

ESTRATEGIAS PARA LA REVALORIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN PEQUEÑAS LOCALIDADES DE LLANURA. CASOS BRINKMANN Y CANALS, PROVINCIA DE CÓRDOBA

Sánchez, Mónica E. monelsan@hotmail.com
Repiso, Luciana I. lucianarepiso@yahoo.com; Mir, Guillermo D.
mirguillermomir@gmail.com; Minetti, Celeste; Farías, Federico

RESUMEN

En esta ponencia se reflexiona sobre los desafíos de la planificación urbanística en la construcción de la legibilidad urbana y la identidad local en municipios de pequeña escala con origen ferrocarrilero situados en la llanura de la Provincia de Córdoba.

Se presenta un análisis comparativo de los resultados obtenidos en el desarrollo de dos convenios celebrados entre la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba y los Municipios de Brinkmann y Canals –10.106 y 9.000 habitantes, respectivamente, según Censo de la Provincia de Córdoba 2008–, para el asesoramiento técnico en estrategias de ordenamiento urbano-territorial, cuyo desarrollo se realiza por algunos profesores y adscriptos de la Cátedra de Urbanismo IB.

La legibilidad urbana es consecuencia de las características propias de la estructura físico-espacial funcional, formal y perceptual de cada localidad, la cual se lee esencialmente desde el espacio público. El Arq. Joaquín Sabaté expresa: *“El espacio público constituye la manifestación más esencial de la ciudad, es la base de la convivencia y el ámbito de representación de la colectividad...”* [1].

Se asume que desde adecuadas pautas normativas, proyectos y acciones estratégicas de intervención en el espacio público es posible construir alta legibilidad urbana, con buena calidad ambiental y perceptual basadas en la identidad local.

PALABRAS CLAVE

Espacio público – identidad – legibilidad urbana – estrategias urbanísticas

ANTECEDENTES

La construcción urbana es un proceso colectivo resultado tanto del trabajo de profesionales (arquitectos, agrimensores, ingenieros civiles y maestros mayores de obra) como de la autoconstrucción. Además, un alto porcentaje de localidades y municipios carece de acciones de planificación de su ordenamiento urbano. Ello se traduce en una débil estructuración urbana y escasa legibilidad y en muchos casos, una frágil manifestación física de la identidad urbana, aunque haya fuertes signos de identidad social, la cual se expresa de diversas maneras, entre otras: en fiestas vinculadas con las actividades productivas, en la existencia de museos y de publicaciones que relatan la historia local, en algunos monumentos conmemorativos y en equipamientos en el que se desarrollan los eventos festivos; en ciertas piezas arquitectónicas de alto valor testimonial de la historia local. Enric Pol y Sergi Valera expresan que *“si existe una buena identificación con la ciudad, si existe una identidad de lugar potente, el nivel de satisfacción global del ciudadano es más elevado que si no existe”* [2].

Respecto de la legibilidad urbana, Pilar Figueras Bellot señala: *“La forma urbana debe ser fácilmente legible, interpretable y utilizable para toda clase de ciudadanos; es decir, debe estructurarse en espacios e itinerarios fácilmente comprensibles y sugerentes... (...)... El factor básico para la legibilidad es su configuración física”* [3]. Y

como dicha configuración se observa desde el espacio público, son fundamentales las características del mismo resultantes de la conformación que adoptan los elementos arquitectónicos y urbanísticos que constituyen el tejido urbano.

Los trabajos de asistencia técnica a municipios con la finalidad de establecer políticas y estrategias de ordenamiento urbano-territorial realizados a través de convenios con la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNC, constituyen una excelente oportunidad para reflexionar sobre la teoría y práctica de la planificación urbana en el marco de la gestión para el desarrollo local. Además, permiten el estudio comparativo de las principales potencialidades y problemáticas que comparten tales municipios y de cuáles son las posibles políticas, lineamientos y proyectos urbanísticos más apropiados para contribuir a generar mejores condiciones de calidad de vida para la sociedad.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

En los dos trabajos de extensión, se abordan las etapas de Relevamiento, Análisis, Diagnóstico y Propuesta del proceso de planificación urbana. En la etapa propositiva se plantean lineamientos y pautas normativas, y proyectos vinculados principalmente con el espacio público.

El desarrollo de esta ponencia se realiza en las siguientes instancias:

- Presentación de los municipios de Brinkmann y Canals.
- Caracterización de los principales aspectos físico-funcionales y paisajístico-perceptuales de Brinkmann y Canals.
- Descripción de las propuestas de intervención en el espacio público.
- Reflexiones finales

RESULTADOS

➤ **Presentación de los los municipios de Brinkmann y Canals**

➔ **Localización**

El Municipio de Brinkmann está ubicado en el Noreste de la Provincia de Córdoba, Departamento San Justo, en el corredor constituido por la Ruta Provincial N° 1 y un ramal del ferrocarril de la empresa Nuevo Central Argentino NCA. Se encuentra a 270 km de la ciudad de Córdoba, a 65 km al Norte de la ciudad de San Francisco y a 18 km al Sur de la ciudad de Morteros.

El Municipio de Canals está ubicado en el Sureste provincial, en el Departamento Unión, atravesado por el corredor de la RP N° 3 en sentido Norte-Sur y por la traza del ramal Pergamino-Río Cuarto de la empresa NCA en sentido Este-Oeste, y en el límite Norte del Radio Municipal, por la RN N° 8. Se encuentra a 311 km de la ciudad de Córdoba, a 44 km de la Ciudad de La Carlota, a 146 km de la ciudad de Río Cuarto y a 96 km de Venado Tuerto.

Ambos municipios pertenecen a la región de la llanura oriental. Brinkmann forma parte de la depresión de Miramar y está a una altitud de 99,8 msnm, y Canals pertenece a una zona de planicie con escasa pendiente, leves ondulaciones y depresiones relativas –lo que ocasiona serios problemas de anegamientos en diversas partes del territorio municipal– a una altitud de 109 msnm.

➔ **Población y base económica**

En cuanto a su tamaño poblacional, según el Censo de la Provincia de Córdoba del año 2008, Brinkmann contaba con unos 10.100 habitantes y Canals, con unos 9.000.

La base económica urbana de ambos municipios es predominantemente industrial y también comercial y de servicios; se insertan en contextos rurales con actividades agropecuarias extensivas.

Ambos municipios cuentan con un Radio Municipal que incluye tanto territorio urbano como rural, y es del tipo islas, tal como puede observarse en los gráficos adjuntos.

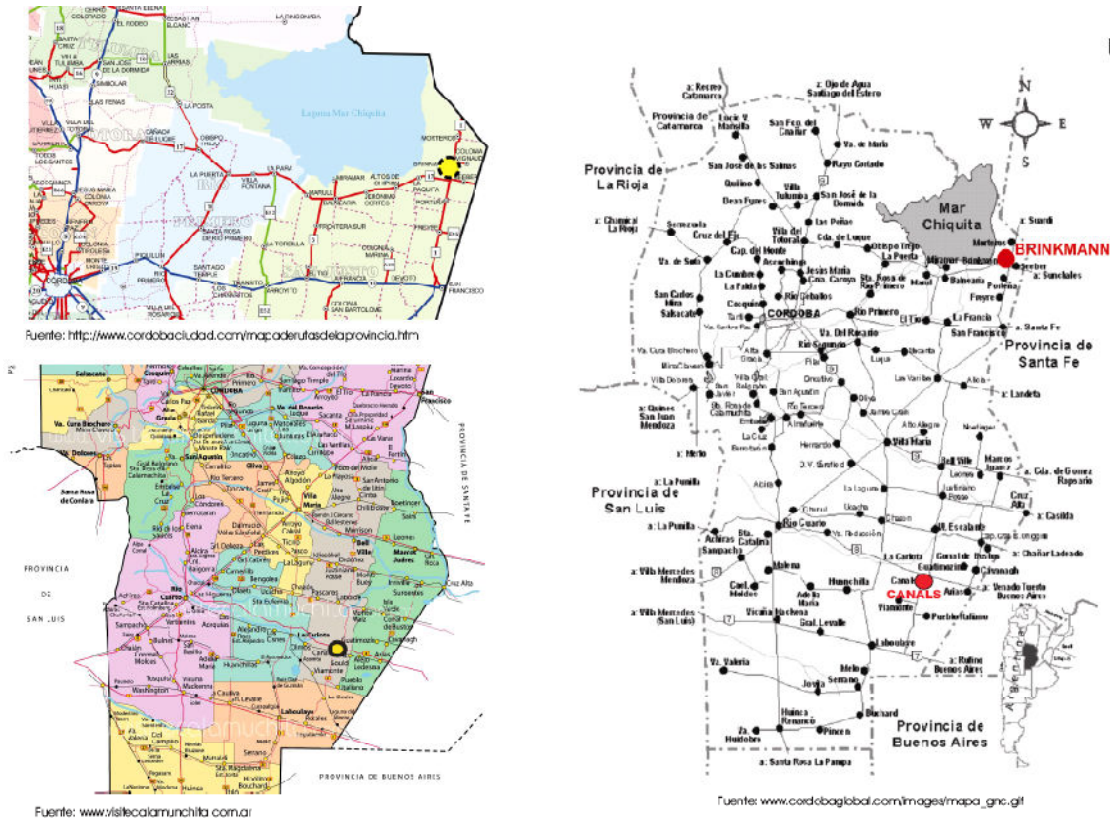


Gráfico N° 1: LOCALIZACIÓN DE LOS MUNICIPIOS DE BRINKMANN Y DE CANALS EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

➤ **Caracterización de los principales aspectos físico-funcionales y paisajístico-perceptuales de ambos municipios**

➔ **Origen, trazado urbano y Radio Municipal**

El origen de ambos municipios es la llegada del Ferrocarril Gral. Bartolomé Mitre, por lo que una característica que les da identidad tanto a Brinkmann como a Canals es la presencia del cuadro del ferrocarril con sus edificios de la estación y galpones complementarios y la traza de las vías que dividen la planta urbana en dos sectores Este-Oeste en Brinkmann, y Norte-Sur en Canals.

En Brinkmann, el eje vial regional RP N° 1 es paralelo a la traza del ferrocarril, y conforma el límite Este de la planta urbana. En Canals, el eje vial regional RP N° 3 es perpendicular a la traza del ferrocarril, y también constituye el límite Este de la planta urbana, si bien ya hay un loteo hacia el Este de dicha ruta; la traza de la RN N° 8 es paralela a la del ferrocarril.

Los dos municipios tienen sus nuevos Radios Municipales aprobados recientemente, y se caracterizan por ser del tipo islas, es decir, incluyen un área que delimita la planta

urbana y un entorno rural y otros precintos que delimitan alguna institución, estación y/o actividad a las que les prestan servicios.

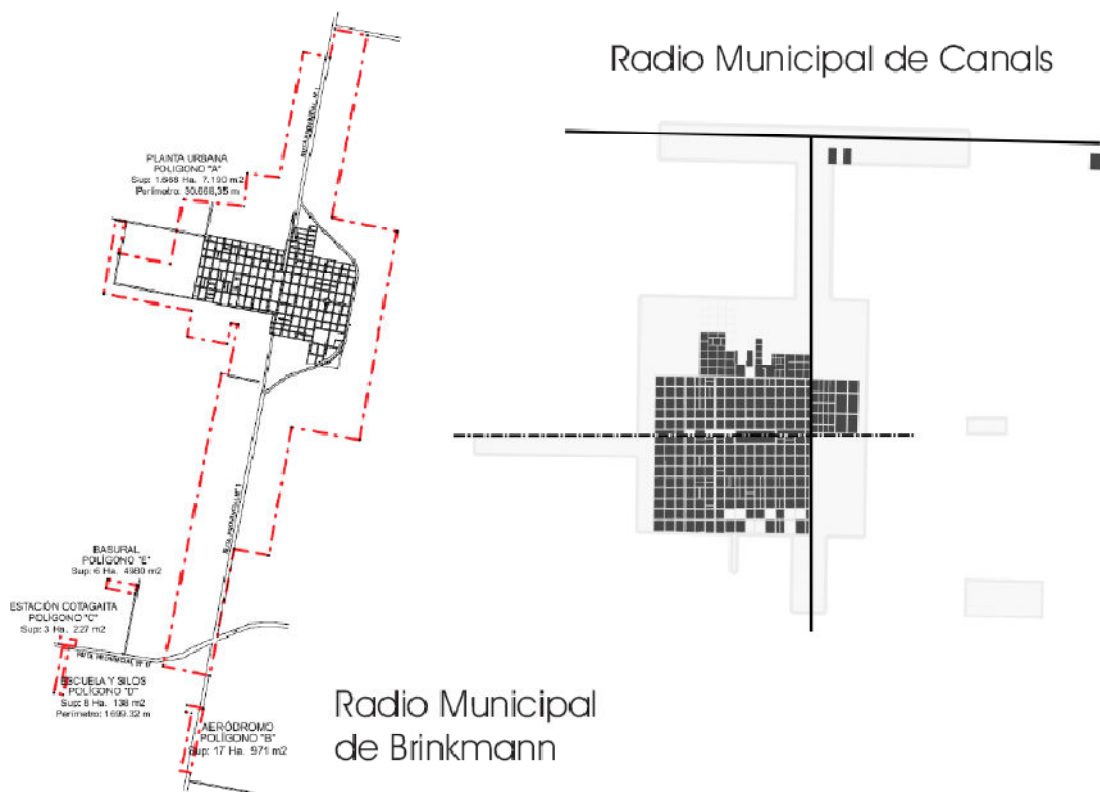


Gráfico N° 2: LÍMITES DE LOS RADIOS MUNICIPALES DE BRINKMANN Y CANALS

El trazado urbano de ambas localidades es predominantemente de tipo retícula regular. En el caso de Brinkmann, el trazado constituye una retícula regular de manzanas de formas predominantemente rectangulares de dimensiones grandes, medianas y pequeñas, con la presencia de algunas manzanas cuadradas y de algunos predios de grandes dimensiones que rompen la continuidad del trazado y que albergan distintos tipos de instituciones, principalmente equipamientos deportivo-recreativos, e industrias; las calles son en gran parte de 20 m de ancho y los bulevares de 30 m.

En Canals, el trazado se conforma de manzanas predominantemente cuadrangulares con presencia de algunas rectangulares y muy pocos predios que por sus dimensiones interrumpen la trama urbana; las calles tienen, en su mayoría, unos 20 m de ancho, y los bulevares de borde del ferrocarril, 30 m; hacia el Este de la RP N° 3, hay un trazado que tiene una configuración de manzanas rectangulares cuyas calles no tienen continuación con el resto de la planta urbana.

El trazado urbano de Canals tiene mayor homogeneidad que el de Brinkmann, y la mayor parte de sus calles tienen continuidad sólo interrumpida por las vías del ferrocarril.

En ambos municipios se observa una marcada tendencia a la subdivisión de las manzanas en dos manzanas rectangulares, generalmente, destinadas a planes de vivienda, lo cual genera encuentros de calles en T, por lo que se podrían originar algunas situaciones conflictivas en el tránsito.

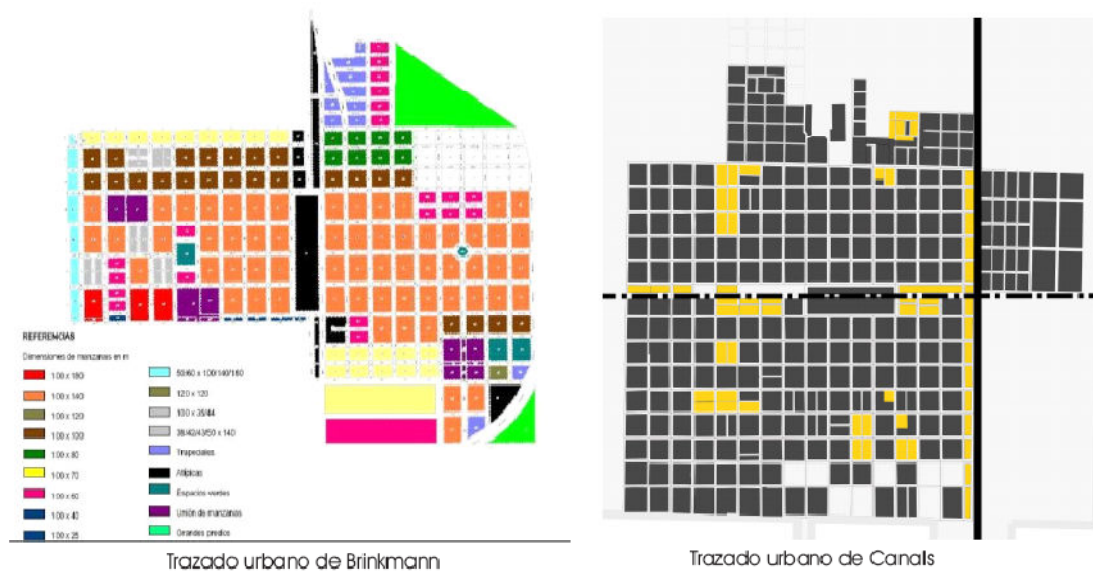


Gráfico N° 3: TRAZADOS URBANOS DE BRINKMANN Y CANALS

➔ Intensidad de ocupación del suelo

La planta urbana de Brinkmann tiene un medio-alto nivel de consolidación según la densidad fundiaria, tanto en el sector Este como en el Oeste. Por el contrario, la planta urbana de Canals tiene mayor grado de consolidación en el Sector Norte que en Sur y presenta una importante cantidad de manzanas sin ocupación ni subdivisión parcelaria, principalmente en sus bordes Oeste y Sur; esta situación coincide con las áreas inundables.

En cuanto a las densidades poblacionales, en ambas localidades, son medias, medio-bajas, bajas y muy bajas, debido –en parte– a la predominancia del uso del suelo residencial de vivienda individual.

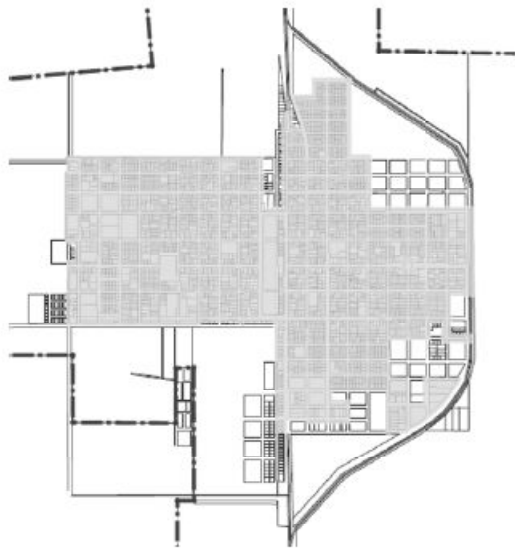


Imagen satelital de Brinkmann 2004

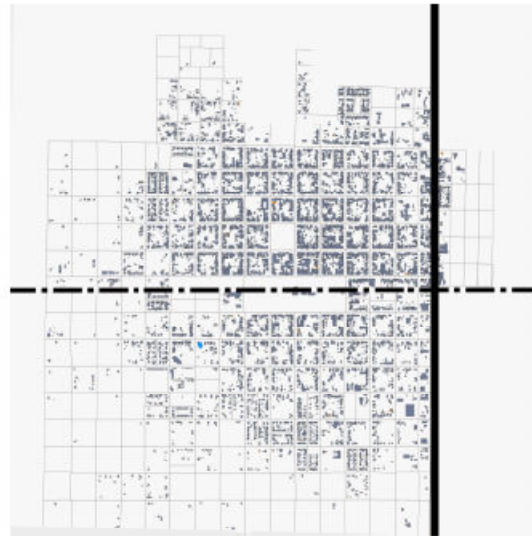


Imagen satelital de Canals 2003

Gráfico N° 4: IMÁGENES SATELITALES DE BRINKMANN Y CANALS



Planta urbana Brinkmann



Planta urbana Canals

Gráfico Nº 5: OCUPACIÓN DEL SUELO DE BRINKMANN Y CANALS

→ Estructura urbana físico-funcional y paisajístico-perceptual

La **estructura físico-funcional** y **perceptual** de Brinkmann se organiza en dos ejes claramente legibles: uno Norte-Sur conformado por el cuadro y la traza del ferrocarril, el Bv. Belgrano y los Bulevares 9 de Julio-Alicia Moreau de Justo-San Martín-Yrigoyen, esta última, vía de jerarquía urbana-regional al vincularse con la RP Nº 1. El otro eje es el Este-Oeste –perpendicular al Norte-Sur– constituido por el Bv. Pte. Perón–Av. Seeber–Av. Brinkmann que constituye una de las vías urbanas principales. Los vínculos Este-Oeste se producen por las calles San Justo–Pte. Alfonsín, Int. Zampol–Córdoba, Caseros–Mármol y San Juan–Comuna de Giaveno–Gandolfo y por la calles Int. Dr. Paparella y Viarengo.

Los usos del suelo comercial, de servicios, financiero, recreativo y gastronómico se concentran en los Bulevares Alicia Moreau de Justo-San Martín-Yrigoyen y Belgrano, en la Av. Seeber y en parte de la Av. Brinkmann. Por ello, el Área Central queda delimitada por las calles San Justo, Sarmiento, Caseros, Comuna de Giaveno, Bv. Belgrano y calle Alfonsín, en la cual se incluyen también algunos usos del suelo institucionales como la Municipalidad.

Las industrias y actividades asimilables al uso del suelo industrial están dispersas en la planta urbana mixturadas con el uso del suelo residencial, comercial y educativo, generando incompatibilidad tanto funcional y como tipológica.



IMÁGENES DE LA SITUACIÓN DE INCOMPATIBILIDAD TIPOLOGICA Y FUNCIONAL, BRINKMANN

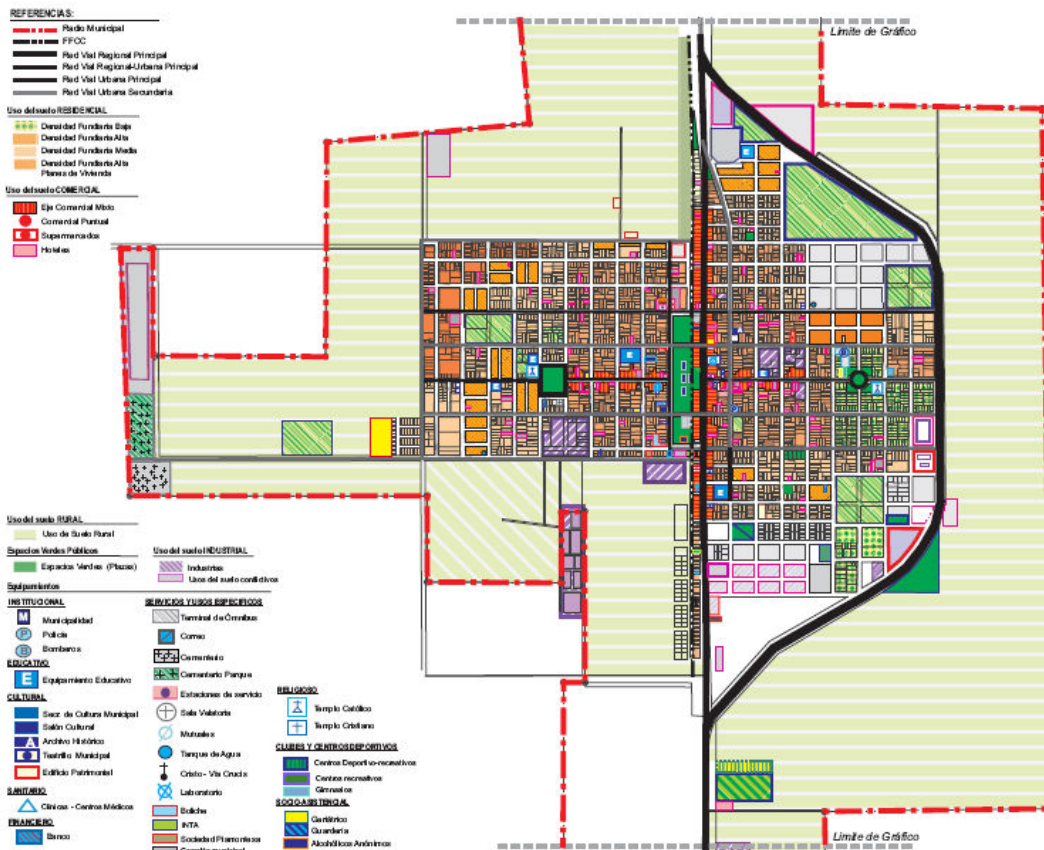


Gráfico Nº 6: ESTRUCTURA URBANA-TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE BRINKAMNN 2011

Existen tres nodos urbanos principales que se conforman en torno a los principales espacios verdes públicos de la ciudad: Plaza Combatientes de Malvinas y Plazuelas Trabajadores de la Salud, Líderes Democráticos, de la Virgen de Luján y de la Hermandad, Plaza de las Familias y Plaza Gral. San Martín, vinculados por una de las principales sendas urbanas Bv. Pte. Perón – Av. Seeber – Av. Brinkmann.

Se observan algunos hitos referenciales por sus características edilicias y/o simbólicas como la Iglesia Juan Bautista, las puertas de los Paseos de la Democracia y de la Memoria, la Casa Municipal de Folklore y otras edificaciones de alto valor patrimonial, el tanque de la empresa Sancor. Respecto de las sendas, además de las vías urbanas principales, se destacan las sendas peatonales del predio del ferrocarril, los paseos de la Democracia y de la Memoria y de las Postas de la Salud.

Hay dos barreras claramente reconocibles: el borde de la RP Nº 1 y la traza del ferrocarril, que al estar inactivo, presenta dos cruces viales en la zona del cuadro.

Existen pocas áreas claramente identificables: el “área central”, la zona residencial tipo jardín del sector Este y los barrios de bajo nivel socio-económico del sector Noroeste.

Se destaca la importante presencia de varias edificaciones de valor patrimonial: Casa del Fundador, Casona Municipal de Folklore, Casas Quaglino, Martín, Borre, Clérico, Dominini, Baudino, Doris Forneris, Nadim, Villa Paulina, Casa Armando Bo, Viejo Correo, Ex Feria Ganadera, Ex Casa Giaveno, Ex Escuela Belisario Roldán, Casa de Artesanías, Estación del Ferrocarril, OTYC 1- Mueblería Georgerino, Escuela Manuel Belgrano, Iglesia San Juan Bautista, Casa Parroquial, Teatrillo Municipal, Talleres Canale.

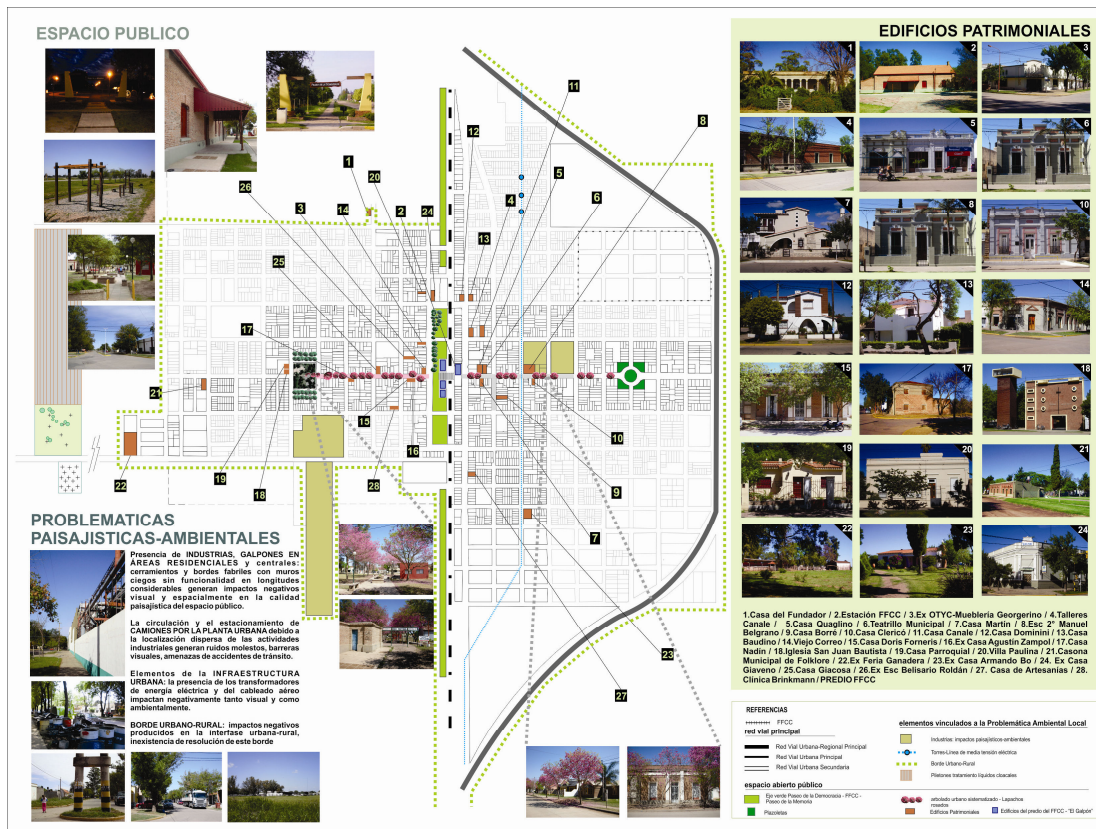
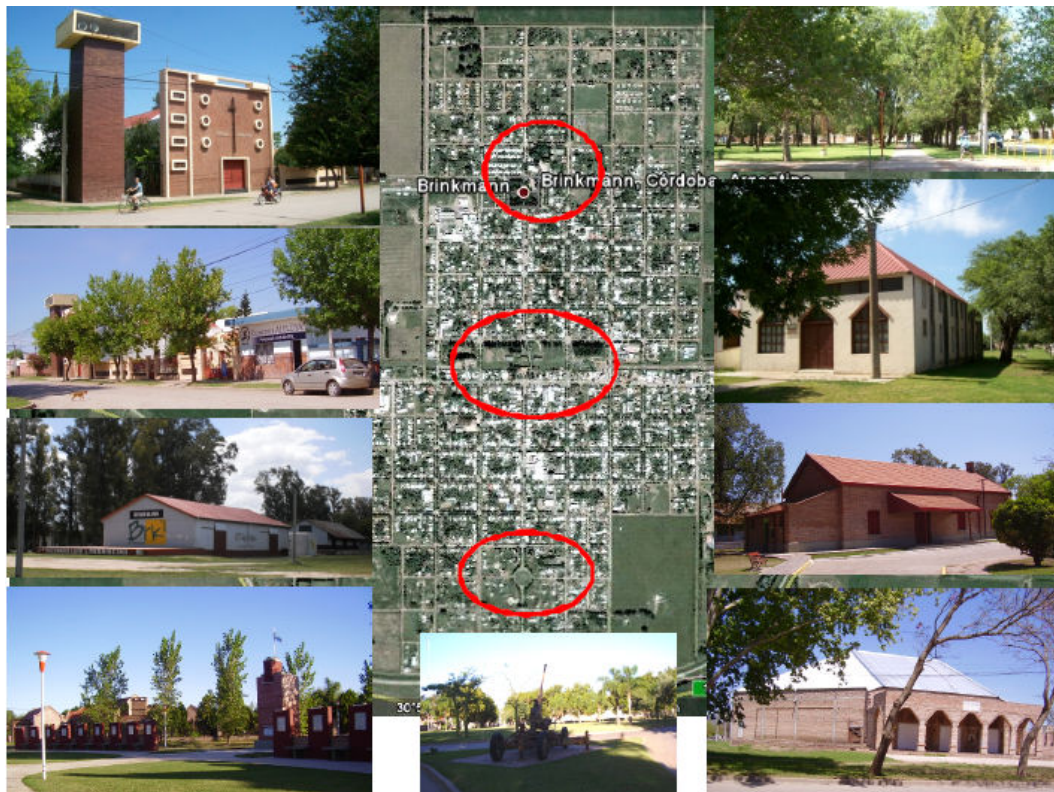


Gráfico N° 7: LECTURA PAISAJÍSTICO-AMBIENTAL-PATRIMONIAL DEL MUNICIPIO DE BRINKMANN



IMÁGENES DE LOS NODOS SIGNIFICATIVOS DE BRINKMANN

La **estructura urbana físico-funcional y perceptual** de Canals se organiza en base a dos ejes viales urbanos principales en sentido Este/Oeste –calles Córdoba e Ing. Firpo–, paralelos, con actividades predominantemente comerciales y de servicios, entre la RP N° 3 y la plaza Argentina, la que conjuntamente con la manzana ubicada al Sur de la misma que alberga la Municipalidad, la Policía, dos escuelas y la Iglesia principal (de la Anunciación y Santo Cristo), conforman el Área Central.

Otros ejes estructurantes son: la calle 25 de Mayo de dirección Sur-Norte que vincula la ex estación del ferrocarril –hoy sede de actividades culturales en su borde Sur–, la Iglesia principal, la plaza Argentina, con el Club Canalense y el Centro de Educación Física, ubicados sobre la Av. Loboy-Malvinas, al Norte; y la RP N° 3, eje estructurante vial Norte Sur de escala regional.

A escala urbana, hay dos ejes viales de conexión Norte-Sur, calles Urquiza-Italia y Santa Fe-Belgrano, que vinculan los dos sectores de la planta urbana, y dos ejes Este-Oeste: Av. Marvinas/Loboy al Norte y calle La Rioja/Catamarca, al Sur.

Todos estos ejes viales son sendas que el habitante de Canals reconoce como tales, al menos desde el punto de vista funcional dado que no tienen características morfológicas y paisajísticas que les den identidad.

El sector Sur de la localidad tiene una débil estructuración vial y nodal, si bien cuenta con algunos equipamientos que por su proximidad, y por algunas características edilicias, conforman nodos potenciales, como el conformado por el Cementerio – Escuela Técnica – Escuela Especial – Jardín de Infantes.



Gráfico N° 8: ESTRUCTURA URBANA-TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE CANALS 2013

La actividad industrial de mayor jerarquía se localiza en el límite Este de la planta urbana, y los talleres se mixturán con el uso del suelo residencial y comercial.



IMÁGENES DE ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y TALLERES EN CANALS

Se observan algunos hitos referenciales por sus características edilicias y/o simbólicas, como la Iglesia principal, las sedes de los bancos Nación y Provincia de Córdoba, la Municipalidad y algunas edificaciones con cierto valor patrimonial por tener un estilo, aunque modesto, claramente definido –art decó, pintoresco, neoclásico, neo colonial– y algunos instituciones como los clubes o la Sociedad Rural. Otros nodos potenciales son el de la manzana del Hospital y el nodo del "Paseo de la Mujer" –manifestación cultural del colectivo "Tiempo Nuestro"– en el cruce de las calles Santa Fe y Roque Sáenz Peña–.



IMÁGENES DEL NODO CENTRAL Y EJES COMERCIALES EN CANALS

Hay dos barreras claramente reconocibles: la del ferrocarril y el borde de la RP N° 3.



IMÁGENES DE LAS BARRERAS EN CANALS

Existen pocas áreas claramente identificables, salvo el “área central” y los barrios surgidos de los planes de viviendas.

➔ **Formas de Ocupación del Suelo y Espacio Público**

Tanto en Brinkmann como en Canals se observa una gran heterogeneidad en los parcelamientos ya sea en su geometría como en sus dimensiones, una gran mixtura de tipologías edificatorias –por la mixtura de usos del suelo muchas veces incompatibles entre sí– y variadas formas de ocupación del suelo en lo relativo al FOS, FOT, alturas –predominando una a dos plantas, con algunas situaciones de tres– y retiros de líneas de edificación.



Gráfico N° 9: PARCELAMIENTOS DE LAS ZONAS CENTRALES DE BRINKAMNN Y DE CANALS

Por lo tanto, la densidad edilicia oscila entre muy baja y muy alta y en el tejido urbano se mixturan situaciones de tipo continuo y discontinuo, en ambos casos con y sin retiro de frente; y tejido aislado con retiro de frente. Debido a la baja altura de la edificación, el perfil urbano de ambas localidades se caracteriza por su bastante homogeneidad en el que sólo se destacan algunos hitos por su altura: la torre de las iglesias, las antenas de telefonía, los tanques de reserva de agua, los silos.

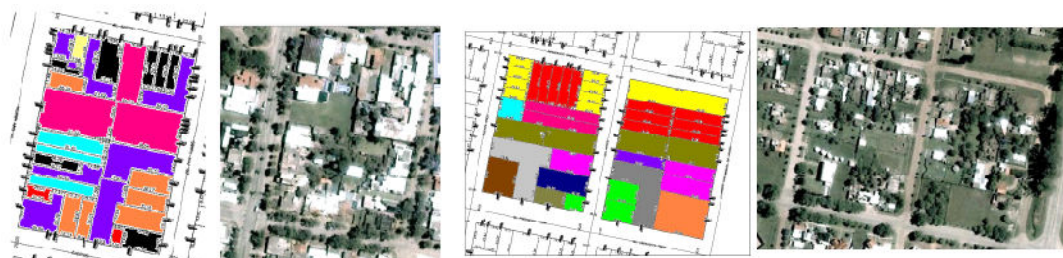


Gráfico N° 10: PARCELAMIENTO Y OCUPACIÓN DEL SUELO EN BRINKAMNN



Gráfico N° 11: PARCELAMIENTO Y OCUPACIÓN DEL SUELO EN CANALS

Por otra parte, se observan diversas situaciones en las cuales las formas de ocupación del suelo no contribuyen a generar un espacio público de buena calidad perceptual; por ejemplo, en aquellos lotes de esquina que por sus escasas dimensiones de frente, no es posible un retiro lateral y el lado mayor se materializa con un muro en toda su longitud; los bordes de las manzanas rectangulares sin lotes frentistas; los contrafrentes de las parcelas linderas al predio de la traza del ferrocarril. Además, la superposición de diversas tipologías edificatorias residenciales con distintos tipos de galpones y tinglados sin tratamiento de sus frentes, genera tramos de espacios públicos de escasa calidad perceptual.



Gráfico N° 12: PARCELAMIENTO, OCUPACIÓN DEL SUELO Y ESPACIO PÚBLICO EN BRINKMANN

La presencia de cartelería de diversas dimensiones y formas, ubicadas aleatoriamente sobre la pared o en las veredas, producen ruido visual y en algunos casos, interrupción visual de vistas significativas.



IMÁGENES DE LA INVASIÓN DE LA CARTELERÍA EN LAS CALLES DE BRINKMANN



Gráfico Nº 13: OCUPACIÓN DEL SUELO Y ESPACIO PÚBLICO EN CANALS

Otros factores que inciden en la baja calidad perceptual son: la diversidad del tratamiento de veredas; el arbolado público que es variado en especies y asistemático en Canals, y más ordenado y sistematizado en Brinkmann. A ello se suma el escaso mobiliario urbano que tampoco responde a criterios de diseño sistematizado.



IMÁGENES DE LA CALLE COMERCIAL CÓRDOBA, CANALS



IMÁGENES DE LA CALLE COMERCIAL AV. SEEBER, BRINKMANN



IMÁGENES DE LA CALLE COMERCIAL AV. 9DE JULIO – AV. SAN MARTÍN, BRINKMANN

Por lo tanto, ambos municipios presentan un espacio público con medio a bajo nivel de arquitecturización de sus envolventes construidas, con escasos puntos focales y remates visuales, y con una envolvente vegetal que en algunos casos contribuye a dar calidad a las calles –en Brinkmann–, pero en otros, colabora en la baja calidad tanto morfológica como paisajístico-perceptual.

➤ **Descripción de las propuestas de intervención en el espacio público**

Tal como surge de las lecturas de la estructura físico-funcional y perceptual de Brinkmann y Canals, su legibilidad urbana es débil y respecto de los rasgos de identidad social, en Brinkmann se manifiestan con mayor visibilidad en los aspectos físicos y naturales que en Canals.

Por todo lo expuesto, en la etapa de propuesta de ordenamiento urbano, se asumen dos estrategias de acción: una vinculada con los proyectos en el espacio público y otra referida a los aspectos normativos urbanísticos.

En la primera estrategia, se parte de la hipótesis de que para lograr una clara legibilidad urbana, es necesario generar un sistema de espacios públicos que tenga suficiente capacidad de soporte para los diversos rasgos de identidad que pudieran estar desarticulados y desvinculados entre sí. La estrategia normativa tendría el propósito de reforzar la legibilidad urbana a través de recomendaciones sobre la formas de ocupación del suelo que se expresan en el tejido urbano.

Para poder construir una clara estructuración paisajístico-perceptual se propone generar un sistema de nodos con hitos significativos que incorpore tanto los elementos

existentes como otros nuevos, vinculados por sendas morfológicamente reconocibles; configurar áreas urbanas con clara identidad y determinar límites nítidos entre las zonas urbanizadas y las rurales.

Para las sendas, se propone un tratamiento especial en el área delimitada como central con un tipo de veredas que se diferencie por sus materiales y colores, con un mobiliario urbano y luminarias con un diseño vinculado con las características locales –de formas de uso, climáticas, morfológicas, visuales, técnicas–, con un sistema de forestación sistematizado –que “arquitecturice” el espacio abierto– y con un sistema de toldos, carteles y señales que personifique visualmente a la localidad. Ello requiere proyectos de obra pública y normas de ocupación del suelo que exijan la materialización de la línea municipal, una altura de la edificación más homogénea, cierta gama de colores y la prohibición de muros ciegos o vidriados extensos sin aberturas.



IMÁGENES DE PROPUESTAS DE UN PROYECTO PARA EL ÁREA CENTRA DE CANALS. ARQ. BRUNO FIOLONE. 2011



IMÁGENES DE LA PROPUESTA DEL PROYECTO PASEO DEL FERROCARRIL – PASAJE DE LOS LAPACHOS, BRINKMANN. ARQ. OSCAR CAPELLINO. 2011

En el caso de los barrios, se propone determinar sendas a través de estrategias de calmado de tránsito, con el ensanchamiento de veredas, la incorporación de bici-sendas con tratamiento diferenciado de la superficie de rodamiento, franjas parquizadas, asientos, forestación sistematizada con especies diferenciadas por barrios.

Dado que tanto en Brinkmann como en Canals, varias calles tienen remates en forma de "T", se propone un tratamiento particularizado con la materialización de algún hito y con recomendaciones normativas de ocupación del suelo, principalmente en el caso de las vías principales definidas como sendas.

Respecto de los nodos, se propone fortalecer los existentes y crear nuevos en base a los reconocidos como potenciales. Desde el punto de vista normativo, se propone la densificación de usos del suelo comerciales, la incorporación de usos institucionales que generen atracción de personas y normas de ocupación del suelo que contribuyan a definir las envolventes del espacio público. Estos nodos estarían vinculados a las sendas, por lo que el diseño de unos y otros se plantean en forma articulada. Un buen ejemplo de nodo potencial en Canals es el Paseo de la Mujer, y en Brinkmann, la estación reciclada del ferrocarril y su entorno.

Tanto en Brinkmann como en Canals se propone definir claramente los accesos a las localidades. En Canals es necesario fortalecer el acceso que se produce en la intersección de las RN N° 8 con la RP N° 3, y en las intersecciones de la RP N° 3 con Av. Malvinas, y con las calles Firpo y Sarmiento, Roque Sáenz Peña y La Rioja. En Brinkmann, se requiere identificar los accesos: Norte -RP N° 1/Av. de los Piamonteses/Av. Yrigoyen-; Sur -RP N° 1/Bv. Alicia Moreau de Justo y Este-intersección Rp N° 1 y Bv. Presidente Perón.

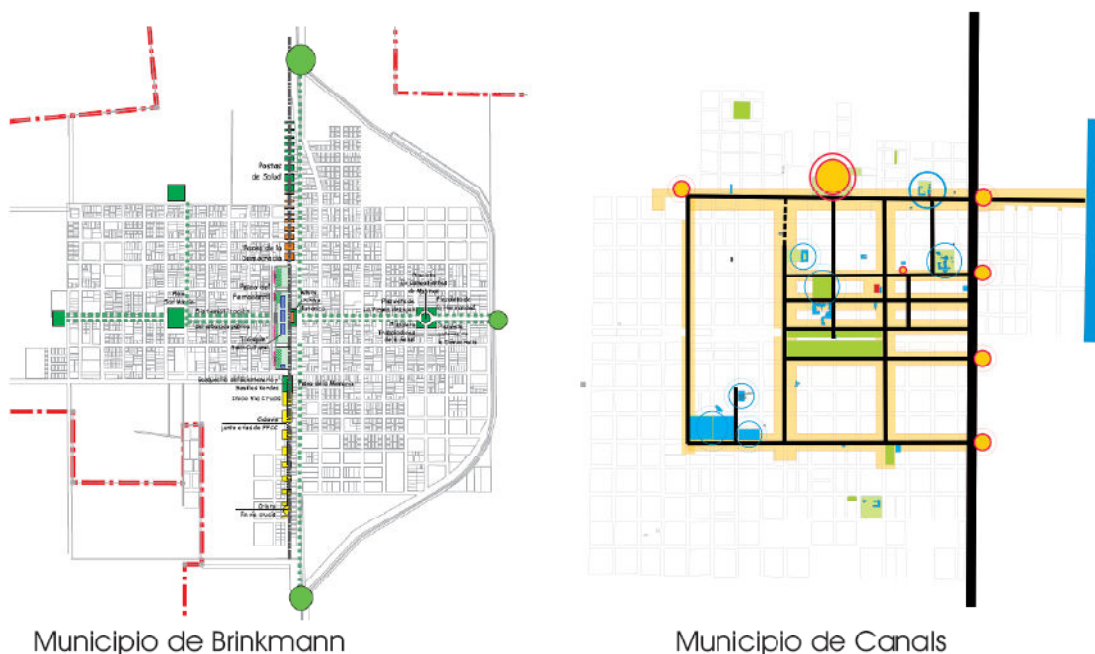


Gráfico N° 14: ESTRATEGIAS DE ESTRUCTURACIÓN PAISAJÍSTICO-PERCEPTUAL PARA LOS MUNICIPIOS DE BRINKMANN (2011) Y DE CANALS (2013)

Por otra parte, se propone reforzar los nodos a través de la revalorización de los hitos existentes y promoviendo la generación de otros nuevos. Ello podrá ser con la admisión de una altura diferenciada de la edificación, con la incorporación de esculturas o de mobiliario urbano o cartelería de diseño distintivo, entre otras ideas.

Para generar identidades barriales, en las áreas consolidadas, se propone el tratamiento de las calles con diferenciación de los anchos, veredas que tengan sendas peatonales materializadas, parquización y forestación sistematizada en especies y distancias entre árboles, con luminarias y mobiliario urbano diferenciados por barrios. En las áreas con baja densidad fundiaria, se establecen normas que generen formas de ocupación del suelo particularizadas según sus identidades potenciales, sumado al tratamiento del espacio público ya explicado.

Es importante destacar que en el caso de Brinkmann, debido a que existe un interés por los aspectos patrimoniales evidenciado en diversas acciones realizadas por el Municipio para la recuperación de edificios catalogados por su valor testimonial de la historia de la ciudad –como es el caso de la Estación del ferrocarril y del Teatro El Viejo Galpón– y de espacios públicos –plazoletas y paseos– se propuso un circuito histórico-patrimonial a través de sendas con un diseño especial con la finalidad de vincular aquellas edificaciones que contribuyen a fortalecer la identidad local. En Canals se propondrían acciones similares.

REFLEXIONES FINALES

En la actualidad se puede afirmar que en distintos ámbitos académicos, profesionales y sociales se comparte la idea de que el espacio público de la ciudad tiene un valor por sí mismo y que es relevante en las dimensiones sociales, económicas y políticas. Tal como se viene relatando, se observa con cierta preocupación la pérdida de la identidad del lugar o bien, la debilidad de la misma en los municipios de pequeña y mediana escala localizados en la llanura pampeana de la Provincia de Córdoba, la cual se expresa visiblemente en el espacio público.

A este respecto, es interesante lo que el filósofo Daniel Innerarity expresa *“La ciudad es una particular puesta en escena de las sociedades. En el modo de saludarse, en los itinerarios que realizamos, en las relaciones de vecindad o en el modo de urbanizar ese espacio es posible encontrar un elocuente resumen de nuestra manera de entendernos”... (...)... Hay una correspondencia estructural entre la disposición física de las cosas en el orden espacial y las prácticas políticas asociadas, entre el espacio físico y el espacio cívico... (...)... La sociedad está tanto constituida como representada por las construcciones y los espacios que crea*” [4].

Por su parte, Sergi Valera afirma que el *“vínculo afectivo con el entorno es (...) un importante factor de desarrollo del bienestar psicológico y psicosocial de las personas. (...) el espacio público constituye también un elemento fundamental, especialmente cuando pasamos de concepciones identitarias más individuales a otras más sociales, es decir, a identidades sociales urbanas*” [5].

Por lo mismo, consideramos que todas las acciones orientadas a la cualificación estética y simbólica del espacio público y a la valorización de la identidad social son importantes, y que las mismas deben articularse con los valores de la población a las que tales acciones van dirigidas.

BIBLIOGRAFÍA

[1] SABATÉ BEL JOAQUÍN (2004). Entrevista en 30-60 Cuaderno Latinoamericano de Arquitectura. Nº 1 “Espacio público”. Editorial i+p. Córdoba.

[2] POL, ENRIC Y VALERA, SERGI (1999) Symbolisme de l'espace public et identité sociale. Villes en Parallèle, 28-29, 13-33.
<http://www.ub.edu/escult/doctorat/html/lecturas/villes.pdf>

[3] FIGUERAS BELLOT, PILAR (2002). Prólogo del libro *Ciudad y ciudadanos. Aportes para la enseñanza del mundo urbano*. Alderoqui, Silvia; Penchansky, Pompei (compiladoras). Editorial Paidós. Buenos Aires.

[4] INNERARITY. DANIEL (2011). Citado por Sergi Valera en el prólogo del libro *La imagen de la ciudad. Estrategias de identidad y comunicación*, de Pedro Brandao Publicacions I Edicions de la Universitat de Barcelona.

[5] VALERA SERGI (2011). En el La pérdida del espacio público: antídotos, prólogo del libro *La imagen de la ciudad. Estrategias de identidad y comunicación*, de Pedro Brandao Publicacions I Edicions de la Universitat de Barcelona.