

**La escala territorial en la configuración de las periferias urbanas.
Aproximaciones al proyecto territorial del Sector Este de la ciudad de Córdoba**



Fernando Díaz, Román Caracciolo, Mariana Debat, María Elisa Pulido

La creciente preocupación por las cuestiones que atañen al futuro de las ciudades ha generado un renovado interés en los territorios periurbanos como espacios protagónicos de las últimas transformaciones espaciales. El Sector Este de la ciudad de Córdoba es una muestra de tales transformaciones, en donde es posible verificar fenómenos territoriales tales como urbanización dispersa, rururbanización y urbanización de corredor, en combinación con espacios productivos, grandes equipamientos e infraestructuras.

En ese sentido, esta ponencia pretende resumir la investigación en torno a tres aspectos que atañen a la configuración del sector en estudio: 1) la incidencia de las dinámicas urbanas y metropolitanas y los escenarios que plantean; 2) las lógicas de ocupación del territorio y sus resultados espaciales, cuya identificación permitiría una aproximación a las especificidades territoriales del sector, como punto de partida para reorientar procesos y re proyectar estructuras espaciales conflictivas, y 3) las posibilidades proyectuales que abren los aspectos antemencionados, en el marco de una mirada integral del territorio y de un instrumento de planificación como es el Plan de Sector.

Palabras claves: Territorio, periurbanización, plan, proyecto

Nociones de partida

En los modelos teóricos y en los planes urbanos en general, prevalece un abordaje genérico de los territorios periurbanos en lo que, además, éstos se ven interpretados desde sus cualidades negativas, sus escasas condiciones estructurales y su imposibilidad de generar atributos de ciudad. En parte, estas miradas se originan en el clásico antagonismo centro-periferia en el que se reproduce, según Dematteis (1998), la estructura jerárquica y clasista de la fase fordista del desarrollo urbano, donde las relaciones geográficas —y sociales— son asimétricas, en roles, espacialidades y construcción de significados. En el contexto europeo los nuevos fenómenos de metropolización y redes macroterritoriales reconvierten la idea de periferia reubicándola como un ámbito posible de contener las nuevas formas de relaciones sociales y productivas, no ya desde el centro sino como espacio capaz de absorber y contener los cambios en un escenario más complejo. En nuestro contexto, en cambio, persiste la imagen de la periferia como expresión desfavorable de la modernidad urbana y ubicada en las antípodas de la ciudad tradicional, los barrios consolidados o de las nuevas versiones de la suburbia jardín. En ambos contextos, los bordes de la ciudad vienen sufriendo transformaciones sustanciales que impactan en su configuración, ya no sólo por decisiones respecto de la organización urbana interna, sino también por las relaciones que las ciudades establecen con sus áreas metropolitanas y regiones urbanas mayores.

En Córdoba los planes urbanos han construido diversas formas de observar la ciudad. La planificación tradicional normativista de las décadas del 70 y 80, en su esfuerzo por imponer una comprensión de la ciudad a partir del “corredor” y de la “trama”, no repara especialmente en los territorios periurbanos. Tampoco los estudios de metropolización de inicios de la década del 80, en los que la estructuración del futuro crecimiento urbano se difiere al espacio metropolitano, sin una clara articulación con las áreas periféricas. En los 90, no son menos ciertas las dudas que abren las propuestas descentralizadoras o aquellos proyectos estratégicos de borde sin un adecuado planteo de integración socioespacial (Caporossi, Díaz, 2009). Recién con el nuevo siglo, comienzan a esbozarse un conjunto de planteos que consideran las potencialidades de los sectores periurbanos y su rol en las nuevas configuraciones metropolitanas.¹

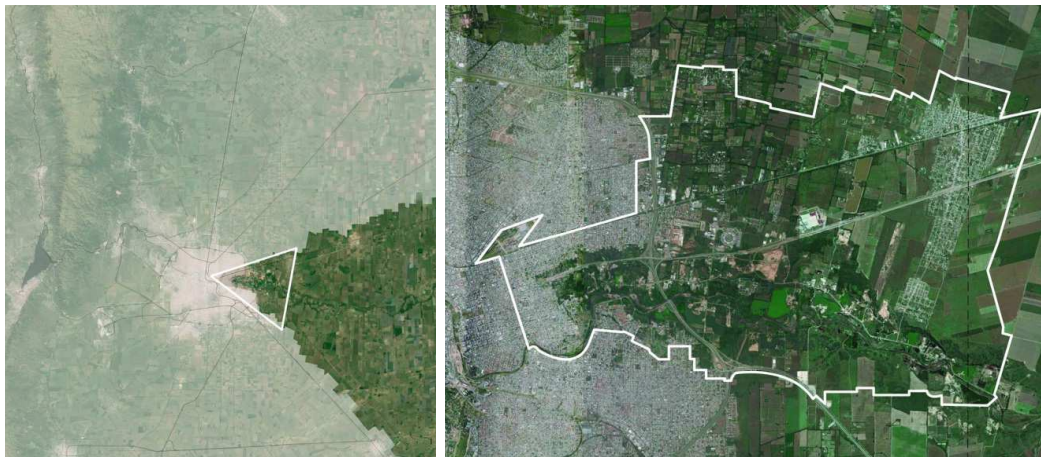
Por otra parte, desde las prácticas se puede afirmar que los territorios periurbanos se vienen configurando bajo dos tipos de tensiones: a) la localización de un conjunto de usos del suelo signados por la “incompatibilidad” con la ciudad “central” o consolidada. Es el caso de medianas y grandes industrias, infraestructuras sanitarias (plantas potabilizadoras, predios para residuos urbanos, etc.), infraestructuras viales regionales, espacios recreativos, áreas de producción rural intensiva, puntos de extracción de áridos, planes de vivienda social, asentamientos irregulares, etc., es decir, un conjunto de lógicas expulsivas donde la ciudad “destierra” aquello que no puede absorber. Y b) una serie de demandas asociadas a fenómenos metropolitanos -incluso regionales- que produce impacto en las áreas periurbanas. Es el caso de las relaciones funcionales entre centros urbanos que intensifican traslados e intercambios; el crecimiento de poblados menores por la migración de población de la gran ciudad; la demanda de apertura de tierra urbana; el

¹ Nos referimos a los estudios del IPUCOR (2001-2003) y su propuesta de alternativas de desarrollo urbano sobre corredores y nodos de crecimiento, anclados en las ventajas comparativas entre sectores periurbanos; y a los estudios del Plan Director (o Plan 2020), en que se identifica un conjunto de áreas de oportunidad para el desarrollo de la ciudad, varias de las cuales se sitúan en el borde urbano, con un potencial rol articulador con el área metropolitana.

usufructo de la misma estructura vial entre diversas escalas (urbana, metropolitanas, regionales), los corredores industriales, los nodos de transferencia de cargas, el cinturón verde productivo y su nuevo valor estratégico; los equipamientos de escala metropolitana, etc. En definitiva, la escala territorial, los escenarios que plantea y los procesos que despliega, exceden la ciudad pero impactan fuertemente en ella.

El área de estudio. El sector este de la ciudad de Córdoba

Lo antes comentado parte de una serie de observaciones sobre el sector en estudio que se corresponde con una amplia porción del territorio urbano —se incluye en el análisis al municipio de Malvinas Argentinas— entorno a las vías de acceso a la ciudad de Córdoba desde el Este. En ese sentido, es un área que se encuentra impactada por importantes conectividades que vinculan la ciudad con centros urbanos metropolitanos y con las provincias de Santa Fe y Entre Ríos.² El corredor más importante es la RNN19 que, además reviste condición bioceánico. Al norte, se mantiene la vía del FFCC General Belgrano, encontrándose en la actualidad afectada sólo al transporte de carga.



Asimismo, es un área con fuerte presencia de soporte natural: el sistema del río Suquía, que viene sufriendo las consecuencias de actividades extractivas y contaminantes. Finalmente, el sector aloja la porción sobreviviente más relevante del Cinturón Verde, dentro del ejido urbano, aunque en franca disminución. A lo largo de los años, sobre este espacio productivo, se fueron asentando una serie de infraestructuras, equipamientos de escala e industrias, a lo que se agregan urbanizaciones de condición dispersa.

² El sector se ve impactado por algunos de los principales accesos a la ciudad de Córdoba: la RNN19 que, si bien no es uno de los mayores corredores en cuanto al caudal de automóviles privados, lo es respecto del transporte público interurbano provincial, encausando la segunda mayor frecuencia (Córdoba-Malvinas Argentinas) de esa modalidad (IPLAM, 2012). Asimismo, constituye uno de los tres principales corredores de transporte de carga que tiene como origen y destino la ciudad de Córdoba, siendo también uno de los corredores bioceánicos del MERCOSUR que atraviesan el territorio argentino de este a oeste, vinculando Brasil, Uruguay, Argentina y Chile.

En definitiva, se trata de un sector urbano altamente complejo, con una estructura territorial desequilibrada que, además, sufre un fuerte proceso de degradación ambiental y de fragilidad social, que en conjunto demandan una serie de acciones integrales para afrontar los futuros escenarios, fundamentalmente relacionados con la recepción de los flujos de comunicación de un amplio espacio que abarca territorios metropolitanos, nacionales y macroregionales, asociado al desarrollo industrial de escala en algunos de sus corredores.

Las lógicas de ocupación territorial del sector Este

Una lectura del territorio no debe limitarse a describir su realidad, sino también orientarse a desentrañar la naturaleza de su configuración. Este doble imperativo conduce a dos dimensiones presentes en todo territorio: el *resultado* espacial y los *procesos* de construcción espacial. Es el concepto de “lógicas de ocupación” el que definiría a aquellos factores de orden que esbozaron modalidades de formación y de cambio de un territorio y que dan cuenta de formas, patrones y modelos de configuración espacial que expresan identidades territoriales particulares.

En el caso del sector Este, las lógicas de ocupación pueden detectarse a través del estudio de los “sistemas urbanos territoriales” que configuran el área y que, a su vez, permiten evidenciar sus aspectos más relevantes.³ Para ello, se han definido cuatro sistemas: espacios abiertos, espacios de producción rural; movilidad y asentamientos y actividades. La metodología utilizada consiste en la reconstrucción cartográfica como instrumento que viabiliza la lectura de los procesos y descubre lógicas y patrones de conformación, ya que, como bien afirma Sabaté (2010), "dibujar es seleccionar, seleccionar es interpretar, interpretar es proponer."



La forma de la periferia (Alumnos Bartolucci, Dalmaso, García, Maita y Mota Videla)

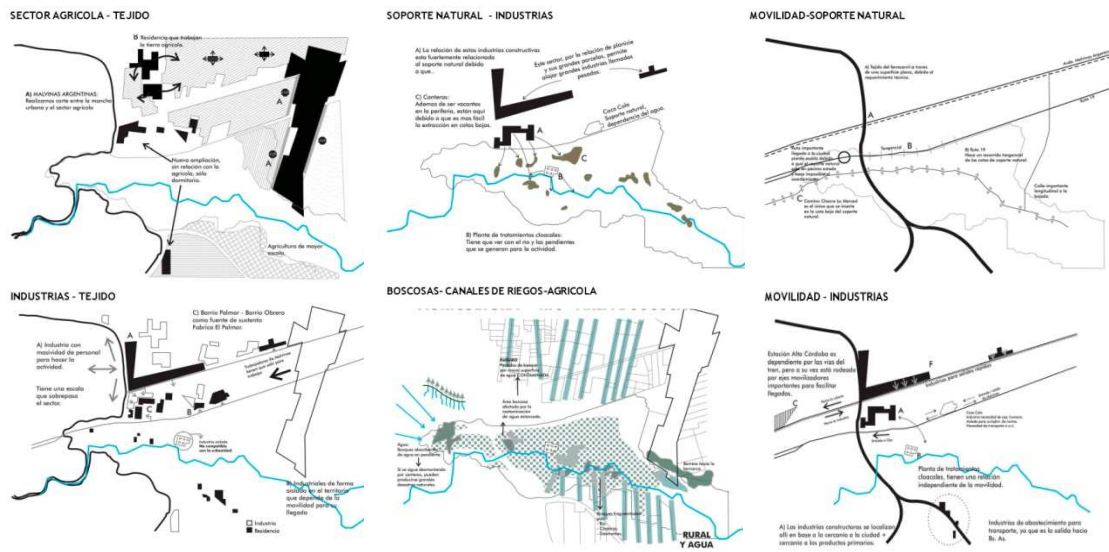
³ Definimos “sistema urbano territorial” como configuraciones espaciales que se caracterizan por su condición de espacios con competencias compartidas entre la ciudad de Córdoba y su entorno metropolitano, que expresan la complejidad supramunicipal y la diversidad de sus manifestaciones espaciales: diversidad en escalas, formas de suelo, usos y ocupación, tipos residenciales, roles funcionales, identidades locales y jurisdicciones, entre otras. Asimismo, son estructuras urbanas “en relación”, ámbitos que pueden encausar gestiones de cooperación interna, en el sentido que involucran intereses de diversas administraciones al interior del AMC, que pueden verse reforzadas y enriquecidas a partir de la gestión de los temas comunes, contribuyendo a la vertebración de la región y a la activación de su capital territorial (Díaz Terreno, 2014).

1. Espacios abiertos. En este ítem se apunta a aquellos espacios abiertos de titularidad pública o privada y escala territorial (a excepción del espacio rural), poniendo énfasis en el sistema del río Suquía y sus barrancas y en las áreas boscosas. El avance de la ocupación sobre estos componentes evidencia una relación de usufructo irracional del territorio, devaluando sus funciones ecosistémicas. Así lo demuestra la proliferación de canteras de extracción de áridos (que alteran la estructura del río) y la presencia contaminante de industrias que vierten líquidos al cauce hídrico, a lo que se suma la deficitaria planta potabilizadora de líquidos cloacales. Ello ha redundado en una modificación de las formas particulares de las barrancas, en una merma de los bosques naturales colindantes y en la contaminación propia del río. Las áreas boscosas también se extienden sobre el espacio productivo, acompañando los caminos rurales o los canales de riego.

2. Espacio de producción rural. Sus lógicas responden a la herencia agrícola de la conformación del Cinturón Verde de Córdoba, cuyo origen se asocia a la construcción del dique San Roque y el sistema de canales maestros para riego, a finales del siglo XIX. Si bien a simple vista no se encuentra en el parcelario rural un claro patrón compositivo, el dibujo cartográfico devela una clara estructuración en base al contacto con los cursos hídricos. Del mismo modo, el tipo de producción define el tamaño de las parcelas y éste, a su vez, expresa la intensificación de las subdivisiones en el tiempo. La estructura se completa con trazas rurales y caseríos aislados, cabezas de unidades productiva (quintas, chacras o partes de antiguas estancias). Se verifica el avance de la urbanización ya sea residencial o industrial y de los cultivos extensivos sobre el área frutihortícola, que atenta contra la supervivencia del Cinturón Verde y la vocación productiva original del Sector.

3. Movilidad. Desde el Este, los accesos a la ciudad de Córdoba definen la estructura de movimiento principal, cuya aparición en orden cronológico es la siguiente: vías del FC Central Córdoba; el antiguo acceso a la ciudad, hoy RP188; y la RNN19, ya descripta. A esta estructura este-oeste se suman otras trazas, algunas antiguas como el camino a Chacra de la Merced o la traza rural a Santa Rosa. El entramado se completa con una imbricada red de caminos rurales que recorren el territorio y que, el énfasis en su dibujo, ayuda a recomponer una estructura rural secundaria y que, en diferente medida, generan un entramado en sentido norte-sur. La presencia de importantes infraestructuras viales de conectividad regional y un entramado, en general, precario y de carácter rural, expresan el solapamiento conflictivo de escalas al que se ve sometido el área.

4. Asentamientos y actividades. Se verifica un predominio de formas dispersas de urbanización, no continúa respecto a la mancha urbana de Córdoba, que expresan diferentes patrones: urbanizaciones residenciales (barrios, planes de vivienda, "tomas de tierra"); nodos rururbanos; residencia rural; grandes equipamientos; industrias; infraestructura de servicios. En general, responden a tres lógicas de ocupación del territorio: a) aquella que se vincula a la accesibilidad, ligadas a un corredor de movilidad principal (industria, grandes equipamientos, servicios); b) la lógica del mercado de suelo, en busca de disponibilidad y menores costos (residencias); y c) la lógica de la producción agrícola (viviendas rurales asentadas en forma aisladas en el corazón de la parcela, o alineadas sobre caminos rurales, o pequeños agrupamientos de condición rururbano).



Lectura sistémica-Miradas cruzadas

(Alumnos Amerise, López, Pites, Sirur y Zatta). Urbanismo 2B, 2016.

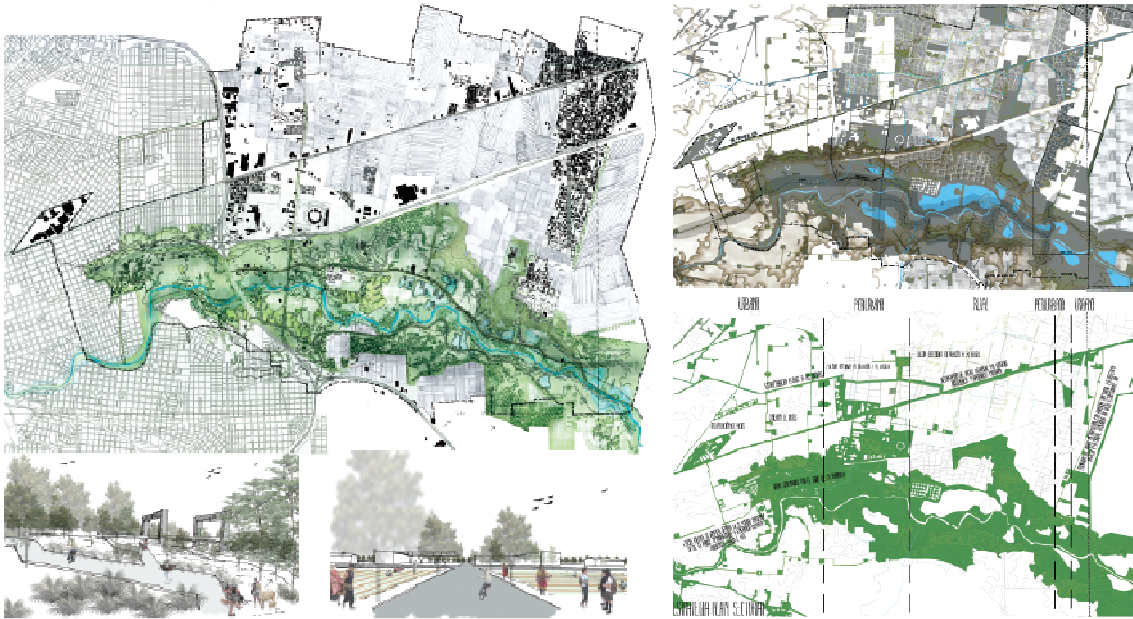
Posibilidades proyectuales territoriales

Alternativas de reconfiguración periurbana del sector Este

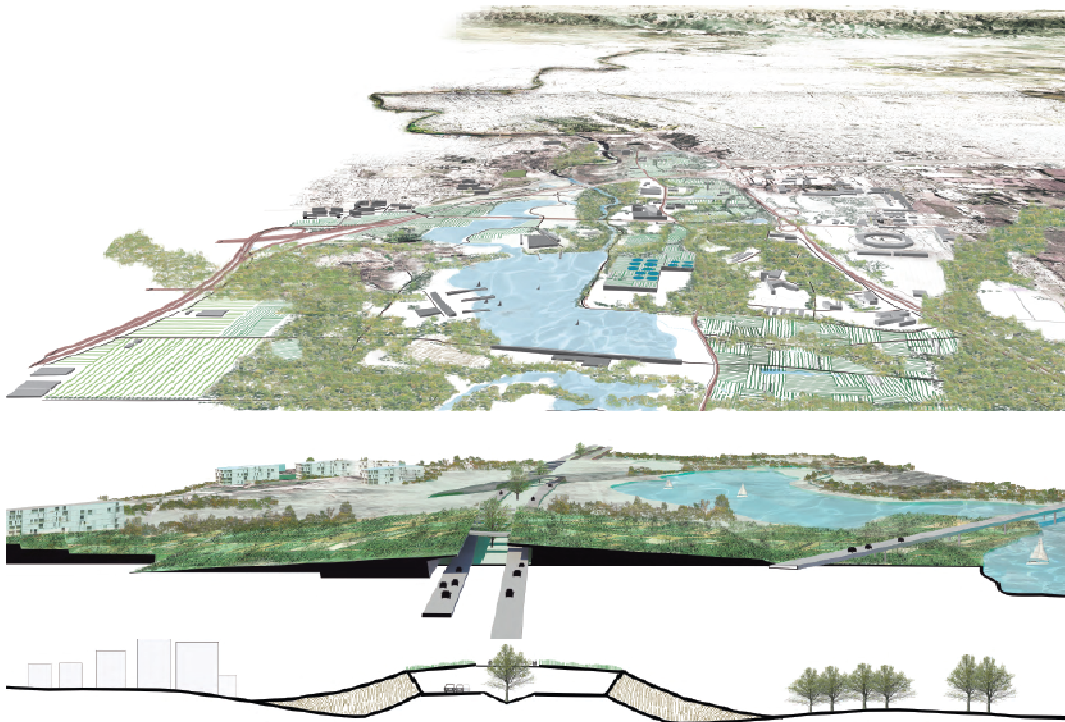
Partimos del supuesto que una mirada atenta a los valores naturales del territorio y sus alteraciones en el tiempo, nos permiten poner en evidencia los resultados de los procesos de transformación del territorio, en general, con fines productivos que, en el caso del sector Este expresan una relación conflictiva entre aquella matriz biofísica originaria y las lógicas de ocupación del territorio históricas y actuales. Sin embargo, y visto en positivo, estas observaciones a su vez abren un panorama en el que el área en estudio se convierte en un ámbito propicio para la exploración proyectual, con el objetivo de ensayar formas de reorientar los procesos espaciales detectados y de re proyectar aquellas estructuras territoriales conflictivas para adecuarlas a los nuevos escenarios que el sector deberá enfrentar.

Un conjunto de experiencias proyectuales, ancladas en el enfoque que subyace en esta ponencia, fueron desarrolladas por los alumnos de la Cátedra Urbanismo 2B (FAUD, UNC), a partir de indagaciones y procedimientos desplegados en Taller, durante los años académicos 2015 y 2016. A efectos de esta ponencia, se seleccionaron trabajos en correspondencia con los sistemas urbanos territoriales adoptados en el ítem anterior.

1. Exploraciones desde el espacio abierto. En estos proyectos, el planteo de reconfiguración del sector parte de una integración sistémica de los espacios libres, naturales y transformados, con el fin de darles continuidad a través de los cursos de agua, las masas forestales, la parcelación agraria y la barranca. Se explora así la noción de corredor ecológico, que enriquece la matriz biofísica original, en su articulación progresiva con espacios verdes urbanos, periurbanos y rurales.



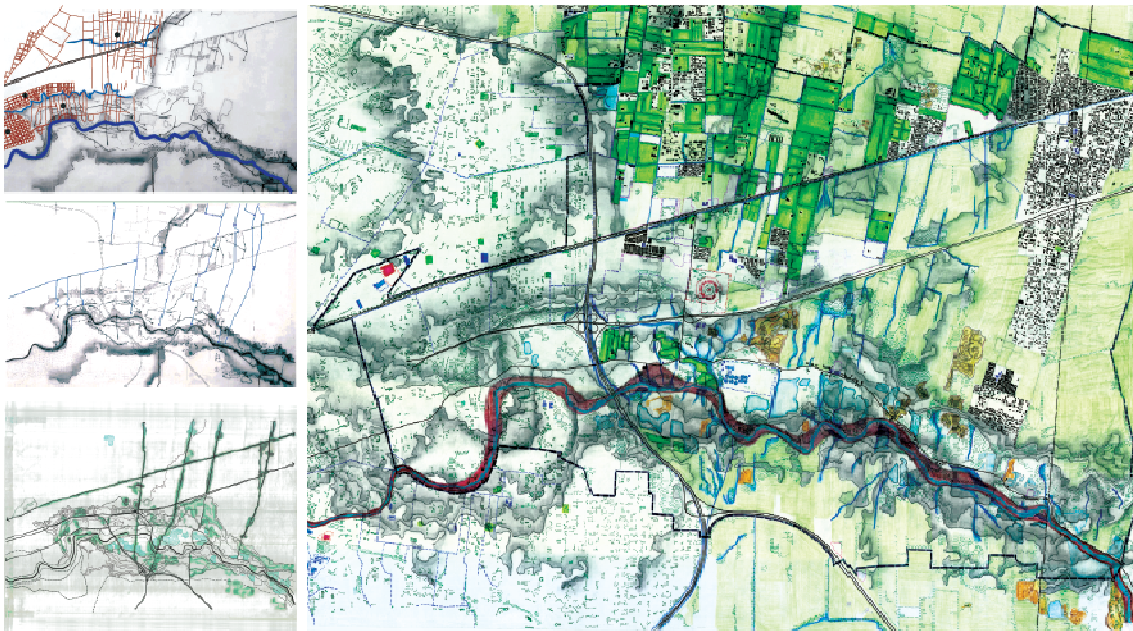
A la izquierda, *Parque metropolitano Chacra de la Merced* (Crespi, Radosta, Hemmers y Sabán). A la derecha, *Sistema de espacios libres urbanos-periurbanos-rurales* (Bo, Pugliano, Moreta, Loyola y Roldán)



Conectar masas forestales preexistentes (Alumnos Rosica y Williams)

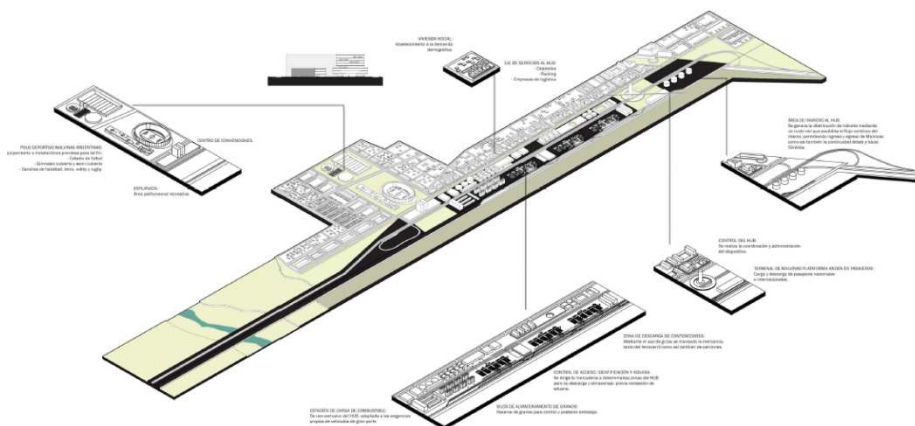
2. Exploraciones desde el espacio de producción rural. Se aborda el paisaje cultural productivo frutihortícola del Cinturón Verde, desde la relación entre las lógicas de la forma del territorio rural,

la provisión de riego y el vínculo histórico con el trazado urbano, vertebrando el territorio rural a través de la definición de núcleos de servicios, caminos, acequias y estanques.



Estructuración desde el espesor de las acequias y escorrentías (Alumnos Alonso, Torres, Ríos y Vázquez).

3. Exploraciones desde la movilidad y los asentamientos y actividades urbanas. Bajo un enfoque de “ciudad inclusiva” y del “derecho a la movilidad”, se interviene sobre la estructura de movimiento del área. Se propone la recuperación de las vías férreas en desuso para encausar el transporte masivo y reordenar el crecimiento del sector, sobre la base de nodos de intercambio y mixtura de actividades con diferentes improntas. La articulación de distintas escalas proyectuales implica una reflexión en simultáneo de la problemática del sector y su relación con las tensiones metropolitanas, y el reconocimiento del sistema de movilidad como factor clave en la transformación del territorio periurbano.



“Hub” Malvinas Argentinas: intercambiador interoceánico (Alumnos Amerise, López, Pites, Sirur y Zatta)



Ensamblando bordes: de la industria a la ciudad productiva
(Alumnos: Cardeilhac, Etchegoin, Gauna y Hughes)

A modo de cierre

La configuración de los territorios periurbanos de Córdoba depende en buena medida de las tensiones establecidas entre la propia ciudad y los espacios regionales mayores, que definen una serie de procesos de construcción del territorio desde diversas lógicas espaciales superpuestas, la mayoría de las veces, no articuladas a una visión integral de la planificación. La identificación de dichas lógicas y su expresión espacial no solo brindan un mayor conocimiento sobre los procesos en danza, sino también permiten incidir sobre aquellas para reorientar las tendencias espaciales no deseadas y readecuar estructuras territoriales para enfrentar futuros escenarios. Aquí adquieren valor dos instrumentos: por un lado, el *proyecto del territorio*, por su capacidad de explorar alternativas a partir de la identidad espacial de los propios territorios en conflicto; y por otro, el *Plan de Sector*, que cada vez más se instala en nuestro contexto como la escala que permite armonizar las demandas específicas de zonas o áreas con una visión integral de la ciudad, en el marco de la búsqueda de una coherencia territorial.

Bibliografía

Caporossi, C., & Díaz Terreno, F. (2009). Relaciones metropolitanas. Identificación de las lógicas de conformación del territorio metropolitano. Caso Estación Juárez Celman. En *Viceversa* (pp. 59-66). Córdoba: FAUD, UNC.

Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. En F. Monclús (Ed). *La ciudad dispersa*. Barcelona: CCCB.

Díaz Terreno, F. (2014). *Propuesta Pedagógica para Urbanismo 2B*, FAUD, UNC.

Sabaté, J. (2010). De la cartografía urbana al proyecto territorial. *Café de las Ciudades* 92. Buenos Aires.

ISBN 978-987-4415-32-5



9 789874 415325