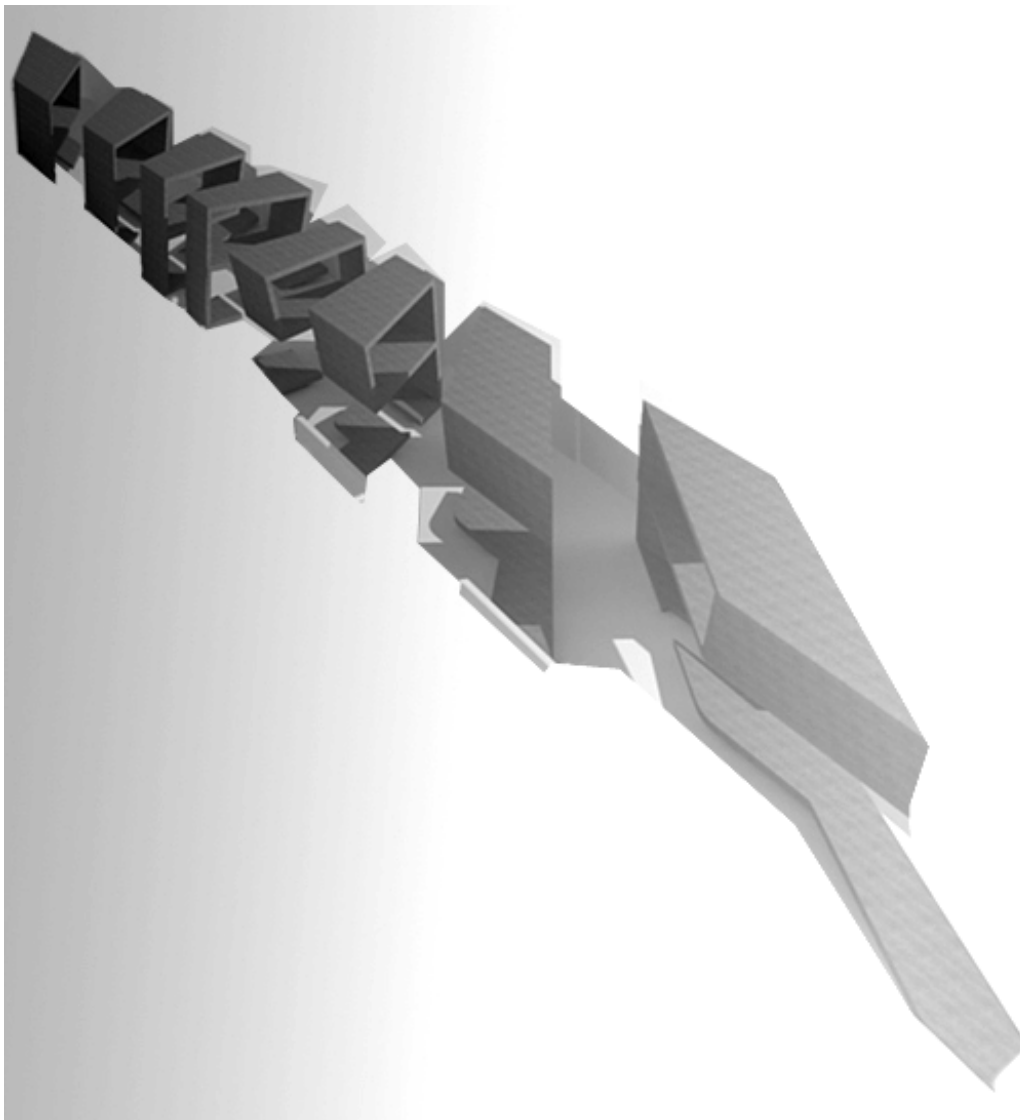
Se trata de una respuesta de diseño frente a la problemática dimensional, entendida también ésta como importante condicionante proyectual.

Se constituirá en un medio necesario, no único, para encarar la continuación del proceso, en coherencia con los INSTRUMENTOS OPERATIVOS CONCEPTUALES enunciados. Se sostiene que la validez del camino a encarar, reside más en mantener dicha coherencia que en pretender ser una respuesta erróneamente interpretada como mera respuesta morfológica.

Se encara un paso necesario para la continuidad del proceso:
La geometría de la estrechez.

La Geometría de la estrechez

A partir del Pliegue



Entendido el Pliegue como Ley general de costura espacial, - aún en estado germinal de prefiguración-, se requiere avanzar hacia mayores definiciones a partir de haber apelado a él conceptualmente.

Deberá arribarse a una definición más rigurosa que conduzca a prefigurarlo espacial y materialmente, albergando y sosteniendo cajas contenedoras, así como efectivizar la inserción -el descenso-, del pliegue conceptual y las cajas en el módulo urbano.

La línea vía y la dimensión exageradamente angosta de la lonja de tierra disponible fueron detonantes de decisiones tomadas a partir de definir dimensiones y proporciones del área sobre la que operar apuntando al máximo aprovechamiento de la estrechez.

.

Se dijo (PARTE III), en referencia a la ciudad de La Plata y el crecimiento extendido a su alrededor, *“...el anillo ameboidal periférico del casco fundacional, puede ser encuadrado como ‘la mancha’, ...en parte definida por sectores de menores recursos y asentamientos claramente ilegales...”* y al referirse a ciertos aspectos de dicho crecimiento, y en franca alusión al amanzanamiento platense, *“...esta mancha en su interior, en cierto modo, parece querer prolongar el trazado ortogonal del cuadrado fundacional, ya que hasta continúa por momentos la traza ortogonal ...”*

Resulta entonces adecuado partir de un módulo urbano experimental, en este caso el local, de 120 metros de longitud, -medida del lado de una manzana prototípica-, siempre sobre un ancho promedio de 10 metros, en función del ancho disponible del terreno de asentamiento de las vías ferroviarias.

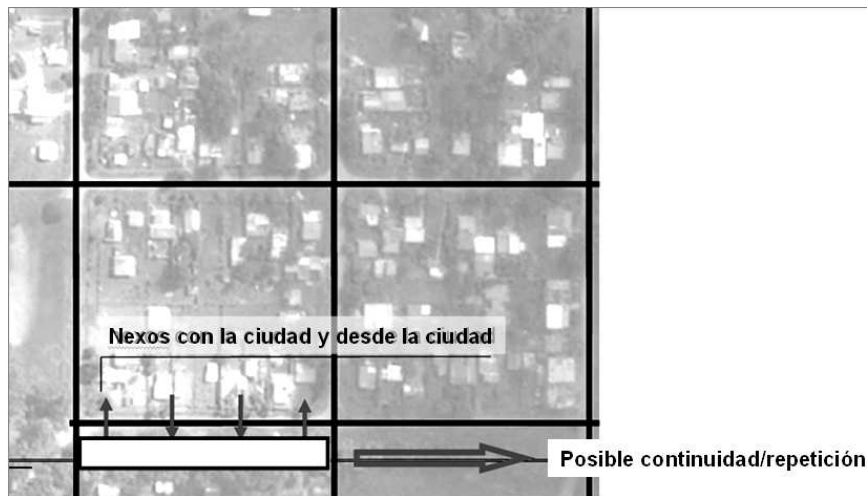


Módulo urbano experimental de 10.00 m x 120.00 m

Al tomar en cuenta el caso local de manzana de 120 metros, se pretende ya desde las medidas, hacer incidir uno de los aspectos que hacen a dar

cumplimiento a los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES; esto es, la necesaria relación física entre los asentamientos informales y la ciudad formal en términos de continuidad y conectividad, espacial.

Recuérdese (PARTE IV), que se declaró: “...se asimila el orden urbano subyacente, trama de ciudad... la/s manzana/s de enfrente... en combinatoria con el sistema lineal. Éste será uno de los mandatos a seguir.”



Asumiendo dicho mandato, a través del desarrollo proyectual, deberá completarse la conectividad espacial garantizando al menos desde la voluntad de diseño, la otra, la conectividad fenomenológica.

Debe entenderse que ante mismas situaciones intersticiales emergentes de los tramos de vías abandonadas en periferias urbanas con distintos trazados subyacentes, la postura sigue siendo válida adoptando el/los módulos urbanos que pudieran corresponder según los casos.

Paréntesis proyectual necesario

Apelar a la geometría

El proceso geométrico que se presenta a continuación, se considera una instancia necesaria a cumplir, útil a los propósitos del camino iniciado, no excluyente en todo caso de otros potenciales recursos a los que se pudiera haber apelado.

Entendiendo que se trata de una cicatriz, se formulan leyes complementarias de costura apelando a la Geometría -Euclidiana-, herramienta entre otras, siempre válida para del diseño arquitectónico.

1ra Ley de costura - bi-dimensional

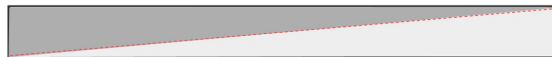
La ley se define apoyándose en la determinación geométrica de trabajar con la diagonal del módulo, ya que recurrir a la oblicuidad es un camino que posibilita extender y aumentar dimensiones, en este caso a partir de la diagonal de un rectángulo.

Se está apelando a una pauta abstracta y geométrica, como acción estratégica ampliadora de la estrechez inicial.

El módulo urbano experimental + la vía ferroviaria + la diagonal



En este punto del proceso de generación formal, se asigna a las vías ferroviarias -su traza-, el rol de vector primario; sobre el que entra en juego un vector oblicuo, -por ahora el primero-, premonitorio de otras posibles aperturas espaciales que se vislumbran como necesarias y convenientes para superar la estrechez, apelando al mismo recurso de la oblicuidad.



La diagonal del módulo rectangular, genera además dos superficies triangulares que prometen un mayor aprovechamiento del espacio restante.

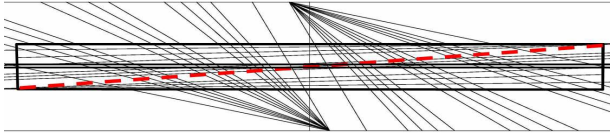
2da Ley de costura - bi-dimensional

Esta segunda ley, continúa fortaleciendo y desarrollando el concepto de oblicuidad y apertura ya iniciado.

Ya que como recurso elegido -entre otros también posibles-, se lo considera una alternativa potencialmente rica, se recurre al trazado de un familia de haces oblicuos por entenderlos desde su raíz geométrica como líneas

ordenadoras de futuras directrices de aperturas y perspectivas espaciales, aptas para abrir y ampliar un espacio marcado por la estrechez.

Se insiste con una oblicuidad que abre también posibilidades de diseño.

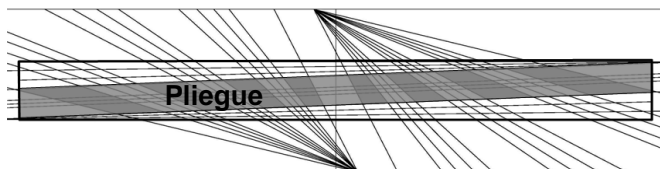


La familia de haces oblicuos, actúa por repetición y simetría, invirtiéndose y espejándose, con la intención de configurar desde la generación geométrica una verdadera trama de orden interna, -organizativa del módulo urbano-, a repetir en los siguientes. Se está trabajando con la generación de una cadencia y una progresión, verdadero encadenamiento propiciatorio al mismo tiempo de una duplicación de la superficie útil en la estrechez.

La geometría y el pliegue

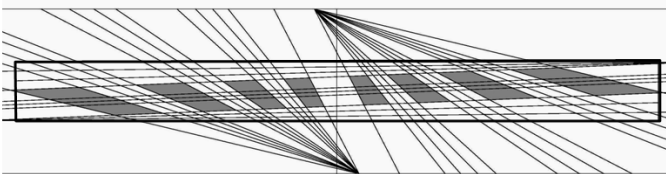
Cómo se efectiviza el descenso del pliegue conceptual (y las cajas) en el módulo urbano en combinatoria con el trazado geométrico que se prepara a recibirlo:

El pliegue desciende y es posicionado siguiendo la 1ra Ley de costura -oblicua-



3ra Ley de costura

De la bi dimensión a la tridimensión

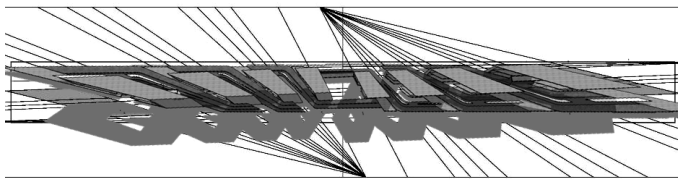


Se apela a la acción de extruir¹, esto es, expulsar secciones, en alternancia, según el mandato geométrico de los haces oblicuos, nacidos ellos de la radialidad aportada por la 2da Ley de costura y premonitorios de mayores dimensiones y aperturas buscadas dentro del módulo urbano.

El pliegue comienza a definirse espacialmente a partir del camino de generación formal adoptado y se va particionando, a través de sustracciones que tajeándolo oblicuamente contribuirán a forzar la sensación de amplitud espacial en la estrechez real del lugar.

El esquema ofrece al mismo tiempo un criterio propio y particular de multiplicación de la parte.

El pliegue es espacial; una costura espacial empieza a definirse a partir de haberse apelado a las otras costuras lineales, bidimensionales.



Esta 3ra Ley de costura, hace interactuar definitivamente a las costuras bidimensionales con la costura espacial inicial, -el pliegue-, que se entenderá en adelante como matriz envolvente y estructura de sostén.

De este modo se plantea una justificación de la necesaria y oportuna ingerencia de una Geometría que pasó a definir morfológicamente al pliegue conceptual.

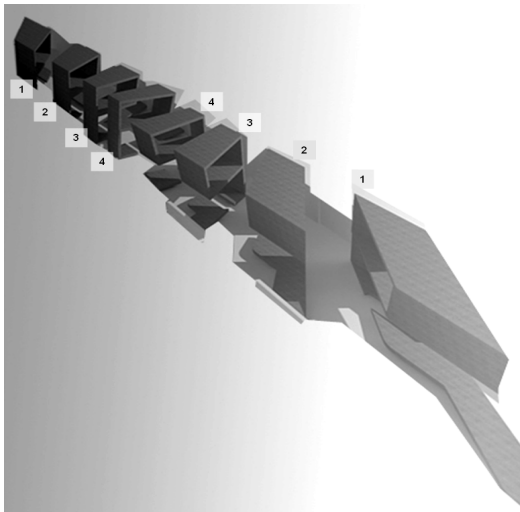
Podría asumirse que se trabajó con una Matriz de doble entrada: pliegue origen y módulos ocupados, producto de un seccionamiento que ha generado una particular modulación seriada.

Cuando Manuel Gausa alude a nuevas alternativas de diseño y nuevos sistemas de escala urbana, dice: *“La utilización de esquemas elementales de*

¹ Dar forma a una masa metálica, plástica, etc., haciéndola salir por una abertura especialmente dispuesta. Diccionario de la Real Academia Española - Vigésimo tercera Edición

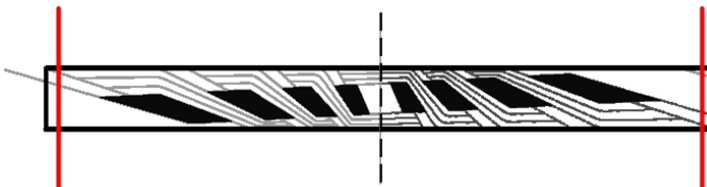
*seriación permitiría... configurar un orden básico en constante situación de 'suspense' entre lo predecible (lo reiterado) y lo imprevisible (lo singular)...*²

En este caso, del encuentro de la Matriz con las costuras lineales bi-dimensionales, resultan y se desarrollan *-lo predecible y lo impredecible-*, cuatro partes-casos de pliegue *-subsistema-*, que se repite espejado e invertido; ocho partes de un todo: la Matriz ya fusionada con el sistema lineal bi-dimensional.



Así se da por completado el Paréntesis proyectual enunciado para continuar con el proceso.

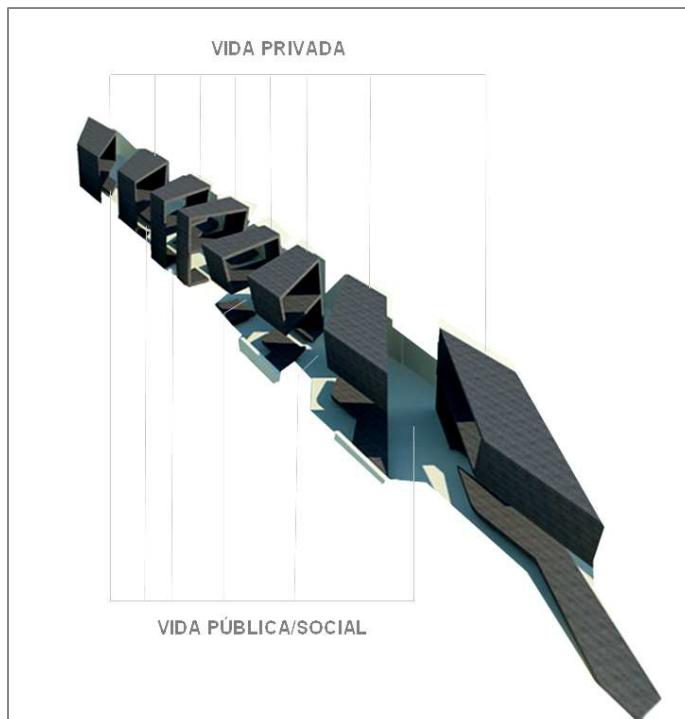
Los cuatro casos prototípicos de pliegue y su repetición, pasan a ser ahora, la Matriz de asentamiento para las diversas viviendas. Se trata del Germen morfológico de las tipologías de viviendas: diversidad.



² Manuel Gausa - HOUSING + SINGULAR HOUSING - Nuevas alternativas. Nuevos sistemas Ed. ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010 - Pág. 55

Es que al ser el pliegue seccionado por la oblicuidad radial del sistema transversal, se generan ante todo, cuatro versiones diferentes en tamaño y forma, pasando por variantes geométricas espaciales lo que repercutirá generando una variedad, que a la hora de volverse habitable, comenzará a ofrecer también variaciones de uso y apropiación, a partir de la disponibilidad de superficies útiles diversas.

Desde este planteo morfogenético, puede desprenderse una evidente presencia de llenos y vacíos en alternancia, de los cuales en pasos posteriores, a los llenos se les asignará el lógico rol de brindar espacio albergante de la vida privada y a los vacíos ofrecerse a la pública y social.



El proceso proyectual avanza y al hacerlo, la multiplicidad y especificidad de funciones a las que debe responder, comienza a encontrar su lugar:

“El lograr ‘proyectar’ la teoría sustentante de un lugar, -teoría de intervención-, para LOS INTERSTICIOS LINEALES FERROVIARIOS EN DESUSO APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA POBREZA, es la meta de este

trabajo; porque... ellos construyeron su habitar como pudieron, pretendiendo hacerse un lugar. (PARTE II)

La morfogénesis empieza a interactuar con la sociogénesis, y ambas deben conciliar garantizando que así sea, es decir que las futuras situaciones privadas, semipúblicas y públicas -sociales-, indefectiblemente puedan producirse en el espacio que se está proyectando, desde la posterior apropiación.

Es por eso que como en todo proceso proyectual en el que es imposible desanudar u ordenar según una jerarquía la controvertida dupla *forma/función, función/forma*, se vuelve natural y espontáneo empezar a prefigurar ya, a partir de los llenos conformados por el pliegue origen, viviendas de mayor y menor tamaño, lo cual como se verá al avanzar con las definiciones e intencionales indefiniciones de espacios habitables resultantes, se concretará a partir de la incorporación de las nuevas piezas al sistema: las Cajas.

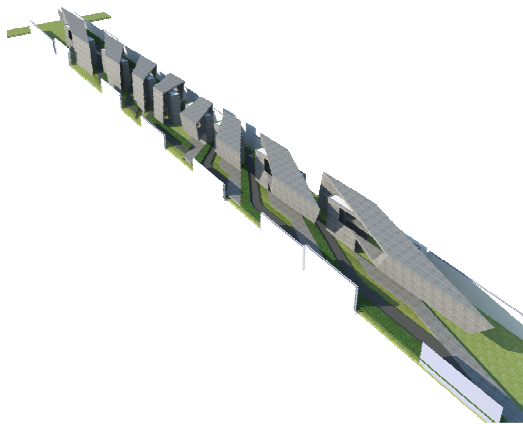
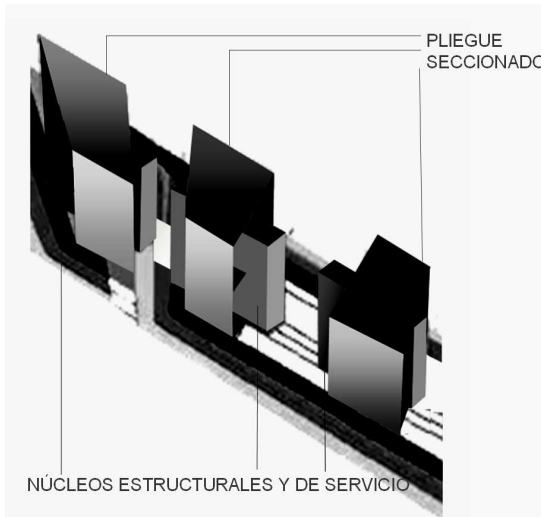
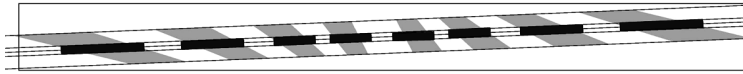
Las Cajas habitables, se posicionarán en el vacío interior del pliegue, que estructural y portante, como *saco que implica el ocultamiento de un interior insospechado*, las recibe en su vacío interior.

Antes de pasar a ellas y su definición, se vuelve necesario incorporar otras piezas indispensables, estructural y funcionalmente, repetitivas, cuya ley de implantación, también obedece a las Leyes de costura. Se trata de los así llamados Núcleos estructurales de servicios, que al tiempo que contribuyen al sostén del pliegue, pasan a constituir el espacio básico para los servicios privados de los habitantes.

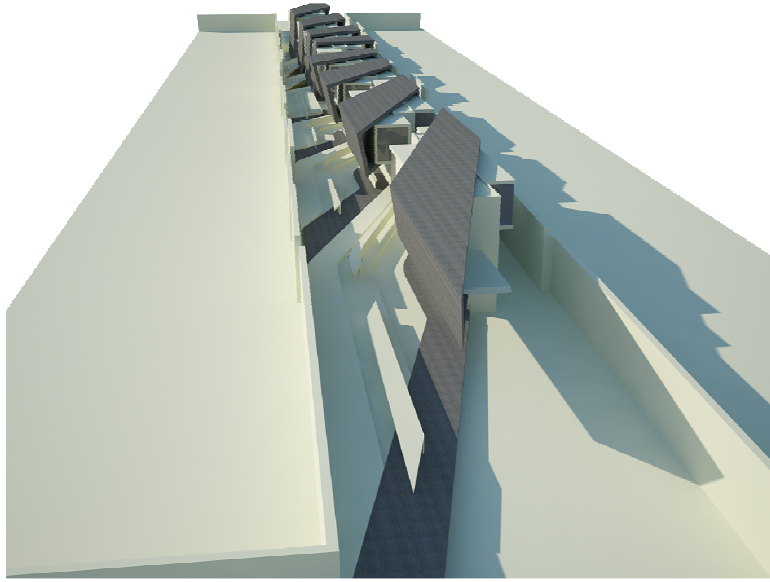
Se entiende totalmente adecuado, desde una lógica estructural, el declarar que estos Núcleos estructurales de servicios, cumplen el rol de contribuir a la tectónica del pliegue³.

³ Tectónica: Del griego, ciencia - arquitecto - parte de la Geología que trata de la estructura de la corteza terrestre - definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945
Relativo a los edificios - Relativo a la estructura de la corteza terrestre Diccionario Enciclopédica Vox 1. © 2009 Larousse Editorial, S.L.

El pliegue trabaja estructuralmente como placa con rigidez por forma y los núcleos contribuyen como apoyos montados según la línea directriz diagonal, respondiendo a la 1ra Ley de costura.



Finalmente, a partir del pliegue y las leyes de costura, termina definiéndose el inicial Módulo urbano, que con su potencial repetición y periodicidad, pasará a ser la base cierta del desarrollo final, cierre del proceso proyectual.



Las Cajas

Introducción

Toda la conceptualización referente al proyecto, expuesta hasta el momento, obliga al desarrollo de un encuadre que merece ser tomado en cuenta.

Se trata de la vivienda de interés social, entendida como producción de hábitat que apunta a reemplazar construcciones precarias carentes de servicios, producto de una pobreza estructural en la que han incidido factores concomitantes ya desarrollados en el presente trabajo.

El proceso proyectual iniciado debe considerar dicha cuestión como parte de una respuesta que se considera, también debe ser estructural, planificada y con un origen, ante todo, en el accionar estatal; claro que la Arquitectura participa con rol protagónico, no sólo imaginando las soluciones más acordes para las distintas circunstancias a enfrentar, los distintos contextos espaciales y fenomenológicos, *-Anclar el proyecto ideológicamente a una determinada coordenada espacio-temporal* -INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS, sino además, teniendo en cuenta la creatividad implícita en el quehacer del arquitecto que no merece ni debe ser desatendida.

Desde ese ángulo, el de la creatividad, se adopta una postura particular frente a ella, en correlato con rol del arquitecto y la vivienda de interés social.

Se considera pertinente aseverar que el arquitecto es un creador, -cualquiera sea la temática con que se enfrente-, aunque abocado a un particular tipo de creación, a la que se ha aludido ya en este trabajo.

Insistiendo en el referente tomado para hablar de la cuestión, Ernesto Sábato, se considera aportante su declaración más amplia sobre el tema: *“Siendo lo exterior al hombre no sólo el mundo material de las cosas, sino la sociedad en que existe, el arte –la arquitectura-, es por antonomasia, social y comunitario. Y aunque producto de un individuo, y de un individuo marcadamente singular como es todo creador, no puede ser sin embargo estrictamente individual; pues vivir es convivir.”*

El artista –el arquitecto-, concluye cabalmente su ciclo, cuando mediante su obra se reintegra a la comunidad, cuando siente la con-moción de los que viven con él...”¹

La creatividad debe en este caso conciliar con cantidad de factores determinantes para este tipo de hábitat; condicionantes ineludibles tales como economía de recursos, en lo referente a materiales, superficies, sistemas constructivos simples y económicos al par que eficaces; flexibilidad y crecimiento posible, atendiendo a variables como usos, cantidad de habitantes, disponibilidad de materiales y su adquisición progresiva, a lo largo del tiempo; a todo ello sumada lo determinante que es la participación de la gente en la gestación de su vivienda.

Esto último, -participación de la gente-, en particular, se irá perfilando a partir de la prevista flexibilidad mencionada, proveniente de lo inacabado de las cajas, -a medida que vayan siendo necesarias y/o puedan llegar a materializarse-; su sumatoria como potencial crecimiento; su acabado –cierre del espacio-, como nuevo distinto criterio de crecimiento informal desde la condición de hábitat diseñado, a partir del aprovechamiento oportuno y progresivo de materiales en desuso y disponibles.

Datos que completan desde lo programático: la factibilidad de trabajo complementario al pie de la vivienda; desde los servicios necesarios, una infraestructura de servicios garantizada a priori, y la sobreentendida presencia de los planes y accionares públicos.

(INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos)

Si todo esto encuadra a la vivienda de interés social y debe ser considerado, lo hará tomando en cuenta la plusvalía de la creatividad inherente a la labor del Arquitecto.

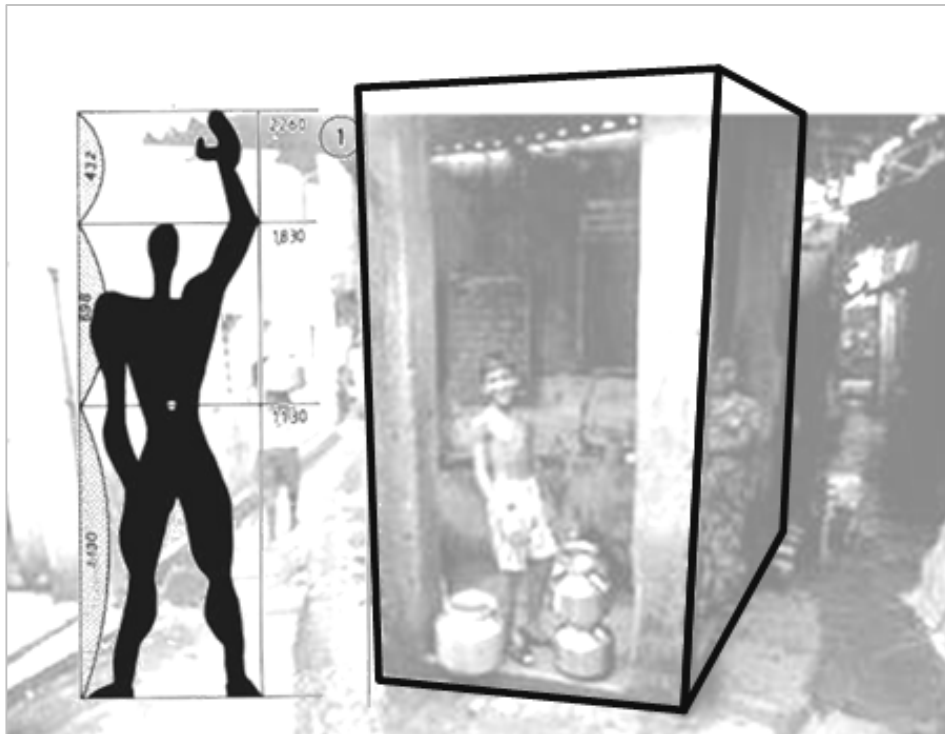
¹ SÁBATO, Ernesto – **Obra Completa – Ensayos** – Ensayo: EL ESCRITOR Y SUS FANTASMAS - 1963 - NO HAY ARTE Estrictamente Individual - Pág. 387 - 388 - SEIX BARRAL - 1996

Retomando el tema de las Cajas y su definición formal, material, funcional, se apunta con su desarrollo, a terminar de definir el espacio privado del Hábitat del pliegue.

De la caja de Le Corbusier -*container de hombres*-, a la caja módulo del Hábitat del pliegue

Apelando a lo ya expresado referente a las viviendas de los asentamientos informales, (PARTE III) “...*dichas viviendas, a semejanza de tantas levantadas en asentamientos y villas,... espacio informal, amorfo y residual, que pretendidamente intenta albergar usos propios de la arquitectura doméstica y privada, con dimensiones que sólo atienden, de ser posible y básicamente, a las medidas del cuerpo humano y su necesidad de ocupación del espacio.*

...Inteligencia...espontánea, -movida por la necesidad de uso-, puesta en juego sin imaginar siquiera que un maestro de la arquitectura y el urbanismo como Le Corbusier, preconizaría con tanto fervor, convicción y perdurabilidad...”, brota clara y también espontánea la respuesta.



Las medidas del hombre y la caja.

Se decide que un sistema de cajas contenedoras acompañe al pliegue y se resguarde en él, apoyándose e insertándose para conformar el espacio interior habitable según las medidas del hombre.

Las cajas contenedoras que se constituirán en un inicial módulo tridimensional, deberán ante todo, garantizar una dimensión del lado, no disminuíble, 2,26 m, respetando la así llamada "Patente de Le Corbusier", y su "Ley de economía", resguardando así la ocupación del espacio por el hombre.

Le Corbusier, aludiendo al instrumento por él creado, para la determinación de las medidas del espacio a construir para el Hombre, el Modulor, y planteándose una unidad inicial -la caja virtual, determinada por un sistema solidario de aristas de perfiles L de hierro, generadora de una estructura básica-, dice que se trata de otro tipo de container, "*un container de hombres*"² y continúa, "*El Modulor, resuelve a priori una parte de una cuestión, llamada andamiaje interior, al proponer que la altura de las habitaciones fuera de 2,26m, con la posibilidad de duplicarla en algunos lugares (226+33+226=485), el trabajo dentro del edificio puede así ser hecho sin andamios, lo cual es importante*"³

"La Patente de Le Corbusier, denominada 2,26 x 2,26 x 2,26, consecuencia del Modulor, realiza un volumen habitable alveolar - cavidad-, pleno de recursos. Esos volúmenes alveolares, crean espacios libres, pudiendo ser explotados con una gran libertad para la vivienda.

*El principio de esta Patente consiste en un solo perfil de hierro ángulo aplicado a toda la construcción...Los perfiles ángulo, soldados eléctricamente por un procedimiento especial, constituyen finalmente una especie de estructura solidaria..."*⁴

² THE MODULOR - Le Corbusier - FABER paper covered EDITIONS - Faber & Faber Ltd. 24 Russell Square, London - 2da Edición - 1951 - Traducción al inglés de PETER DE FRANCIA - ANNA BOSTOCK. (Trad. al español del Autor) Pág. 123 - 124.

³ Op. Cit. En referencia a la *Unité* de Marsella, su defensa y aprobación ministerial y las justificaciones esgrimidas a tal fin, en la búsqueda de un "equilibrio social".

⁴ Le Corbusier - OEuvre complète 1946 - 1952 - Publiée par W. Boesiger - Les Editions d'Architecture Zurich 1953 - "Roquet Rob à Cap Martin - (Trad. al español del Autor) Pág. 54

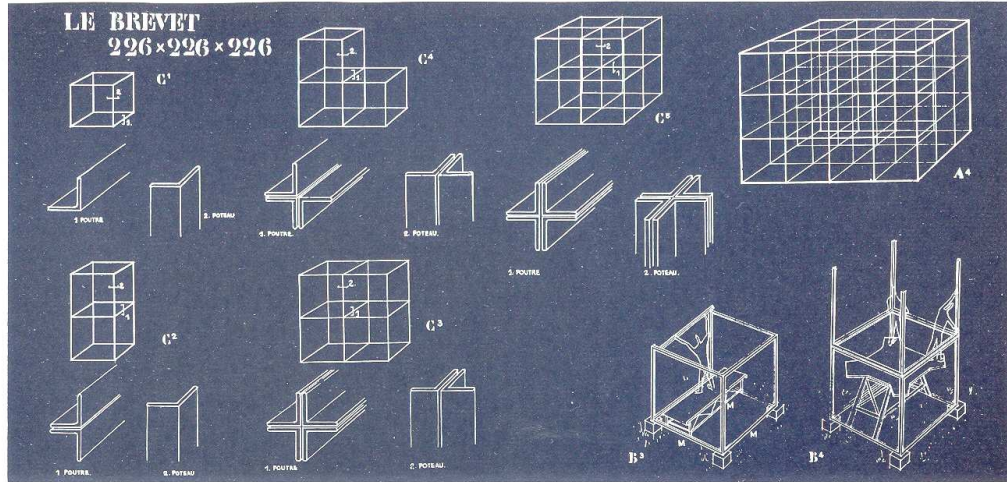


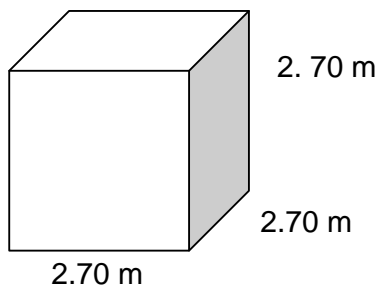
Schéma indiquant le principe du brevet 226 x 226 x 226. Constitution de volume habitable alvéolaire, au moyen d'une seule cornière (section et longueur) — la nature de la section est ici purement arbitraire. En bas: Diverses applications à l'habitation du brevet 226 x 226 x 226

“Esquema indicador de la Patente 2,26 x 2,26 x 2,26. Constitución del volumen alveolar habitable a partir de un perfil de hierro L.”⁵

Asumiendo casi filosóficamente este principio de racionalidad, considerado válido aún hoy, las cajas que se alojarán en el vacío del pliegue y se repetirán, tomarán en cuenta al sumarse, no sólo el resguardo de las medidas del hombre sino además, de sus actividades.

El concepto de *container de hombres*, de volúmenes cúbicos a ser explotados con una gran libertad para la vivienda, resulta en este caso, adecuado para definir las y designarlas.

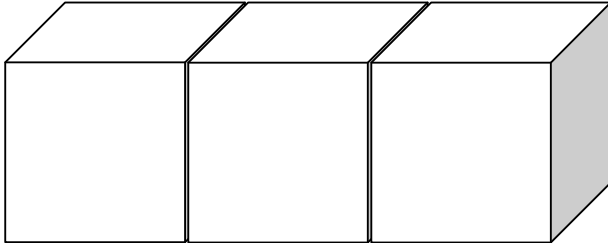
En cuanto a sus medidas, se toma una primera determinación de la medida de arista del cubo (unidad de medida apta: 2.70m)⁶, basada en dos variables:



⁵ Op. Cit. Pág. 57

⁶ Medida a la que se sumarán espesores de materiales.

1- Medida útil y adecuada para definir espacios únicos o ampliados por repetición y sumatoria, aptos para las funciones a cumplirse en el hábitat privado, por fuera de los servicios, (que se concretan en los Núcleos estructurales, ya presentados).



2- la necesaria adaptabilidad al espacio interior disponible del pliegue, (ése que dará por resultado una variedad de tamaños de viviendas).

Lo importante es que las cajas, permitirán dentro de una misma vivienda, un crecimiento determinado por la disponibilidad progresiva de materiales, al alcance del habitante, que podrá seguir concretando su construcción así como su potencial crecimiento, según vaya accediendo a dicha disponibilidad o lo exija el grupo familiar.

Como se verá luego, a medida que el proceso proyectual avance, se requerirán mayores definiciones para las cajas; definiciones brotadas de condicionantes tales como estructura y función interactuando en combinatoria con la forma del pliegue, sus oblicuidades sucesivas, todo ello condicionado como se sabe, por la estrechez inicial.

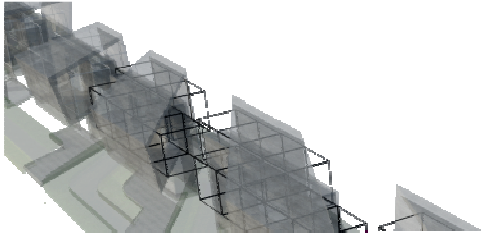
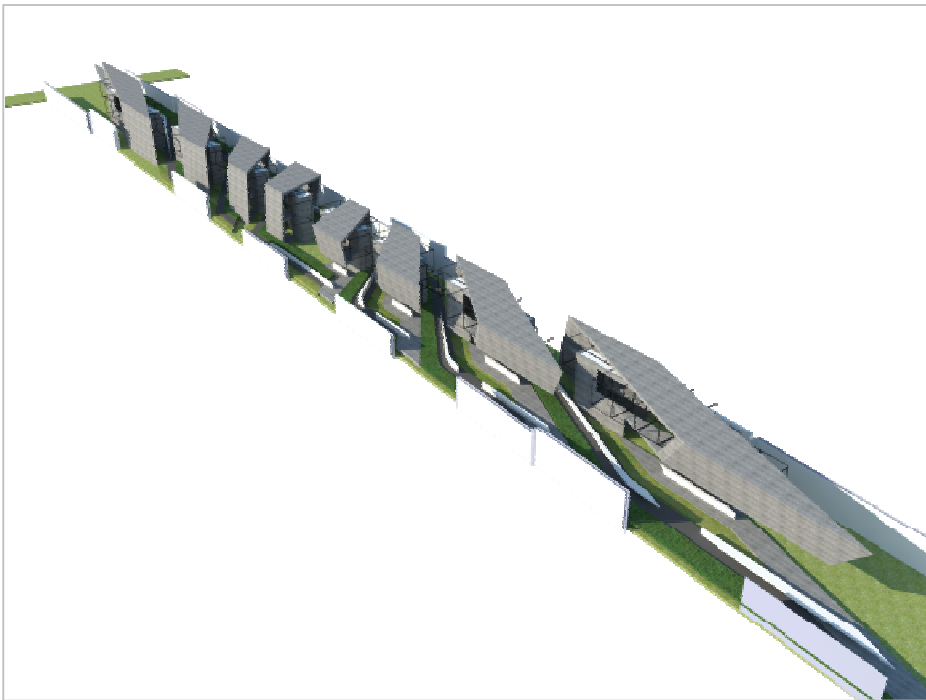
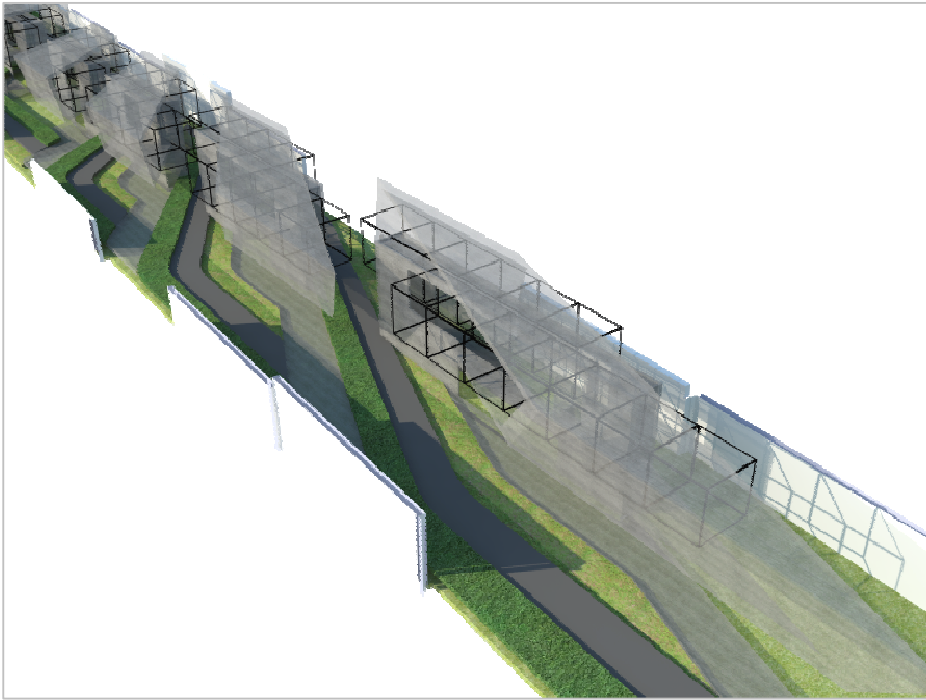
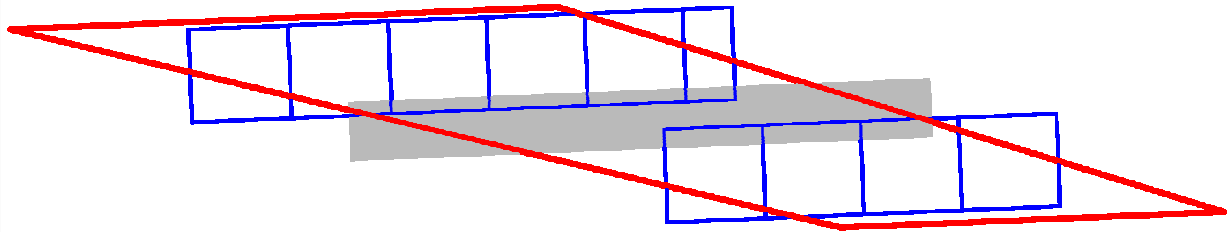


Imagen prefigural del sistema de Cajas

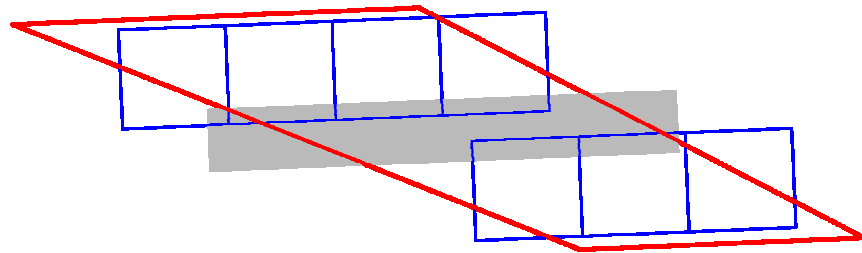
Cajas que en este caso, se ordenarán y asumirán dimensiones envueltas y sostenidas por el pliegue y obedeciendo las Leyes de costura.



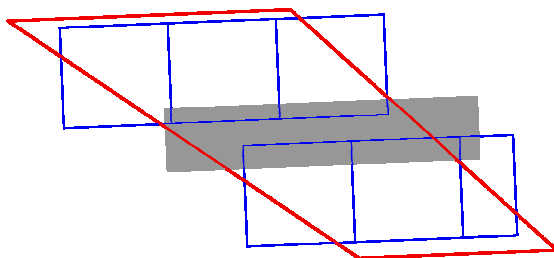
La caja es entendida como un módulo que se repite y suma o puede llegar a partitionarse trabajando como $\frac{1}{2}$ módulo para conciliar la relación entre la superficie disponible a partir del plano de apoyo que ofrece el pliegue, la superficie de su propia base y una necesaria estabilidad estructural.



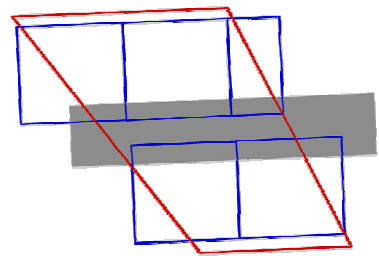
CASO 1



CASO 2

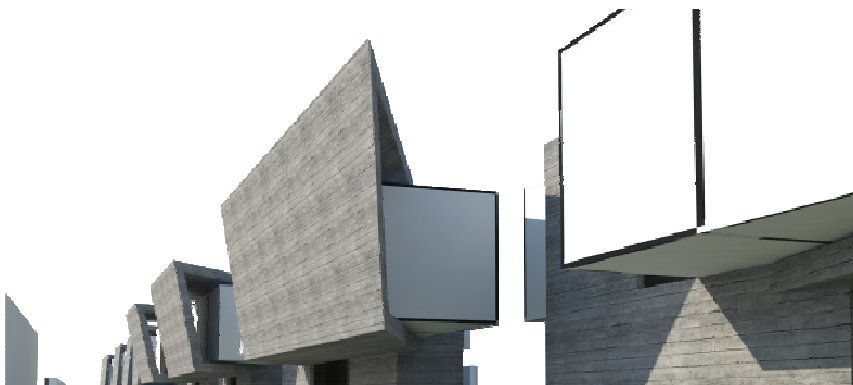
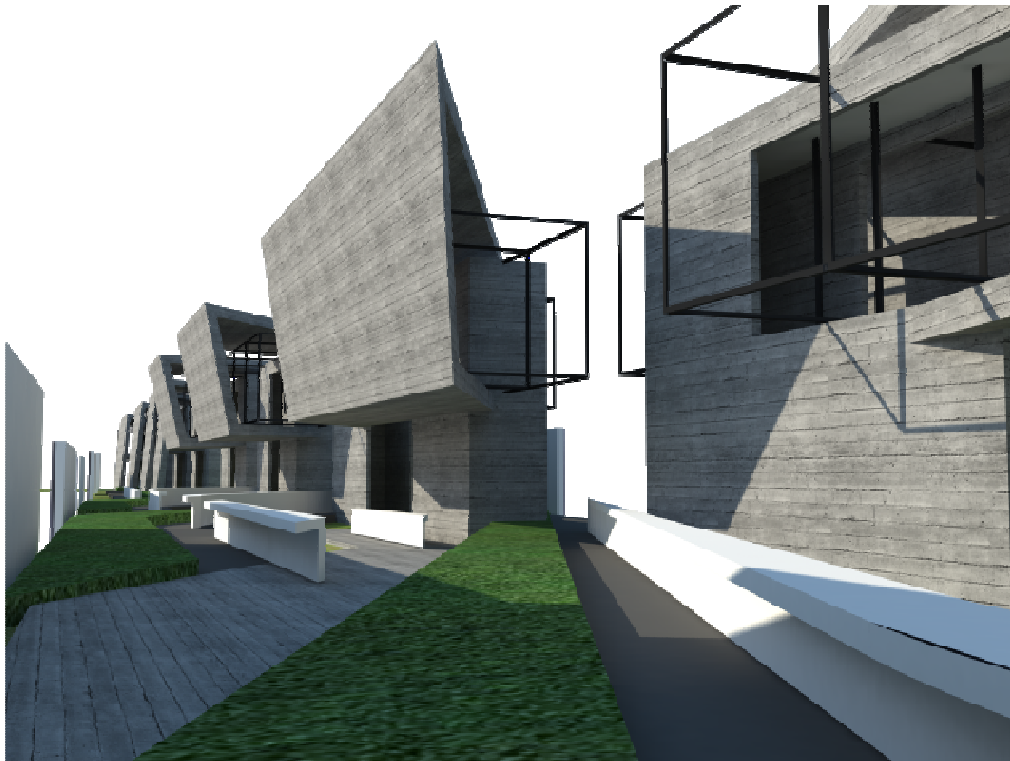


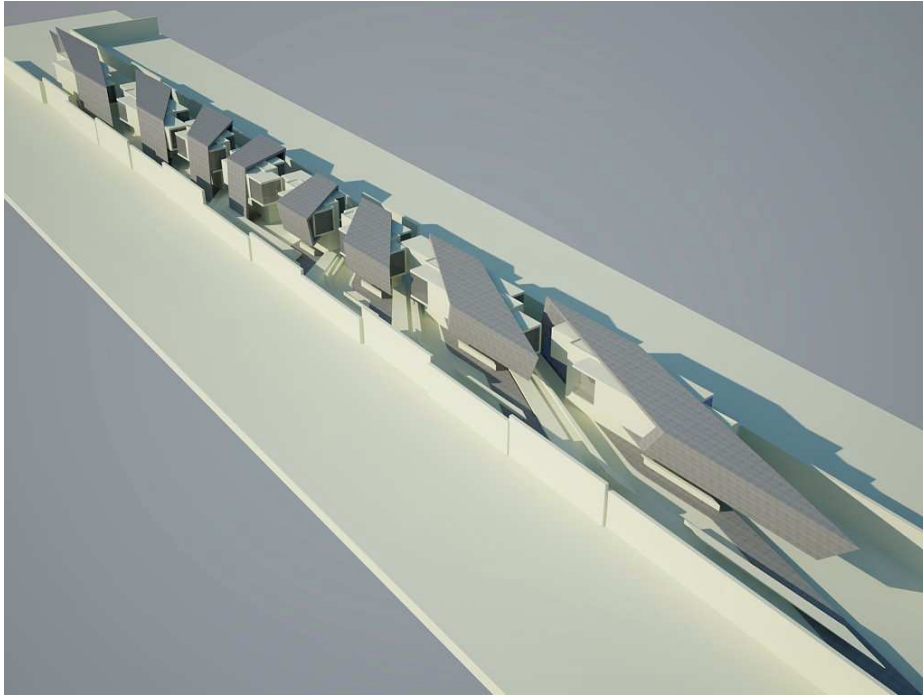
CASO 3



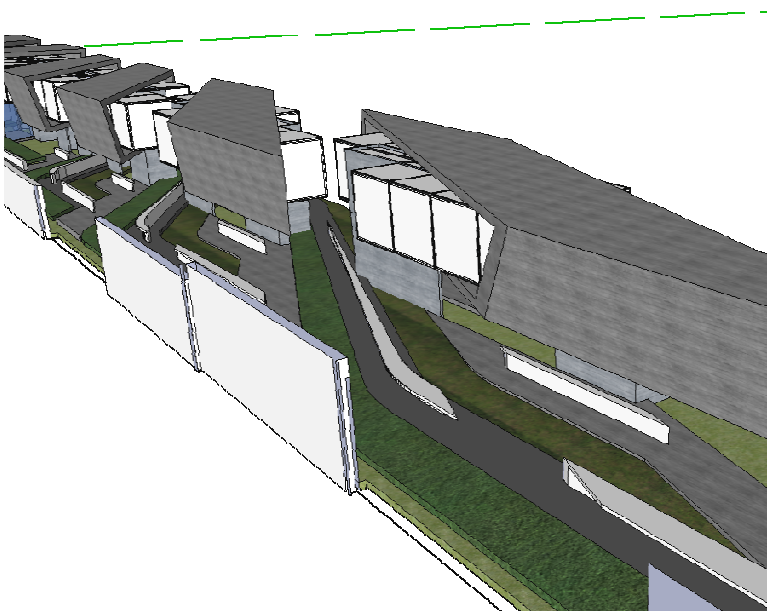
CASO 4

Definidas las dimensiones, se conformarán los esqueletos de la diversidad de cajas, según un sistema abierto a combinaciones de caras ciegas, transparentes o incluso vacías, potenciales generadoras de terrazas y balcones.



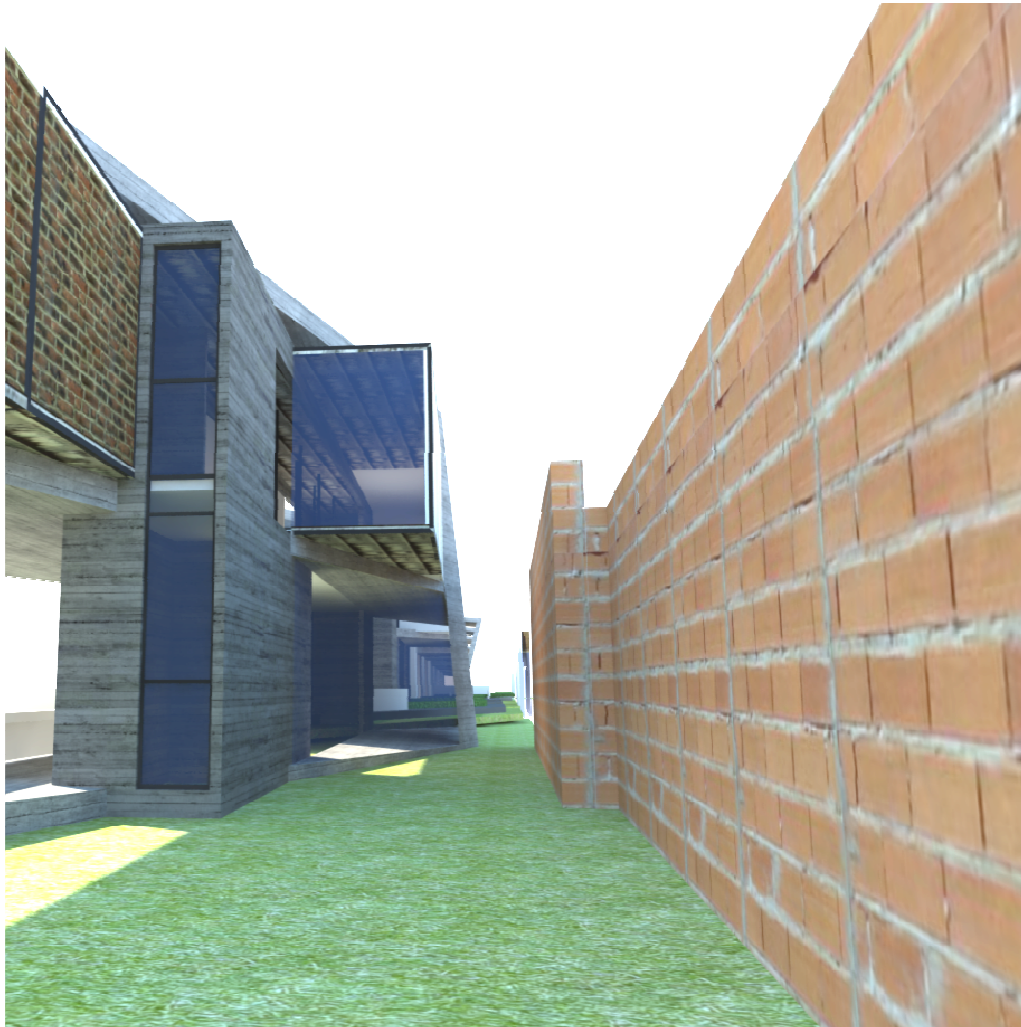


Materialidad y materiales, que en todo proceso proyectual van brotando con definición clara en simultaneidad con la espacialidad imaginada, en este caso, y básicamente referido a las Cajas, requieren ser descriptos por ser también parte de la respuesta a los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos.



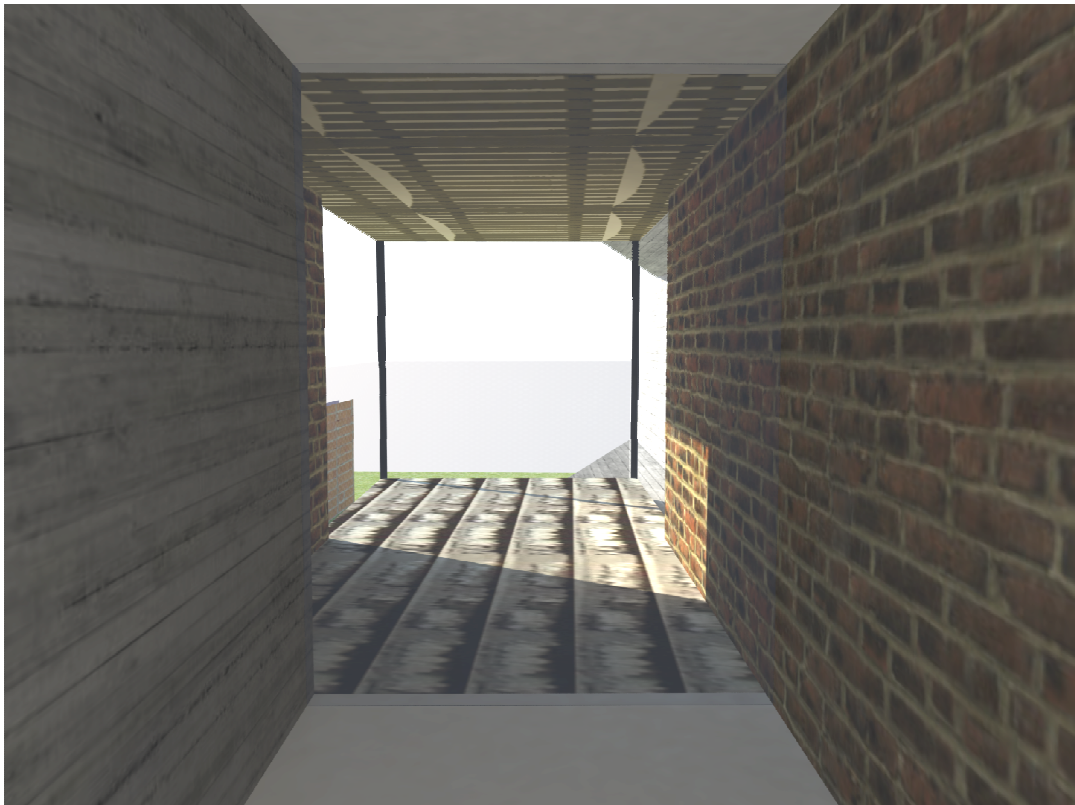
Cabe definir una materialidad, ya prefigurada para el pliegue y los núcleos estructurales de servicios a partir del Hormigón Armado, casi por lógica, así como para los esqueletos de las cajas.

Pero es respecto de ellas, que importa destacar cómo las caras que cierran y privatizan o no, opacas, transparentes, o caladas, se resuelven tal como ya se preanunciara, con los materiales a mano en el sitio y/o en disponibilidad del habitante; recogidos abandonados, reciclados, o cedidos voluntariamente, o subsidiados o comprados, aptos para tal fin, (caras a veces expuestas total o parcialmente a la intemperie; otras, totalmente cobijadas por el pliegue).

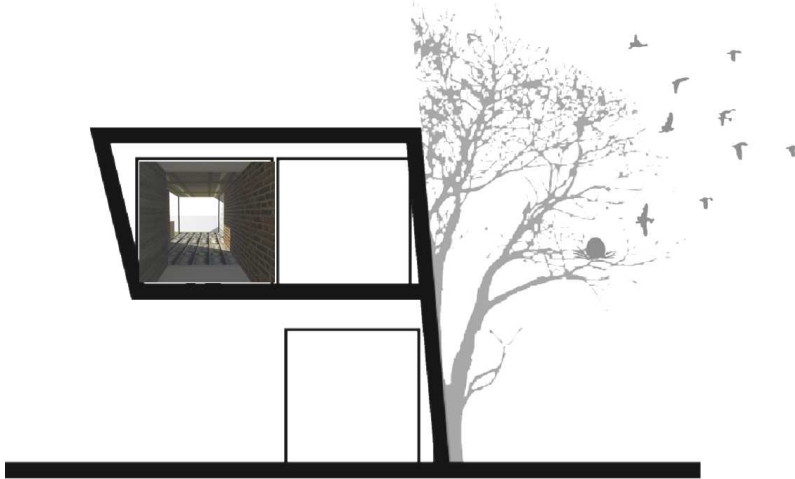


Lo descrito, es importante y definitorio ya que pliegue y núcleos -ambos estructurales-, albergantes de servicios los últimos, así como las estructuras esqueléticas de las cajas, no deben ni pueden ser responsabilidad del usuario, deben ser planificados y provistos por entes responsables, gubernamentales - municipales, provinciales o nacionales-, mientras que el cerramiento de los espacios también albergantes de la vida privada, las cajas, -el nido-, pasa a ser responsabilidad de los habitantes.

Esta necesidad de definición material en medio de un proceso de diseño como el que se describe, del que se quiere rescatar ante todo la base conceptual que lo sustenta, se debe a que estas decisiones proyectuales, obedecen el mandato de los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos enunciados a tal fin.



Se trata entonces de rescatar, esa intención de simplificación de medios “*ley de economía*”, preconizada por Le Corbusier, recreando dicha facilidad y economía material, en función de una finalidad social equiparable, salvando distancias espacio temporales y trasladando su esencia a un aquí y a un proceso proyectual actual: anclando espacial y temporalmente el proceso.

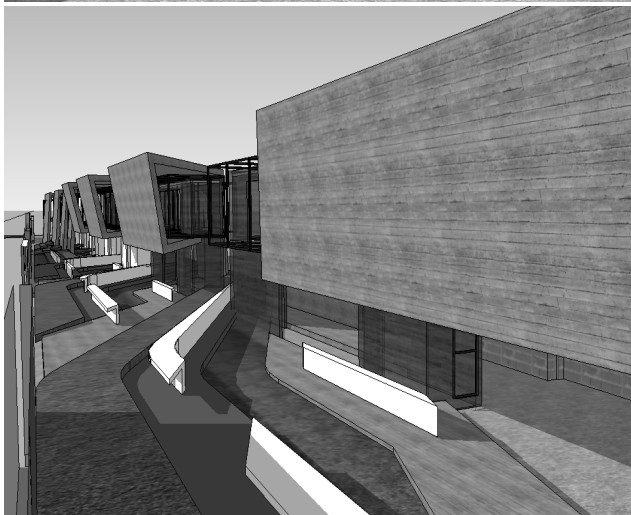


Del mismo modo, que se fue definiendo el espacio destinado a las viviendas, se revela casi solo, el planteo para los vacíos, el entre pliegues, de bandas de espacio social, que obedeciendo el mandato de las múltiples direcciones dominantes “tejidas en el dibujo”, acentúan la fluidez de los imaginarios recorridos públicos y semipúblicos que podrían llegar a tener lugar entre las viviendas; recorridos materializables a posteriori a partir de una impronta derivada del empleo de diversidad de materiales naturales y artificiales de piso, -texturas varias-, aptos para diferentes usos vinculables a circulación, esparcimiento, permanencia y hasta cultivos domésticos.

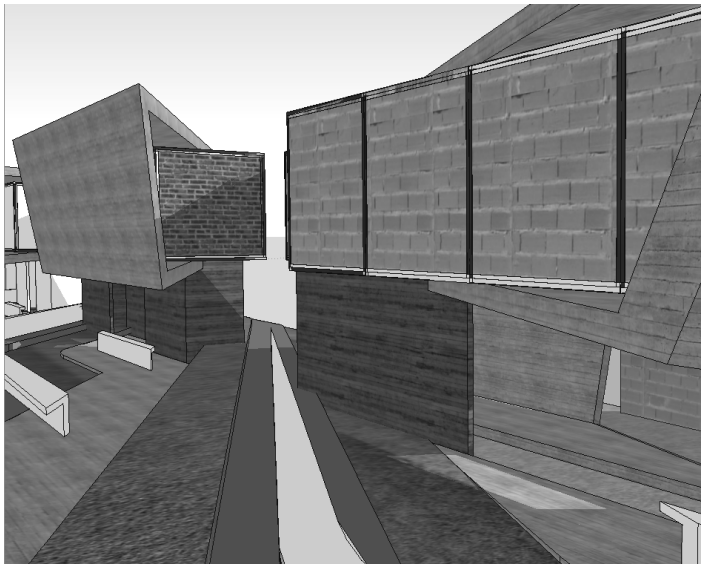
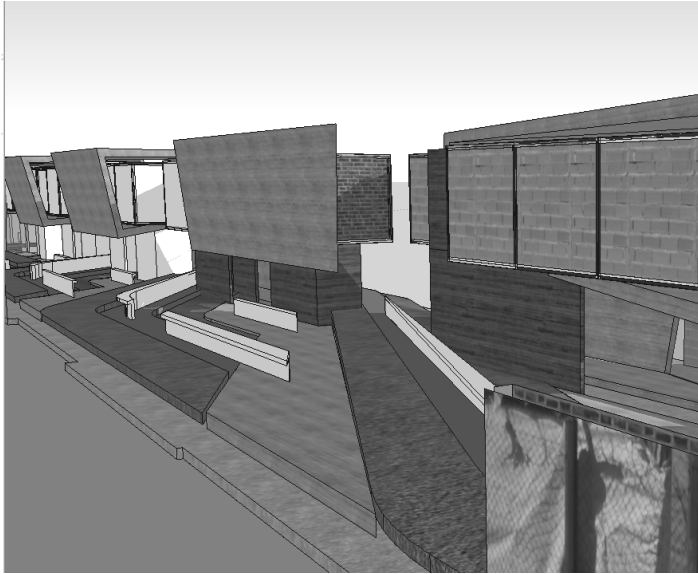


Las bandas de espacio social

Es evidente que si bien se partió de trabajar sobre un módulo en abstracto, luego adaptable, se necesitó de inmediato particionar el espacio; definir los límites entre el hábitat público y el privado; dar entrada a las potenciales acciones humanas, las actividades, los usos: en última instancia, la fenomenología.



Estudio: Las bandas de espacio social



Estudio: Las bandas de espacio social

Tejido regenerado: El Hábitat del Pliegue



Propuesta Projectual

Los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES exigirán y resguardarán la presencia de los conceptos fundantes, en el adentro de la Teoría de intervención; deberán constituirse en premisas a seguir y serán útiles y de aplicación para operar, a partir del proceso. La propuesta urbano arquitectónica, deberá basarse en ellos y cumplir con su mandato.

PARTE V - Los eslabones de una cadena

Del Módulo urbano y su repetición a la Acupuntura urbana

La acupuntura urbana será un instrumento de acción. (INSTRUMENTOS CONCEPTUALES GENÉRICOS)



El módulo urbano y su repetición, obedecerán a dos pautas: (INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos - Referido a la ciudad de pertenencia)

- El crecimiento: debe garantizar la perdurabilidad del vínculo- nexo con el sistema mayor de pertenencia, ciudad.

Crecimiento

Garantizar vínculo ciudad

- El límite del desarrollo longitudinal responderá a una proximidad con respecto al foco ciudad (cercanía de trabajo transitorio/permanente; acceso al alimento; infraestructura de servicios).

Crecimiento

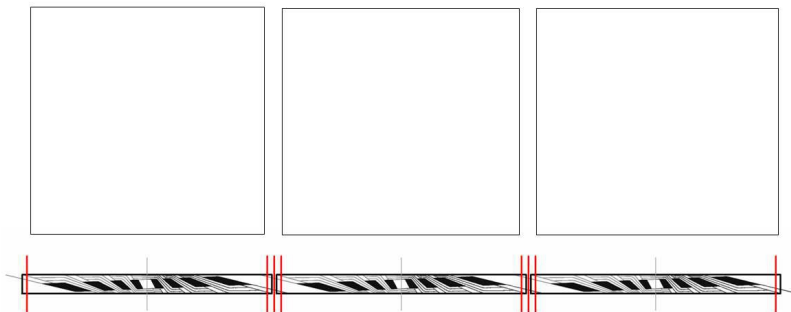
No tender al infinito

Atendiendo a la situación general de periferia urbana en que desde lo local - eventualmente también en casos asimilables- se verifica la focalización de los casos de vías ferroviarias apropiadas: tramas que se desdibujan y/o terminan, tierras vacantes reutilizadas para desbordes recreativos, terrenos abandonados perimetrales, por lo que es posible plantearse potenciales combinatorias para producir la acupuntura urbana .

Respuesta localizada replicable

Ramales NO revitalizables

(INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS)



Módulos de manzana: el enfrente (como en el Caso testigo)

Mandato urbano estructurante y ordenador: la linealidad de la vía y el enfrente.
Desarrollo longitudinal que respeta o replica el módulo de manzana.

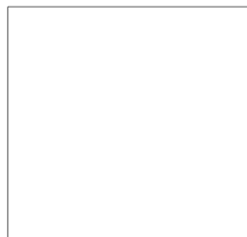
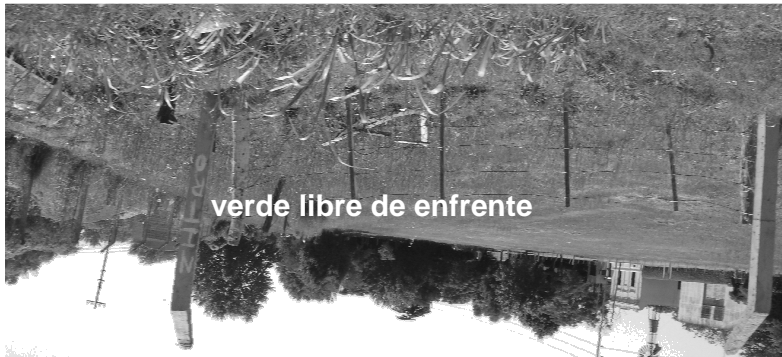
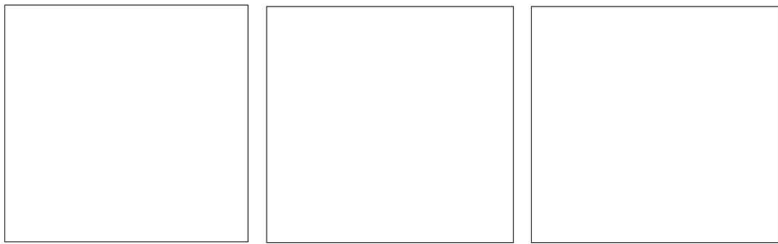
(INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos - Referido a la ciudad de pertenencia)

Ciudad (enfrente) +vía (línea)

Sistema de orden

Otras alternativas posibles en función del entorno urbano/periurbano.

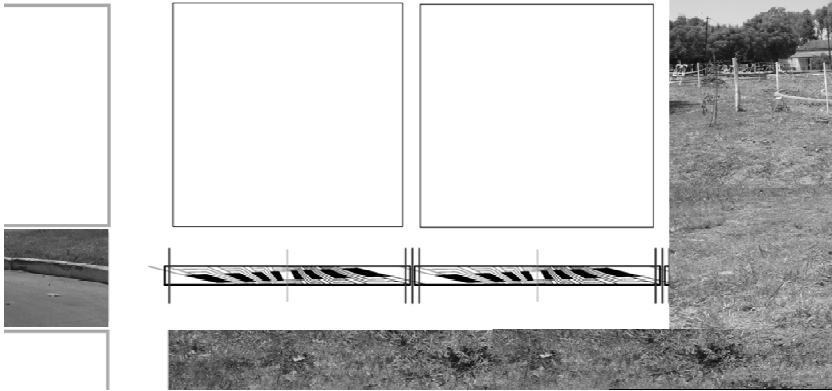
Franjas perimetrales no alejadas del foco urbano:



El perímetro –la forma y los límites-, no será un error y/o dificultad.
Será punto de partida para la organización del sistema.

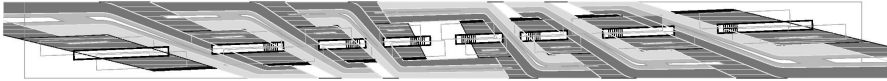
El perímetro	Punto de partida del sistema
(INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos)	



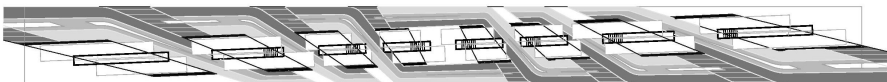


El módulo urbano

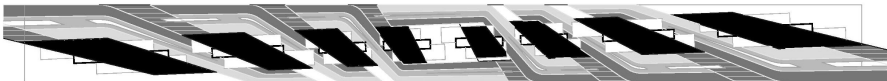
Las Plantas de la ocupación espacial en todos los niveles, muestran “por capas” la costura espacial.



Planta Nivel 0

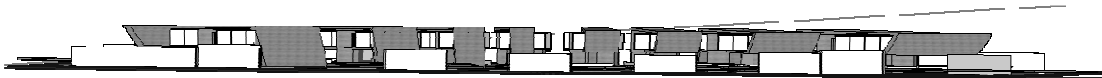


Planta Nivel 1



Planta techos

En las plantas correlativas, pueden identificarse los cuatro casos prototípicos de pliegue y su repetición, germen de las cuatro tipologías de viviendas: continuidad, diversidad y flexibilidad.



La célula doméstica del Hábitat del pliegue

Las Viviendas: Pliegue + cajas

“Los procesos de generación de los espacios, deberán ser reconstruidos por personas ajenas o distantes a las del momento de su concepción más inicial”

Rem Koolhaas

Si la meta de este trabajo es la formulación de una teoría de intervención, entendida como proceso, el querer avanzar desde el adentro de dicha teoría hasta el punto plantearse las potenciales formas de uso y apropiación del espacio para la vida doméstica así como para la vida social, se debe a la voluntad de demostrar a través de dichas definiciones la presencia de buena parte los INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS así como la validación de las Hipótesis encuadradas como predictivas.

Todas las tipologías se caracterizan por ofrecer en todos sus niveles, una flexibilidad de uso y por ende de apropiación, lo que las vuelve adaptables a una diversidad de usuarios y sus necesidades específicas, (más allá de las cuatro posibilidades de tamaños y de superficie cubierta y semicubierta, a partir de los cuatro tipos de pliegue envolvente).

En las tipologías, también debe verificarse la hipótesis *“llegar a instaurar la formalidad en un asentamiento informal, se refiere a otro tipo de condición y categoría formal, que significa desde esta óptica, adjetivar la informalidad como lo inacabado, lo no definitivo, lo flexible, lo versátil, -no como rasgos indeseables-, sino como rasgos nacidos de la propia condición inicial que merecen y deben perdurar”¹.*

Lo no definitivo, lo flexible, lo versátil

Con ese espíritu y desde ese lugar, se generan los cuatro casos de viviendas del Hábitat del pliegue, pensando en un espacio habitable que debe permitir no

¹ 5ª Hipótesis enunciada

sólo el cumplir con las funciones básicas de la vida privada, sino también con otras complementarias como un posible trabajo particular, el juego, el estudio, la reunión, la recreación, según costumbres y apropiaciones propias y familiares.

Anclar el proyecto a

Coordenada espacio temporal

Es por eso que importa describir los usos y apropiaciones propiciadas por las viviendas.

En todas se cumple con las funciones, según la siguiente disposición:

PLANTA NIVEL 0

1- Semicubierto: Acceso (trabajo)

Área por la que se ingresa al interior de la vivienda, desde las franjas de espacio público social. Tiene la particularidad, al ser semicubierta, de ofrecer la posibilidad de cumplir con trabajos varios en un exterior con pertenencia.

(...prever la incorporación de un lugar de trabajo familiar. - INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos)

2- Cerrado: Estar/comer.

Se accede a un área de distribución, desde la que remitirse a la cocina, a la circulación, escalera y al lugar de estar, comer, apropiarse del exterior y su oferta de patios y verdes privados, semi-privados y públicos.

3- Expansión/ galería.

El lugar de estar afuera, (sentado, jugando, ocioso), cubierto por el pliegue.

PLANTA ALTA

Cuenta con el baño y espacios particionables según necesidades de usos propios.

A partir de paneles divisorios, se retraerá o avanzará en la delimitación espacial, con particiones definidas por los habitantes.

4- Dormitorios flexibles.

Aluden a la posibilidad de variados distintos armados y combinatorias de camas y muebles; espacios adaptables a usos y costumbres o necesidades propias del grupo familiar.

5- Estar/ estudio/ juego/otros usos.

En todos los casos, se da esta posibilidad de espacio complementario en Planta Alta, eventualmente adaptable para dormir o descansar, más allá del uso enunciado.

6 -Placares/armarios/trabajo familiar.

En el caso de la Vivienda extendida, atendiendo al posible número de habitantes, se considera apta esta posibilidad de guardado de ropa, útiles, artefactos, elementos de trabajo de un potencial taller doméstico.

(...prever la incorporación de un lugar de trabajo familiar. - INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos)

7- Balcón.

En los dos casos de viviendas más pequeñas, se da esta posibilidad de expansión superior y apropiación visual del entorno aprovechando la posibilidad de uso del ½ módulo de caja que permite aprovechar, la superficie disponible del plano de apoyo de los pliegues correspondientes.

LOS CASOS

CASO 1 - Vivienda extendida para familia extensa.

Es la vivienda en la que pueden con-vivir, padres, hijos; tal vez abuelos, un tío, un familiar, otro más...Podría ser adaptada para uso de comedor comunitario.

CASO 2 - Vivienda para familia numerosa.

Es la vivienda en la que viven padres y varios hijos, tres, cuatro, más...

CASO 3- Vivienda para familia con hijos.

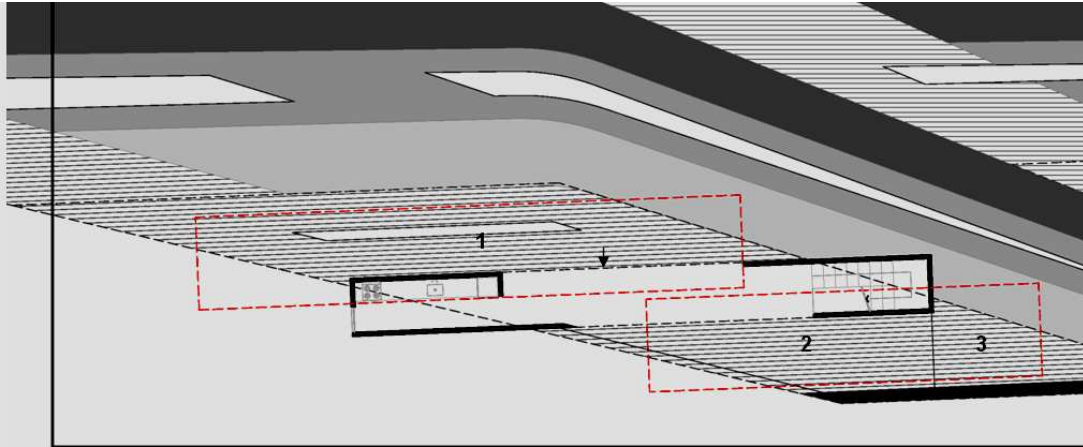
Es la vivienda en la que viven padres y más de dos hijos, o padres y algún/algunos familiares.

CASO 4- Vivienda para grupo familiar pequeño.

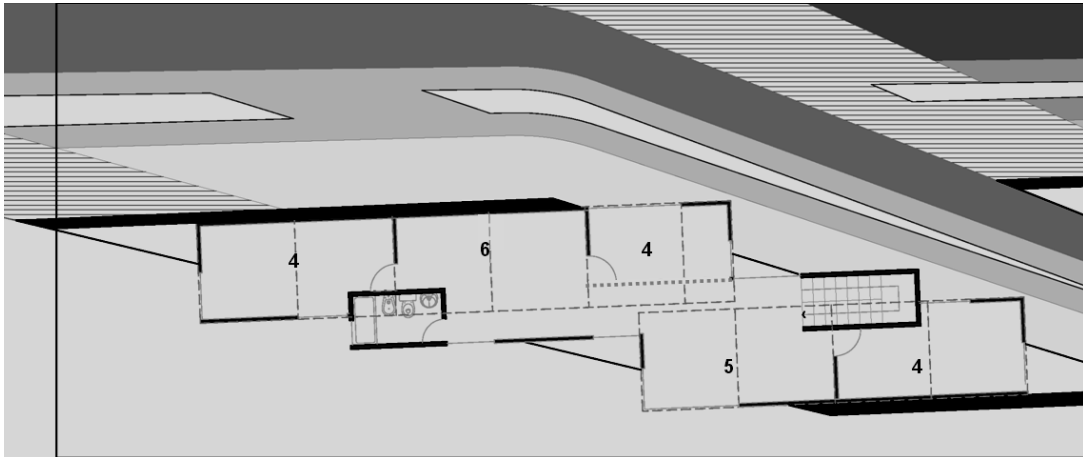
Es la vivienda en la que viven padres y por ejemplo, uno o dos hijos.

PLANTAS de los cuatro CASOS

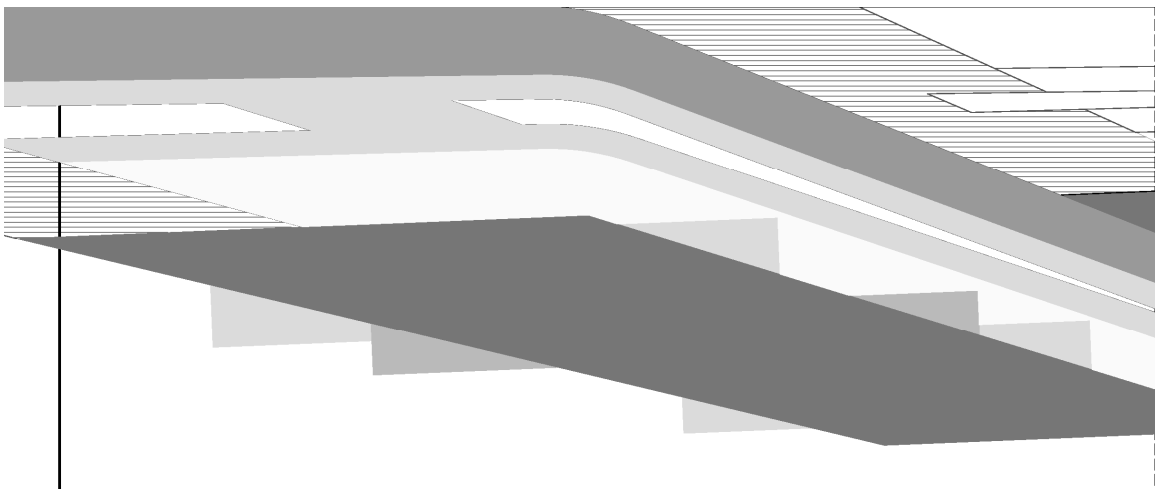
CASO 1 - Vivienda extendida para familia extensa



PLANTA NIVEL 0 1- Semicubierto: Acceso (trabajo) 2- Cerrado: Estar/comer 3- expansión/ galería

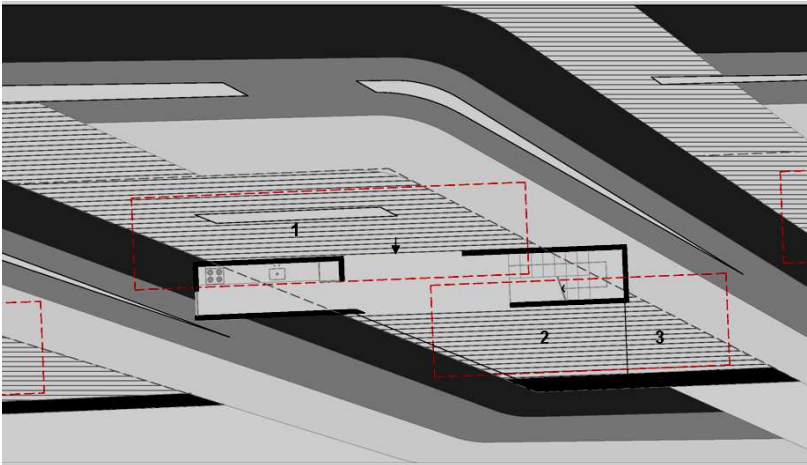


PLANTA ALTA 4- Dormitorios flexibles 5- Estar/ estudio/ juego 6 -Placares/armarios/trabajo familiar

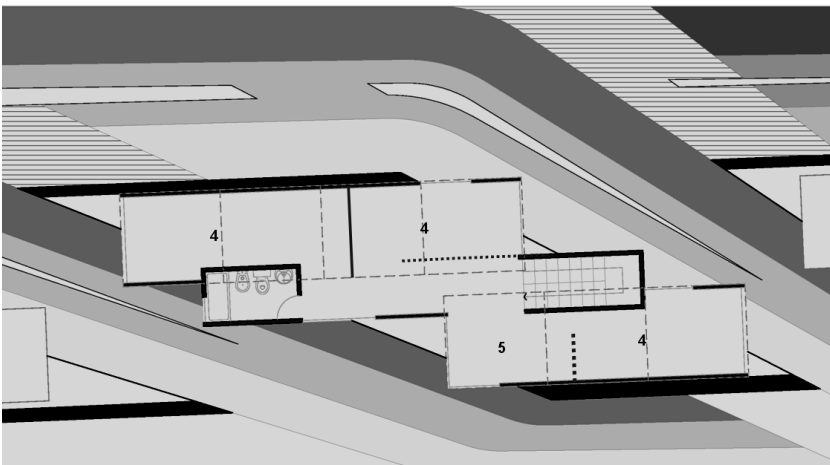


PLANTA TECHOS

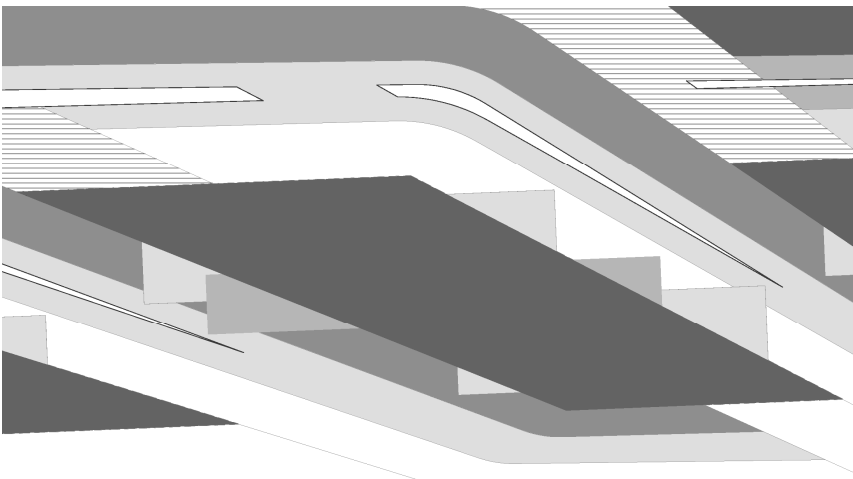
CASO 2 - Vivienda para familia numerosa



PLANTA NIVEL 0 1- Semicubierto Acceso (trabajo) 2- Cerrado: Estar/comer 3- expansión/ galería

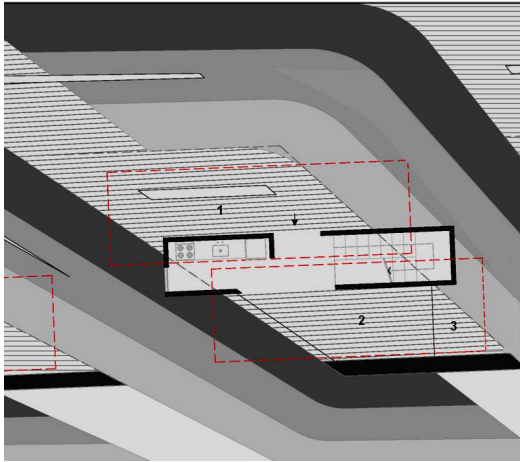


PLANTA ALTA 4- Dormitorios flexibles 5- Estar/ estudio/ juego

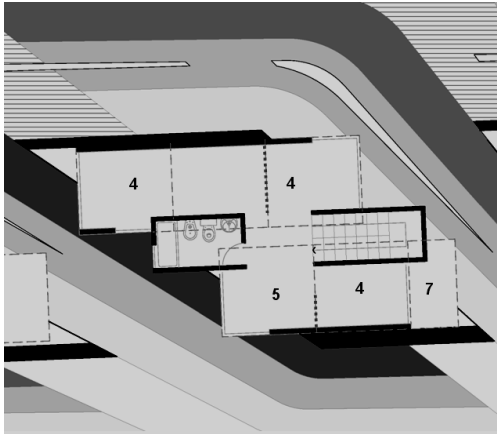


PLANTA TECHOS

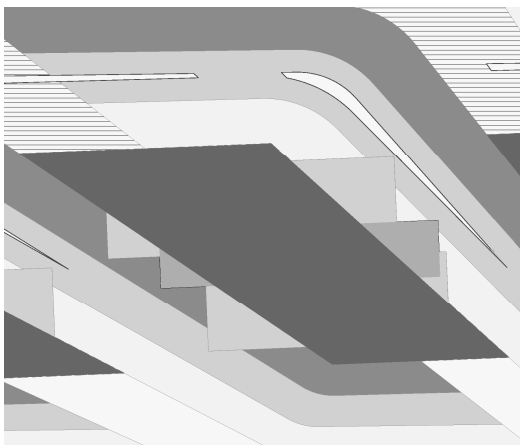
CASO 3- Vivienda para familia con hijos



PLANTA NIVEL 0 1- Semicubierto Acceso (trabajo) 2- Cerrado: Estar/comer 3- expansión/ galería

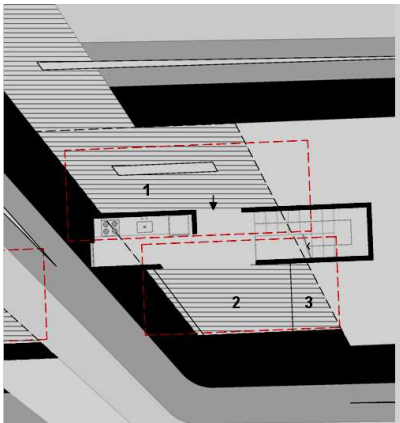


PLANTA ALTA 4- Dormitorios flexibles 5- Estar/ estudio 7- Balcón

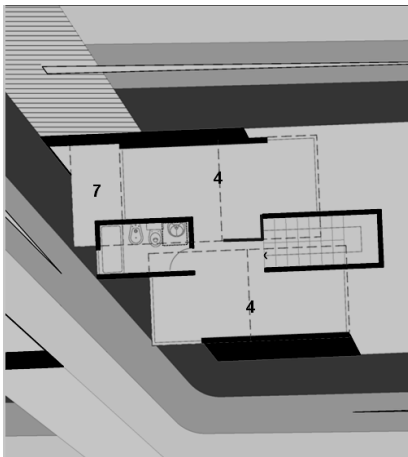


PLANTA TECHOS

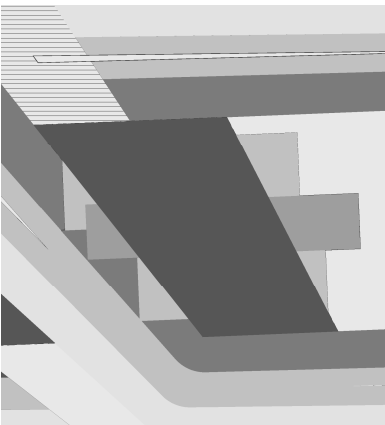
CASO 4- Vivienda para grupo familiar pequeño



PLANTA NIVEL 0 1- Semicubierto: Acceso(trabajo) 2- Cerrado: Estar/comer 3- expansión/ galería



PLANTA ALTA 4- Dormitorios flexibles 5- Estar/ estudio 7- Balcón

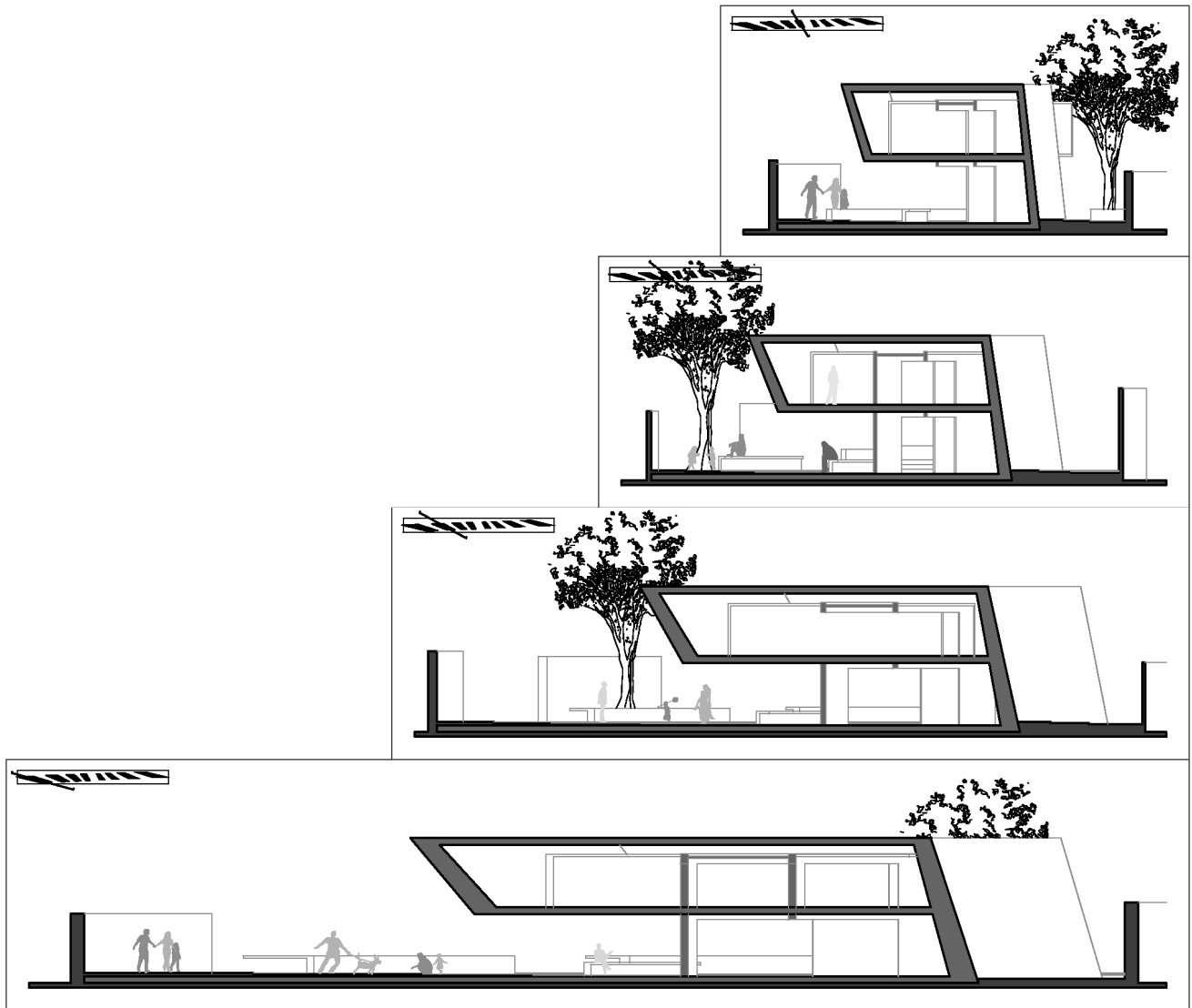


PLANTA TECHOS

Para todos los casos, el concepto buscado es el de proporcionar un esquema básico habitable, para luego poder personalizar espacial y materialmente la célula, acorde al modo de vida de los ocupantes.

CORTES

Como estudio de una sección normal al pliegue.



La costura espacial desde el Corte arquitectónico

Nueva cicatriz

Visible como anterior

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos

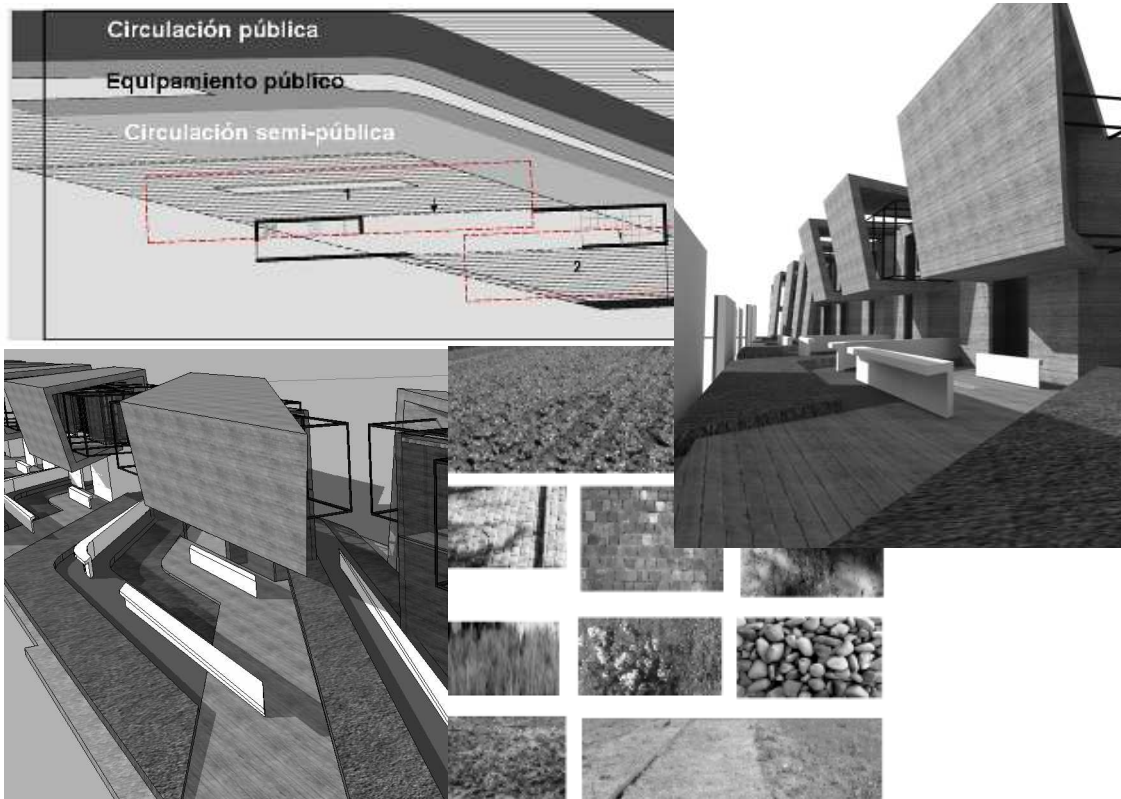
El pliegue por un lado se ancla en el plano de apoyo del terreno albergando la parte más pública, social y compartida de la vivienda y se eleva para dar lugar en un nivel superior al desarrollo de la vida más privada, logrando al mismo

tiempo, una cierta continuidad espacial con el perfil de la ciudad, -del tejido a regenerar-, que normalmente asume alturas de hasta dos plantas en las áreas periféricas en que se manifiesta este tipo de situaciones intersticiales generadoras de este hábitat propuesto.



El corte técnico constructivo, pretende mostrar desde esta formulación que aspira ante todo a ser útil como una teoría de intervención, la posibilidad final de una materialización.

Prefiguración del espacio público social



La situación propuesta a lo largo de todo el sistema, aspira a propiciar vínculos y apropiaciones sociales, al tiempo que desde la configuración espacial, cumplir con el desafío proyectual de lograr un conjunto edilicio antes que la sumatoria de múltiples viviendas individuales.

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos

Desafío proyectual

Vivienda individual-conjunto edilicio

Ese espacio público social, es imaginable poblado de equipamientos variados, que casi sin solución de continuidad pasarán de pertenecer a un grupo familiar y configurarán el banco de la “plaza” o del campito de juegos.

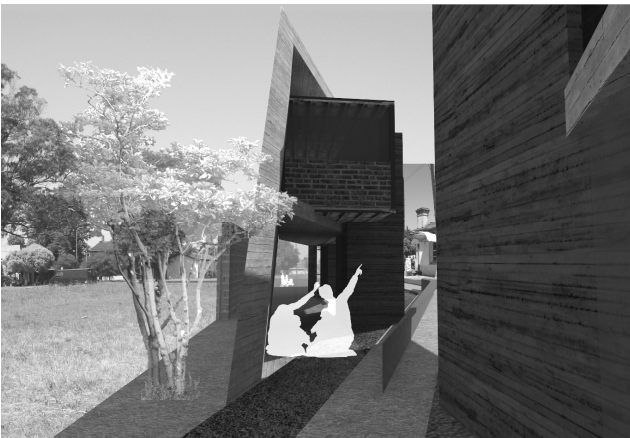
Las bandas que acentúan la fluidez y conectividad del sistema, permiten realizar también combinatorias de texturas para el solado, así como destinos de uso: pasto, huerta, senderos, trabajo, ocio, convergiendo al fin último: propiciar la futura apropiación.

Las casas en que el hombre viva, deberán agruparse a partir de él: el hombre individual deberá poder ser también hombre social.

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES OPERATIVOS Espaciales y Fenomenológicos

Propuesta urbano arquitectónica

Hombre individual + social



El espacio habitable debe ser un **Lugar:** que acontezca un **habitar.**

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES GENÉRICOS

“...el Lugar es la primera cualidad existencial, cualidad por la que todo estudio debe empezar y acabar”.

PARTE VI

6- CONCLUSIONES

6- CONCLUSIONES

Tejido regenerado – El Hábitat del Pliegue

Un ejercicio teórico ha llegado a su fin.

Una nueva cicatriz urbana dirigida e intencionada, difiere de la primera, -espontánea-, en que lo hace desde el sistema proyecto, y se hace cargo de buscar y establecer la relación tejido urbano - cicatriz habitada.

El desafío fue el cambio de signo: *"...desde una problemática informal hacia una respuesta formal"* en lo referente a *"LOS INTERSTICIOS LINEALES FERROVIARIOS EN DESUSO APROPIADOS POR EL HÁBITAT DE LA POBREZA"*.

El cambio de signo, haría que una urbanidad - un tejido urbano, su gente-, incorporara los intersticios reformulados y los hiciera propios; que los intersticios con sus habitantes, pasaran a ser un dato más de identidad del Lugar.

Si eran algo ineludible¹, también lo serán ahora, pero a partir de su incorporación a esa urbanidad, a la que pertenecen y se sienten pertenecer.

Dice Jean Nouvel. *"...A partir del momento en que muchas personas pueden acceder a un territorio o compartirlo, se pertenece a ese territorio, y ese territorio se vuelve urbano. Terminamos siendo urbanos, aun cuando vivamos en el campo, en nuestra pequeña finca a veinte kilómetros del pueblo principal..."*

Los habitantes del Hábitat del pliegue, *terminarán siendo urbanos*, aunque vivan en la periferia, porque se ha restablecido una conexión.

¹ *"...Se puede amar o se puede odiar, pero es siempre ineludible."* LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - JEAN BAUDRILLARD/JEAN NOUVEL - *"La singularidad"* Pág. 102 - 108 - Editorial-FONDO DE CULTURA ECONÓMICA- (BUENOS AIRES, año 2001)-

1ª Hipótesis: Lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra
Hipótesis de diagnóstico, los datos empíricos apoyan lo afirmado

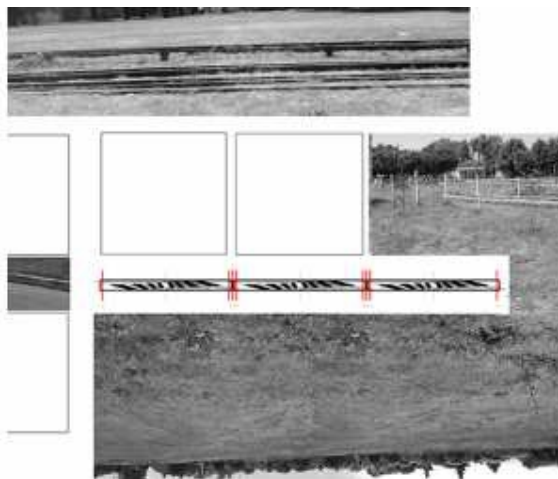
2ª Hipótesis: Los propios mecanismos informales pueden pasar a ser el germen de la herramienta a utilizar en el diseño arquitectónico que encare un cambio de signo de informal a formal.



3ª Hipótesis: Enfrentar lo global desde lo local: acupuntura urbana



4ª Hipótesis: ciudad + vía en desuso son la base y el orden de la potencialidad del caso que se expone.



5ª Hipótesis: llegar a instaurar la formalidad en un asentamiento informal, se refiere a otro tipo de condición y categoría formal, que significa desde esta óptica, adjetivar la informalidad como lo inacabado, lo no definitivo, lo flexible, lo versátil, -no como rasgos indeseables-, sino como rasgos nacidos de la propia condición inicial que merecen y deben perdurar.



Hipótesis proyectual (predictiva): es posible suturar estos intersticios lineales ferroviarios abandonados y apropiados por el hábitat de la pobreza. (sólo verificable desde la materialización y el uso.)

En cuanto al caso particular de estas situaciones intersticiales encaradas, es necesario aclarar que si son reformuladas desde todas las razones ya fundamentadas, *aprovechando las vías ferroviarias en desuso para instalar en ellas un sistema de viviendas y no otra función*, la intención -y la respuesta debería reflejarla-, no fue proponer un mero conjunto de viviendas, sino un sistema habitable con unidades habitacionales diferenciables y diversas, alternadas con espacio público, -espacio social-, conformadoras de un paisaje artificial rico en situaciones a ofrecer.

El resultado al que se arribó, ¿podrá ser tal vez tipificable?

Al decir tipificable, es necesario aclarar cómo se entiende el concepto de Tipo, ante este pretendido precedente de nuevo Tipo urbano arquitectónico.

Se entiende y define a dicho concepto, desde un encuadre que lo considera un modo de organización del espacio y prefiguración de la forma, con todas las libertades inherentes a encontrar y designar cuantas clases y subclases tipológicas se quieran, entendido, no como algo definitivo, sino como esquema o proyecto premonitorio de un “idea de Tipo” particular de espacio habitable: el que es capaz de suturar una vía ferroviaria en desuso con un Hábitat del pliegue.

Pero, ¿porqué plantear lo Tipológico, en este caso?

Porque puede ser útil entender la respuesta idea proyectual desde ese enfoque, y plantearse que pueda ser aprovechada como premisa resultante de una indagación preliminar a una operación proyectual, descartando totalmente el carácter normativo o prescriptivo con que podría erróneamente interpretársela.

Entonces sólo así, esta situación intersticial, esta nueva cicatriz urbano arquitectónica, pueda llegar a ser encuadrada como tipológica.

De todos modos, y parafraseando a Manuel Gausa², “...el tema de la vivienda -material fundamental de la ciudad-, superaría su tradicional rol limitado a cuestiones de diseño figurativo o tipológico, para asumir otro posible papel estructural”, haciendo o rehaciendo ciudad.

Esa es la intención de esta acupuntura urbana: dar respuesta a una situación Intersticial y poder reverberar en otras, las que existan a semejanza, para que la ciudad pueda ir cicatrizando de manera intencional y dirigida.

Esto porque lo Intersticial, entendido desde el encuadre desarrollado, sigue siendo tema y problemática actual de la ciudad, ya que las huellas y señales que la comunidad en su construcción permanente va dejando a lo largo del tiempo en ese *cuerpo de cuerpos* que es la ciudad, no sólo son grandes o

² Manuel Gausa - HOUSING + SINGULAR HOUSING - Nuevas alternativas. Nuevos sistemas - Pág. 49 - Ed. ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010

pequeños edificios, monumentos, autopistas, sino también cicatrices, desgarros, Intersticios.

PARTE VII

7 - ANEXOS

ÍNDICE
PARTE VII

7 - ANEXOS.....	284
7.1 - BIBLIOGRAFÍA.....	286
- Bibliografía citada en la Tesis.....	287
- Bibliografía utilizada en investigaciones antecedentes. -no citada-.....	291
- Cine Documental.....	294
- Publicaciones periodísticas.....	294
- Sitios web.....	295
7.2 - GLOSARIO.....	296

7.1 - BIBLIOGRAFÍA

- Bibliografía citada en la TESIS

-**ABALOS**, Iñaki - **HERREROS**, Juan - *Areas de impunidad*, Editorial Actar, Barcelona, 1997.

-**ALEKSANDROV**, A.V, **KOLMOGOROV**, M.A, **LAURENT**, E.V. - Mathematics-Its concept, Methods and Meaning-Volume three- MIT. Cambridge - Massachussets. (Topología Combinatorial)

-**AUGÈ**, Marc - LOS NO LUGARES - ESPACIOS DEL ANONIMATO - Una antropología de la sobremodernidad. - Editorial Gedisa – Barcelona – España 1997

-**BACA**, Húber Ezequiel - Memoria del Proyecto “El ferrocarril como elemento detonador de procesos de regeneración urbana.” Proyecto de reactivación del borde costero y diseño de la nueva Estación de Ferrocarriles – Puerto Montt - X Región. – Escuela de Arquitectura Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile

-**BACHELARD**, Gastón - LA EXPERIENCIA DEL ESPACIO EN LA FÍSICA ACTUAL – 1ra Edición ALCÁN, París, 1966

-**BACHELARD**, Gastón – LA FORMACIÓN DEL ESPÍRITU CIENTÍFICO – Editorial S XXI México - 1984

-**BAUDRILLARD**, JEAN / **NOUVEL**, JEAN -LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - “*La singularidad*” - Editorial-FONDO DE CULTURA ECONÓMICA - BUENOS AIRES, 2001

-**BECCARIA**, L., **CARPIO**, J, y **ORSATTI**, A. - “Argentina: informalidad laboral en el nuevo modelo económico”, en Informalidad y Exclusión Social, SIEMPRO/ OIT/ Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires. - 2000

-**BORÓN**, Atilio – “IMPERIO IMPERIALISMO (UNA LECTURA CRÍTICA DE MICHAEL HARDT Y ANTONIO NEGRI) – Colección de Ciencias Sociales de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO – 1ra Edición, Buenos Aires, Abril de 2002

-**CASTELLS**, Manuel - “Problemas de investigación en sociología urbana” - Madrid - Madrid, S.XXI - edición 1971 - Alianza Editorial. 2001

-**CASTELLS**, Manuel - LA CIUDAD INFORMACIONAL. TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN, REESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA Y EL PROCESO-URBANO REGIONAL. Editorial Alianza Madrid, 1998.

-**CRAVIÑO**, Cristina - Estudio - “Asentamientos y villas miseria de la ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos del primero y el segundo cordón del conurbano”. Universidad Nacional de General Sarmiento -2008

-**CYTRYMBLUM**, Alicia. “Periodismo social”. Editorial La Crujía, 2004.

-**DE CERTEAU**, Michel -*La invención de lo cotidiano I*. México: ITESO. 2000.

-**DE MATTOS**, Carlos A. - *Globalización y metropolización en Santiago de Chile, lo que existía sigue existiendo*, Ponencia presentada al V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, realizado en Toluca, México. 1999.

- DE PAULA**, Alberto S.J. - La Ciudad de LA PLATA. sus tierras y su arquitectura – Instituto Mario Buschiazzo - Edic. Banco de la Provincia de Buenos Aires - 1987
- DE SOLA MORALES**, Ignasi - artículo *Presentes y Futuros – Arquitectura en las ciudades en Presentes y Futuros – Arquitectura en las ciudades*, XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos – UIA, Barcelona, 1996, pág. 21, *La forma de la ausencia: terrain vague*.
- DE SOLA MORALES**, Manuel - “El Proyecto Urbà: una experiencia docent” - Barcelona, Ediciones UPC, 1999. Traducción y Síntesis prof. Alejandro Echeverri. (Taller Proyecto Urbano - Escuela de arquitectura y diseño - UPB)
- DE SOLA MORALES**, Manuel - “De cosas urbanas” - Barcelona : Editorial Gustavo Gili, S.L. España
- DUMONT**, Marc - "Pensar los perímetros e intersticios urbanos.", EspacesTemps.net, Mensuelles, 10.01.2006 <http://espacestemp.net/document1784.html> - <http://urbanismo.8m.com>
- E2 GROUP**, (grupo de Arquitectos investigadores)- “ E2 – CONTEST - EXPLORING THE URBAN CONDITION” – Editor Group E2 – EU París, diciembre de 2002- ACTAR Ed.
- ECHEVERRÍA**, Javier – TELÉPOLIS – Ensayos/Destino – 4ta edición – 1995 – Ediciones DESTINO . S. A. - Barcelona
- FERNÁNDEZ REYNA**, Miguel : Tesis doctoral: **Diseño en estructuras urbanas informales** - Director de Tesis Dr. Muntañola i Thornberg, Josep - Defensa 2008 - Depósito legal/ ISBN B.42357-2008/978-84-691-5584-4 - Universitat UPC - Catalunya - España -
- GAUSA**, Manuel - HOUSING + SINGULAR HOUSING - Nuevas alternativas. Nuevos sistemas - Editorial ACTAR - Barcelona 1997 - Edición 2010
- GAUSA**, M. - GUALLART, V. - MÜLLER, W. - MORALES, J. - PORRAS, F. - SORIANO, F. - Diccionario Metápolis de arquitectura avanzada – ACTAR – Barcelona - España
- GORELIK**, Adrián - *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. 1998
- HEGEL**, George William Frederik- “Phylosophy of Nature”, George Allen, Londres, 1970
- HEIDEGGER**, Martín -“Conferencias y artículos”, Serbal, Barcelona, 1994
- JÁUREGUI** Jorge Mario - ESTRATEGIAS DE ARTICULACIÓN URBANA – Proyecto y Gestión de asentamientos Periféricos en América Latina - Un Enfoque Transdisciplinario - Serie Difusión 16 – Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica - FADU – UBA - 2003
- KOOLHAAS**, Rem - “El espacio basura” *Arquitectura Viva* Nº74 - Madrid- ARCE-Asoc. Revistas Culturales España - 2001

-LE CORBUSIER - THE MODULOR - FABER paper covered EDITIONS - Faber & Faber Ltd. 24 Russell Square, London - 2da Edición - 1951 - Traducción al inglés de PETER DE FRANCIA - ANNA BOSTOCK.

-LE CORBUSIER - OEuvre complète 1946 - 1952 - Publiée par W. Boesiger - Les Editions d'Architecture Zurich 1953 -

LERNER, Jaime - "Acupuntura urbana" - Editorial record, Río de Janeiro - 2003

-MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel – RADIOGRAFÍA DE LA PAMPA – Buenos Aires – Ed. Losada. – 1942

-MOROSI, Julio A. –CIUDAD DE LA PLATA – Tres décadas de reflexiones acerca de un singular espacio urbano.- Laboratorio de Investigaciones del territorio y el Ambiente – CIC – Prov. Bs. As. 1999.

-MÜLLER, Alberto - "Transporte interurbano en la argentina: políticas para un crecimiento sostenible". Revista Realidad Económica N°216. 28-09-2006.

-MUNTAÑOLA THORNBERG, Josep - "COMPRENDER LA ARQUITECTURA" - Editorial Teide - Barcelona, España - 1985

-MUNTAÑOLA THORNBERG, Josep – LA ARQUITECTURA COMO LUGAR – Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona - 1974

- NARANJO, Gloria – PERALTA, Jaime – HURTADO, Deicy - INVESTIGACIÓN "REPRESENTACIONES COLECTIVAS EN LA FORMACIÓN DE LA CIUDADANÍA". 1990 - 1998 - Universidad De Antioquia - Medellín - Instituto De Estudios Políticos

-PESCI, Rubén – AMBITECTURA – Hacia un tratado de arquitectura, ciudad y ambiente – EDICIONES AL MARGEN - 2007.

-PIKE, Kenneth Lee - *Language in relation to a unified theory of structure of human behavior* 2nd ed. The Hague: Mouton - 1967

-PUCCIA, Horacio - "EL BUENOS AIRES DE ENRIQUE HORACIO PUCCIA (1910-1995)", Libro homenaje editado por la Comisión para la preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad De Buenos Aires - 2005.

-RAMA, Ángel.. *La ciudad letrada*. Hanover: Ed. Del Norte. 1984

-RAPOPORT, Amos – ASPECTOS DE LA CALIDAD DEL ENTORNO – Cuestiones de Arquitectura – Publicación del Colegio oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares – GG 1978

-RAPOPORT, Amos – ASPECTOS HUMANOS DE LA FORMA URBANA – Hacia una confrontación de las Ciencias Sociales, con el diseño de la forma urbana – Barcelona – GG 1978

-ROCATAGLIATA, Juan A - "Los ferrocarriles ante el siglo XXI" Ed. de Belgrano 1998 Enciclopedia Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft Corporation - Archivos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte

-RODRÍGUEZ, Daniel A. – CITY SPACE + GLOBALIZATION – An internacional perspective – College of Architecture and Urban Planning – University of Michigan - Cap. 18- Pág. 207 – 217 –EXPANDING THE URBAN TRANSPORTATION

INFRASTRUCTURE THROUGH CONCESSION AGREEMENTS: LESSONS FROM LATINAMERICA

-**ROMERO**, Luis Alberto. "Breve historia contemporánea de la Argentina". Fondo de Cultura Económica, 2001.

-**ROITMAN**, Sonia - BARRIOS CERRADOS Y SEGREGACIÓN SOCIAL URBANA *Scripta Nova* REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES - Universidad de Barcelona. ISSN: 138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 - Vol. VII, núm. 146(118) - 2003

-**SÁBATO**, Ernesto – **Obra Completa – Ensayos** – Ensayo: EL ESCRITOR Y SUS FANTASMAS- SEIX BARRAL - 1996

-**SACHS-JEANTET**, Celine - "Ciudad y Gestión de las Transformaciones Sociales", *Documentos de Debate. Gestión de las Transformaciones Sociales-MOST*, UNESCO, No. 2, 1995.

-**SANTOS**, Milton– "EL TRABAJO DEL GEÓGRAFO EN EL TERCER MUNDO" – HUCITEC – 4ta Edición – San Pablo, 1996

-**SANTOS**, Milton– "TÉCNICA ESPACIO TIEMPO – Globalización y medio técnico-científico informacional" – HUCITEC – 3ra Edición – San Pablo, 1997

-**SANTOS**, Milton – "LA NATURALEZA DEL ESPACIO" - Técnica y tiempo - Razón y emoción – HUCITEC – San Pablo, 1996

-**SANTOS**, Milton - "METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO" - Editorial HUCITEC San Pablo - 6^{ta} edición – 1996

-**SANTOS**, Milton - "ESPACIO Y MÉTODO" - HUCITEC - San Pablo –1996

-**SEGURA**, Ramiro - "Cuadernos de antropología social - *versión On-line* ISSN 1850-275X Cuad. antropol. soc. n.30 Buenos Aires sept./dic. 2009. - "La persistencia de la forma (y sus omisiones). Un estudio del espacio urbano de La Plata a través de sus ciudades análogas"

-**SASSEN**, Saskia: "The global city" –Princeton University Press, 1991, reeditada y revisada en 2001.

-**SERRES**, Michel – ATLAS, Ediciones Julliard 1994 - Ediciones Cátedra 1995 – Buenos Aires.

-**THWAITES REY**, Mabel. "La (des)ilusión privatista". Editorial Eudeba, 2003.

-**TENTI FANFANI**, Emilio. "La escuela y la cuestión social". Editorial SigloXXI, 2007.

-**TORRES TOBAR** Carlos A. - "Ciudad informal COLOMBIANA" -Investigación "Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad" - Revista BITÁCORA 11 - Enero Diciembre de 2007

-**VERBITSKY**, Bernardo - "Villa Miseria también es América" Editorial Sudamericana. Colección Narrativas - 1957

- BIBLIOGRAFÍA Utilizada en investigaciones antecedentes - no citada-

-ARROYO, Eduardo - "Instrucciones borrosas, paisajes de adecuación" y "Centro Universitario y de Servicios en Sarajevo" – *en Revista El Croquis N°106-107*, Editorial El Croquis, Madrid, 2001. Pág. 104 – 107 y Pág. 140 - 149.

-ARZA, Camila; **GONZÁLEZ GARCÍA**, Angelita, "La privatización del sistema vial: historia de un fracaso" Realidad Económica, No 156, IADE, Buenos Aires, 1998

-AZPIAZU, Daniel; "Las privatizaciones en la Argentina" Diagnósticos y propuestas para una mayor competitividad y equidad social" Miño y Dávila, Buenos Aires, 2003

-AUGÈ, Marc - HACIA UNA ANTROPOLOGÍA DE LOS MUNDOS CONTEMPORÁNEOS - Editorial Gedisa – Barcelona, España 1997

-AUGE, Marc - "Ficciones de fin de siglo"- Ed. Gedisa – Barcelona, 2001

-AYMONINO, CARLO - EL SIGNIFICADO DE LAS CIUDADES – Editorial Lumen – Barcelona-1981

-BAUDRILLARD, Jean – CULTURA Y SIMULACRO – Editorial Kairós – Barcelona, 1981.

-BAUMAN, Zygmunt: "La Globalización – Consecuencias humanas" – Ed. Fondo de Cultura Económica – Buenos Aires, 1999

-BORÓN, Atilio - GÖRAN, Therborn - "MITOS Y VERDADES DE LA ERA GLOBAL" - "ZONA" De la política, la sociedad y las ideas (suplemento) Diario Clarín – 12 -Julio-1998

-CALVINO, Italo - SEIS PROPUESTAS PARA EL PRÓXIMO MILENIO - Ediciones Siruela – 1996

-CASTELLS, Manuel - LA CUESTIÓN URBANA - La Ciudad Informacional - Editorial Alianza - Madrid – 1995

-CASTELLS, Manuel – BORJA, Jordi: LOCAL y GLOBAL: LA GESTIÓN DE LAS CIUDADES EN LA ERA DE LA INFORMACIÓN. United Nations for Human Settlements (Habitat) – TAURUS – PENSAMIENTO. 1997

-CEBRIAN, Juan Luis – LA RED. Cómo cambiarán nuestras vidas los nuevos medios de comunicación – Taurus, 1998.

-CICCOLELLA, Pablo; "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa" EURE 25 No 76, Santiago de Chile, 1999.

-CORAGGIO, José Luis: "Territorios en Transición – Crítica a la Planificación regional en América Latina" – Editorial Ciudad – Quito, 1990

-CORAGGIO, José Luis, "Consideraciones teórico-metodológicas sobre las formas sociales de organización del espacio y sus tendencias en América Latina". – Editorial Ciudad – Quito, 1987.

-**D'ALESSIO FERRARA**, Lucrecia: "OLHAR PERIFÉRICO" edusp-Editora da Universidade de Sao Paulo – Brasil – 1993

-**D'ALESSIO FERRARA**, Lucrecia: "OS SIGNIFICADOS URBANOS" -edusp-Editora da Universidade de Sao Paulo – Brasil – 2000

-**D'ALESSIO FERRARA**, Lucrecia: "VER A CIDADE – Cidade – Imagen – Leitura" Editorial NOBEL – Colección Espacios – Dirigida por maría Aélia de Souza y Milton Santos - Sao Paulo – Brasil – 1988

-**DELEUZE**, Gilles y **GUATTARI**, Felix. "RIZOMA". Editorial De Minuit. Paris. 1976.

-**DELEUZE**, Gilles y **GUATTARI**, Felix. "MIL MESETAS. Capitalismo Y Esquizofrenia". Ed. De Minuit . Paris. 1980.

-**DE SOLÁ MORALES**, Ignasi de. "DIFERENCIAS - TOPOGRAFÍA DE LA ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA". Editorial GG, Barcelona. 2001.

-**DE SOLÁ MORALES**, Ignasi de. "TERRITORIOS". Editorial GG, Barcelona. 2002.

-**ECHEVERRÍA**, Javier - LA VIDA DOMÉSTICA EN TELELÓPOLIS, LA CIUDAD GLOBAL - "PRESENTE Y FUTUROS . "LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

-**ESPUCHE**, Albert García – "CONTENEDORES DE LA PAUSA."- "PRESENTE Y FUTUROS . "LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

-**FINQUELIEVICH**, Susana - Tecnologías de Información y Comunicación -TIC- en "La transformación de los espacios en la era telemática". Buenos Aires, 2000

-**FOUCAULT**, Michael. "ESPACIOS OTROS: UTOPIÁS Y HETEROTOPÍAS". CARRER DE LA CIUTAT 1. Barcelona - España - 1978.

-**GANDELSONAS**, Mario -PLAN PROSPECTIVO PARA DES MOINES (IOWA, EEUU)- "PRESENTE Y FUTUROS . "LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

-**GANDELSONAS**, Mario – LA ARQUITECTURA DE EXURBIA – "PRESENTE Y FUTUROS. LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" – XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos – UIA – Barcelona 96.

-**GARCÍA CANCLINI**, Néstor - La Globalización imaginada. Paidós - Estado y Sociedad. Buenos Aires-1999. Edición 2001.

-**GARCÍA CANCLINI**, Néstor - CONSUMIDORES Y CIUDADANOS - Editorial EUDEBA – 1997

-**GAUSA**, Manuel: " REPENSANDO LA MOVILIDAD".- Revista Quaderns nº218- ed. Colegio de Arquitectos de Cataluña. Barcelona. 1997. Pag. 48

-**HARVEY**, David: "Urbanismo y desigualdad social" – Ed. Siglo XXI – Madrid, 1997

-**HEGEL**, George William Frederik- INTRODUCCION A LA ESTETICA – Compañía editora Espasa Calpe Argentina/ Seix Barral 1990

-KOOLHAAS, Rem - BOERI, Stefano - KWINTER, Sanford - TAZI, Nadia -; ULRICH OBRIST, Hans.

"MUTATIONS". ACTAR. BARCELONA. 2000.

-MASSOLO, Alejandra – Compiladora – MUJERES Y SIUDADES – Participación social, vivienda y vida cotidiana – El Colegio de México –MÉXICO DC- 1ra Edición 1992

-MELLADO, Noemí y Colaboradores - APORTES PARA LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA – GLOBALIZACIÓN E INTEGRACIÓN HACIA EL SIGLO XXI – Instituto de Integración Latinoamericana – Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales - UNLP –La Plata – Argentina, 1995

-MOROSI, Julio A.: "Las raíces del modelo urbano platense" – en "La Plata desde... – Geografía y Cultura" – Departamento de Geografía – Fac. de Humanidades y Ciencias de la Educación – UNLP – Ed. Renacimiento, 1997

-PÉRGOLIS, Juan Carlos - BOGOTA FRAGMENTADA - Cultura y espacio urbano a fines del siglo XX - TM EDITORES . UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA –1998

-RICHARDS, Ben: RECONSTRUCCIÓN DE LA URDIMBRE SOCIAL - LA CIUDAD EN EL SIGLO XXI – 4ta PARTE Agenda Social Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América latina- ROJAS, Eduardo – DAUGHTERS, Robert, Editores – 1998

-ROGERS, Richard + GUMUCHDJIAN Philip - CIUDADES PARA UN PEQUEÑO PLANETA – Editorial GG: Barcelona, 2000.

-SANTOS, Milton; "POR UNA NUEVA GEOGRAFÍA ". Espasa Calpe. Madrid. 1990.

-SANTOS, Milton; "De la totalidad al lugar". Barcelona. Oikos-Tau. Cap. I, X y XI 1996.

-SASSEN, Saskia - CIUDADES EN LA ECONOMIA GLOBAL: ENFOQUES TEORICOS Y METODOLOGICOS - EURE (Santiago) – Revista Latinoamericana de estudios urbano-regionales - Santiago, Chile - Marzo 1998

-SCHAPOSNIK, Viviana y colaboradores - LA INVESTIGACIÓN URBANA Y LA GENTE - " VI JORNADAS IMAGINARIOS URBANOS" FADU – UBA - Buenos Aires 2004

-SCHMIDT, Margarita H. – REGIONES MARGINALES: NOCIÓN Y REALIDAD MULTIFACÉTICA Y DINÁMICA – Actas de las VIII Jornadas Cuyanas de Geografía – Universidad Nacional de Cuyo – Facultad de Filosofía y Letras – Dpto. de Geografía – 1997.

-SENNET, Richard – "La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo"- Editorial Anagrama – Barcelona – 2000

-SORKIN, Michael - LA CANTINELA DEL CONTENEDOR- - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

-TSCHUMI, Bernard - ALGUNOS CONCEPTOS URBANOS - "PRESENTE Y FUTUROS . "LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

-**ULIBARRI**, Eloísa: CONSTRUCCIÓN DE UN HÁBITAT ACCESIBLE A LOS SECTORES DE BAJOS INGRESOS. - LA CIUDAD EN EL SIGLO XXI – – 4ta PARTE Agenda Social Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América latina- ROJAS, Eduardo – DAUGHTERS, Robert, Editores – 1998

-**VATTIMO**, Gianni, LA SOCIEDAD TRANSPARENTE – Paidós - Barcelona, 1994.

-**WALL**, Alex - FLUJO E INTERCAMBIO. LA MOVILIDAD COMO UN ATRIBUTO DE LA URBANIDAD - "PRESENTE Y FUTUROS. LA ARQUITECTURA DE LAS CIUDADES" - XIX Congreso de la Unión Internacional de Arquitectos - UIA - Barcelona 96

- Cine Documental

-**SOLANAS**, Fernando. "La próxima estación". 2008.

-**SOLANAS**, Fernando. "Memoria del saqueo". 2003.

- Publicaciones periódicas

-Diario LA NACIÓN - RODRIK, Dani - Artículo para -"Los países emergentes pueden impulsar al mundo, o no"- ECONOMÍA Y NEGOCIOS - 17/10/ 2010

-Diario LA NACIÓN - PALOMAR, Jorge, columnista. Revista La Nación "La deuda interna." 23.08.2009

-Diario El Día, La Plata, Argentina - Sección La Ciudad - 21 de junio de 2010 - "Con desfile y música Gorina festejó sus 87 años de vida."

-Diario El Día, Sección El País 9- 12- 2010 - INMIGRANTES - Los nuevos pobres de la Argentina La tragedia de Villa Soldati esconde un drama social dominado por el desempleo y la exclusión

- Diario Los Andes Sección: Editorial Autor: Los Andes - MENDOZA -- Archivo de Prensa - Gobierno de Mendoza Las estaciones ferroviarias y las villas inestables. Jueves 25 de Mayo de 2010

- Archivo de Prensa - Gobierno de Mendoza - incorpora la información a través de Diarios Online, y la publica para facilitar su acceso a través del sitio E-archivo

- Diario Clarín -"ZONA" - De la política, la sociedad y las ideas (suplemento)– 12 -Julio-1998

BORÓN, Atilio - GÖRAN, Therborn - "MITOS Y VERDADES DE LA ERA GLOBAL" -

- Diario Clarín -"ZONA" – De la política, la sociedad y las ideas (suplemento) –18 de Mayo de 2003 - JAGUARIBE , Helio – Clarín – ZONA Buenos Aires

– Revistas Punto de Vista Nº 42 – EL PASADO COMO FUTURO. Una Utopía reactiva en Buenos Aires - GORELIK, Adrián – SILVESTRI, Graciela

– Revistas Punto de Vista Nº 42 - ARLT: Ciudad real, ciudad imaginaria, ciudad reformada -SARLO, Beatriz

- Sitios web

<http://www.metropolitana.org.ar/>

<http://www.lanacion.com.ar/>

<http://www.clarin.com/>

<http://www.pagina12.com.ar/>

<http://www.cnrt.gov.ar/>

<http://www.portaldetrenes.com.ar/>

<http://www.argentina.gov.ar/>

<http://www.ferrofe.com.ar/>

<http://www.unionferroviaria.org.ar/>

<http://www.todostren.com.ar/>

<http://www.adifse.com.ar/>

<http://www.argenpress.info/>

<http://www.infoleg.gov.ar/>

<http://www.amersur.org.ar/>

<http://www.earchivo.mendoza.ar>

Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft Corporation - Archivos de la Comisión

Nacional de Regulación del Transporte Enciclopedia

<http://www.urbanismo.8m.com>

<http://espacestemps.net/document1784.html> (EspacesTemps.net, Mensuelles, 10.01.2006)

7.2 - GLOSARIO

Según orden alfabético

ACUPUNTURA URBANA: Intervención desde lo local, sobre la ciudad, con piezas medianas o pequeñas más o menos puntuales y autónomas que se incrustan en un tejido de soporte más amplio³. La suma de agujas y puntadas que se aplican a puntos neurálgicos del cuerpo humano se traslada al accionar sobre las áreas urbanas, a partir de reconocer a la ciudad como un organismo complejo y nervioso.

ARTE: El hombre creador, expresando a partir de la materia o lo visible, copiando o fantaseando, hace por industria o habilidad algo que en este sentido se contrapone a la naturaleza.

CAJA - módulo del Hábitat del pliegue: Alusión a la caja que Le Corbusier llamara *container de hombres*.

Cajas contenedoras que acompañan a un pliegue estructural y núcleos de servicios, insertándose para conformar el espacio interior habitable respetuoso de las medidas del hombre.

CICATRIZ + TEJIDO REGENERADO: Arquitectónicamente entendidos los términos en juego, tanto la cicatriz como el tejido regenerado, obedecen desde el proceso proyectual, a la lastimadura instalada en un sitio, -el intersticio-, y las costuras que la sueldan: una, el hábitat espontáneo; otra, el Hábitat del Pliegue.

COMEDOR COMUNITARIO: Pobreza en combinatoria con solidaridad, generan el sistema, subsanando la necesidad propia y ajena de comida. Puede encuadrarse como el natural foco público social en comunidades pobres, Villas y asentamientos. Es práctica propia de países con pobreza instalada e irresuelta por el estado.

CONTENEDORES NEUTROS: Grandes y herméticas cajas polifuncionales. Brotan a veces por pre-existencias en desuso, aprovechables; otras por voluntad programática y de diseño, acorde con los requerimientos de los nuevos espacios de uso social, no desligados del tema consumo, globalización mediante, y sus efectos en la sociedad y en el ambiente construido.

CONTEXTO DE PERTENENCIA: Un tejido de objetos y acciones como causa y efecto, que atiende a todas las variables existentes internas y a las nuevas a internalizar, que harán del espacio intersticial un lugar.

CONURBACIÓN: Áreas creciendo y llegando a unirse, sin perder por ello, en el proceso, la preeminencia de una o varias que pudiera encabezar al grupo. Se vincula a periurbano, como ocupación de todo el espacio entre ciudades, por lo que la conurbación podría alcanzar una escala regional.

³ "De cosas urbanas" - M. de Solá Morales - Barcelona : Editorial Gustavo Gili, S.L. España - Prefacio de Kenneth Frampton.

DESARROLLO desde lo global: Si se trataba de un proceso conducente de una situación (no satisfactoria), a una nueva (juzgada como mejor o satisfactoria), ahora prevalece un nuevo distinto significado de desarrollo, tomando en cuenta no sólo nivel de vida, sino calidad de vida, intenciones, valores y principios de los grupos humanos.

Se diluye la noción de desarrollo como situación ideal o modélica hacia la cual orientarse, multiplicándose en tantos ideales de desarrollo como grupos o comunidades. El proceso es dinámico, no definitivo y no se manifiesta en forma lineal.

Necesidad de una definición local o adaptación local del concepto de desarrollo.

EVENTO DETONADOR: El evento tomado como categoría de análisis; detonador de la investigación (Jean Brunhes - Milton Santos, Geógrafos⁴).

Donde él se instala, hay un cambio; el escenario geográfico permanece igual, pero los hombres que lo habitan pasan por necesidades crecientes, mutables, complejas.

(Eventos: fenómenos que se suceden en el curso del tiempo, pero en un mismo espacio.)

ESPACIO URBANO INFORMAL: Generado por la gente al habitar en general, en los bordes inmediatos a las ciudades, con ausencia parcial de infraestructura -la electricidad por ejemplo, se obtiene clandestinamente del cableado público- y con una genética propia casi inapelable, instalada por llenos y vacíos públicos y privados, a partir de la disponibilidad ofertada por un espacio vacante (o no); en última instancia ganado por apropiación.

FORMAL - INFORMAL: Frente a las ciudades ordenadas formalmente por actores institucionales, un estrato conformado por *fenómenos informales* de esas mismas ciudades.

Lo informal, pasa a ser entendido como una forma diferente de construcción de ciudad, a partir de no querer o poder ser controlada; un inevitable nuevo tipo de crecimiento complejo en su lectura y comprensión, paralelo al de la ciudad formal.

Términos vinculados a informal: control - descontrol - espontáneo.

INFORMAL - FORMAL: Instaurar la formalidad en un asentamiento informal, se refiere a otro tipo de condición y categoría formal. Significa adjetivar la informalidad como lo inacabado, lo no definitivo, lo flexible, no como rasgos indeseables, sino nacidos de la propia condición inicial; rasgos que deben perdurar.

GLOBALIZACIÓN: Una problemática que se entiende como propia de la época actual. Riesgosa, fluctuante, impredecible. Involucra a la política, la economía, la cultura, por ende a la sociedad.

Es generadora de un conflictivo y particular tipo de desarrollo cuyos efectos también se verifican en un ambiente construido fuertemente afectado por

⁴ SANTOS, Milton - " LA NATURALEZA DEL ESPACIO" Edit. HUCITEC, San Pablo – Brasil - 1996-

procesos reestructuradores -de interés específico para la Arquitectura-, que fluctúan entre contaminación de categorías, mutaciones, confusión de géneros, y múltiples aspectos modificadores de contenidos programáticos, formas, esencia y significados de los espacios.

EMIC - ETIC: Bajo el encuadre de la Nueva Etnografía, términos introducidos por el lingüista Kenneth Pike⁵ basándose en la distinción entre *phonemics* (fonología) y *phonetics* (fonética), distinción basada en la interpretación del sujeto (fonema) frente a la realidad acústica de un sonido (fono).

Proposiciones EMIC, sistemas lógico-empíricos; se trabaja con las distinciones, las significaciones y los sentidos nativos del informante que constituyen el fundamento semántico de la comunicación entre él y el etnógrafo.

Proposiciones ETIC, dependen de distinciones fenomenoménicas consideradas adecuadas por los observadores. El informante pasa a unirse a la comunidad de observadores y lo que él relata es como un film o una grabación.

INTERSTICIO: Intervalo, espacio entre dos tiempos o lugares. Concepto esencialmente vinculado a la *superposición*, - tiempos y lugares-, y abarcatorio de comportamientos físicos y fenomenológicos.

En términos espaciales, efecto, producto de la diferencia⁶ entre una entidad territorial anterior (caduca u obsoleta) y otra nueva superpuesta, redundante en la hibridación material o funcional de las respectivas condiciones originales.

INTERSTICIO LINEAL FERROVIARIO: La adjetivación es necesaria para encuadrar un caso particular de Intersticio en que la superposición se da sobre vías ferroviarias, a cielo abierto, (hay intersticios ferroviarios cubiertos como estaciones y depósitos), en estado de abandono y nuevo uso.

INSTRUMENTOS CONCEPTUALES: Exigen y resguardan la presencia de los conceptos fundantes en el adentro de la Teoría de intervención proyectual.

Se constituyen en premisas a seguir, útiles y de aplicación para operar.

El proyecto arquitectónico urbano, se basa en ellos y cumple con su mandato.

LATERALIDADES: Lonjas de tierra de destino incierto, generadas por el paso de vías de conectividad. Su propiedad, actualmente se ha vuelto confusa y no clara, tal el caso de aquellas tierras por las que pasaban las líneas ferroviarias ahora en desuso, como así también las que restan remanentes a la vera de las autopistas o el “abajo” resultante, cuando las mismas se elevan en los ingresos-egresos de las áreas urbanas consolidadas.

Las lateralidades son propiciatorias de situaciones intersticiales.

LUGAR: Según Milton Santos, es producto del *“impacto funcional del medio ecológico, de las instituciones... de las infraestructuras, expresión material y local del trabajo humano, al fin, de los hombres que son capaces de transformarlo”*⁷. Es la apropiación es la que hace del espacio, un lugar.

⁵ Pike, Kenneth Lee. *Language in relation to a unified theory of structure of human behavior* 2nd ed. The Hague: Mouton (1967)

⁶ se toma por diferencia en este caso a la porción no común, residual, resultante de la superposición de dos cosas que ocupan una misma ubicación espacial.

⁷ Santos, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO - Editorial hucitec San Pablo - 6ta edición – 1996

NUEVA ETNOGRAFÍA⁸: Movimiento inspirado en las técnicas de la lingüística, que se produjo en la Antropología cultural a mediados del siglo XX, orientado a hacer más rigurosos los criterios de descripción y de análisis etnográfico. Por eso, también se la nombra como Etnolingüística, Etnociencia, Etnosemántica.

PERÍMETRO: El perímetro⁹, se encuadra aquí como las *franjas urbanas* nunca encaradas en modo autónomo y es considerado una *entrada espacial* que todavía no tiene búsqueda de diseño.

A dichas franjas -perímetro-, normalmente se las considera solamente baldíos endémicos, cuando en realidad son *intersticios* que más podrían catalogarse como suelo vacante de la ciudad.

PLIEGUE: El pliegue cose; es costura, espacial. Es la envolvente mayor de insospechados espacios interiores. Se trata del envoltorio -*el ensacado*-, al que se refiere M. Serres. Es el *saco* que sorprende con lo que alberga en su interior. El pliegue es propiciatorio de continuidad; es topológico, porque desde esa condición mantiene inalterados sus atributos de continuidad, proximidad y adyacencia.

POBRE: *Pobre - Pauper - éris*. Es difícil encontrar sinónimos que taxativamente puedan reemplazar a la palabra. Sí, adjetivaciones que suman a la condición de hombre/mujer, la de pobreza.

Menesteroso y falta de lo necesario para vivir, se le agrega el morir, su antónimo.

Hace a la condición humana que vuelve infeliz, desdichado y triste al hombre.

SITUACIÓN INTERSTICIAL: Situar es poner a una persona o cosa en determinado sitio o situación por lo que el término compuesto, adquiere una condición témporo-espacial que incorpora la cuestión fenomenológica al espacio intersticial.

Una situación, es una combinación de elementos con edades diferentes¹⁰.

TEXTURA URBANA: La apariencia externa de la ciudad, como manifestación aprehensible de una estructura que puede fluctuar desde lo más superficial -superficie- hasta lo más profundo, como generadoras de dicha textura. Una apreciación externa, de superficie, de la ciudad o alguna de sus partes.

TIPO: Se entiende y define a dicho concepto, desde un encuadre que lo considera un modo de organización del espacio y prefiguración de la forma, con todas las libertades inherentes a encontrar y designar cuantas clases y subclases tipológicas se quieran, entendido, no como algo definitivo, sino como esquema o proyecto premonitorio de un "Tipo" particular de espacio habitable: en este caso, el que es capaz de suturar una vía ferroviaria en desuso con un Hábitat del pliegue.

⁸ Etnografía: descripción de las etnias o pueblos que habitaban la Tierra, con una cierta tendencia hacia los aspectos lingüísticos y raciales.

⁹ FIGUEROA, Jonás - Arquitecto y Académico de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Santiago de Chile - sitio web pedagógico, Urbanismo. Revista virtual de urbanismo, de la ciudad y del territorio sudamericano

¹⁰ SANTOS, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO- Edit. HUCITEC - 1996

Operación proyectual, que descarta totalmente el carácter normativo o prescriptivo con que podría erróneamente interpretársela.

TRANSFORMACIÓN - MUTACIÓN: Transformar es cambiar; no sólo la forma, a lo que propende la palabra desde una primera interpretación, sino mutar -de manera profunda-, algo cuya esencia se quiere mantener como dato ineludible: la esencia del habitar.

Mutación es un cambio de signo frente a lo preexistente. “*Cuando la mutación no es verdadera, se vuelve perversa: es rehabilitación*”, dice Jean Nouvel¹¹, refiriéndose a la Arquitectura.

TRAZA: La traza como diseño previo e invención; el dibujo, en este caso de la ciudad. pero además, la traza como huella y vestigio.

VILLA MISERIA: “*barrios de latas que forman costras en la piel de Buenos Aires*”¹². Hábitat de pobres y marginados. Tipo de organización urbana, marginal, pobre, precaria en cuanto a condiciones de habitabilidad, pero portadora en cierto modo de rasgos de identidad fuertes, la mayoría de las veces.

Villa o asentamiento, una misma cuestión: establecimientos informales, abarcanes de comunidades o individuos, albergados en viviendas auto-construidas y agrupadas, generadoras de deficientes condiciones de vida.

¹¹ LOS OBJETOS SINGULARES ARQUITECTURA Y FILOSOFIA - JEAN BAUDRILLARD/JEAN NOUVEL - “*De la modificación: mutación o rehabilitación*” Pág. 66 - Editorial FONDO DE CULTURA ECONÓMICA- (BUENOS AIRES, año 2001)-

¹² Bernardo Verbitsky