



vitruvius | pt|es|en
 receba o informativo | contato | facebook

Me gusta 218 busca

em vitruvius ▼ ok

vi vitruvius

vius

pesquisa
 guia de livros
 jornal
 revistas
 em vitruvius

revistas
 arquitextos | arquitetura | drops | minha cidade | entrevista | projetos | resenhas online

ARQUITEXTOS

arquitectos ISSN 1809-6298

buscar em arquitextos ok
 arquivo | expediente | normas

169.03 morfología urbana ano 15, jun. 2014

Fragmentación y integración

Estrategias para la construcción de las áreas intermedias en dos ciudades argentinas, Córdoba y Rosario

Cristina Mariana Debat e Román Caracciolo Vera

sinopses

português

O objetivo deste trabalho é investigar as estratégias de construção da cidade e as formas de ocupação do território adotadas no período de transição entre as estruturas urbanas coloniais e da modernização do país em duas cidades argentinas.

english

The aim of this paper is to investigate the city building strategies and forms of land occupation that adopted in the transition period between the colonial urban structures and the modernization of the country in two Argentine cities.

español

El objetivo del texto es indagar en las estrategias de construcción de ciudad y las formas de ocupación del territorio en el periodo de transición entre las estructuras urbanas coloniales y la modernización del país en dos ciudades argentinas.

como citar

DEBAT, Cristina Mariana; CARACCILO VERA, Román. Fragmentación y integración. Estrategias para la construcción de las áreas intermedias en dos ciudades argentinas, Córdoba y Rosario. *Arquitextos*, São Paulo, año 15, n. 169.03, Vitruvius, jun. 2014
 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/15.169/5215>>.

Tras de la independencia Argentina (1810) comienza el periodo conocido como de re-organización nacional que transcurre desde 1810 hasta bien entrado 1880. Éste periodo, ampliamente estudiado por la historiografía local, está marcado por las guerras civiles y las diferencias políticas. Tienen que pasar varias décadas de luchas internas para alcanzar cierta paz nacional y que se comience a materializar la construcción de un nuevo país. El nuevo periodo se manifiesta en las principales ciudades argentinas que experimentan una transformación nunca vivida hasta ese momento. Si desde su fundación las pocas ciudades existentes habían crecido lentamente (la mayoría apenas se habían extendido más allá de sus trazas fundacionales), a partir de 1880 el cambio social producido décadas antes se refleja directamente en la magnitud de la transformación de su fisonomía urbana.

En este texto nos proponemos indagar sobre el periodo que marca el paso de las estructuras coloniales a la modernización del país. Particularmente nos referiremos a un episodio urbano que ha marcado la construcción y la identidad de dos ciudades argentinas (Córdoba y Rosario) y que representa bien este completo cambio de escala: la creación de nuevos barrios autónomos, los llamados barrios pueblos. Tres componentes - el ferrocarril, el tranvía y las nuevas urbanizaciones - son claves a la hora de establecer las dos estrategias de construcción de ciudad que dominan el periodo: la fragmentación y la integración.

169.03 morfología urbana

sinopses
 como citar

idiomas

original: español

compartilhe



169

169.00 latinoamerica
 La arquitectura en la Argentina (1965-2000) - Parte 2
 Del movimiento moderno a la posmodernidad
 Ramón Gutiérrez

169.01 arquitetura e mídia
 Morar brasileiro
 Impressões e nexos atuais da casa e do espaço doméstico
 Eduardo Pierrotti Rossetti

169.02 cidadania
 A rua na pobreza e a pobreza na rua
 Um estudo das relações entre moradores de rua e espaço urbano
 José Roberto de Oliveira

169.04 oriente
 Os regulamentos da cidade islâmica
 Mafalda Teixeira de Sampayo

ARQ
 ediciones





Comparación entre la superficie urbanizada en Córdoba 1860 y con la creación de los nuevos barrios
Elaboración del autor



Comparación entre la superficie urbanizada en Rosario 1860 y con la creación de los nuevos barrios
Elaboración del autor

La nueva accesibilidad favorecida por el ferrocarril y el tranvía promueve la formación de sectores que crecieron discontinuos a la ciudad existente, que sumados a la especulación del suelo generan la explosión y fragmentación de la mancha urbana. Sin embargo la repetición y la forma de combinación de algunos elementos como la cuadrícula aprehendida y las nuevas ideas higienistas y de ornato público contraponen a esta aparente fragmentación una idea de integración. A partir de estas dos estrategias, aparentemente contrapuestas, analizamos las formas de construir ciudad del período y la relación con las ideas urbanas subyacentes que, combinadas de forma variable y flexible conforman la identidad de cada barrio, a la vez que configuran un nuevo modelo de ciudad.

Si bien nos referiremos a las causas históricas que dieron origen a estos barrios, el objetivo está puesto en el análisis morfo-tipológico de las formas de ocupación del territorio que se generaron. Para ello se recurre al re-dibujo y mapeo selectivo como metodología para explorar en términos morfológicos aquellas estrategias que han construido ciudad e identidad, siendo esto último un aporte original a la discusión disciplinar.

2. Hacia la modernización de un país

Durante todo el período colonial (desde la colonización hasta 1810) las ciudades argentinas experimentan pocos cambios en su fisonomía, su crecimiento es lento y el tiempo solo tiende a consolidar la estructura social sobre una estructura urbana que no ha variado mucho de los planos de fundación (1). Tras la independencia se experimenta un espíritu de renovación nacional que afecta a todas las ramas de la sociedad; las costumbres cambian, las actividades se multiplican, la población se diversifica y la economía se expande. No obstante tenemos que esperar hasta bien entrado el siglo XIX para que estos cambios comiencen a transformar las estructuras urbanas. Las nuevas ideas, la estabilidad política institucional, el auge económico, la apertura del país a la inmigración y la organización territorial apoyada en el ferrocarril son los pilares para la construcción de un estado nacional.

La ideología liberal que caracteriza a la Argentina de fin de siglo facilita la entrada de empresas y capitales extranjeros que protagonizan la "imagen de progreso", el ferrocarril fortalece la economía agro-exportadora convirtiéndose en el principal motor del crecimiento económico y, finalmente la conjunción de estos factores, promueve la inmigración que puebla y urbaniza el país.

En la esfera urbana son dos los principales frentes sobre los que opera la construcción del territorio nacional. El primero, el intento por dominar las grandes extensiones sin población y extender las fronteras del "mundo civilizado." Para este objetivo, al igual que en la época de la colonización, la fundación de nuevas ciudades constituye un eje de primera importancia, siendo el ferrocarril su principal aliado (2). El segundo, el que nos ocupa en este artículo, es la transición de las estructuras urbanas coloniales a la modernización temprana de las ciudades.

Si bien es en Buenos Aires donde los cambios sociales y urbanos se presentan con más intensidad también se sienten en otras ciudades importantes del país como Córdoba y Rosario. Dos factores son claves para

que ambas ciudades y sus regiones asuman un papel predominante y se integren al engranaje de la economía nacional y mundial. El primero la declaración de la libre navegación de los ríos interiores (3), que convierte a Rosario en el principal puerto exportador de las provincias argentinas (4); y el segundo, el sistema de comunicaciones apoyado en el ferrocarril, que favorece a la ciudad de Córdoba, colocándola como punto de intercambio con el Norte del país (5). Las sinergias de estos factores son clave en el cambio que se produce a partir de 1880. La nueva situación económica y de progreso, acompañada por un incremento demográfico inédito (6) permite pensar en proyectos de mejora para la ciudad, al mismo tiempo que las elites aspiran a cambiar la imagen de pequeñas ciudades con la mirada en nuevos referentes urbanos.



El ferrocarril y la colonización del territorio
Elaboración del autor

3. Primera estrategia: la fragmentación

3.1 El ferrocarril, el tranvía, los promotores inmobiliarios y el mercado del suelo

Desde fines del siglo XIX, alentadas por el progreso económico, Córdoba y Rosario se abocan a su modernización que incluye modificación de espacios singulares, normas de regulación de usos, nuevos edificios emblemáticos, desarrollo de infraestructura y servicios y nuevos medios de transporte como el tranvía (7). No obstante, es el cambio de escala de la mancha urbana lo que transforma definitivamente las antiguas estructuras coloniales. Al igual que en la mayoría de las ciudades, la llegada del ferrocarril representa un gran cambio que se refleja directamente en su expansión. Córdoba, a pesar de ser una de las principales ciudades del Virreinato del Río de la Plata, durante casi 300 años se había extendido mas bien poco. Su crecimiento se había producido por densificación de las manzanas de la fundación más que por extensión. Rosario, de nacimiento mucho más tardío, es poco más que una aldea antes de la llegada del ferrocarril. Pero para 1870-80, la combinación entre los medios de transporte (ferrocarril y tranvía), el incremento demográfico, el crecimiento del mercado del suelo, la disponibilidad de tierras suburbanas y los promotores inmobiliarios, promueve la notable expansión que experimentan ambas ciudades. Los promotores, con la facilidad de préstamos bancarios, aprovechan los suelos suburbanos y las nuevas formas de transporte para lotear y vender tierras rurales, impulsando la explosión de la ciudad. Es entonces, que por primera vez, ambas ciudades crecen más allá de sus límites: la trama urbana de Córdoba atraviesa la barrera que significa el río Suquia y en Rosario se fundan barrios fuera de los límites conformados por los dos bulevares que delimitan por entonces la ciudad (hoy Oroño y Pellegrini).

Este artículo intenta descubrir las reglas físicas que proponen estos barrios y no tanto describir la coyuntura política económica que les dieron origen. En este sentido, este trabajo reconoce su deuda con el trabajo de Boixados que analiza los cambios en la ciudad de Córdoba entre 1870 y 1895 a través del accionar de una elite urbanizadora (8).

3.2 Las formas de ocupación del territorio

La extensión en este momento se produce de dos formas: una por simple prolongación del trazado existente y otra por incorporación de nuevas unidades. Lo que nos interesa como campo de estudio son las nuevas unidades, los denominados barrios pueblos, que surgen de forma autónoma y aislados del núcleo originario, porque si bien no dejan de ser operaciones especulativas, proponen una estructura de ciudad claramente reconocible (9). Aparecen en Córdoba y Rosario más de diez nuevos barrios y a pesar del impacto que esto significa para la trama urbana, la mayoría de ellos constituyen hechos aislados en el territorio. Sin embargo, a pesar de su origen individual y autónomo, tienen características comunes de localización y de apropiación del territorio.

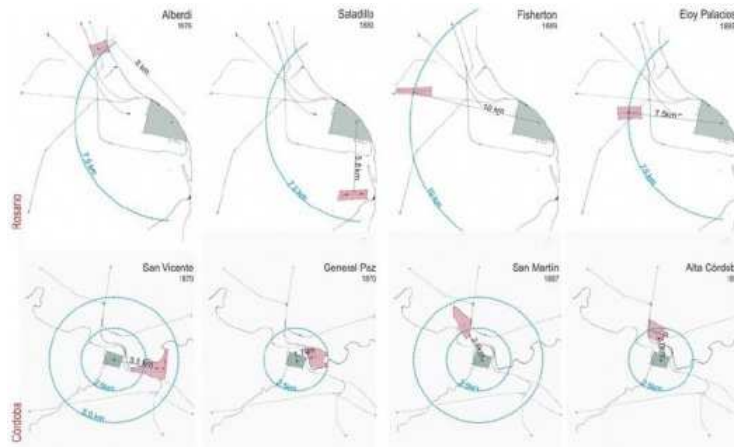
3.2.1 Origen

Todos ocupan tierras suburbanas, por lo general ubicadas entre antiguos caminos de salida, próximos a las nuevas estaciones de ferrocarril o a nodos de equipamientos (mercados, hospitales, escuelas, etc). La mayoría se gestan gracias a la iniciativa privada que lotea y subdivide una porción de territorio otrora rústico y lo convierte en un nuevo sector urbano. En Rosario, encontramos Fisherton, fundado para residencia del personal jerárquico del Ferrocarril Central Argentino; Alberdi y Saladillo, como centros de recreo; Refinería, Arroyito, Ludueña y Barrio Industrial como barrios obreros y Belgrano, Echesortu, Vila, como residencia de una incipiente clase media. Mientras que entre las primeras urbanizaciones iniciadas en 1870 en Córdoba encontramos San Vicente (que comienza siendo

un lugar de paseo); General Paz; Alta Córdoba, donde se localizan talleres, estaciones ferroviarias y viviendas para trabajadores; Alberdi y San Martín (10).

3.2.2 Distancia en el territorio

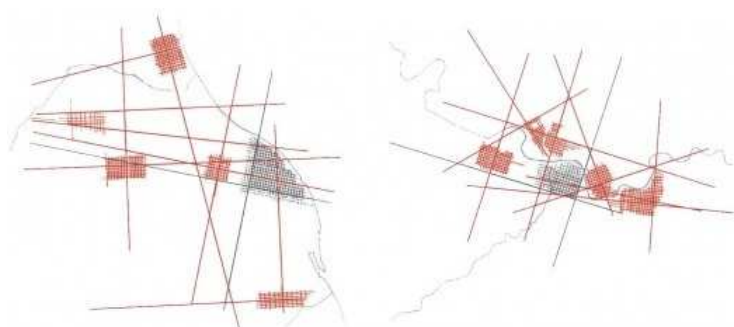
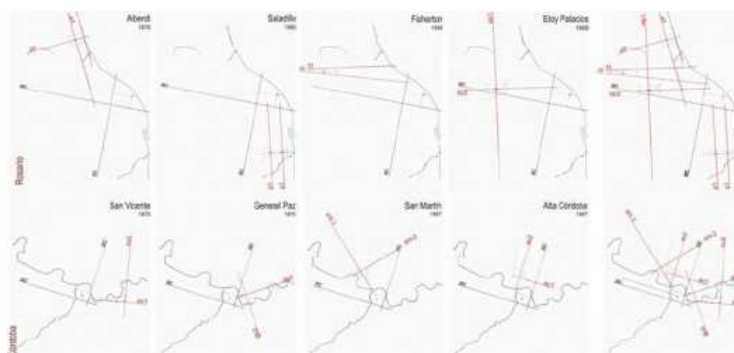
Estas nuevas urbanizaciones no forman parte de la extensión de la ciudad sino que se fundan de forma discontinua y periférica, sin dar sentido de continuidad a la trama existente. La distancia crítica de su localización con respecto al centro le permite convertirse en alternativa a la forma de vida de la ciudad central y revierte en su condición de "pueblo" y en su diseño autónomo y "autosuficiente". Esto se refleja en la construcción en cada uno de ellos de actividades de carácter central como la plaza y la iglesia. Si bien en Córdoba la distancia absoluta con respecto al centro es mucho menor que en el caso de Rosario, las barrancas y el río y su dificultad para atravesarlos le permite lograr el recorrido necesario para ser autónomos. Aunque la discontinuidad es una de las características principales de esta forma de construir ciudad, no creemos que haya sido un punto excluyente para la elección de la localización, sino más bien una consecuencia.



Los nuevos barrios: distancias con respecto al área central
Elaboración del autor

3.2.3 Las medidas en relación a la ciudad existente y la geometría del territorio

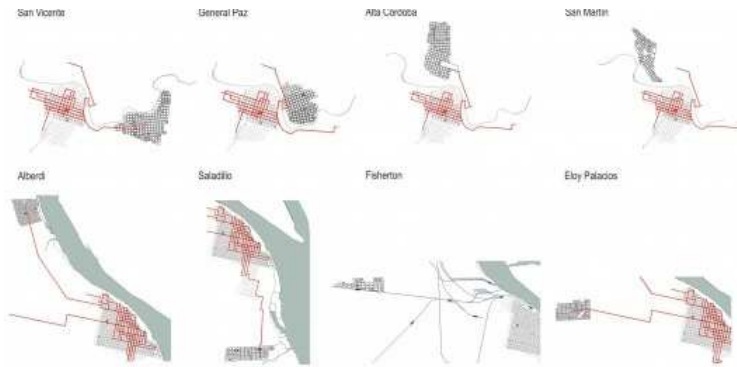
La forma de implantación y las proporciones están determinadas por la adecuación a las características geográficas y a la superficie de la propiedad del lote rústico. La geometría de ocupación está determinada por el valor de sus propias pre-existencias (caminos, vías de ferrocarril, geometría del lote rural) y no en relación al trazado de la ciudad central o a otro barrio próximo. La medida y escala del proyecto (casi todos de dimensiones comparables a la ciudad existente por entonces) refleja la idea de nuevo pueblo. De esta forma, las nuevas extensiones modifican la regularidad de la estructura fundacional y la ciudad pasa a conformarse por un conjunto de áreas de diferentes proporciones y direccionales.



Las directrices de los nuevos barrios en relación al área central
Elaboración del autor

3.2.4 Conexiones y vinculaciones

Como se ha mencionado anteriormente los nuevos sistemas de transporte como el tranvía juegan un papel relevante en la extensión de la ciudad. Al igual que en el loteo de las tierras suburbanas, la iniciativa privada está presente en las vinculaciones y conexiones de los nuevos barrios. Ésta dibuja y costea las líneas tranviarias que conectan los nuevos sectores. El esquema de transporte público configura, en su conjunto, una ciudad centralizada, ya que todos los recorridos confluyen inevitablemente en el área central.



Conexiones y vinculaciones de los nuevos barrios. Red de ferrocarril y tranvía hacia 1900 en Córdoba y Rosario
Elaboración del autor en base a diversa información

La estructura resultante en las primeras décadas de 1900 producto de la explosión y la fragmentación queda definida por una ciudad conformada por fragmentos inconexos y autónomos, que constituye un mosaico de suelo, de trazados en damero con diferentes orientaciones y separados por elementos físicos (relieve, caminos o vías de ferrocarril). La imagen es la suma de la agregación de unidades yuxtapuestas que contribuyen a definir hasta el día de hoy una de las características típicas de ambas ciudades pero también de otras latinoamericanas, el *patchwork*.

4. Segunda estrategia: la integración

4.1 La cuadrícula y las sinergias con las nuevas ideas

A pesar del carácter unitario, aislado y fragmentario con el que fueron pensados estos barrios y que, probablemente, en ninguno haya existido la voluntad de una idea de ciudad en su conjunto, podemos encontrar ciertas constantes morfológicas y estructurales que corroboran un sentido de unidad a una ciudad pensada desde sus partes. El principal elemento integrador es, sin duda, la utilización, casi exclusiva, de la cuadrícula aprehendida como forma de subdivisión del suelo, a la que se le suma la combinación de conceptos higienistas e ideas de ornato público.

Una de las principales características del trazado de los nuevos barrios es que conservan el elemento más tradicional del urbanismo latinoamericano: la cuadrícula. Pero esta persistencia no es casual. La reflexión en torno a su utilización se viene produciendo desde décadas antes. Para 1880 el progreso técnico, las obras de Cerdá y otros ensanches españoles están instalados en el debate local. Asimismo, en el ámbito nacional la discusión sobre el modelo regular se da en paralelo al de construcción de un Estado moderno. Aliata presenta la idea de la necesidad de establecer un orden regular físico para la construcción de un orden social, político e institucional (11). Bajo esta mirada la cuadrícula se convierte en un aliado en la construcción de un nuevo Estado. En estos años, con el objetivo de estructurar el país, se utiliza el damero para la regularización del territorio y para el trazado de numerosas ciudades de nueva fundación. En este contexto juega un papel relevante el trabajo del Departamento Topográfico, organismo encargado, entre otras cosas, de la mensura de la tierra, del registro topográfico del territorio y de diseñar la traza de nuevos pueblos y ciudades (12). De esta manera se sientan muchas de las bases para la nueva cuadrícula. Es a partir de este momento, que la cuadrícula india se transforma. Ya no responde al modelo cerrado y de centralidad marcada, ahora es "una trama abierta que puede expandirse, repetirse, construir sitios jerárquicos -plazas, parques, edificios públicos- diseminados en un espacio más vasto. (...) La nueva cuadrícula se presenta como un área disponible, con jerarquías parciales que promete un grado de libertad organizativa acorde con la complejidad institucional que la ciudad moderna comienza a adquirir. En esta configuración tienen una gran influencia los factores de carácter higiénico" (13).

Las reformas higienistas están vinculadas al período de reorganización y de modernización en Latinoamérica. Si bien este movimiento adquiere importancia y prestigio, y sus medidas influyen en la esfera urbana, Almondoz sostiene que las discusiones en las capitales latinoamericanas están en parte inspiradas en el debate europeo sobre higiene pública (principalmente en el ejemplo británico: actas de 1848 y 1875), más que en los propios problemas de hacinamiento (14). En Argentina las cuestiones vinculadas al urbanismo que ocupan las agendas higienistas giran en torno a la separación de actividades insalubres (mataderos, industrias, hospitales, cementerios, etc), el hacinamiento de la población (aún antes de que esto suceda) y la infraestructura urbana (necesidad de red cloacal, agua corriente, pavimentación). Entre los temas que más impacto tienen sobre la

imagen urbana se encuentran aquellos relacionados a la mejora del espacio público y la habitabilidad. Así se delimitan la altura de las edificaciones con respecto al ancho de las calles, se diseñan aperturas de avenidas sobre antiguos tejidos, y se crean nuevos espacios públicos. Estas preocupaciones, lideradas por Buenos Aires se hacen sentir también en las principales ciudades, como Córdoba o Rosario.

Las ideas higienistas, sumadas a los proyectos de embellecimiento y mejora de los espacios públicos, que reflejen la imagen de progreso que quieren proyectar las elites, van a influenciar en la estructura de los nuevos barrios.

4.2 Algunas constantes y variables en los barrios de Córdoba y Rosario

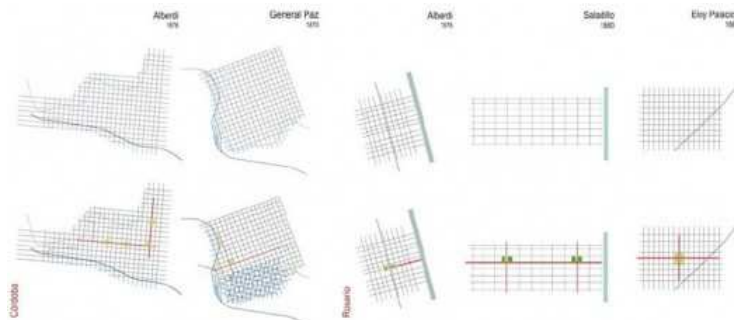
Si bien en todos los barrios de Córdoba y Rosario subyacen las mismas ideas: re-semantización de la cuadrícula, higienismo y embellecimiento, las respuestas y adaptación son diferentes en cada caso. A partir de algunas constantes y sus adaptaciones analizamos las características propias de cada barrio.

4.2.1 Geometría generadora

La geometría está íntimamente ligada a la forma y dimensiones del terreno y a su relieve y a las condicionantes estructurales (antiguos caminos, vías de ferrocarril, mercados existentes, etc). En el caso de Córdoba las primeras tienen más influencia, en cambio en Rosario, las segundas. No obstante tengan que adaptarse a una o a otra, el damero es la geometría utilizada, que se adapta o rota según sea necesario y a la que además se le superponen ejes jerarquizados o secuencias de plazas. Estos elementos generan una variedad de ejemplos, de los cuales mostramos aquí solo algunos. Cabe aclarar que si bien desde 1870 en Argentina ya se están utilizando las diagonales como adaptación de las ideas haussmanianas (Adrogué, Campana, La Plata, entre otros) en ninguno de los barrios de Córdoba y Rosario aparece esta disposición.

4.2.2 Los ejes

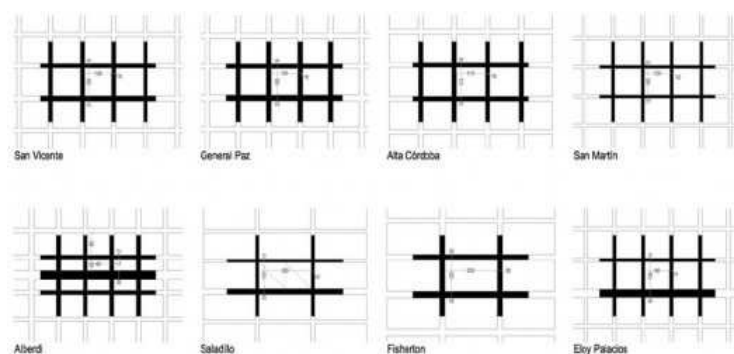
A partir de la superposición de ciertos ejes estructuradores sobre la malla perfectamente regular se genera una diversidad de espacios. Frente a la homogeneidad de la cuadrícula indiferenciada del modelo colonial se contraponen vías capaces de articular la composición, convirtiéndose en paseos y ejes de conexión con la ciudad central. Esta superposición irá generando los espacios identitarios de cada uno de los barrios.



Geometría generadora y ejes estructurantes

4.2.3 Dimensiones y forma de la malla

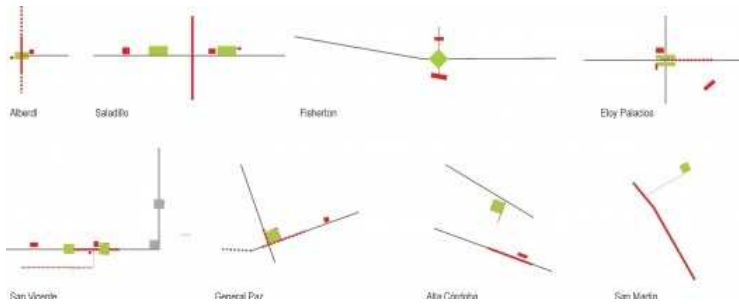
Tal como lo hemos adelantado las proporciones de las manzanas y de las calles no se repiten con el modelo original (15), sufren variaciones para responder a las demandas higienistas. Las calles son más anchas: pasan de 10.6m del área central a 12, 15 e incluso 21 m en el caso del barrio San Vicente, en Córdoba; mientras que en Rosario de los 12m del área central, en los nuevos barrios las medidas rondan los 15.00, 20 y 25m. Asimismo las manzanas ya no son exclusivamente cuadradas, aunque estas proporciones se utilizan en casi todos los ejemplos de nuevos barrios de Córdoba (salvo en aquellos casos que la trama deba adecuarse al relieve o un cambio direccional como en barrio General Paz) es en Rosario donde las proporciones presentan mayor variedad, mostrando ejemplos de manzanas rectangulares como en Fisherton y Saladillo o variedad entre cuadradas y rectangulares para el caso de Alberdi.



Relación de proporciones de las mallas
Elaboración del autor

4.2.4 El centro y las actividades

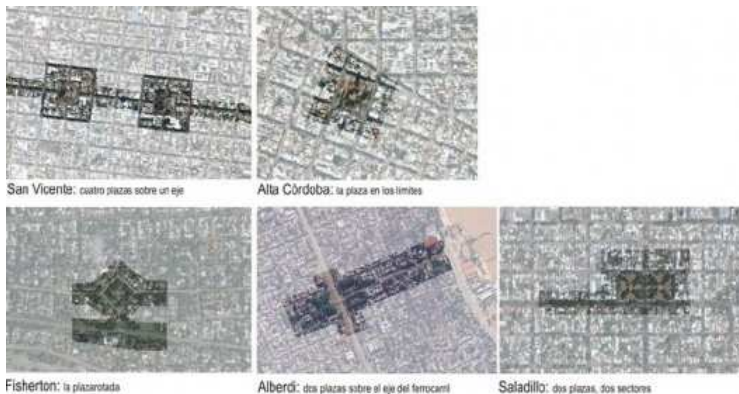
Ninguno de los barrios construidos en Córdoba y Rosario repite la idea de centralidad del modelo indiano, marcada por el conjunto de la plaza-iglesia. El centro en los barrios presenta diferentes alternativas: conjunto central conformado por cuatro plazas en el caso de Eloy Palacios, conjunto de plaza y Estación de ferrocarril en Alberdi o Fisherton, dos centros en el caso de Saladillo, en Rosario; una tensión formada por el mercado y la plaza en General Paz, un eje y la Estación del ferrocarril en Alta Córdoba y un eje principal en San Vicente; en el caso de Córdoba. También aquí el tranvía y el ferrocarril juegan un papel importante en la definición de la localización de las actividades, ya que por lo general cualifican los ejes por los que discurre, promoviendo la implantación de actividades centralizadoras.



Esquema de la localización de las principales actividades
Elaboración del autor

4.2.5 Los espacios públicos

En este periodo comienza a insinuarse una preocupación por la definición de nuevos espacios públicos que se hará patente más adelante con la construcción de los primeros parques urbanos en ambas ciudades. De esta forma, desaparece la idea de una plaza como único lugar representativo y de encuentro y es reemplazada por diferentes variaciones. Probablemente los ejemplos más ricos en cuanto a su distribución son los de San Vicente, con la secuencia de cuatro plazas dispuestas sobre sus dos ejes estructurantes, el conjunto de dos plazas enfrentadas atravesadas por la vía del ferrocarril en Alberdi o el conjunto de dos plazas en Saladillo que dividen el barrio en dos sectores bien diferenciados.



Algunos ejemplos de plazas [Google Maps]

5. Conclusión. Entre la fragmentación y las constantes

A finales de 1800 y principios de 1900 el país vive un crecimiento técnico y una explosión demográfica desconocida hasta el momento. Los grandes efectos de estos cambios se sienten en la profunda transformación que sufren las principales ciudades que ven como sus antiguas estructuras comienzan su modernización, pero fundamentalmente como cambia de escala, re-colonizando el territorio, más allá de los límites conocidos. Esta transformación está impulsada por la iniciativa privada que interviene prácticamente en todas las instancias: las grandes compañías se ocupan del trazado y la construcción del ferrocarril, los emprendimientos privados lotean las tierras suburbanas para la creación de las nuevas urbanizaciones y finalmente, dibujan y costean las líneas de tranvías que conectan los nuevos sectores.

Dos son las características que se configuran en este periodo y que marcarán la identidad de estas ciudades hasta el día de hoy: la fragmentación vs. la integración. La fragmentación (acompañada de la explosión) de la trama urbana es la forma de extensión que domina este periodo y que tiene como consecuencia la generación de nuevos barrios aislados, sin sentido de continuidad con la ciudad existente y que son pensados de forma independiente y autónoma. Estas unidades terminan por definir el trazado y el espacio geográfico sobre el cual creará la ciudad en las décadas siguientes, insinuando, desde este momento, las principales vías (barriales o urbanas) y los límites y fracturas en el territorio.

Asimismo, comienzan a configurar la estructura de los actuales barrios tradicionales.

El segundo, la repetición de ciertos elementos constantes confiere a los diferentes fragmentos un sentido de unidad y homogeneidad. Pasados casi 300 años de la fundación de la primera de las dos ciudades (Córdoba) es nuevamente el modelo en damero el que sirve para ordenar estos crecimientos. Sin embargo su reproducción no es fiel al original. Se produce una reflexión en torno a la adaptación del trazado en cuadrícula y a la superposición de las nuevas ideas higienistas y de ornato público. Ambas ideas o modelos se combinan, se modifican las proporciones de las manzanas y las calles y a la ordenación se suman bulevares, secuencias de plazas y paseos y mayor presencia de la vegetación. El uso generalizado de la cuadrícula para todas las extensiones demuestra lo internalizado que está el modelo, y su capacidad de flexibilidad y adaptación. Pero también su combinación con las nuevas corrientes generan ejemplos que superan la centralidad y la simetría del modelo de fundación.

A pesar de partir de ideas y referentes comunes, ninguno de los barrios es igual a otro. En cada uno las variaciones son diferentes, al igual que la forma de adaptarse a las condicionantes del lugar, generando así una respuesta propia en cada caso. Es precisamente la forma de su adaptación y la reflexión lo que confiere una identidad propia a cada nuevo barrio. Las variaciones para su aplicación a diferentes condicionantes (cultura local, geografía, pre-existencias, etc.), las singularidades propuestas, o la combinación de varios de ellos, es lo que genera un modelo diferente. Se ofrece de esta forma una respuesta local, propia e identitaria frente a la universalidad de las referencias.

notas

NE

Una primera versión de este texto fue presentado en el congreso PLURIS 2012. 5° CONGRESO LUSO-BRASILEÑO. Para el Planeamiento Urbano, Regional, Integrado y Sostenible y tiene sus bases en un capítulo de la tesis de máster de DEBAT, Mariana. *Entre la abstracción y la realidad. Ideas de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario*. presentada en el Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Cataluña en 2010.

1

ROMERO, José Luis. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Ed. Siglo XXI editores. Buenos Aires, 2001. Edición original 1976.

2

Para más información ver CARACCILO VERA, Román. *Sobre tierras de Rieles. Estrategias individuales para la construcción colectiva del territorio de la Región Central Argentina*. Tesis de Máster. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Cataluña, 2010 y MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. *La construcción del Territorio de las Colonias de la "Central Argentine Land Comany"*. Tesis Doctoral. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Cataluña, 1994.

3

Esta declaración, firmada en 1852 por Justo José de Urquiza (director provisorio de la Confederación Argentina) abre las principales vías fluviales a barcos extranjeros.

4

Entre 1853 y 1861 el país se dividió en dos estados, Buenos Aires por un lado y las provincias por el otro, conformadas en la Confederación Argentina.

5

En 1870 se habilita el primer ramal de ferrocarril que une las ciudades de Rosario y Córdoba incorporando a la segunda en los circuitos de exportación. La ampliación de la red y su extensión hacia las provincias del noroeste acentúa la función intermediadora de Córdoba.

6

Córdoba pasa de 28.523 habitantes en 1869 a 47.609 en 1895 (lo que representa un incremento aproximado al 67%) alcanzando los 134.935 en 1914. En Rosario la población pasa de 28.169 habitantes en 1869 a 91.669 en 1895, hasta llegar a 269.459 en 1914

7

Para más información MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. CURDIUR. Centro Universitario Rosario de Investigaciones Urbanas y Regionales. Facultad de Arquitectura de la UNR. Rosario, 1985 y GOYTIA, N. y FOGLIA, M. E. *Los procesos de Modernización en Córdoba*. Departamento de publicaciones de Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba, 1995. Martínez de San Vicente (1985) y Goytia - Foglia (1995)

8

BOIXADÓS, María Cristina. *Las tramas de una ciudad, Córdoba entre 1870 y 1895*. Ferreyra Editor. Córdoba, 2000.

9

MARTÍNEZ DE SAN VICENTE, Isabel. *La formación de la estructura colectiva de la ciudad de Rosario*. CURDIUR. Centro Universitario Rosario de

Investigaciones Urbanas y Regionales. Facultad de Arquitectura de la UNR.
Rosario, 1985

10

RETTAROLI, J. M., EQUIGUREN, J. A., ÁLVAREZ, T. y otros. *Los Barrios Pueblos de la Ciudad de Córdoba. La ciudad objeto didáctico*. Facultad de Arquitectura Urbanismo y diseño de la Universidad Nacional de Córdoba. Córdoba, 1996

11

ALIATA, Fernando. *La ciudad regular. Arquitectura, programas e instituciones en el Buenos Aires posrevolucionario, 1821-1835*. Colección Las ciudades y las ideas. Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires, 2006

12

LIERNUR, F y ALIATA, F. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Ed. Clarín Arquitectura. Buenos Aires, 2004.

13

Ibidem, pp. 79.

14

ALMANDOZ, Arturo. "Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960" en Revista Iberoamericana, VII, n 27, 2007 (pp 59-78)

15

Tomamos como modelo original al de Córdoba ya que es el único de fundación colonial de las dos ciudades del texto.

acerca de los autores

Cristina Mariana Debat es Arquitecta por la Universidad Nacional de Córdoba Argentina (UNC) y Máster por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC). Profesora de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC e Investigadora del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la UPC y de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNC. Socia fundadora de OAU, estudio dedicado a la arquitectura y el urbanismo.

Román Caracciolo Vera es Arquitecto por la Universidad Nacional de Córdoba Argentina (UNC) y Máster por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC). Profesor de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNC e Investigador del Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la UPC y de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la UNC. Socio fundador de OAU, estudio dedicado a la arquitectura y el urbanismo.

comentários



Comentar...

Publicar também no Facebook

Publicando como Roman Caracciolo Vera
(Não é você?)

Comentar

Plug-in social do Facebook