

XXXIV Encuentro Arquisur.
XIX Congreso: "CIUDADES VULNERABLES. Proyecto o incertidumbre"

La Plata 16, 17 y 18 de septiembre.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional de La Plata

EJE: Investigación
Área 4 – CIUDAD, TERRITORIO Y PAISAJE. GESTIÓN

**LAS VÍAS VERDES COMO INFRAESTRUCTURAS DE INTEGRACIÓN
TERRITORIAL. EL CASO DE LA REGIÓN DE LA CAPITAL
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**Sbarra, Alberto;
Cueto Rúa, Verónica ⁽¹⁾;
Moroni, Leandro ⁽²⁾;
Waslet, Claudia;
Murace, Pablo;
Buzzalino, María Eugenia,
Luciano García Vargas**

HITEPAC - Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata
Tel. 221-423-6587/90 interno 244

⁽¹⁾ veronicacueto@ gmail.com; ⁽²⁾ lmoroni@ hotmail.com

RESUMEN

Operar con el vacío presenta un valioso aporte para la integración social y espacial, contribuyendo a mitigar la vulnerabilidad de nuestras ciudades. Las denominadas Vías Verdes¹ constituyen un capítulo saliente a escala regional para aplicar la noción del verde como infraestructura, un concepto emergente de una investigación desarrollada previamente por este equipo². La elección de la Región Capital de la Provincia de Buenos Aires es el marco geográfico adecuado para la generación de un sistema de vías verdes que, aprovechando la traza del ferrocarril, puedan integrar pueblos, ciudades y regiones, revalorizando el ambiente natural y cultural, donde el paisaje existente actúa como soporte del nuevo escenario. La propuesta incorpora la recuperación de instalaciones obsoletas, creando espacios a partir de una renovación programática, generando itinerarios culturales, deportivos y recreativos, promoviendo una nueva **cultura del ocio, de vida al aire libre y de movilidad no motorizada**, contribuyendo así a la salud pública y educación de la población involucrada. Complementariamente, al recuperar las condiciones formogenéticas

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

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

originarias, se mejora el comportamiento medioambiental que el territorio puede presentar ante eventos naturales negativos.

PALABRAS CLAVE: TERRITORIO - PAISAJE - INFRAESTRUCTURA - CONECTIVIDAD - INTEGRACIÓN

INTRODUCCIÓN

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

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

La ausencia de planificación sostenida en el tiempo, ha formado una región que tiene en la palabra conurbación su expresión más cabal, transformando a la ciudad de Buenos Aires en una verdadera “cabeza de Goliat”, como la llamara Ezequiel Martínez Estrada (MARTÍNEZ ESTRADA E., 1946). Esta concentración si bien fue prevista, no fue planificada.

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

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

La idea del verde³ amalgamando y cohesionando, quizás permita superar algunas de las tensiones opuestas que se ponen de manifiesto en el territorio: globalización versus localía; lejanía versus proximidad; velocidad versus lentitud; centro versus periferia. Dichas tensiones demandan dimensiones inusitadas de control morfológico y ambiental que regulen las múltiples relaciones de escala y forma de las infraestructuras y la trama urbana.

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

FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN

Ante un territorio fragmentado, disperso y discontinuo, el verde puede constituirse como un elemento esencial de integración. Los espacios abiertos aparecen hoy como “islas” entre el tejido y la dispersión urbana. Esta cualidad le otorga la

³ Entendemos la noción de “el verde” citado, referida a los espacios naturales de uso público de todas las escalas.

posibilidad de ser un vínculo maleable para la construcción de un sistema basado en la continuidad y conectividad.

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

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

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



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

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

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

es mucho más rentable que sustituir esos servicios perdidos por soluciones tecnológicas humanas mucho más costosas". (Taller de trabajo de la CE: Hacia una infraestructura verde para Europa, 2009)

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

CONECTIVIDAD REGIONAL

"Si va a existir un "nuevo urbanismo" no estará basado en las fantasías gemelas del orden y la omnipotencia; será la puesta en escena de la incertidumbre. Ya no se involucrará en la disposición de objetos más o menos permanentes, sino en **la irrigación de territorios con potencial**; ya no buscará configuraciones estables sino más bien la creación de campos posibilitantes que acomoden procesos reacios a cristalizar una forma definitiva; ya no trabajará sobre la definición meticulosa, la imposición de límites, sino sobre la expansión de nociones, la denegación de límites. Ya no tratará de separar e identificar entidades, sino del descubrimiento de híbridos innombrables; ya no estará más obsesionada con la ciudad sino con la manipulación de la infraestructura para provocar intensificaciones y diversificaciones, atajos y redistribuciones sin fin, la reinención del espacio psicológico. Ya que lo urbano es ahora invasivo, el urbanismo no será nunca más sobre lo nuevo, sólo sobre lo "más" y lo "modificado". No será sobre lo civilizado, sino sobre lo subdesarrollado."(KOOLHAAS, 1994)

Sobre esta base conceptual, emerge como un campo de acción a desarrollar desde la investigación proyectual las denominadas "**vías verdes**", aquellas que siguiendo la traza en desuso de los ferrocarriles provinciales y nacionales, se reconocen como potenciales estructuras de conexión, equilibrio ambiental y red de pueblos y ciudades, contribuyendo a la integración regional. Hemos tomado los casos de España y Portugal como ejemplos paradigmáticos en la temática abordada, atendiendo las diferencias geográficas, históricas y culturales que nos diferencian. De esta manera es posible contextualizar estas exitosas experiencias en nuestra área de estudio poniendo en valor las condiciones ambientales propias.

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

EJEMPLOS INTERNACIONALES DE VIAS VERDES EXISTENTES							CIRCUITOS LOCALES CON POTENCIALIDADES
VIAS	VIA VERDE DEL VASCO NAVARRO - ESPAÑA -	VIA VERDE DEL TALUÑA - ESPAÑA -	ECOPISTA VALLE DEL RIO MINHO - PORTUGAL -	VANCOUVER GREENWAY - CANADA -	VIA DEL PUERTO DE LA PLATA - ARGENTINA -	VIA DEL CAMINO DEL GAUCHO - ARGENTINA -	
UBICACION							
TIPO	VIA DE FF.CC. ACIONOCIONADA + VIA VERDE	VIA DE FF.CC. ACIONOCIONADA + VIA VERDE	VIA DE FF.CC. ACIONOCIONADA + VIA VERDE	VIA URBANA + VIA VERDE	VIA DE FF.CC. ACIONOCIONADA + VIA VERDE	VIA DE FF.CC. ACIONOCIONADA + VIA VERDE	
FECHA DE REALIZACION	1999-2008	1999-2007	2001-2004	2002-2012	-	-	
ORIGEN-DESTINO	Entre el Puerto de Arlabán (Anga Añeta-Ojueña) y Estela (Navarra).	Entre Arganda del Rey y Aranda.	Entre la estación de ferrocarril de Valença y el parque Sierba de Cabeça, a 3 km. de Monforte.	Centro de Vancouver hasta Burnaby (se está extendiendo hasta Colman Heights).	Desde La Plata hasta el Puerto.	Desde La Plata hasta Magdalena.	
LONGITUD	84,4 km.	55 km.	13 km.	25 km.	aprox. 20 km.	aprox. 80 km.	
CLASIFICACION	INTERREGIONAL	REGIONAL	INTERURBANA	REGIONAL	REGIONAL	REGIONAL	
RECORRIDO							
CARACTERISTICAS	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	TIPO DE FIRME: ASFALTO TIPO DE TIERRA: TIERRA COMPACTADA SEÑALIZACION Y EQUIPAMIENTO: BUENO CICLISMO: Ausente, salvo en el ramal de la carretera que tiene buena señalización. Algunos tramos de desvío están sin acondicionar, como el que va al lugar a Arganda.	
USUARIOS							
PAISAJE	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	LLANURA BOQUE ARROYO VALLE PARQUE NATURAL	
PUNTOS DE INTERES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	ESTACIONES EDIFICIOS FF.CC. HISTORICO KILÓMETROS EDIFICIOS HISTORICOS PUENTES	
PARTICULARIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No destacan los puentes originales del antiguo ferrocarril que han sido reconstruidos. 	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de cruces con carreteras. Discurre durante varios kilómetros sobre un carrilero, no sobre el antiguo trazado ferroviario. Esta Via Verde es muy fácil de seguir, ya que toda ella cuenta con un firme de asfalto de inconfundible color rojo que la delimita. 	<ul style="list-style-type: none"> Esta fue una de las primeras Ecopistas de Portugal. 	<ul style="list-style-type: none"> Hay dos tipos de ciclovías de vías verdes en Vancouver: Vías Verdes de la Ciudad y Vías Verdes Barrierales. Vías Verdes de la Ciudad: se componen de 17 rutas que tienen un total de 145 km que son gratuitas. Vías Verdes Barrierales: ofrecen de las Vías Verdes en la ciudad que son gratuitas por grupos de la comunidad y son generalmente de sección más pequeña. 	<ul style="list-style-type: none"> Paísaje cambiante, puntos de interés y posibilidad de vincular La Plata con localidades barrierales como Berisso y Magdalena. Interés por generar una conexión fluida entre la ciudad y el puerto. 	<ul style="list-style-type: none"> Paísaje rural, edificios reconstruidos y posibilidad de vincular La Plata con localidades barrierales como Berisso y Magdalena. Actualmente se realizan circuitos en bicicleta para estar al centro sin acondicionar, en terreno real asfalto. 	

Fuente: elaboración propia

La llanura bonaerense, más específicamente la Región Capital, integrada por los municipios de La Plata, Berisso, Ensenada, Brandsen, Punta Indio y Magdalena, (con una superficie de casi 6.000 km² y 770.000 habitantes) se presenta como un escenario apto para este tipo de intervención en momentos en que el país vuelve su mirada hacia el trazado del ferrocarril como infraestructura de transporte que en los inicios del Siglo XX fue capaz de unir tan vasto territorio, propiciando la unidad geográfica, social y cultural necesaria para su integración nacional.

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

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



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

Como señala Juan Luis Peri, presidente de la Asociación Argentina de Vías Verdes⁴, como producto de la privatización de los servicios ocurrida en la década pasada, de los casi 36.000 kilómetros de vías, la red ferroviaria pasó a tener en la actualidad unos 8.300 kilómetros operables. El resto constituye la reserva de espacios disponibles en las grandes ciudades. Pero estos ramales también revelan valores patrimoniales, biológicos y culturales. Por eso, existe importante infraestructura, equipamiento, factores asociados a la producción y tierra disponibles para inscribirlos a nuevos usos.

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

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

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

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

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

⁴ Asociación Argentina de Vías Verdes, fundada en el año 2000.

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



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

LA INVESTIGACIÓN PROYECTUAL COMO HERRAMIENTA METODOLÓGICA

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

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

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

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

Nos preguntamos ¿será realmente inherente a la condición de urbano esa imposibilidad de definir una forma definitiva? o ¿cuál es el costo de esta indefinición?

En todo caso pensar en una infraestructura verde permitiría moderar la huella en el ambiente, reducir la presión del impacto urbano sobre el medio rural, gestionar los espacios abiertos y los espacios verdes urbanos. En otras palabras se trata de dar cuenta de un procedimiento deductivo, que recorra el camino de lo general a lo particular, al pensar el problema del verde como un sistema. En ese sentido, el proyecto (aquello que no existía), identifica las trazas y a partir de ellas, reconstruye una porción importante del territorio.

LAS VIAS VERDES COMO INFRAESTRUCTURA

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

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

Por ello es que, intentando superar la visión historicista que en general ha caracterizado la mayoría de los estudios realizados hasta el presente, donde se opera sobre el proyecto (el arquitectónico, el urbanístico, el territorial), la presente investigación intenta operar “con” el proyecto como principal instrumento metodológico, integrando naturaleza, cultura y sociedad; buscando otra forma de mirar y entender el territorio, interrogando su forma y posibilitando la aparición de nuevas hipótesis de desarrollo de los pueblos y ciudades que integran el área de estudio.

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

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



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

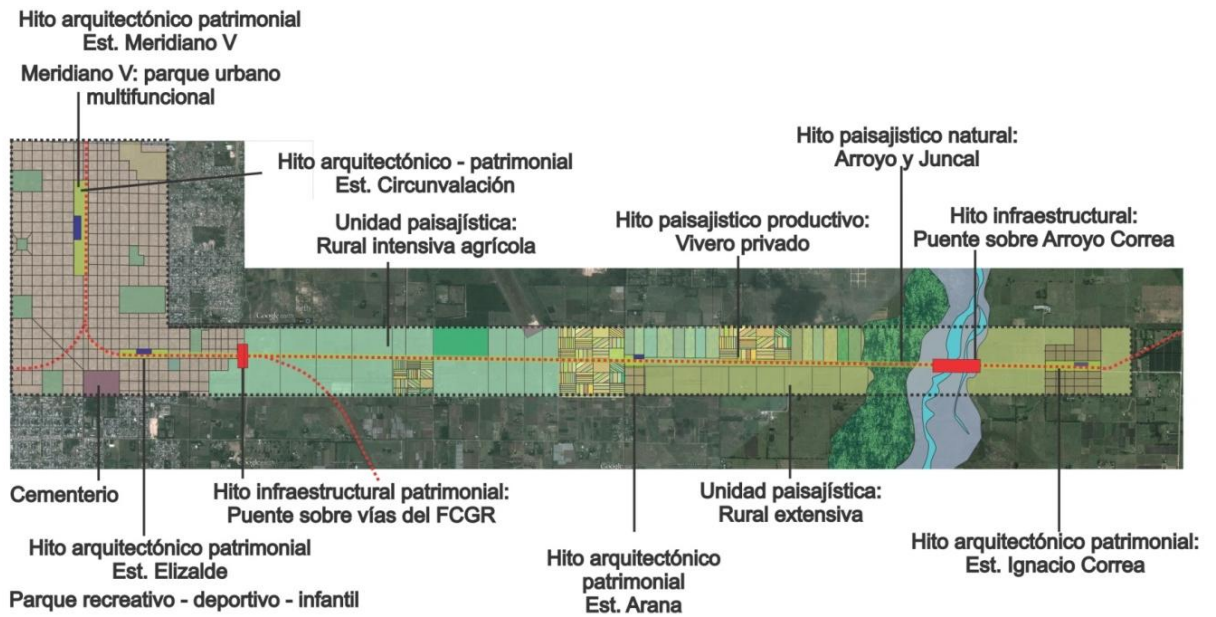
Detallamos a continuación el análisis de un sector como caso testigo. El **Conector Circunvalación-Correas** es un tramo de 12 km de longitud, que une estas dos estaciones de ferrocarril, atravesando también las estaciones de Arana y Elizalde con sus edificios y espacios libres. Es una zona rural de gran valor paisajístico. En este tramo se registran diversos hitos de carácter patrimonial, histórico, cultural y paisajístico que ponen evidencia el potencial a recuperar mediante la implementación de un sistema de vías verdes regional. (Figura 5 y 6).

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



Fuente: Elaboración propia.

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



Estación Circunvalación ■ Hito arquitectónico ■ Cultura



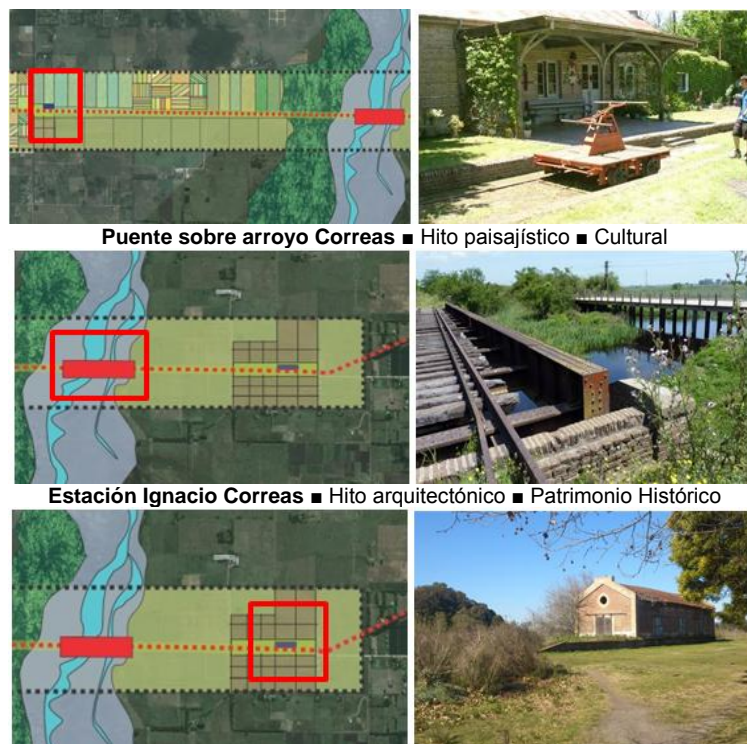
Estación Elizalde ■ Hito arquitectónico ■ Cultural



Puente sobre vías del FFCC ■ Patrimonio Histórico



Estación Arana ■ Hito arquitectónico ■ Patrimonio Histórico



Fuente gráficos e imágenes: elaboración propia

REFLEXIONES FINALES

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

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

Sobre la base de un proceso proyectual, proponemos desarrollar un camino sistemático y metódico, que aporte una actualizada lectura del territorio actual, incorporando la noción de paisaje de todos, a la manera que Lewis Mumford (MUMFORD, L., 1966) sugería el decir “ciudad para todas las edades”, garantizando la accesibilidad y la universalidad de usuarios, sin limitaciones etarias, capacidad física y condición socio-cultural.

A partir de la implementación de nuevas pautas de diseño y transformación territoriales, se pretende ampliar y perfeccionar las prácticas del proyecto urbanístico

en un campo de contenido netamente social y multidisciplinario, generando un nuevo conocimiento posible de ser aplicado en otros contextos, proponiendo el desarrollo de una **red de vías verdes de carácter multiprogramático** que propicie la integración regional y ayude a reducir la vulnerabilidad ante catástrofes naturales.

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

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

BENASSI, A. (2008) Un sistema de espacios y vías verdes públicos en la Región Capital de la Pcia. de Buenos Aires para el siglo XXI. <http://paisajeynaturacion.com>. (Fecha de captura: 13/4/12)

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

MARTÍNEZ ESTRADA E. (1946) Microscopía de Buenos Aires. La cabeza de Goliath, Emecé Editores S.A., Buenos Aires

MUMFORD, L. (1966) La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y perspectivas. Infinito, 2 vols. Buenos Aires.

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

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