

Áreas de oportunidad expectantes en el contexto urbano

Los predios del ferrocarril enquistados en el tejido de La Plata

Emilio Tomás Sessa, Nora Ponce

Se presenta un tema que compromete áreas y problemáticas en el contexto urbano de La Plata cuyo tratamiento significa, además de la utilización plena de tierras subutilizadas, posibles desarrollos urbanos para la región.

Proyecto Urbano como política pública, instrumento de gestión

La demanda de contar con una propuesta integral sostenible para el territorio del Gran La Plata constituye un anhelo histórico y permanente. Más allá de su planificación fundacional, la región y el área urbana de La Plata en particular, se han construido según impulsos de emprendimientos informales o formales, siendo estos últimos no siempre enmarcados en propuestas abarcativas de la situación histórica, de las demandas contemporáneas en todos sus aspectos y de las proyecciones sobre el futuro posible. El hábitat social de hoy es el ambiente urbano del futuro, que se construirá según cambios progresivos apoyados en la potencia y posibilidades de las propuestas actuales. Las políticas

públicas urbanas asumen distintos objetivos como la gobernabilidad participativa, la inclusión social, la sostenibilidad ambiental, la competitividad económica y la significación cultural. En ese proceso, la integración urbana es soporte fundamental también de integración social.

Desde nuestra disciplina, nos aproximamos desde el concepto de "Proyecto Urbano", entendido éste como una intervención de escala urbana y arquitectónica, en un proceso en el tiempo, de participación de diversos actores, que compromete diversos problemas y que tiene injerencia fundamental en el desarrollo de la ciudad.

También implica la posibilidad de interpretar e imaginar la ciudad por partes integradas en un instrumento totalizador que contribuye a sistematizar los diversos componentes del tema: espacio público, viviendas, servicios, movimientos e infraestructura.

En ese proceso, los proyectos urbanos de diferentes escalas, realizables en el corto, medio y largo plazo, atribuyen prioridad al espacio público como elemento ordenador del urbanismo y garantía de inclusión social y seguridad.

El Proyecto Urbano, implica actuaciones transdisciplinarias y de interacción entre teoría y práctica, que reinterpretan oportunidades, estrategias y contenidos de la intervención, para intentar la construcción de un urbanismo que recurra a la producción arquitectónica como soporte de la actuación, interrelacionándose con planes urbanos de escalas diversas y con la capacidad para impulsar cambios profundos en la estructura de la ciudad (Figura 1).

De este modo, se constituye una parte de un nuevo proceso de construcción social del espacio, que procura desencadenar fenómenos de transformación y recalificación urbana, con el proyecto urbano como herramienta fundamental de las políticas públicas a desarrollar en las ciudades.

Áreas vacantes = áreas de oportunidad

El aumento de la población y la complejidad que la densificación genera, son características particulares, involucradas y comprometidas con la existencia y construcción de las Áreas

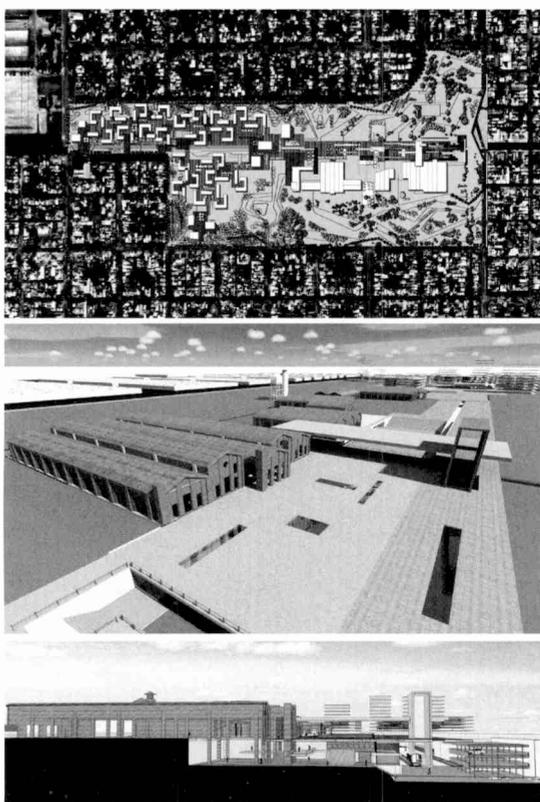
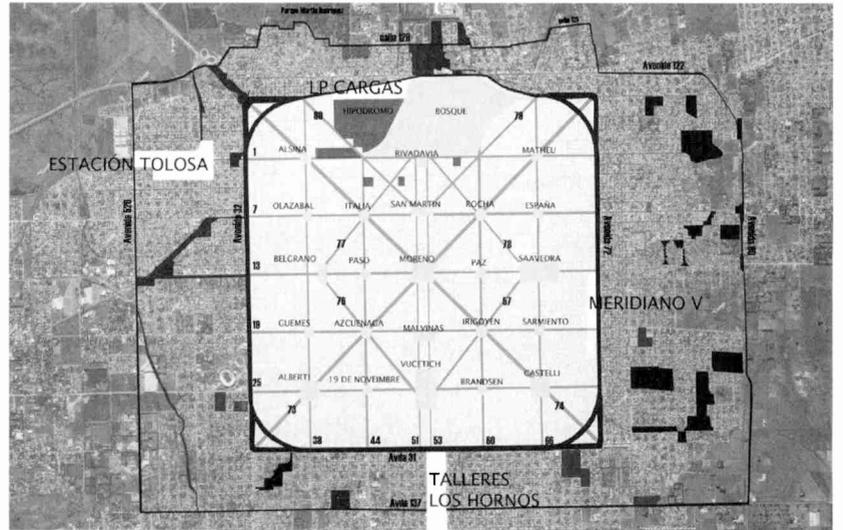


Figura 1. La arquitectura como soporte del Proyecto Urbano. Fuente: Elaboración propia LITPA. Vanina Iturria-Nora Ponce-Susana Tuler.: intervención en predio de Estación Tolosa, Laboratorio Internacional de Proyectos, Cerdeña- San Pablo - La Plata, 2007-2008. Alumnos: Leonardo Araoz-Santiago Lorenzo-Federico Martinez-Pablo Ricc



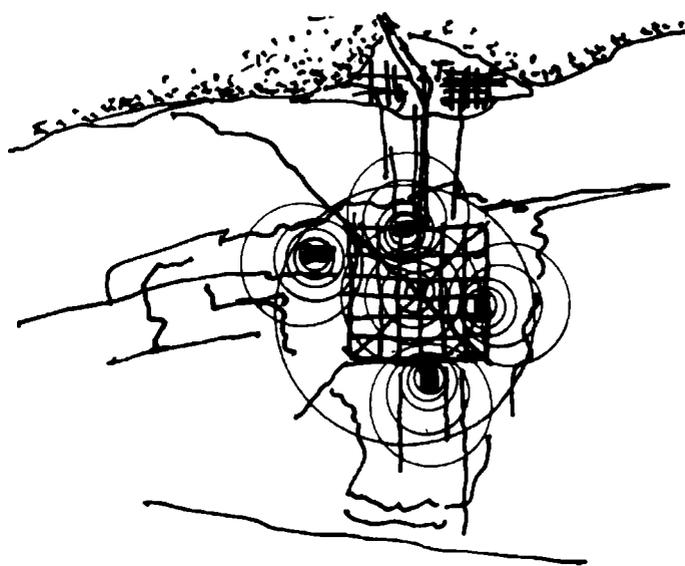
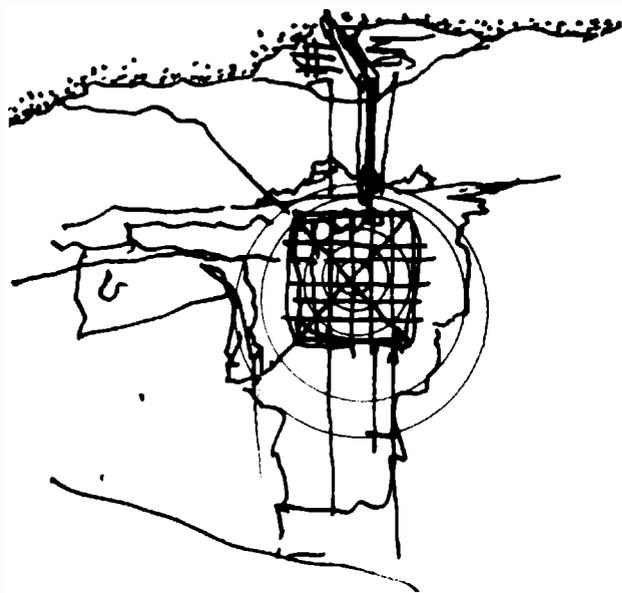
Metropolitanas. En ese contexto, el estudio de posibles configuraciones de construcción de densidad, se transforma en un tema primordial a abordar desde el campo de la arquitectura. En las áreas centrales y semicentrales de las ciudades –hasta hace poco tiempo, verdaderos paraísos terrenales– los espacios urbanos, fundamentalmente las calles, se han transformado en espacios de circulación y trabajo. El espacio público, recibe lo que el privado no puede resolver y la actividad demanda. Esta tensión se expresa en el deterioro de la calidad ambiental, manifestando su necesidad de extender la oferta de espacios para vivir, residir, trabajar, divertirse. Ese espacio faltante se resuelve en la extensión de la ciudad o en el mejor aprovechamiento de su espacio actual, que puede multiplicarse y articularse para albergar eficientemente las actividades que la vida cotidiana de relación supone. Ante esta demanda, debemos posicionarnos desde un “impulso operativo”, de aproximación a la propuesta urbana entendida como compromiso estético, eficiente y preciso, en el que el proyecto como técnica instrumental, se ajusta a la demanda de los contenidos. En este contexto, un tema pendiente es el de las áreas (Figura 2) que quedan enquistadas en tejidos consolidados y presentan aspectos críticos, por su ubicación en el tejido urbano y por contener piezas arquitectónicas o de equipamiento de valor patrimonial.

Pierre Bourdieu (2005) llama a estas áreas, “espacios de capital social”, sitios en los que se anida la esperanza de una ciudad mejor, más igualitaria, y desde los cuales pueden impulsarse emprendimientos sostenibles. La incorporación de grandes obras de infraestructura vial y la propuesta de nuevas centralidades que descompriman el centro histórico a partir de la ocupación de estos predios con equipamientos regionales y con vivienda que asegure condiciones de vida cotidiana integrada, impulsarían el equilibrio de la ciudad, constituyendo un programa ideológico posible a sostener en el tiempo. Supone la posibilidad de buscar nuevas formas de energía colectiva y solidaria para la construcción de la ciudad. Esto significa proponer una arquitectura esperanzada con el impulso de escapar de la urbanización sin urbanismo, riesgo siempre presente en la ciudad construida día a día. Se trata de áreas obsoletas o subutilizadas, importantes por sus dimensiones y emplazamiento en relación al contexto urbano de la ciudad, tierras abandonadas –algunas con piezas arquitectónicas deterioradas de valor patrimonial– ubicadas en los bordes de las ciudad original y que progresivamente quedan enquistadas en el tejido urbano y por lo tanto, se transforman en barreras para la continuidad e integración urbana. Su plena utilización permitiría, además de impulsar sus propias potencialidades



Figura 2. Áreas de Oportunidad en el Casco Fundacional de La Plata y primer cordón. Terrenos vacantes de Ferrocarril. Fuente: Elaboración propia LITPA

Figura 3. Los cuatro vacíos del FFCC en La Plata. Fuente: Elaboración propia LITPA



para el asentamiento de diversas actividades, consolidar la homogeneidad del contexto de la masa construida, transformándose en núcleos de desarrollo con el rol de reordenar el crecimiento equilibrado de la ciudad.

Los vacíos del ferrocarril en La Plata

La Plata presenta como una particularidad destacable, la existencia de cuatro predios vacíos de gran dimensión, ligados a la Circunvalación que contornea el Casco (Figura 3). En sus inicios, éstos alojaban funciones del ferrocarril que hoy, desafectadas, quedan contenidos en áreas urbanas consolidadas o en vías de consolidación, producto del crecimiento y extensión de la ciudad.

Se observa asimismo, la presencia en estos predios, de "huellas materiales" tales como: grúa, puente, cabina de señalización, tanque, vías, galpones; que dan cuenta del cambio, caracterizan el vacío de ferrocarril, representan su valor estético, simbólico, funcional y/o constructivo y permiten imaginar posibilidades de transformación. Perdida la funcionalidad histórica, es necesario ensayar posibilidades de intervención, teniendo en cuenta dichas "marcas", restaurándolas o utilizándolas como datos de diseño. Estos vestigios se constituyen en elementos de identificación, de gran peso en la construcción de identidades, no sólo por representar el lugar que fue, sino por proporcionar un campo propicio para el

ejercicio de la imaginación-reflexión proyectual, a partir del desarrollo de sus capacidades evocativas. Preexistencias con fuerte carga histórica, como imagen de un espacio del pasado, que mantienen expectante la disponibilidad para ser redefinidas, constituyéndose como datos de proyecto, y permitiendo la reconstrucción de las imágenes significativas con las que se construye la identidad del espacio urbano.

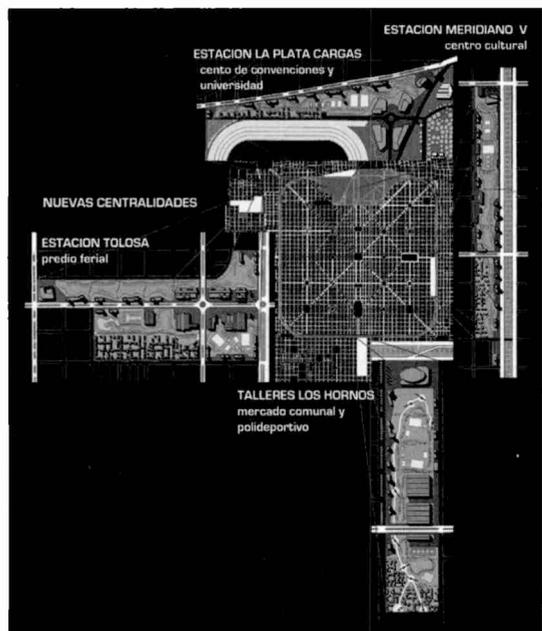
El plano fundacional de la ciudad, propuesto por Pedro Benoit, incluía un anillo perimetral de 90 m de ancho, donde se localizaba la traza ferroviaria como símbolo paradigmático de modernidad que dotaría a la nueva capital de un sistema de transporte que la integraría política y económicamente con el territorio provincial. Este hecho demuestra que esta forma de traslado no sólo se privilegiaba en el imaginario gubernamental de la Generación del '80, sino que la propuesta fue concebida como escenario para la vitalidad que se pretendía en la vida cotidiana de la ciudad. Los conjuntos arquitectónicos y urbanos que fueron delineándose paralelos a los trazados de los ramales, tuvieron una fuerte incidencia en el crecimiento urbano y regional.

En la actualidad, La Plata presenta las transformaciones por crecimiento y extensión, del modelo de ciudad fundacional. Como consecuencia de esos cambios, funciones de la actividad ferroviaria, que habían sido alojadas en el contorno del casco y alejadas del centro de la ciudad, así como terrenos y arquitecturas de alto valor patrimonial y representativo, quedaron contenidas en áreas urbanas consolidadas o en vías de consolidación. Conforman predios de gran dimensión en la periferia de la ciudad original, vacíos de actividad e involucrados en el tejido urbano, provocando trabas para el desarrollo; situación que se agrava cuando dichas funciones son subutilizadas o abandonadas (Ponce, 2008).

Estas características configuran un fenómeno urbano típico: el de terrenos vacíos enquistados en territorios urbanos consolidados, enclaves urbanos que se definen bajo una doble figura: una, la de un área problema, producida por un

Figura 4. Alternativas para el equilibrio de la extensión urbana. Posibles núcleos de desarrollo para reordenar el crecimiento equilibrado de la ciudad. Fuente: Elaboración propia LITPA

Figura 5. Intervenciones posibles para el asentamiento de actividades faltantes en la región sumada a áreas residenciales. Fuente: Elaboración propia LITPA. Presentación a E2-Gruppe, Paris 2002. Exploring the Urban Condition



terreno vacante por la pérdida de la funcionalidad histórica original, con un alto valor patrimonial, en general degradada y subutilizada, y que ha sido una barrera para el crecimiento homogéneo de la ciudad al transformarse en un área de potenciales conflictos provenientes de la actual situación social.

Otra, la de un espacio potencial que permite el asentamiento de actividades sustentadas en hipótesis de formulación y reordenamiento de la conformación del territorio urbano.

Desde un enfoque urbano y regional, el tendido de ferrocarril vincula predios vacantes en los cuatro bordes del casco, condicionando el desarrollo de las áreas adyacentes. Supone fuertes tensiones de desarrollo a modo de polos, (Figura 4) que deberán ser analizadas teniendo en cuenta las problemáticas actuales de La Plata, de modo de favorecer soluciones o mejoras, estableciendo roles y funciones en una ciudad en la que, la trama y el parque son los referentes y el orgullo histórico.

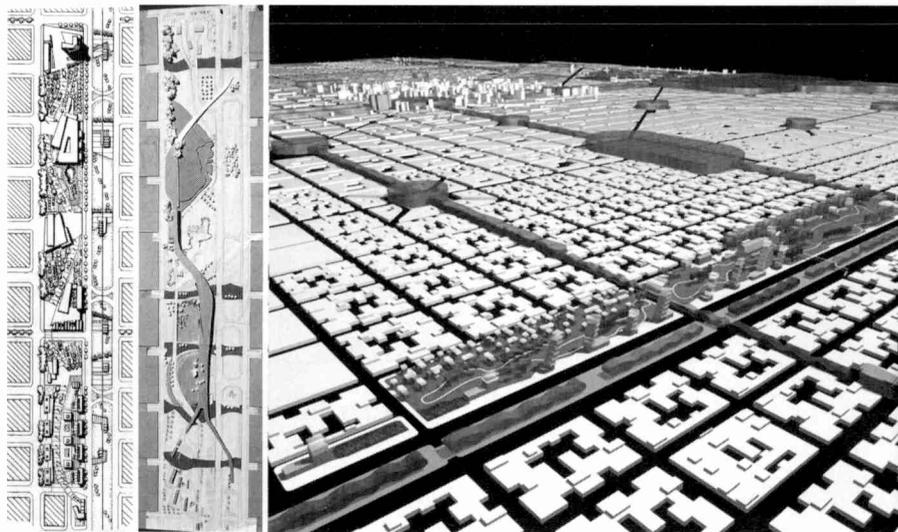
Además deberán evaluarse las condiciones genéricas de construcción del territorio culturizado, en este caso del urbano, comprometido con las dimensiones que implican las problemáticas específicas de algunos temas puntuales:

- Una adecuada evaluación crítica de la situación encontrada inevitablemente, debe incluir la dirección de la transformación deseada. En los temas que se consideran y en las dimensiones de los problemas, hay una orientación que insinúa un interés dirigido a una acción necesaria y posible. Un diagnóstico apropiado no implica un buen proyecto pero lo fundamenta, avala y sostiene.

- La contradicción centro/periferia incluye una doble implicancia. Por un lado su significado, contenido y compromiso con la construcción de una sociedad progresivamente más igualitaria, inclusiva y homogénea, cuyo concepto de inclusión social –tema pendiente en la agenda operativa concreta y realista de la acción de gobierno y de Estado- se apoya en la integración urbana como soporte fundamental de ese principio. Y por otro, la dialéctica entre completamiento y consolidación de la ciudad existente y su extensión sobre tierras vacías o sobre áreas vacantes, obsoletas, abandonadas, funcionalmente caducas, que se constituyen como áreas de oportunidad para un desarrollo equilibrado del tejido urbano.

- Y planteada la posibilidad de que la ciudad histórica tenga la capacidad de albergar y contener los temas de la sociedad contemporánea y su demanda de espacios, se presenta otra de las dimensiones: el dilema preservación / transformación en ciudades con un patrimonio histórico considerable.

Los cuatro predios en los bordes de la ciudad, componen en su conjunto un territorio de más de 100 hectáreas, que promete orientar y potenciar crecimientos homogéneos en sectores



postergados (Figura 5), equilibrando la calidad de vida urbana. Se encuentran, en su mayor parte, vacíos de actividad pero cargados de historia y con características particulares.

Estación Provincial Meridiano V

Superficie 15 ha. (Figura 6)

Este predio es, de los cuatro, el único enclave de ferrocarril ubicado en el borde interior del Casco, con límites definidos por vías urbanas y con una proporción alargada, paralela a la Circunvalación, lo cual genera una extensa barrera que condiciona negativamente el desarrollo SE de La Plata. Sin embargo, y a pesar del abandono y subutilización del sector, el borde longitudinal del vacío sobre calle 71, presenta cualidades ambientales de valor particular para el barrio y para la ciudad, por su uso de confiterías, cafés etc. Asimismo contiene la ex Estación Provincial en desuso y galpones de ferrocarril de gran valor patrimonial.

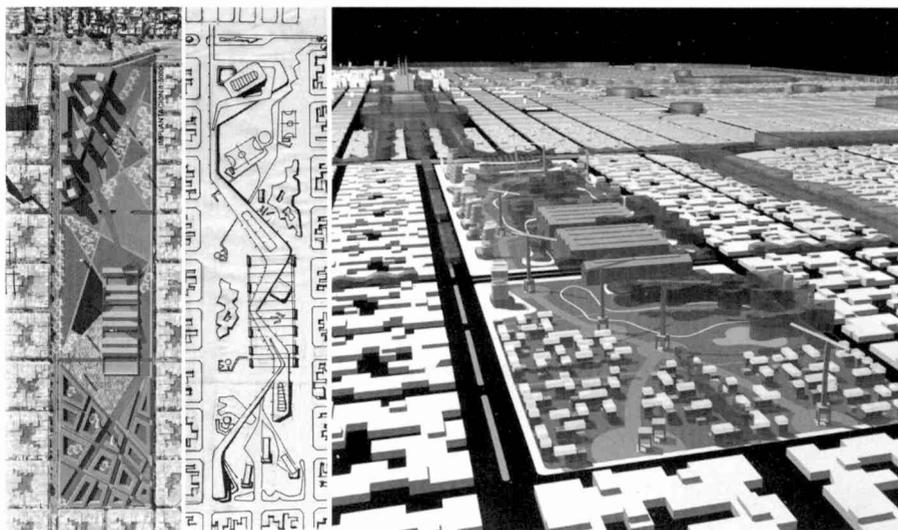
Talleres y Estación Gambier en Los Hornos

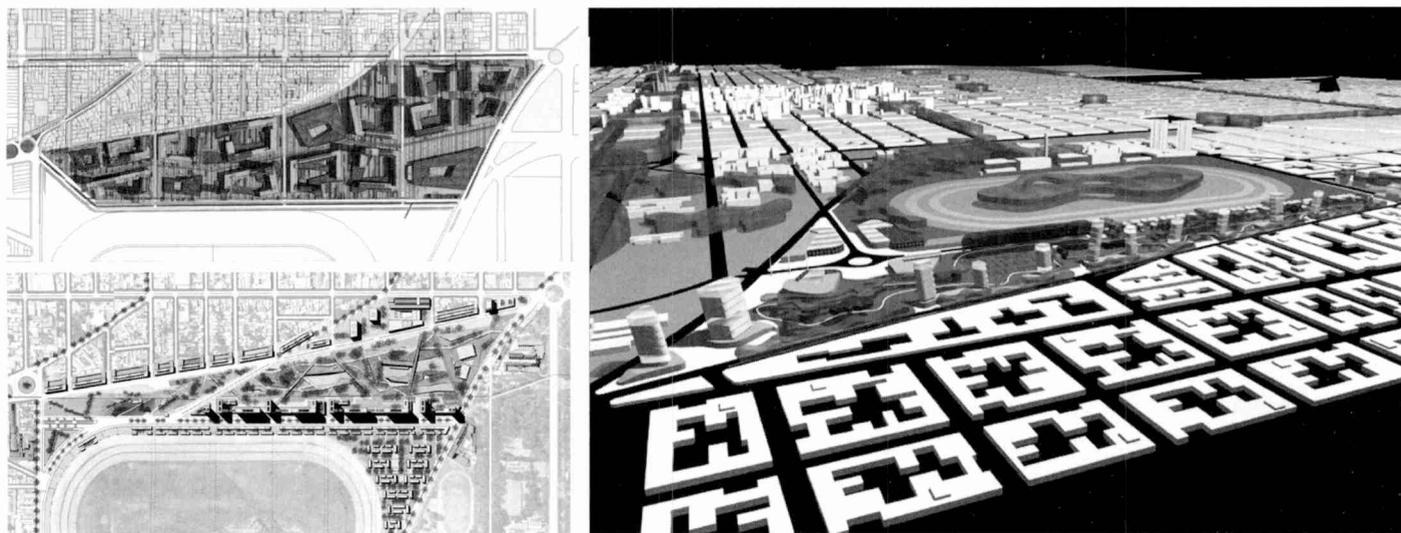
Superficie 31 ha. (Figura 7)

Este enclave es el vacío urbano que en sentido longitudinal y dando un extremo a la Avenida Circunvalación, coincide con el Eje Monumental Cívico Institucional del Casco, el cual en su idea original planteaba el nexo entre el puerto y el interior de la Provincia. En su interior se alojan los galpones de los ex talleres de ferrocarril, las

Figura 6. Exploraciones proyectuales en Estación Provincial Meridiano V. Fuente: Elaboración propia, LITPA y Taller de Arquitectura N°4 SESSA-PRIETO-POSIK. FAU UNLP. Alumnos: Martín Martínez-Malena Díaz

Figura 7. Exploraciones proyectuales en Talleres y Estación Gambier en Los Hornos. Fuente: Elaboración propia, LITPA y Taller de Arquitectura N°4 SESSA-PRIETO-POSIK. FAU UNLP. Alumnos: Ignacio Nieves-Giuliana Santandrea-Sebastian Chacón-Emanuel De Felipe-Florencia Canaglia-Dellina Cacciagioni.





grúas, los edificios de oficinas, con una fuerte carga como referente patrimonial, pero que fundamentalmente constituye la identidad para la comunidad de Los Hornos y para la ciudad en una escala regional, generando un par simétrico con el Paseo del Bosque.

La Plata Cargas

Superficie 20 ha. (Figura 8)

Se trata del único vacío con límites imprecisos, de difícil visualización desde el entorno, contiguo a las tierras del Hipódromo de La Plata, interrumpe la Circunvalación con características muy degradadas que condicionan el desarrollo urbano del sector. Se encuentra en un área privilegiada de la ciudad, el Paseo del Bosque, próximo al Campus de la Universidad, de cercana accesibilidad desde la hipótesis de localización de la Ferroautomotor de Avenidas 1 y 44 y conectada a la Autopista La Plata-Buenos Aires. Las instalaciones existentes no constituyen valor alguno excepto hitos como grúas, tanques, etc.

Estación Tolosa

Superficie 40 ha. (Figura 9)

Este predio se destaca por contener una rica historia que queda reflejada en los edificios existentes como la estación, el puente, los galpones, la torre del tanque de agua, etc., constituyendo un sector de alto valor patrimonial. Por otra parte, si bien es el único que no tiene un emplazamiento

contiguo a la Circunvalación que contornea el casco, presenta una clara accesibilidad tanto desde la ciudad como a nivel regional desde la Autopista La Plata-Buenos Aires, o el mismo sistema de transporte de ferrocarril actualmente en uso pero que, a futuro podría constituir parte del proyecto de canalización de vías hasta su llegada al centro de La Plata, Estación Ferroautomotor, intervención que se considera fundamental para la integración del territorio urbano del sector.

Con el desarrollo "natural" de La Plata, las estructuras ferroviarias fueron transformándose paulatinamente en obstáculos, barreras o simplemente "vacíos", en ocasiones subutilizados o deseables de eliminar. La clausura de servicios, con el vaciamiento de estaciones, oficinas, vías, talleres e instalaciones, muchos de ellos hoy desafectados, destruidos por abandono y depreciación, constituyen hoy tímidas señales del periodo expansivo ferroviario decimonónico. La observación que se hace de esos "restos" de FFCC, representa una problemática general que afecta a las tipologías que han quedado abandonadas como ejemplo de un fenómeno que se ha dado, no sólo en La Plata, sino a nivel nacional.

En ellos están presentes las marcas sobre el territorio, como imágenes acordadas por los habitantes, asociadas con calidades de vida y sentidos de pertenencia, que identifican y son identificadas, referenciando su acción sobre el

Figura 8 Exploraciones proyectuales en La Plata Cargas.

Fuente: Elaboración propia. LITPA y Taller de Arquitectura N°2 SESA-PRieto-PONCE. FAU UNLP. Alumnos: Martín Vecchiatti-Virginia Dos Santos-Aldana Fagalde-Carlitos Castillo-Gómez-Marcos Marques-Fernando Gómez-Ignacio Gonzales-Martín Nagore-Daniel Longo- Nicolás Gomez Lira.

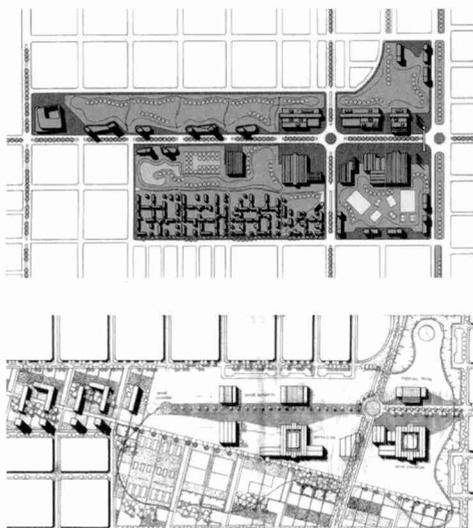


Figura 9 Exploraciones proyectuales en Estación Tolosa.

Fuente: Elaboración propia. LITPA y Taller de Arquitectura N°2 SESA-PRieto-PONCE. FAU UNLP



entorno. En ese sentido se manifiesta la territorialidad, como una característica cultural, donde, con la pretensión de "fijar" espacios, límites y dejar huellas materiales mediante la producción de enclaves individuales y colectivos, se construyen lugares más o menos organizados y trascendentes.

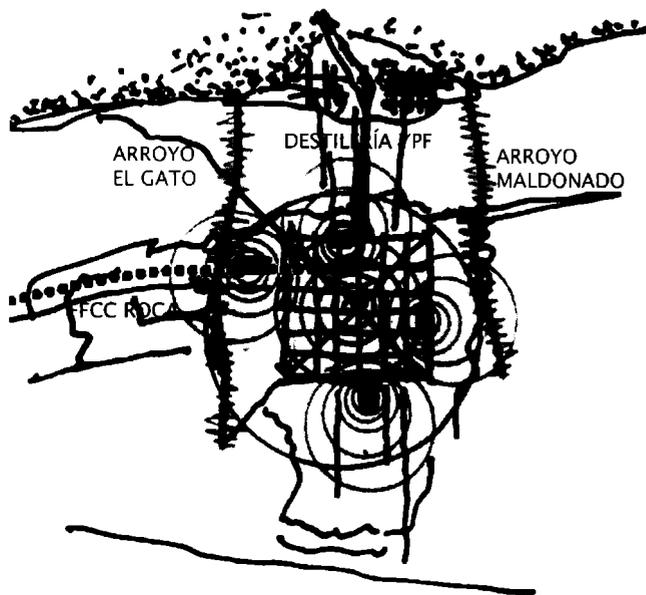
Sin embargo, la articulación entre el proyecto de ciudad y los imaginarios urbanos, se va redefiniendo junto con las proyecciones socio-espaciales que generan nuevos patrones de urbanidad. Cuando por complejos procesos culturales se producen "vaciamientos" derivados de la obsolescencia funcional, quedan huellas materiales que evocan lo que en un momento fueron contenedores de usos, significaciones y prácticas espaciales. Ligados a formas concretas, éstos constituyen terrenos fértiles para explorar por su condición de ser áreas dotadas de potencialidades diversas.

Cada vacío presenta particularidades que responden a una problemática general, pero se comprenden desde la caracterización singular de cada espacio. Atendiendo a estos aspectos, la posible intervención supone una integración que permita conjugar aquello que el espacio ha sido en el pasado, su historia, su memoria que hoy se expresa en estado de abandono, y aquello que el espacio puede proporcionar a partir de su transformación, generando una renovación no sólo para su entorno inmediato, sino para la ciudad en general.

También es cierto que cada conflicto supone una oportunidad y esto se refleja en algunos problemas que, según se solucionen pueden alterar el perfil de la región (Figura 10), tales como:

- Arroyos El Gato y Maldonado Hipótesis de intervención Parque Canal Inundable
- Soterramiento del FFCC en Casco Urbano La Plata para la integración del Área Norte de la ciudad.
- Potencial desmantelamiento de la Destilería YPF que implicaría la Integración Física de la Región Gran La Plata.

Mediante las intervenciones, el centro de la ciudad como polo de atención se desplaza una y otra vez, reivindicando y modificando permanentemente el interés del ciudadano en un proceso urbanístico que se articula a partir de proyectos que son capaces de poner en movimiento a la ciudad, constituyendo una visión renovada de oportunidades. Esto adquiere mayor importancia en la intervención en los vacíos, ya que simbolizan el espacio que ha sido en el pasado y que, en la actualidad, aún como paisaje vacante degradado, mantienen expectantes su disponibilidad para el proyecto. No sólo son áreas de patrimonio para la ciudad, por ser terrenos vacantes de importante dimensión y ubicación, sino también arquitecturas patrimoniales, al contener edificios típicos de tales actividades, constituyéndose como patrimonios de nueva oportunidad, que las propuestas de



aprovechamiento deberán considerar.

De permanecer en condiciones de estanqueidad, estos lugares se transforman en fracturas urbanas, con el consecuente deterioro de sus infraestructuras. Estos terrenos vacantes se constituyen así, en oportunidades únicas y privilegiadas para promover intervenciones necesarias en el desarrollo de sectores que, dada la magnitud de los proyectos urbanos posibles de emprender, movilizarían verdaderas transformaciones en las tendencias de reordenamiento de la organización y crecimiento del territorio platense.

En las últimas décadas, la transformación tecnológica que instituyó nuevas formas de transporte, cambios en las economías regionales y en las políticas de gobierno con el progresivo abandono por parte del Estado de su función tutelar, provocó la obsolescencia física y funcional de gran cantidad de funciones y espacios urbanos referentes históricos de la ciudad del S XIX y sus sucesivos desarrollos.

Sin embargo, tanto sus componentes como los enclaves en los que se insertan, pueden absorber adaptaciones para satisfacer las necesidades urbanas actuales. Esto no implica forzar las capacidades funcionales originales con usos no compatibles, poniendo en crisis su sentido o preservando instalaciones "congelando" piezas de museo, sino hacer análisis experimentales para poner a prueba sus potencialidades como disparadores de proyecto.

Experimentar en base a problemáticas urbano-arquitectónicas y abordar en las complejidades de la ciudad real el modo en que el conjunto de transformaciones, de la forma de vivir y de pensar, fueron afectando el espacio de la vida cotidiana, es una estrategia posible para re-inventar la ciudad imaginada. ■

Bibliografía:

Ponce, N. & Sessa, E. (2008). Prefiguración en Áreas de Oportunidad para la Renovación Urbana de La Plata. Ponencia presentada en el 7 Coloquio de Transformaciones Territoriales. Desarrollo, integración regional y territorio: marcos conceptuales y de integración, AUGM, Curitiba-Paraná-Brasil. 10-13 de septiembre. Bourdieu, P. (2005). Capital cultural, escuela y espacio social. Siglo XXI, México.

Figura 10. Escenarios conflictivos emergentes en la región Gran La Plata. Fuente: Elaboración propia