

Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales 2021

Docencia
Investigación
Extensión
Gestión



DOCENCIA
INVESTIGACIÓN
EXTENSIÓN
GESTIÓN

Dirección General

Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo - UNNE
Dr. Arq. Miguel A. Barreto

Dirección Editorial Fau UNNE

Secretaria de Investigación,
Dra. Arq. Venettia Romagnoli

Comité Organizador

Dra. Arq. Herminia Alías
Arq. María Victoria Cazorla
Esp. Prof. Cecilia De Lucchi
Mg. Arq. Anna Lancelle
Mg. Arq. Patricia Mariño
Mg. Arq. María Laura Putel
Lic. Lucrecia Seluy

Asistentes - Colaboradores

DG Carlos Ariel Ayala Chabán
DG César Augusto
MMO María Micaela Ferrigno

Revisión Editorial

Cecilia Valenzuela

Coordinación editorial y compilación

Dra. Arq. Venettia ROMAGNOLI

Diseño y Diagramación

Marcelo Benítez

Corrección de texto

Cecilia Valenzuela

Edición

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional del Nordeste
(H3500COI) Av. Las Heras 727 •
Resistencia • Chaco • Argentina
Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

ISSN 1666-4035

Reservados todos
los derechos.

La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores. Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.

EL CONTINUUM SOBRE EL TERRITORIO. LINEAMIENTOS RESPECTO DE INTERVENCIONES MULTIESCALARES EN EL ESPACIO PÚBLICO. APLICACIÓN EN EL ÁMBITO LOCAL

Godoy, Lia M.

liaa.marinaa@gmail.com

RESUMEN

El presente artículo expone reflexiones del trabajo de investigación denominado "Alternativas morfológicas para el tratamiento de espacios públicos urbanos. Experiencias exitosas en el contexto internacional y las posibilidades de aplicación al *ámbito local*" (Res. N.º 1017/2016 CS). Se plantean conceptos claves que rigieron toda la investigación, como *multiescalaridad*, *habitar* en relación con el espacio público y el reconocimiento de los elementos estructurantes en diferentes escalas. Se concluye con una serie de lineamientos para la intervención en cada una de las escalas aplicados en tres localidades del oeste chaqueño, para el diseño de un sistema de lugares significativos de uso público.

PALABRAS CLAVE

Espacio público; habitar; escalas; pueblos forestales; ferrocarril.

Docente auxiliar de primera (interina), cátedra Morfología II FAU-UNNE. Becaria de Investigación (iniciación) de la SGCyT. Directora: Roibón, María José. Codirector: Berent, Mario.

OBJETIVOS

El objetivo general del presente artículo consiste en exponer los elementos estructurantes que componen la morfología del espacio intervenido desde una perspectiva multiescalar a la hora de planificar la generación de un sistema de lugares significativos conformado por espacios verdes públicos. Se toman como caso de estudio tres localidades del ámbito local.

Se propone también exponer sintéticamente los lineamientos extraídos a partir de la investigación desarrollada en el trabajo previamente men-

cionado. Dichos lineamientos fueron desarrollados a partir de las tres dimensiones escalares planteadas para su estudio: macro/regional, meso/urbana, micro/local o de sitio.

INTRODUCCIÓN

El presente documento expone las reflexiones que forman parte del trabajo de investigación que se realiza en el marco del PI "Forma y significado en el espacio público: Teoría y prácticas en la ciudad contemporánea (PI 17C002)" y el PI "Proyecto y Sustentabilidad en la Arquitectura y el Urbanismo" (PI 17C006). El trabajo de

investigación desarrollado mediante una beca interna de investigación de la SGCyT de la UNNE mencionado en el resumen se encuentra en su etapa final de elaboración de conclusiones, pautas y recomendaciones. Atendiendo tanto a los procesos realizados vinculados con los proyectos de investigación como también al proyecto de tesis en el marco de la Maestría en Desarrollo Sustentable (UNLA) y la experiencia de proyecto de Universidad en el medio "Planificación del sistema de espacios verdes en la localidad de Concepción del Bermejo, Chaco". Res. N.º 109/8, cuyas tareas son complementarias.

En este momento de la investigación se procedió a observar y contrastar los resultados extraídos en la primera etapa de análisis, durante la cual se normalizó la información recabada en fichas y cuadros-síntesis. Consistió en el estudio de casos exitosos a nivel internacional, donde se recopiló información por medio de material bibliográfico y documental en formato físico e información existente en línea. Posteriormente, para el estudio de casos locales se tuvo la posibilidad de realizar una investigación teórica, apoyada con la vivencia práctica, a través de experiencias realizadas en campo. Se efectuó un análisis urbano, socio-espacial, ecológico y económico pormenorizado en relación con los sistemas de espacios verdes y las posibles propuestas de intervención en diferentes escalas: macro (regional), meso (urbana) y micro (humana). En este sentido, se recurrió a conceptos que la geografía ofrece para arrojar luz a la problemática.

DESARROLLO

Habitar y el espacio urbano-multiescala

El eje estructurante de toda la investigación es la comprensión de las pro-

1. Rururbano: se entiende como rururbano la franja externa del periurbano, frontera donde se combinan dos ambientes cuyos pobladores poseen idiosincrasia, forma de vida e intereses particulares y disímiles, si bien sus espacios de vida y referentes espaciales son comunes, pues están signados por la convivencia (Serenó, 2010).

piedades que deben tener un lugar a la hora de su planificación, para que se convierta en un sistema urbano de lugares significativos, que permita la apropiación de este por parte de los ciudadanos. Para que esto ocurra se introduce el concepto de **habitar**:

Habitar no quiere decir solo tener un cobijo, sino también una sensación de pertenencia y significación. De hecho, experimentar la existencia como algo significativo puede considerarse la necesidad humana fundamental; y la existencia significativa presupone un lugar significativo que sea compartido en común (Schulz, 2000, p. 229).

Se relaciona esta "apropiación" con el término **habitar**. En la traducción del texto citado de Kevin Lynch se utiliza la palabra **morar** como sinónimo de **habitar**, mayormente utilizado en el lenguaje castellano actualmente:

Cuando el hombre mora (habita), él está simultáneamente localizado en un espacio y expuesto a un cierto carácter del ambiente. Las dos funciones psicológicas involucradas pueden ser llamadas 'orientación' e 'identificación'. Para ganar una fundamentación existencial, el hombre debe poder orientarse y saber dónde está. Pero, además, debe identificarse con el medio, esto es, debe conocer cómo es un cierto lugar (Lynch, 1980, p. 1).

Se introducen así dos conceptos más, explicitando la necesidad de **orientación** e **identificación** vinculadas con

concepciones ontológicas propias de la percepción humana del espacio, sumadas a las cuestiones físicas. Estos conceptos invitan a estudiar el argumento de las escalas espaciales desde otras perspectivas.

Por ello, tanto para el estudio de casos internacionales como para la aplicación a escala local se recurrió a un enfoque urbano-territorial que contempla diversas escalas de análisis e intervención. La necesidad de realizarlo de esta manera se hizo aún más evidente a la hora de abordar las tres localidades seleccionadas para intervenir: Los Frentones, Pampa del Infierno y Concepción del Bermejo, ubicadas sobre RN N.º 16, al oeste de la provincia del Chaco. A partir de conocer a través de entrevistas a sus habitantes, se notó que la percepción a nivel regional que poseían quienes allí residían reafirma la hipótesis de que era necesario pensar más allá de lo urbano en las intervenciones en estos territorios, por lo que se introduce el pensamiento de una intervención rururbana¹ y multi-escalar.

Surge la necesidad de comprender a qué se hace referencia cuando se habla de diversidad de escalas, pues más allá de lo físico y tangible, el diseño de un sistema de lugares significativos implica percibir esa complejidad del vincular aspectos físico-naturales, urbano-arquitectónicos, socio-culturales a nivel multi-escalar.

Saskia Sassen propone el concepto de **multiescalaridad** para hacer

referencia al abordaje de escalas en diversos procesos urbanos. La variedad de dinámicas multiescalares indica que existen ciertas condiciones que no es posible organizar en jerarquías. Se trata de un sistema que opera a través de todas las escalas. Según la autora, es preciso reconocer que en gran medida los fenómenos de escala global se encuentran insertos en espacios subnacionales, hasta locales, y funcionan entre prácticas y formas organizativas pertenecientes a varias escalas. Por ejemplo, observándolo en el caso de estudio local, que es una escala más acotada, igualmente se analiza cómo lo regional debe planificarse a la par de lo local para llegar a un resultado efectivo e involucrar todas las esferas con el fin de generar una respuesta que permita el habitar en el espacio urbano público. Lo humano y lo natural, lo estético y lo funcional, lo local y lo global, lo económico y lo afectivo, lo puntual y regional, todo conviviendo en diferentes niveles (Sassen, 2008).

Estos principios de la multiescalaridad fueron abordados no solo dentro de la investigación en curso en relación con el espacio urbano/arquitectónico, sino también en relación con otros campos de acción vinculados con el trabajo de tesis de maestría que se está desarrollando en paralelo. Allí se abordaron en las diferentes escalas cuatro ejes: cultura y educación; desarrollo económico-productivo forestal; fortalecimiento normativo-institucional y ciudad, territorio e

infraestructura sustentable. El último eje mencionado es donde se insertan las intervenciones planificadas a partir del presente proceso de investigación y proyecto.

En relación con estos otros ejes mencionados, se tiene presente que cobra relevancia la necesidad de considerar las múltiples escalas que atraviesan el fenómeno urbano, rural y natural en convivencia. Matosian y Mera (2018) en su artículo citan a Lefebvre, quien lo resume analíticamente en tres niveles:

- El nivel global, el del Estado (como voluntad y como representación, es decir, como concepción político-ideológica), donde se dan las relaciones más generales y abstractas, el nivel del espacio institucional.
- Nivel meso, el de la "ciudad" en el sentido corriente del término, el conjunto específicamente urbano, que como tal presenta formas-funciones-estructuras.
- El nivel "privado", el del habitar, que no es solo el "lugar de habitación" de los agentes y sus relaciones primarias en el nivel privado. Desde el punto de vista estudiado abarca también el espacio público a escala humana y las actividades de vinculación social en esta primera escala del habitar en sociedad.

Estas perspectivas le imponen nuevos desafíos a los abordajes que buscan identificar patrones de distribución espacial a nivel meso (exigiendo cada vez más el trabajar a niveles micro, con unidades territo-

riales pequeñas). También, como se menciona, es necesario hacer foco hacia el mundo del habitar, buscando trascender la mirada y categorías estadísticas, para recuperar las relaciones e interacciones de los actores, las movilidades, accesibilidades y exclusiones que funcionan (y producen) el mundo de la cotidianidad. No se trata solamente de trabajar en diferentes niveles de intervención geográfica, sino que se plantea una diferencia de perspectiva entre la mirada "aérea" del plano (como sobrevolando la ciudad) y la mirada del peatón, del habitante del espacio. Bajo esta lupa adquieren otro sentido tanto el espacio, las distancias y fronteras urbanas como las divisiones, clasificaciones y diferencias que se atribuyen (y construyen en torno a) su población. Es en ese punto en que intervenciones en diferentes escalas se superponen, coexisten y crean respuestas aptas para cada territorio.

Elementos estructurantes y morfología urbana

Los elementos básicos que componen la morfología urbana, según desarrolla Capel, que se han tenido presentes para el estudio en este caso son los siguientes:

Calles y su asociación mutua en un sistema viario. Con mucha frecuencia las calles iniciales de una urbanización fueron los caminos en relación con los cuales se constituyó la urbanidad. La calle es el resultado de la estructuración consciente introducida por las personas como recurso de ordenamiento espacial urbano y que

aparece desde las primeras formas de cultura urbana como parte del planeamiento.

Manzanas: es el grupo más visible en el plano de una ciudad, delimitadas por las calles y formando agrupaciones diferenciadas de tierra que se denominan parcelas o lotes.

Parcelas/lotés, que sirven de soporte a los elementos puntuales (públicos y privados) y constituyen la unidad esencial del suelo urbano. Es importante el reconocimiento morfológico de este elemento, ya que permite reconstruir el paisaje rural preexistente y la forma de uso en la escala micro (Capel, 2009).

Según Capel, estos elementos conforman el tejido urbano con sus flujos y polaridades que determinan la morfología urbana de cada ciudad estudiada. La interacción, el tipo de propiedad de los lotes, su extensión, así como las características topográficas del territorio. Pero además se suman los siguientes conceptos desarrollados por Norberg Schulz.

Lugares y nodos: partiendo de la noción de que "centro" significa la creación de un lugar. Son focos estratégicos donde el observador se puede introducir. Es clave también aquí el "cierre" para definir los límites de dicho lugar en cuestión separado de sus alrededores.

Caminos y ejes: canales a lo largo de los cuales se mueve el observa-

dor (según Kevyn Lynch mencionado por Norberg Schulz), donde este observador además puede moverse con una dirección. Se trata de un eje organizador, que representa una dirección real o simbólica entre dos o más elementos. El camino real y el eje como concepto más abstracto pueden componer elementos tanto horizontales como verticales que van configurando la red.

Regiones y distritos: los distritos son áreas donde el observador puede penetrar mentalmente, y que son reconocibles por tener algún carácter de identificación común; además, poseen contornos bien definidos que refuerzan su conformación. Contorno y textura son propiedades definitorias básicas en la definición del carácter de una región o distrito.

Pensar el tema de la multi-escalaridad contrastando las múltiples escalas a partir de las características de cada uno de estos elementos permite acercarse a la complejidad de la realidad para observar que existen, desde lo macro hasta lo micro, aspectos clave, elementos del entorno físico o natural que son definitorios en la concepción primero de estas ciudades y luego de su sistema de espacios verdes públicos.

Se percibió en lo desarrollado en escritos previos, relacionado con la primera etapa de la investigación, que en los casos de las ciudades de Medellín y Rosario, es un hecho geográfico, el río, elemento estructurante esencial

del sistema de espacios públicos, el que —en convivencia con las necesidades socio-urbanas— permite la creación de un sistema longitudinal a lo largo del borde del curso de agua que funciona como red de soporte de una serie de actividades públicas diversas. Por otra parte, el caso del sistema de espacios públicos que reestructuró totalmente la ciudad de Curitiba se diferencia de los casos anteriores, ya que se rige en su planificación primigeniamente por un impulso de organización social y construcción de un sistema urbano en función de principios ecológicos y las mejoras en los sistemas de transporte público. El ámbito socio-cultural primó en la estructuración.

Los casos de estudio locales, en los cuales se propone la intervención: Concepción del Bermejo, Pampa de Infierno y Los Frentones (situadas consecutivamente a la vera de la RN N.º 16) son clasificados como pequeñas ciudades, según las distinciones realizadas por Capel (2002). Dicho autor establece como ciudad pequeña de segunda categoría a aquellas que tengan entre 10.0000 y 30.0000 habitantes. Podemos reconocer que el elemento estructurante primigenio y constitutivo de su forma urbana (en los tres casos) son las vías del ferrocarril, sus edificios y actividades vinculadas con el sistema ferroviario.

Explica Ferrari (2007) que, en Argentina, la importancia súbita que adquirió el ferrocarril, durante el último tercio del siglo XIX, se extendió rápidamente

en la generación de nuevos asentamientos urbanos y permitió de este modo la ocupación del territorio. El sistema de ocupación de la región se produjo mediante la instalación de un sistema lineal de asentamientos que relacionó pueblos y ciudades preexistentes con la fundación de otros nuevos. Entre estos últimos está el caso de los tres municipios en cuestión. Algunos surgieron de forma espontánea: ocurría cuando, luego de instalada la estación, los terrenos aledaños a ella se ocupaban sin una planificación urbana previa y sin una ley que reglamentara el modo de urbanizar. Generalmente eran propietarios de tierras que desarrollaban algún tipo de actividad económica y que luego vendían los terrenos. En estos poblados de nueva fundación se desarrolló una cierta variedad de formas urbanas que dependieron de la ubicación de la vía, de las plazas —principal y de la estación—, del tipo de trama y de la incorporación de elementos del urbanismo del siglo XIX. El tema de la centralidad fue una constante que se observó con frecuencia, donde la estación fue el principal foco del poblado. De este modo, la ubicación de la parcela de la estación, como elemento central del tejido, constituyó la posición más empleada. Se puede corroborar dicha conformación en la imagen 2 del presente escrito, donde se observan esquemas de la estructura de las tres localidades (Ferrari, 2007).

Respecto de la conformación primitiva formal de estas localidades, se debe aclarar que más allá de la mor-

fología utilizada para la fundación de cada pueblo, paralelamente hubo una razón económica-extractiva, agrícola o industrial para su creación. La industria del tanino comenzaba en los bosques con el hacha, en el medio del monte, y seguía con el traslado de los rollizos, la extracción del tanino y el traslado desde los puertos hacia Europa. En las cercanías de los obrajes, las fondas y boliches fueron los que dieron origen a las futuras poblaciones. Como estos primitivos asentamientos tenían una vida efímera, no se fundaban poblaciones desde un comienzo. Una vez que se terminaban los quebrachales de la zona, la compañía procedía a vender y lotear las tierras yermas y devastadas que quedaban. La línea ferroviaria dio nacimiento a una cadena de pueblos estables con intensa actividad forestal basada en la explotación de madera de quebracho y de tanino, en la obtención de durmientes, postes y leña. Es hasta la actualidad que, lamentablemente, en estos poblados se realizan extracciones de grandes cantidades de rollizos provenientes del monte chaqueño. Y aunque no sean mencionadas en el trabajo de Ferrari citado, cuando se desarrolla respecto de los pueblos forestales, este también es el caso de las localidades del oeste chaqueño en estudio, especialmente en el eje trazado sobre RN 16.

Sobre estas particularidades vinculadas con el estudio contextual de las ciudades se ha ahondado en trabajos previos. Pero se menciona aquí breve-

mente, considerando la importancia de este fuerte elemento estructurante, las vías del ferrocarril, el sistema ferroviario, las construcciones relacionadas con el servicio del ferrocarril, que no solo tienen influencia en el aspecto físico del territorio, sino que también tienen sus connotaciones perceptuales y fenomenológicas, y el imaginario colectivo de sus residentes posee (o debería poseer) una estrecha relación con el fenómeno del ferrocarril que tanto transformó el territorio argentino en el momento de su expansión.

Se pudieron establecer posteriormente al estudio de casos internacionales y del análisis del sitio (las tres ciudades y la región que responde a sus correspondientes jurisdicciones), en todas sus escalas, lineamientos generales extraídos a partir de la aplicación de los conceptos aquí mencionados. Dichos lineamientos posteriormente devinieron en propuestas de intervenciones en las tres escalas mencionadas. Las imágenes 1, 2 y 3 hacen referencia a algunos de los esquemas desarrollados en relación con la aplicación de los mencionados lineamientos.

A nivel macro/regional

- Identificación y análisis de las “capas” y texturas que conforman el territorio a nivel paisajístico para su adecuado manejo en la propuesta funcional y permitiendo la orientación en la región.
- A partir del paisaje de llanura típico de la región existe facilidad

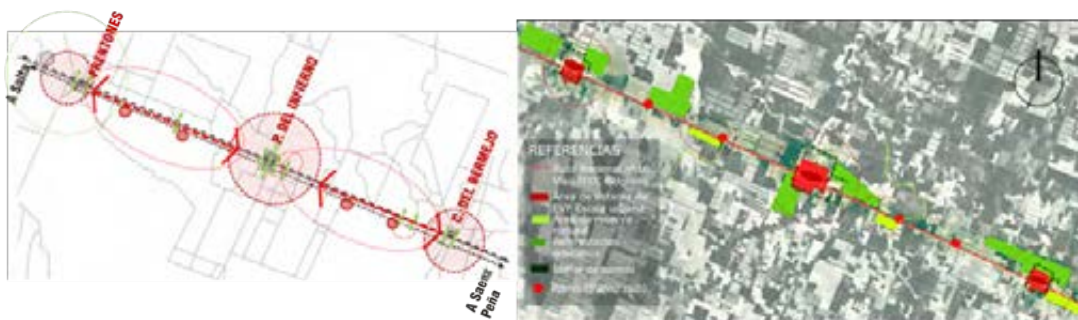


Figura 1. Esquemas de ideas planteadas a escala macro en el territorio "cosiendo" las tres ciudades.
Fuente: elaboración propia sobre base GIS y Google Maps

para contraponer mojones puntuales como elementos de referencia verticales en la extensión del territorio.

- Las vías como elemento que "cose" el territorio conectando cada uno de los municipios y siendo reconocidas como el elemento estructurante de la forma urbana (y territorial). Aplicación del concepto de "Red de ciudades", proponiendo una autonomía como sistema conjunto. Fortaleciendo ciudades con identidad propia individual, pero a su vez perteneciendo a un sistema mayor del se sirven.

- Planteo de usos mixtos públicos/privados/reserva natural.

- Determinación de la estructura y compacidad en la relación urbano-rural-natural del territorio generando áreas de transición claramente establecidas.

A nivel meso/urbano

- "Ciudades del río" versus "ciudades del ferrocarril". Tomar los principios identificados en el estudio de los casos internacionales, en etapas previas de la investigación donde el elemento

estructurante era el curso de agua, para abordar de la misma forma el elemento ordenador, en este caso, las vías del ferrocarril.

- Sistema de espacios verdes públicos. Toda célula planteada compuesta por lugares de uso público estará vinculada a través de ejes y/o caminos con otros espacios verdes, tanto dentro del núcleo urbano como pertenecientes a las áreas rurales/naturales externas, propiciando la creación de la red mediante vínculos más o menos fuertes según las necesidades del sistema.

- Identificación del carácter identitario local explícito o subyacente del polo urbano en cuestión para el diseño de un sistema de lugares significativos y de fácil apropiación por parte de la población. Aporta sentido de pertenencia al lugar de residencia.

- Planteo de áreas de interfase entre lo urbano y lo rural, no como borde divisor, sino como áreas de uso público. Pensar en contenedores o **buffer** que permitan ordenar el crecimiento

urbano, y generen a su vez un cinturón de uso público.

- Gestión para el desarrollo de un sistema de espacios públicos que aporte a la sustentabilidad económica de cada una de las localidades, utilizando tecnología y mano de obra local, como así también, con la propuesta de usos de explotación privada como complemento al espacio de uso público.

- Propender a los principios de la sustentabilidad ambiental/urbana y eco-eficiencia haciendo hincapié en los servicios eco-sistémicos que un sistema conectado de espacios verdes permite.

A nivel de sitio/puntual

- Planteo de un nuevo concepto para cada lugar proyectado en escala humana/de sitio, fortaleciendo espacios con identidad propia que ya posea el municipio cuando los hubiere y sumando aquellos usos en los sitios identificados como vacantes y aptos para contribuir a que todas las piezas que componen el sistema dentro de la

ciudad puedan leerse como un conjunto a través de sus vínculos.

- Células conectadas: ningún espacio se desarrolla en forma aislada; se tendrán presentes y fortalecerán tanto las vías de circulación peatonales, vehiculares y de diferente jerarquía como los ejes generando tensiones virtuales, creando nuevas, y reformulando lo existente de ser necesario.

- Lenguaje ferroviario al momento de diseñar el equipamiento de los espacios públicos planteados, retomando la identidad local existente.

- Refuncionalización de construcciones existentes, en consonancia con el punto anterior, permitiendo dar un uso a los edificios del ferrocarril existentes en todas las localidades que actualmente se configuran en vacíos urbanos. Se proponen nuevos usos relacionados con el programa planteado en cada espacio verde (áreas educativas, culturales, comerciales, etc.).

- Espacio público como polos educativos. Partiendo de las necesidades observadas y teniendo presente que la figura de "pueblos forestales", se

observa como esencial reconfigurar la relación naturaleza-sociedad y promover la creación de espacios educativos en relación con la explotación del recurso natural del monte chaqueño. Dichos usos son factibles de ser planteados en las áreas que se va a desarrollar.

- Principios de sustentabilidad urbana en relación con las técnicas constructivas utilizadas, tecnología, colecta de agua de lluvia, propuesta de huertas urbanas, uso de energías alternativas y todo tipo de propuestas aptas de ser aplicables en el sitio según el caso.

MODELO URBANO

LOCALIDAD	ASPECTO ANALIZADO	ESQUEMA - SINTESIS
Concepción del Bermejo	- Grado de articulación interna de la comunidad. - Centralidades. - Conexiones con el entorno.	
Pampa del infierno	- Accesibilidad - Proceso de configuración histórica - Equipamientos y servicios públicos (existentes-faltantes)	
Los Frentones	- Vacios internos y del entorno inmediato. - Carencias de infraestructura. - Solicitudes de los habitantes. - Tenencia de la tierra - Especificidades culturales.	

Figura 2. Aspectos planteados en la configuración de la intervención a escala urbana de cada una de las localidades
Fuente: elaboración propia sobre la base de imagen GIS

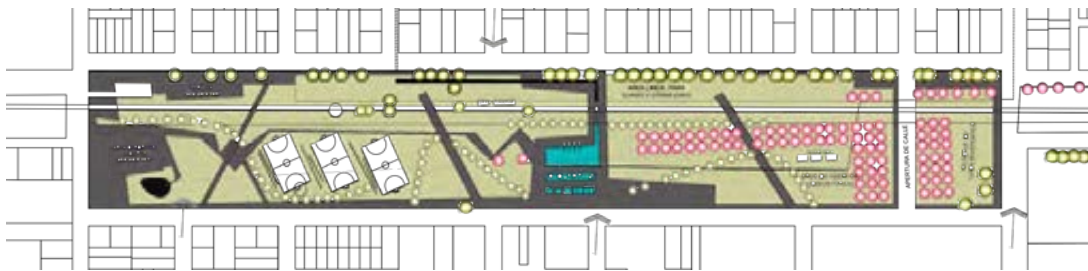


Figura 3. Una de las intervenciones a escala micro/de sitio propuestas para la localidad de Concepción del Bermejo, en el marco del proyecto Planificación del Sistema de Espacios Verdes en la localidad de Concepción del Bermejo, Chaco. Fuente: elaboración conjunta equipo de proyecto

REFLEXIONES FINALES

Así, movilidad, hibridez, frontera, barrera/cruce se incorporan como elementos componentes dentro de esta multiescalaridad que propone el sistema de espacios públicos en red que se está pensando. Se procura con la intervención la reivindicación de ese gran eje que funciona como conector de nodos clave a nivel nacional, las vías del ferrocarril, donde en su desarrollo se hallaron nodos intermedios pulsados mediante usos diversos. Nodos atractores revitalizantes de la red que se está creando.

En relación tanto con el lenguaje arquitectónico como con la estructura que se está proyectando que permitirá la identificación y orientación de los ciudadanos, se tendrá como principio rector al ferrocarril y su huella permanente en el territorio: las vías. La intervención estará regida por las siguientes pautas multi-escala:

- Vías como eje conector entre ciudades y sus espacios públicos.
- Área de estación como nodo atractor en cada una de las localidades.
- Lenguaje ferroviario como pauta ge-

neral para desarrollar el equipamiento necesario.

- Refuncionalización de los elementos existentes.
- Fortalecimiento de la identidad local conjunta a partir del imaginario colectivo de los "pueblos de ferrocarril".
- Posibilidad de reactivación del tren para conectar las tres localidades, como un medio de transporte de escala pequeña.

Estos breves lineamientos que se aplicarán en escala macro, meso y micro se materializarán de forma particular según sea la escala correspondiente, para permitir la creación de un sistema de lugares significativos con una visión multiescalar. Las imágenes presentes en el escrito dan cuenta del proceso de intervención que se está proyectando para propiciar su aplicación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Capel, H. (2009). Las pequeñas ciudades en la urbanización generalizada y ante la crisis global. *Investigaciones geográficas* N.º 70. Recuperado en [http://](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112009000300002&lng=es&tng=es)

[www.scielo.org.mx/scielo.](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112009000300002&lng=es&tng=es)

[php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112009000300002&lng=es&tng=es.](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112009000300002&lng=es&tng=es)

Ferrari, M. (2010). Los asentamientos urbanos producidos por la instalación del ferrocarril en el noroeste argentino. *Apuntes* 24 (1), pp. 26-43.

Ferrari, M. (2007). Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Revista de Historia, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*.

Lynch, K. (1980). "Genius Loci". *Revista Morar*. Pág. 1.

Sassen, S. (2008). Una sociología de la globalización. *EURE*, v. 34 n. 102. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612008000200008>

Sereno, C.; Santamaría, M. & Santarelli de Serer, S. A. (2010). El rururbano: espacio de contrastes, significados y pertenencia, ciudad de Bahía Blanca, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, (19), 41-57.

Schulz, N. (2000). *Los principios de la arquitectura moderna: sobre la nueva tradición del siglo XX*. Ed. Reverté, edición en español.