



7<sup>mo</sup>  
Congreso de  
Medio Ambiente

Actas 7mo Congreso de Medio Ambiente AUGM  
22 al 24 de mayo de 2012. UNLP. La Plata Argentina

---

## CIUDAD + VÍAS DE CONECTIVIDAD RÁPIDA: ASENTAMIENTOS HUMANOS INFORMALES Y SITUACIONES INTERSTICIALES

**City + Fast Connection Ways: Informal Human Settlement and Interstitial  
Situations**

Viviana Schaposnik<sup>a</sup>, Clara Gallardo<sup>b</sup>

<sup>a</sup>Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata  
Calle 47 N°162, La Plata, Argentina. [schapos@fibertel.com.ar](mailto:schapos@fibertel.com.ar)

<sup>b</sup>Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata,  
Calle 47 N°162, La Plata, Argentina. [clagallardo@gmail.com](mailto:clagallardo@gmail.com)

Autor para correspondencia: 0221 15 5344682 [clagallardo@gmail.com](mailto:clagallardo@gmail.com)

---

*Keywords: urban informality, expressway, obsolete railway, typological patterns, micro town planning*

*Palabras clave: Informalidad urbana, autopistas, patrones tipológicos, vías ferroviarias obsoletas, Microurbanismo*

*Título abreviado: Ciudad + conectividad: informalidad*

## ABSTRACT

This article approaches the study of urban spatial remnants, i.e. *interstitial situations*, leading to environmental degradation and unexpected appropriation, particularly in abandoned areas under high-ways and in areas with obsolete railways.

Hypothesis: The interstitial involves and leads to the informal.

In the case of interstitial situations under high-ways, an area of the Metropolitan Region of Buenos Aires in Argentina was selected to adopt regulations and to apply strategies according to a systematic formulation of typological patterns, taking in account interstitial space. Interstitial situations are considered crucial information to take actions in urban areas regarding mobility, high-way flow and appropriation. . Methodology is based on data gathered through a reading systemic interpretation instrument, to analyze the complex urban net and overlapping physical and phenomenological layers.

Typological Patterns will support future urban and architectural designs.

In areas with obsolete railways generic and specific instruments were designed according to principles of urban acupuncture and town planning.

## RESUMEN

El trabajo aborda el estudio de remanentes espaciales de la ciudad, *situaciones intersticiales*, motivo de degradación ambiental y de apropiaciones imprevistas, en particular, las *áreas abandonadas bajo autopistas*, y las *áreas ferroviarias en desuso*.

A partir de la hipótesis “*lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra*”, validada en investigaciones antecedentes, se declara la imposibilidad de ligar dialécticamente a la Arquitectura con la Intersticialidad, sin antes revertir el signo negativo que implica la informalidad, buscando alternativas tendientes a una ciudad ambientalmente más sana. Resulta entonces procedente, adjudicar la condición de *informalidad* a las situaciones intersticiales emergentes de *Ciudad + Vías de Conectividad* que se presentan, proponiendo su cambio.

Considerando a estas situaciones información ineludible al encarar operaciones sobre áreas urbanas en correlato con flujos de movilidad, se presenta el encare de dos casos de

*vías de conectividad*, desarrollados desde investigaciones precedentes: Autopista-Vía Ferroviaria.

En el caso de las situaciones intersticiales bajo-autopista, se trabajó en un recorte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, a través de una herramienta específica: HInt.AU, conducente a la formulación de Patrones Tipológicos como respuesta proyectual sistematizada.

En el caso de las áreas ferroviarias en desuso, en varios puntos de las afueras de la ciudad de La Plata -Pcia. de Buenos Aires-, se trabajó a partir de Instrumentos Conceptuales Genéricos, Específicos y Operativos; apelando a estrategias basadas en el potencial de lo informal: microurbanismo y acupuntura urbana.

Frente a las ciudades planificadas y ordenadas formalmente por actores institucionales, se requiere una mirada que considere estos fenómenos, como otra forma de construcción de ciudad. Los propios mecanismos informales, pueden ser germen de la herramienta a utilizar, hacia un diseño arquitectónico que vuelva positivo su signo.

## **INTRODUCCIÓN**

El trabajo aborda el caso de remanentes espaciales de la ciudad, encuadrados como situaciones intersticiales consideradas motivo de degradación ambiental, en particular, generadas por la presencia de vías de conectividad rápida, Autopista - Ferrocarril, curiosamente en estado de actividad la primera y en desuso la segunda; ambas propiciatorias de una condición de informalidad que se encara y a la que se pretende cambiar el signo negativo.

Desde el campo arquitectónico, el concepto general de intersticio que se toma, se sustenta, en términos espaciales, en el efecto resultante de la superposición de dos cosas que ocupan una misma ubicación espacial generando así una porción residual: una entidad territorial anterior, no necesariamente caduca u obsoleta y otra nueva

superpuesta, redundante esto, en la hibridación material o funcional de las respectivas condiciones originales.

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 la ciudad contemporánea se producen este tipo de superposiciones en forma insistente, asumiéndose entonces que en primera instancia, existe una nueva forma de intersticio, característica de nuestro tiempo.

### **Del intersticio a la Situación intersticial**

Una situación geográfica, lo que un lugar es en un determinado momento, siempre constituye el resultado de acciones de diversos elementos que se dan en diferentes niveles. Esos elementos son variables porque cambian de significado a través del tiempo. La historia es un sin fin, está siempre rehaciéndose y lo que hoy aparece como resultado es también un proceso, un continuo devenir; solamente si se pudiera detener a la historia es que se tendría una situación permanente.

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” (Santos, 1996). 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.

Estas situaciones generan apropiaciones imprevistas, entre las que se encuentran las que tienen lugar en áreas abandonadas bajo autopistas y áreas ferroviarias en desuso, motivo de investigaciones que centraron su interés en estudiar el impacto de la conectividad sobre el territorio, en tanto generador de *situaciones intersticiales*.

Si hasta aquí sólo se habló de intersticialidad, corresponde incorporar una aseveración que deviene en hipótesis: *lo intersticial es conducente a lo informal y lo involucra*.

Desde esta hipótesis, es que resulta procedente, adjudicar anticipadamente una condición a las situaciones intersticiales, la de informalidad, en particular si se habla en términos de ciudad.

### **¿Qué es lo informal?**

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 (Browne, 2003).

Lo anterior, referido a una ciudad que no se controla, que va perdiendo su *forma*, debido a fenómenos urbanos contemporáneos que tienen mucho que ver con *control* y *descontrol*. Ambos modelos de ciudad, formal - informal, por opuestos que parezcan, emergen indistintamente en todas partes.

Es posible aseverar así, que la ciudad pasa a ser base cierta de la indiscutible presencia de la dupla formal - informal, debiendo asumirse la cuestión, casi genéricamente 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 vuelve compleja en lo que hace a su lectura y comprensión.

Se visualiza así, la imposibilidad de ligar dialécticamente a la Arquitectura con la Intersticialidad, sin antes revertir el signo negativo que implica la informalidad, buscando alternativas hacia una ciudad ambientalmente más sana.

Adjudicada la condición de *informalidad* a las situaciones intersticiales emergentes de *Ciudad + Vías de Conectividad* que se presentan, es que se vuelve necesario proponer el cambio de signo por considerar a dichas situaciones información ineludible al encarar operaciones sobre áreas urbanas en correlato con los flujos de movilidad, Autopista-Vía Ferroviaria.

En el caso de la Autopista, encarando la problemática de las Situaciones intersticiales en el “Bajo- autopista” emergentes de su superposición sobre el territorio, particularmente en los tramos sobreelevados de entrada-salida de las áreas urbanas consolidadas propiciantes y generadores sistemáticos de situaciones intersticiales que allí se intensifican, diversifican y complejizan. Esto por que se entiende que la implantación de este tipo particular de infraestructura de movilidad, implica siempre lógicas propias y autónomas, funcionales exclusivamente a dicha movilidad y sus fines: contener y conducir de modo eficiente el flujo de vehículos, imponiendo sus propios condicionamientos tales como, estructuras de soporte, extensos tramos lineales, radios de giro, infraestructura de seguridad, intercambiadores, distribuidores-organizadores bajo, sobre, y a nivel, puentes, túneles, pantallas visuales.

En el caso de los intersticios lineales ferroviarios en desuso, que en los ingresos egresos de las ciudades y por el cese del ferrocarril, son apropiados insistentemente por el hábitat de la pobreza, es dable asociarlos con el concepto de lastimadura, desgarró, al tiempo que costura y cicatrización burda producto de la apropiación espontánea.

Frente a los dos tipos de situaciones intersticiales y apoyándose en una metodología de análisis diagnóstico, se plantea el paso de lo informal a lo formal a través de estrategias que fijen pautas propias de intervención para cada uno de los casos.

### **Marco teórico**

El concepto de lugar, entendido éste como el espacio marcado por el accionar humano es el origen de la concepción epistemológica adoptada, sumado a esto el entender el

*lugar* como la primera cualidad existencial por la que todo estudio debe empezar, según la postura de los filósofos realistas, descrita claramente por Gastón Bachelard. A lo anterior se suma la condición específica y particular del *lugar* entendido como situación intersticial real, considerando que un concreto real puede ser conducente a, y generador de, un concreto de pensamiento que proveerá finalmente de herramientas conceptuales, pasando a ser el referente empírico, a leer e interpretar.

Se trata de entenderlo como *situación intermedia*, a partir de la concepción epistemológica, que dice: “Aquello que se denomina Casos Concretos, son situaciones intermediarias...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” (Santos, 1996).

El *lugar* y su situación, pasa a ser *evento detonador*, siempre a partir del autor citado y su postura frente al tema de los *eventos*, a los que considera una suerte de diferentes fenómenos que se suceden en el curso del tiempo, pero en un mismo espacio, produciendo cambios en un mismo escenario geográfico que permanece igual, mientras los hombres que lo habitan pasan por necesidades crecientes, complejas, al tiempo que mutables: el *evento* pasa así a ser una categoría de análisis.

## **METODOLOGÍA**

Desde una concepción epistemológica compartida, ambas situaciones, la intersticial Bajo Autopista y la generada por los intersticios ferroviarios en desuso, se encaran metodológicamente de manera distinta, por tratarse en un caso de una



conectividad activa sólo planificada para el flujo vehicular superior y no para el *abajo* remanente y otra en desuso y caducidad, apropiada por el hábitat de la pobreza, lo que conduce a la formulación de Patrones Tipológicos como respuesta sistematizada, en el primer caso, mientras que en el segundo, a partir de Instrumentos Conceptuales Genéricos y Operativos emergentes del análisis diagnóstico espacial y fenomenológico, se apela a proponer estrategias basadas en el potencial de lo informal: el micro urbanismo y la acupuntura urbana.

### **Situaciones intersticiales en el “Bajo- autopista”**

Se plantea como finalidad última la planificación previa de los Intersticios Bajo-Autopistas a través del uso del Patrón Tipológico como elemento ordenador, pautador, y marco sistemático de futuras propuestas urbano arquitectónicas ante las Situaciones Intersticiales generadas por la Autopista en su *abajo*.

Si bien se considera que la misma corta y secciona siempre el territorio -a nivel y sobre nivel-, se encuadran como intersticios y se rescatan como espacios necesitados de una planificación y destino previos, -espacios de oportunidad-, los vacíos inferiores vacantes y remanentes, producto de su sobre elevación en áreas urbanas consolidadas, especialmente en los ingresos - egresos.

Paradójicamente, estos vacíos remanentes pautados con rigor por su propio sistema estructural, son portadores a su vez de un alto grado de indefinición espacial y fenomenológica, razón que motiva abordarlos arquitectónicamente.

Investigaciones precedentes, dieron pie al diseño de un instrumento -herramienta diagramática-, de lectura del territorio en términos particulares de intersticialidad, atendiendo a materialidad y fenomenología del espacio: *Herramienta Intersticio – Hint*.

En este caso, se trabajó con un recorte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, focalizando el área del Acceso Sudeste -Tramo La Plata / Buenos Aires-, hasta bajada sobre calle Solís – Tramo 25 de Mayo, elevaciones organizadoras-distribuidoras, propias de los ingresos - egresos de los flujos en las áreas urbanas: área real tomada, recorte AU.

*Matrices de datos* vinculadas a una *graficación diagramática*, evidenciaron digitalmente en *mapas*, las variables relevadas para su posterior análisis. Cada variable fue registrada a través de una capa diferenciada (*mapas bidimensionales*), interfaz gráfica que a lo largo del trabajo de laboratorio produjo una realimentación, fluctuando entre el uso, tanto de medios digitales como de analógicos.

Lo anterior condujo a conclusiones particulares y comparadas, lectura superpuesta de Parámetros y estudio de complementariedad entre los mismos.

Las Inferencias Antecedentes arrojaron conclusiones genéricas y específicas, así como síntesis comparativas y diagnósticos emergentes.

Todo lo transitado, se constituyó en el corpus de inferencias en que apoyarse para producir los Diagnósticos emergentes y el planteo de Nuevas Hipótesis conducentes a fijar Pautas y Estrategias fundantes de la formulación de los Patrones Tipológicos, frente a los que finalmente se cierra el estudio iniciado.

El Patrón -solución a un problema, reusable y con determinadas invariantes-, vincula la creatividad inherente al proyecto de Arquitectura con la sistematización, al tiempo que con los condicionantes contextuales de cada caso en particular.

El criterio tipológico como criterio de clasificación, asume naturalmente en este caso, tanta más importancia porque frente a lo vasto y distinto de los fenómenos encontrados en el Bajo - Autopista, el concepto de Tipo, puede entenderse en el origen mismo de la temática encarada, unificando y planteando un marco general del cual se desprenden variaciones sobre el mismo. Así pasará a ser considerado presidiendo como concepto madre, el Tipo Madre, frente a aquellos casos, Tipos que se alinean en el Bajo - Autopista y pasan a constituir una Serie en la que por un lado los Tipos comparten Invariantes y por el otro plantean Variantes. De ahí emana el concepto de Serie Tipológica. Esta propuesta en particular, obedece a este caso ya que podría interpretarse que se trata del armado de una Serie Tipológica a partir de la Tipología Madre Autopista – Bajo autopista.

#### *El Patrón y sus contenidos*

Completados los diagnósticos de los casos seleccionados, se diseñó el modelo de Patrón, que se elaborará para todos ellos. La edición última de la Cartilla de Patrones para operar en todos los casos, es motivo del cierre del proyecto -año 2012

Síntesis de contenidos de un Patrón Focal para un Sub-Tramo, atendiendo a:

Contexto Conceptual: Factores Espaciales/Fenomenológicos referidos a pertenencia a categorías de País- Ciudad-Sector/Área

Contexto Serie Autopista/ Bajo AU: Programas - Movilidad/Redes

Texturas/ Piel de la Ciudad - Identidad –Barrios - Tensiones – Percepción

Contexto Puntual: Ubicación – Barrio - Dirección - Zona - Distrito - Situación Hábitat (apropiación ilegal)

Entorno de Pertenencia Físico - Histórico

Condiciones Ambientales: Inundabilidad, clima, contaminación

Condiciones Sociales

Limites: Tejido urbano, trama, agua, vías circulatorias

Alturas/ Lateralidades - Cuestiones Sonoras y Lumínicas

Diagnóstico para el caso: Reprogramación

Invariantes:

Sistema Estructura: Techo/ Apoyos/ Modulación

Opciones reaprovechamiento: Columnas - Senda - Modulación

Ocupación/ Densidad

Condiciones de Legalidad

Servicios: Existentes/a proveer

Variantes:

Condición del espacio público/semipúblico/privado

Programa/Usos: recreación/ esparcimiento/ deporte/ lúdico/ cultural

Temas: Plaza (abierta/cubierta) - Centro Comunal / Cultural / Recreativo

Feria franca

Condición de movilidad: espacios estancos/fluyentes

conector longitudinal/ transversal - peatonal/vehicular

Resolución : *Estrategia* de proyecto

recuperación/ refuncionalización/ rehabilitación

Teoría de intervención

Respuesta al entorno: Regeneración/Independencia de reglas

Nota: el Patrón adjunta fichas de antecedentes proyectuales en intervenciones de casos similares a ser tomados en cuenta.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **El caso Bajo Autopista**

Por tratarse del último tramo de un proyecto en desarrollo, y presentándose el modelo de Patrón diseñado para un caso testigo, es tarea actual la formulación de los Patrones tipológicos de los restantes Casos, sobre la base de dicha plantilla de diseño que recoge toda la información sistematizada y necesaria para dejar abierto el camino a respuestas urbano-arquitectónicas.

Por este camino metodológico señalado, es que se pretende dejar sentados *instrumentos orientativos* a los que apelar a la hora de la planificación urbana -en particular, el tratamiento de los remanentes espaciales concatenados con el trazado de las autopistas-.

Finalmente, se trata de la validación final de la hipótesis que dio pie a la investigación:

Es posible plantear de manera sistémica *Patrones Tipológicos de intervención*, que permitan la planificación previa de los espacios intersticiales que se generan en el “*bajo-autopista*” del mismo modo en que se planifica la propia senda vehicular superior, evitándose de esta manera la aparición de *situaciones intersticiales* que particularmente se intensifican, diversifican y complejizan en los tramos de entrada-salida de las áreas urbanas consolidadas.

### **Situaciones intersticiales en las vías ferroviarias en desuso**

En este caso, detectado y estudiado en varios puntos de las afueras de la ciudad de La Plata -Provincia de Buenos Aires-, Argentina, se encaran los intersticios lineales -vías a cielo abierto- en desuso, en la entradas salidas de la ciudad, aclaración necesaria por haber otro tipo de intersticios ferroviarios cubiertos, -estaciones y depósitos cubiertos- en estado de abandono.

En particular, interesó la apropiación por parte del hábitat de la pobreza 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, 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.



**Figura 1.** Vías habitadas

**Figure 1.** Inhabited railroad sides.

En este punto fue necesario partir de un análisis complementario y justificatorio de la situación, enraizada en cuestiones políticas, económicas y sociales.

Por un lado, debió encararse el análisis del antecedente ferroviario, Sistema Ferroviario en términos país, Argentina, de Provincia de Buenos Aires/La Plata atendiendo a su proceso evolutivo involutivo. Por el otro, el análisis de la pobreza estructural y la falta de vivienda, presencia y proliferación de asentamientos espontáneos, transitorios o no, también en términos de país, Provincia y localidad origen de los casos tomados.

La conclusión de esta etapa se enunció así:

- Se trata de una cuestión vincular: los rastros de la movilidad ferroviaria en el territorio tienen un correlato con pobreza y hábitat espontáneo.
- 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 estudiado, en concatenación con la falta de trabajo y de “techo”, son conducentes a situaciones genéricas de instalación del hábitat humano.
- El intersticio ferroviario en desuso y el hábitat en él instalado, se entienden como dimensión de un conocimiento devenido del descubrimiento de una apropiación no prevista: habitar los humanos en y sobre la vía. Si intersticio es grieta, resquicio, raja, fisura, se trata de la carga negativa que se entiende acompaña a la palabra intersticio desde los significados, desde la semántica lógica.

Concretado dicho análisis contextual y situacional, se identificó al intersticio ferroviario con el concepto de lastimadura, desgarró, cicatrización espontánea del territorio y se entendió que podría trabajarse con sucesivas leyes de costura conducentes a “cicatrizarse” de manera intencionada y particular una mala cicatriz: pasar de lo informal a lo formal.

A partir de la búsqueda y análisis de situaciones intersticiales, se verificaron y encontraron valores y potencialidades en las situaciones seleccionadas; entendidas la vía ferroviaria y las viviendas en ella asentadas, cargadas de sugerentes arquitectónicos y urbanos potencialmente utilizables. Se estudió el descubrimiento inteligente y sagaz de la gente: habitar en, sobre, a la vera de las vías ferroviarias -tierras no inundables o terraplenadas-.



Se arribó además a una importante conclusión: la condición urbana antes que arquitectónica del sistema subyacente, ya que se encontraron propiedades diferentes y esenciales de la arquitectura informal, aún tratándose de breves tramos de vía con hábitat montado en ellas. Los casos, que siempre ante todo reflejaban un tema urbano al tiempo que habitacional e individual, siempre se sometían a un *orden subyacente* muy particular que los organizaba, los estructuraba: se estaba frente a un premonitorio *sistema de hábitat lineal* que prevalecía sugerente y significativamente desde el orden instaurado (a diferencia de otros asentamientos informales).

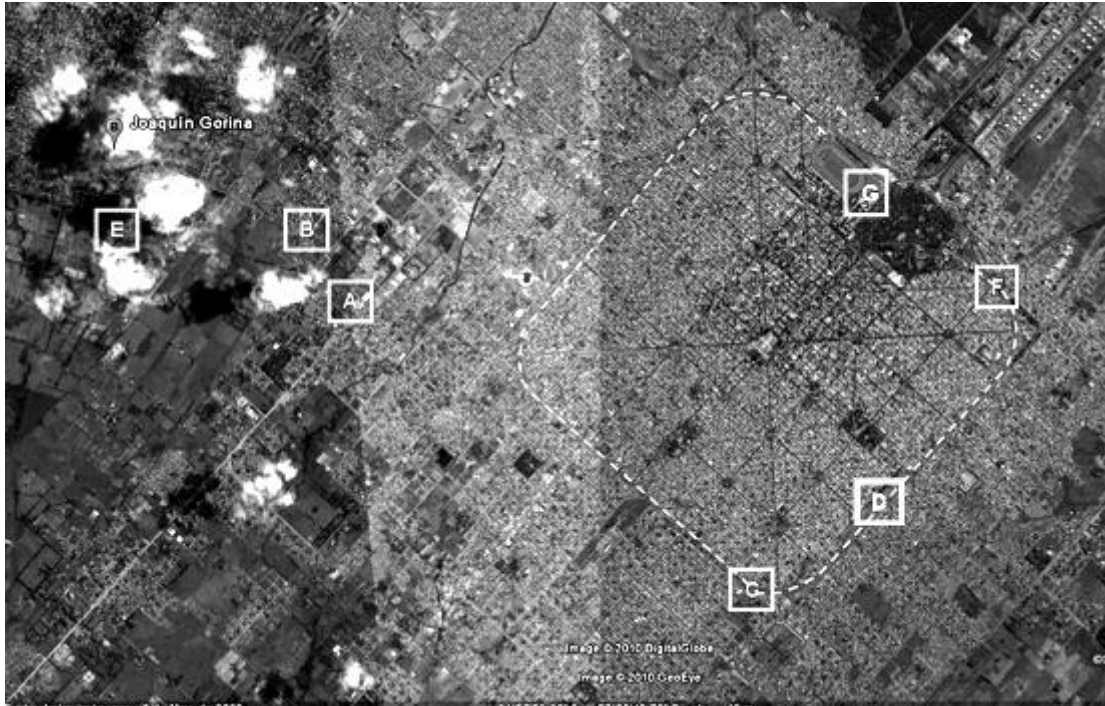


**Figura 2.** El sistema lineal y los demás.

**Figure 2.** The linear system and the other

La ciudad y la vía en desuso pasaron a ser la base y el orden de la potencialidad del caso, lo que condujo a reforzar una hipótesis planteada en el inicio: 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.

Se trabajó con un recorte que se consideró representativo de la situación: la periferia de la Ciudad de La Plata - Prov. de Buenos Aires y su sistema de vías abandonadas en estado de apropiación. Esto por considerarse a Ciudad y Provincia justificados reflejos del problema a nivel nacional.



**Figura 3.** Ciudad de La Plata -el cuadrado y su periferia. Los casos.

**Figure 3.** La Plata city – the square and its periphery. Cases.

Se apeló metodológicamente a la selección de un primer caso testigo, el asentamiento ubicado en la localidad de Joaquín Gorina - City Bell, Pcia de Buenos Aires, Caso E, por contarse con la posibilidad de analizar no sólo el contexto físico sino también el fenomenológico, esto último apelando a una metodología basada en la Nueva Etnografía y las proposiciones EMIC - ETIC, -camino apto para entrevistar a la gente- ya aplicado y validado en investigaciones precedentes. Se trata de apoyarse en un movimiento

inspirado en las técnicas de la lingüística, orientado a hacer más rigurosos los criterios de descripción y de análisis etnográfico. Desde la Nueva Etnografía, son justamente las opciones de investigación EMIC - ETIC, -base epistemológica operacional-, las que se utilizan para referirse a dos tipos diferentes de descripción, relacionadas con la conducta y la interpretación de los agentes involucrados.

Mientras que las Propositiones EMIC, son sistemas lógico-empíricos; las *cosas*, los contrastes, las discriminaciones que los propios actores consideran significativos, sus propósitos y actitudes, las Propositiones ETIC, dependen en cambio, de distinciones fenoménicas consideradas adecuadas por los observadores. 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 Propositiones ETIC.

Para el caso tomado ante la problemática de acceder y dialogar con la gente del asentamiento en las vías en desuso, tanto por la transitoriedad de dichos asentamientos en algunos casos, -en particular el desalojo y desaparición permanente de los mismos-, a lo que se suma la relativa inaccesibilidad y/ o facilidad de diálogo con sus habitantes, se apeló a trabajar con la Propositiones ETIC, desde la información brindada por el relator habitante de “la vereda de enfrente” de un asentamiento en la vía en desuso de la Estación y localidad Joaquín Gorina.



**Figura 4.** El caso: La Plata – (Meridiano V) – Avellaneda – Ferrocarril Provincial – Desuso.

**Figure 4.** The case: La Plata – (Meridiano V) – Avellaneda – Ferrocarril Provincial – Desuse.

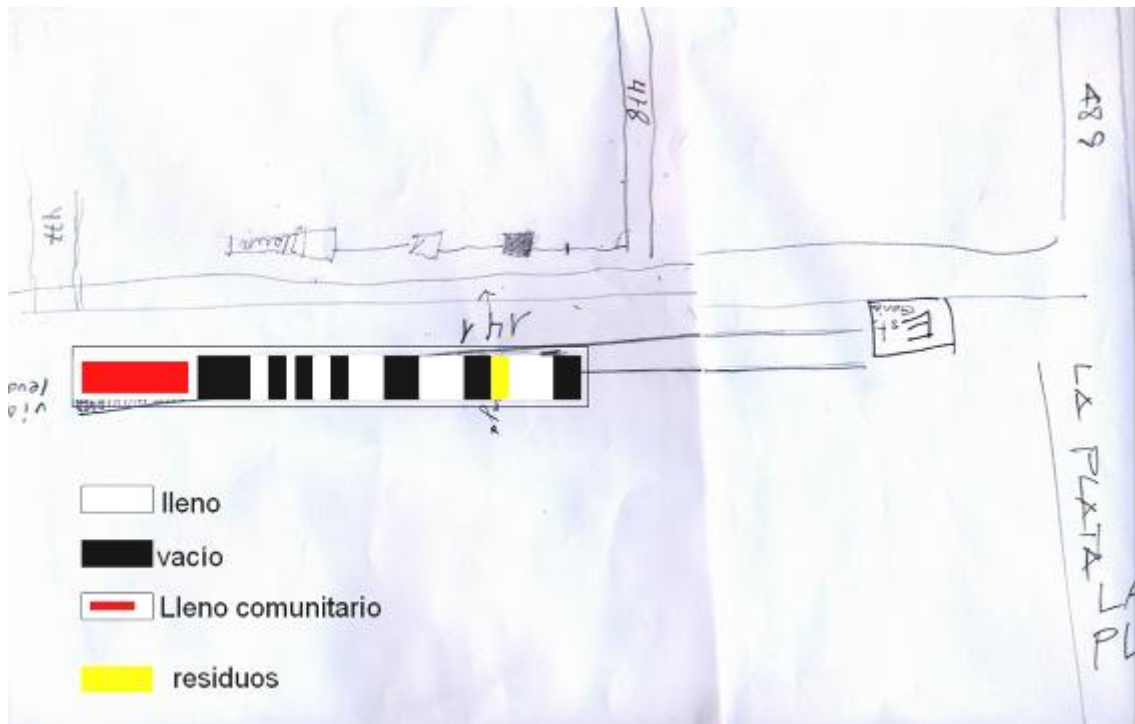
El informante relató y dibujó (Figura 5)



**Figura 5.** Dibujo del informante

**Figure 5.** Informer's draw

El relato, junto al análisis físico, permitieron encontrar un sistema.



**Figura 6.** El sistema encontrado

**Figura 6.** The found system.

Todo el desarrollo de análisis que se realizó, requirió ser ordenado y sintetizado, como base cierta sustentante de una Teoría de intervención, inicio del proceso proyectual que pudiera responderle.

Así se generó una *cadena* cuyos eslabones que por lógica debían estar concatenados derivaron en Instrumentos Conceptuales de tres categorías:

- a -Genéricos
- b -Específicos del Caso
- c -Operativos Espaciales- Fenomenológicos

Se entiende que potenciales proyectos arquitectónico-urbanos, podrán basarse en ellos y cumplir con su mandato, obedeciendo al mismo tiempo a la genética ya instalada en el sitio, basada en *el orden particular del hábitat espontáneo en las vías ferroviarias.*



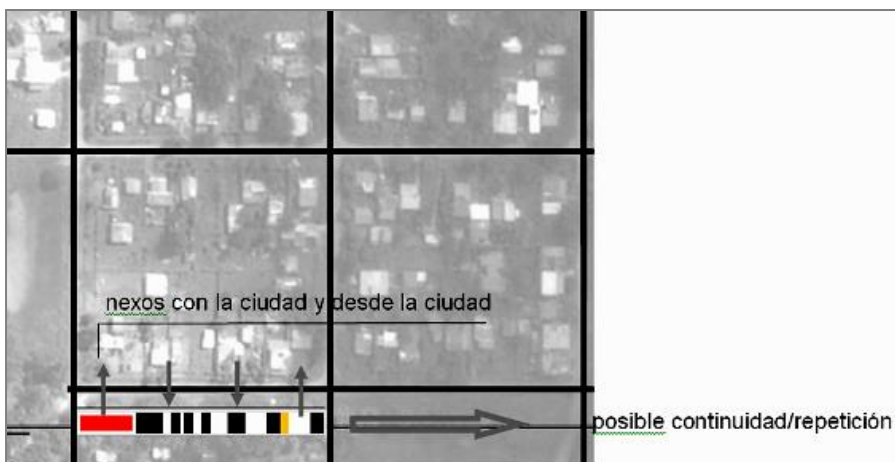
**Figura 7.** El sistema lineal

**Figure 7.** The linear system

Tal como se determinara atendiendo a los Instrumentos Conceptuales Operativos Espaciales y Fenomenológicos, la nueva cicatriz deberá ser urbano arquitectónica, visible y con identidad; al tiempo que será la respuesta a un tema-problema.

**Resultados de la investigación: el caso Situaciones intersticiales en las vías ferroviarias en desuso**

Ya no metafóricamente sino arquitectónicamente entendidos los términos en juego, tanto la *cicatriz* anterior como el tejido *regenerado*, obedecerán desde el proceso proyectual, a los instrumentos planteados.



**Figura 8.** Combinatoria de sistemas: sistema lineal con sistema trama de ciudad.

**Figure 8.** System combination: the linear system and the urban grid

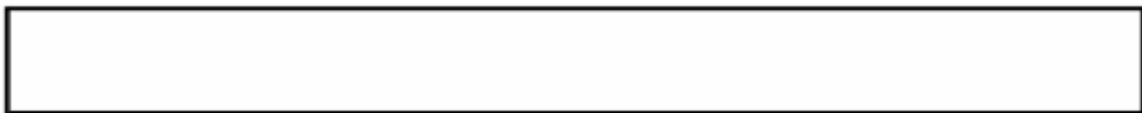
Tanto el Instrumento Conceptual Operativo Espacial y Fenomenológico, como el *mandato urbano* estructurante y ordenador compuesto por la linealidad de la vía y un enfrente, garantizarán un indiscutible vincularse y relacionarse con la vecindad así como desde un desarrollo longitudinal espacial, respetar y replicar el módulo manzana.

Esto conducirá al orden urbano, y *evitará una fragmentación* que de momento se da indefectiblemente en este tipo de asentamientos espontáneos e informales.

La búsqueda de la *forma* de la cicatriz deberá pautarse por la necesidad de encontrar una mínima unidad compositiva, repetible no indefinidamente, sí una determinada cantidad de veces -según la condición urbana del contexto y su capacidad de brindar infraestructura-; adaptable además a múltiples módulos urbanos y con un relativo nivel de neutralidad material, en pos de acentuar su calidad de respuesta eventualmente generalizable.

Dicha forma de la cicatriz, deberá además asumir una condición inamovible de *linealidad y estrechez*. (Geometría de la estrechez).

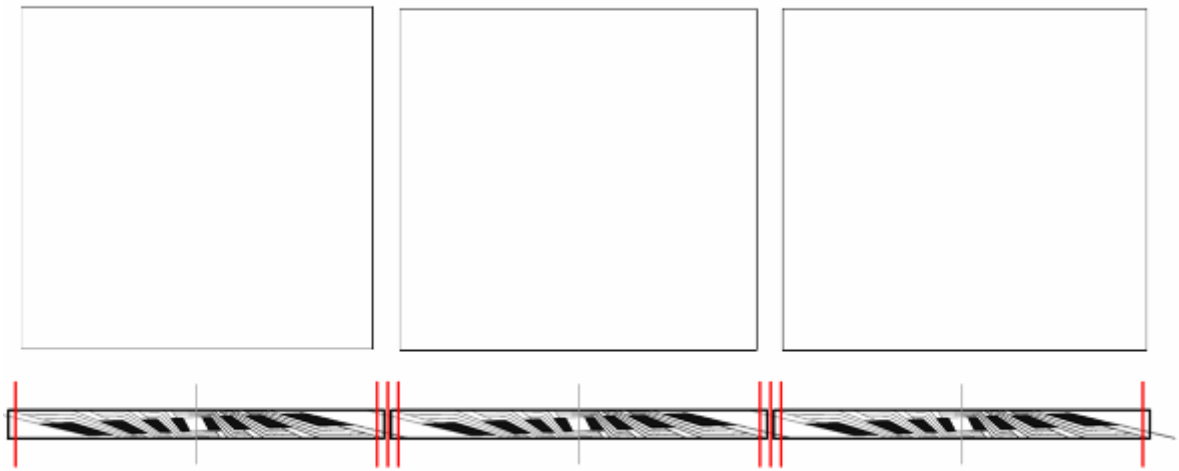
A manera del Patrón tipológico propuesto para el Caso Autopista, surge la pauta del Módulo urbano experimental de 10.00 m x 120.00 m como base cierta a desarrollar posteriormente.



Como validación para el análisis diagnóstico del caso, se realizó una Prueba Piloto, proponiéndose un camino plausible para dar respuesta a la problemática dimensional. El

mismo se apoyó en sucesivas leyes de costura y en un posible criterio de *multiplicación de la parte*.

El módulo urbano tendrá además, según los casos, posibles combinatorias para producir esta suerte de acupuntura urbana: criterio de suma de agujas y puntadas aplicadas a puntos neurálgicos del cuerpo de una ciudad y su periferia identificada como *organismo complejo y nervioso*, haciendo prevalecer un accionar local y focal.



**Figura 9.** Prueba Piloto

**Figure 9.** Pilot test.

El crecimiento no podrá ni deberá tender al infinito para garantizar la perdurabilidad del vínculo-nexo con el sistema mayor de pertenencia, ciudad.

El límite de dicho desarrollo longitudinal responderá además a una proximidad con respecto al foco urbano: cercanía de trabajo transitorio/permanente; acceso al alimento; infraestructura de servicios.



A título meramente ilustrativo se presenta una de las potenciales respuestas para el caso, obedeciendo a las pautas fijadas y validando la hipótesis que dice: es posible suturar los intersticios lineales ferroviarios apropiados por el hábitat de la pobreza, pasando de una problemática informal hacia una respuesta formal.



**Figura 10.** Potencial respuesta para el caso.

**Figure 10.** Case potential response.

## CONCLUSIONES

Dos casos de *situaciones intersticiales*, motivo de degradación ambiental, resultantes de la afectación de las áreas urbanas consolidadas por parte de la conectividad, en particular autopistas en uso vigente y vías ferroviarias en desuso, son

encarados con la idea de dar respuesta a dos cuestiones fundamentales para la ciudad actual.

En el caso de la Autopista, la no planificación del Bajo Autopista cuando se encaran los trazados conectores internos y externos de las ciudades; en el caso de las vías ferroviarias obsoletas y abandonadas, el no aprovechamiento de su potencial tanto desde las condiciones físicas de cercanía al sistema urbano de pertenencia como desde el aprendizaje del uso que la gente espontáneamente propone, que además se constituiría en aporte útil a la problemática local de la falta de vivienda.

Ambos casos, ya vinculados por la conectividad, lo hacen además desde un encare investigativo que propone arribar a pautas y estrategias aplicables desde una sistematización previa, para el mejoramiento ambiental exigido hoy para sostener la vida humana.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bachelard G. 1966. *La Experiencia del Espacio en La Física Actual*. 1ra Edición. ALCÁN, París
- Browne P. 2003. ¿Formal o informal? *ARQ* Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile, 53: 48 - 51
- Santos M. 1996. *Metamorfosis del Espacio Habitado*. Edit. HUCITEC, San Pablo, Brasil: 61 p

- Santos M. 1996. *El Trabajo del Geógrafo en el 3er Mundo*, 4ta Edición. Edit. HUCITEC, San Pablo, Brasil
  
- Santos M. 1996. El Tiempo (Los Eventos) y El Espacio. P 114-116. En: Santos M, *La Naturaleza del Espacio*. Edit. HUCITEC, San Pablo, Brasil
  
- Schaposnik V. 1990-1991. *Comunicación en Arquitectura - Lectura del Espacio Arquitectónico -La lógica del lugar*. Parte I-18-19 . Instituto de Estudios del Hábitat, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP