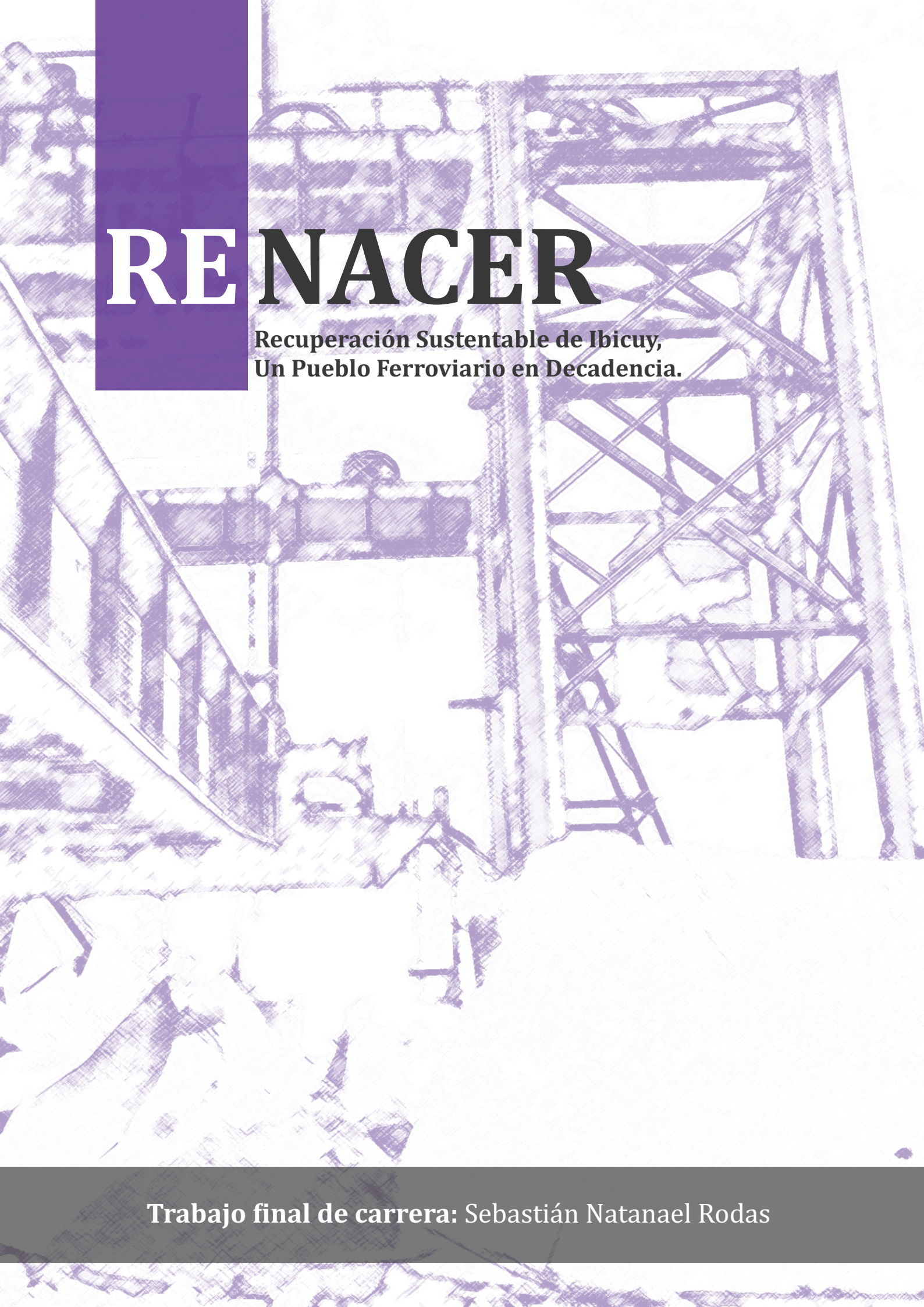




RE NACER

**Recuperación Sustentable de Ibicuy,
Un Pueblo Ferroviario en Decadencia.**

Trabajo final de carrera: Sebastián Natanael Rodas



TRABAJO FINAL DE CARRERA
UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA - FACULTAD DE ARQUITECTURA

Alumno: Sebastián Natanael Rodas.
Tutor: Arq. Pedro Pesci.
Año: 2018

INDICE

1- PROLOGO	3
2- INTRODUCCIÓN	4
3- CONTEXTO HISTÓRICO 5	
3.1- La modernización y el funcionalismo como factores de problemas	7
3.2- Fases de la modernización	7
3.3- Nacimientos de las ciudades modernas (Revolución industrial)	9
4- IBICUY UN PUEBLO QUE LUCHA POR RENACER.....	11
4.1- Comienzos	13
4.2- Condiciones de implantación	15
4.2.1- La idea de plan traducida en un trazado urbano	15
5- FORMACIÓN DE CIUDADES FERROVIARIAS	19
5.1- El ferrocarril como principal función y desarrollo de los pueblos	21
5.2- Tipologías y equipamientos ferroviarios	22
5.3- Predios ferroviarios como centros urbanos	24
6- RIESGOS	25
6.1- El “progreso” como riesgo	27
6.2- La Metapolización como factor de riesgo	28
6.2.1- Esquema de conexiones regionales de pueblos posmodernos	29
6.2.2- Esquema de conexiones regionales sustentables	29
6.3- Metapolización regional (IBICUY)	30
6.4- Éxodo juvenil	31
6.5- Riesgos en la localidad	31
6.5.1- Posibles impactos de la industrialización en Ibicuy	32
7- ACTIVIDADES ECONÓMICAS	33
7.1- Formación de las actividades económicas en Ibicuy	35
7.2- Economías como industrias regionales	38
8- UN PATRIMONIO DE PIE	39
8.1- Patrimonio sustentable	41
8.2- Puesta en valor del patrimonio intangible	41
8.3- Puesta en valor del patrimonio tangible	42
9- IDENTIDAD 43	
9.1- La identidad de los pueblos	45
9.2- Ibicuy sin identidad	46

10- MARCO CONCEPTUAL, METODOLOGÍA Y PROPUESTA PARA EL RENACER DE IBICUY	47
10.1- Premisas	49
10.1.1- Integración, conexión y fortalecimiento regional	49
10.1.2- Prevención al despoblamiento del territorio	49
10.1.3- Adaptar los poblados al riesgo de la metapolización	49
10.1.4- Planificación y conciencia natural	50
10.1.5- Tradición y Patrimonio como soporte de las actividades	50
10.1.6- Actividades como factor de diseño y planificación	50
10.1.7- Ambientes multiplurales – Fortalecimiento de la comunidad	51
10.1.8- Preparar y adaptar el escenario urbano	51
10.1.9- Nueva identidad	52
11- INTERVENCIÓN CON ALCANCE REGIONAL	53
11.1- Concepto para el proyecto / síntesis	55
11.2- Alcances macro-regionales	55
12- CONCEPTOS DE INTERVENCIÓN	57
12.1- Localización de predios	59
12.2- Estrategias de intervención	59
12.3- Inclusión a las actividades contemporáneas	61
12.4- Intervención multifuncional	62
12.5- Escenarios urbanos	62
12.6- El galpón como ambiente multifuncional	63
12.7- Integración del patrimonio a las actividades contemporáneas	64
12.8- Modelo Territorial	65
13- PROYECTO	67
13.1- Sectores a intervenir	69
13.2- Vínculos de sinergia	70
13.2.1- Bicisenda	70
13.2.2- Estaciones sociales	71
13.3- PREDIO FERROVIARIO 1	72
13.3.1- Centro Multifuncional	75
13.3.2- Espacios Sociales	77
13.3.3- Pymes Sustentables	79
13.3.4- Mercado Regional	80
13.4- SECTOR CONECTOR	81
13.5- PREDIO FERROVIARIO 2	85
13.5.1- Cabañas ferroviarias	89
13.5.2- Puente de transferencia	90
13.5.3- Tablas de alcances	94
14- CONCLUSIÓN	97
15- AGRADECIMIENTOS	97
16- BIBLIOGRAFÍA	98

Al comenzar con el trabajo final de carrera, siempre estuvo como objetivo el poder usar a la arquitectura como una herramienta social. Por lo que este trabajo me incito la posibilidad de usar los conocimientos adquiridos, en mi propio pueblo de nacimiento Ibicuy, situado al sur de la provincia de Entre Ríos, en el delta medio a orillas del Río Paraná.

Con ese incentivo extra de analizar mi lugar natal, lo que me lleva verdaderamente a investigarlo fue su gran problema de depresión urbana, social, cultural y económica que presenta, al igual que muchas otras localidades.

Por lo que la investigación y análisis, se centran en investigar el contexto en el que creció y se formó Ibicuy junto con los poblados y ciudades de esa época, pasando por su nacimiento, desarrollo y decadencia.

Una vez analizado todo los ciclos urbanos, sociales, culturales y económicos, se pretende formar conceptos claves para el desarrollo de Ibicuy y los poblados con similares características, resolviéndolos mediante políticas públicas sustentables, inclusivas, ecológica y multifuncionales, satisfaciendo las necesidades y actividades contemporáneas propias del posmodernismo, a través del urbanismo y el diseño arquitectónico.

Cuando se comienza a investigar los problemas contemporáneos que existen en Ibicuy enfocados en su urbanismo, cultura y economía, se tuvo que analizar sus orígenes, desde su conformación hasta su actualidad.

Se puede decir que muchos de los poblados argentinos tuvieron su nacimiento a la sombra de la revolución industrial enmarcada por los sistemas ferroviarios, arraigando los conceptos modernistas caracterizados por el funcionalismo, la sectorización, la repetición de sistemas monofuncionales en el territorio, entre otras, dándole una formación e identidad que se sobreponía a las tradiciones culturales del propio lugar como se pudo ver reflejado en Ibicuy.

La planificación de Ibicuy se basó y respondió a una sola función que era el sistema ferropuerto, el cual, si bien le brindó un sustento, hizo que cuando este colapsara ponga en riesgo a toda la sociedad, como sucedió en los años 70, y los años 90 en las poblaciones de carácter ferroviarias, dejando en jaque al sistema económico sin ningún sustento extra que pudiera sostener las economías locales.

Por eso a la hora de analizar los factores que influyeron en la conformación de las ciudades debemos ser capaces de distinguir las acciones que tuvieron consecuencias negativas y positivas en el contexto social, urbano y arquitectónico, generando así una buena planificación sobre las incertidumbres del futuro.

En el análisis contemporáneo de Ibicuy y localidades similares se puede apreciar la falta del sentido de pertenencia del patrimonio y el “pasado prospero” en el que se recuerda a una sociedad ferroviaria evolucionando junto a los sistemas tecnológicos de la época, brindándoles un nuevo método de movilidad y conexión entre las localidades.

Si bien a la hora de planificar vamos a tener en cuenta los factores del modernismo que tuvieron injerencia, también se considerara las necesidades y actividades contemporáneas de una sociedad posmoderna, que abarcan conceptos sociológicos y urbanísticos basados en el individualismo, la pluralidad, necesidades más variadas, nuevas funciones, nuevas tecnologías, etc. Brindándonos un panorama de estrategias de diseño y planificación mucho más amplio que nos llevara a buscar un equilibrio entre las necesidades individuales y colectivas que pretende Ibicuy como las poblaciones de igual carácter, concibiendo un apoyo en las conexiones y vínculos locales, el fortalecimiento de sus economías regionales, la cultura, su tradición, la recuperación del sentido de pertenencia poniendo en valor las zonas y edificaciones patrimoniales sustentadas con las mismas actividades contemporáneas propias del lugar.

3

CONTEXTO HISTÓRICO



El nacimiento de Ibicuy en 1910 como el de las localidades de esa época crecieron con el carácter de la “modernización” junto con la revolución industrial, respondiendo a funciones que se impusieron en cada localidad.

3.1

La modernización y el funcionalismo como factores de problemas

Si bien el término modernización se utilizó para darle distinción a ciertas ciudades, resulta difícil datar la llegada de los “tiempos modernos” que se instalaron progresivamente y de forma diferente en los distintos países de Occidente europeo y después en América. La noción de modernidad se ha utilizado además en contextos y perspectivas que a veces la hacen sospechar de crear proyectos hegemónicos en Occidente o culpable de tener ambiciones demasiado funcionalistas cuyos daños hemos podido comprobar, especialmente en el urbanismo.

Según Francois Ascher las sociedades modernas tienen tres componentes claves que la formaron: la individualización, la racionalización y la diferenciación social.

Podemos definir la individualización en primer término como la representación del mundo, no a partir del grupo al que pertenece el individuo, sino a partir de su propia persona. El uso del lenguaje del “yo” y no de “nosotros”. Así pues, las sociedades modernas separan y reúnen individuos y no grupos.

La racionalización consiste en la sustitución progresiva de la tradición por la razón en la determinación de los actos. Y es una forma de “desencanto del mundo” porque adjudica a las acciones humanas y a las leyes naturales lo que antes se atribuía a los dioses.

La diferenciación social es un proceso de diversificación de las funciones de los grupos y de los individuos en el seno de una misma sociedad. Esta alentada en gran medida por la división técnica y social del trabajo, que es resultado, a su vez, de la dinámica económica del mercado, generando distintas clases sociales, económicas y culturales.

Es cierto que, en la individualización, racionalización, y la diferenciación no son propias de la modernidad; pero su combinación en circunstancias históricas específicas desencadenó la dinámica de la modernización.

3.2

Fases de la modernización

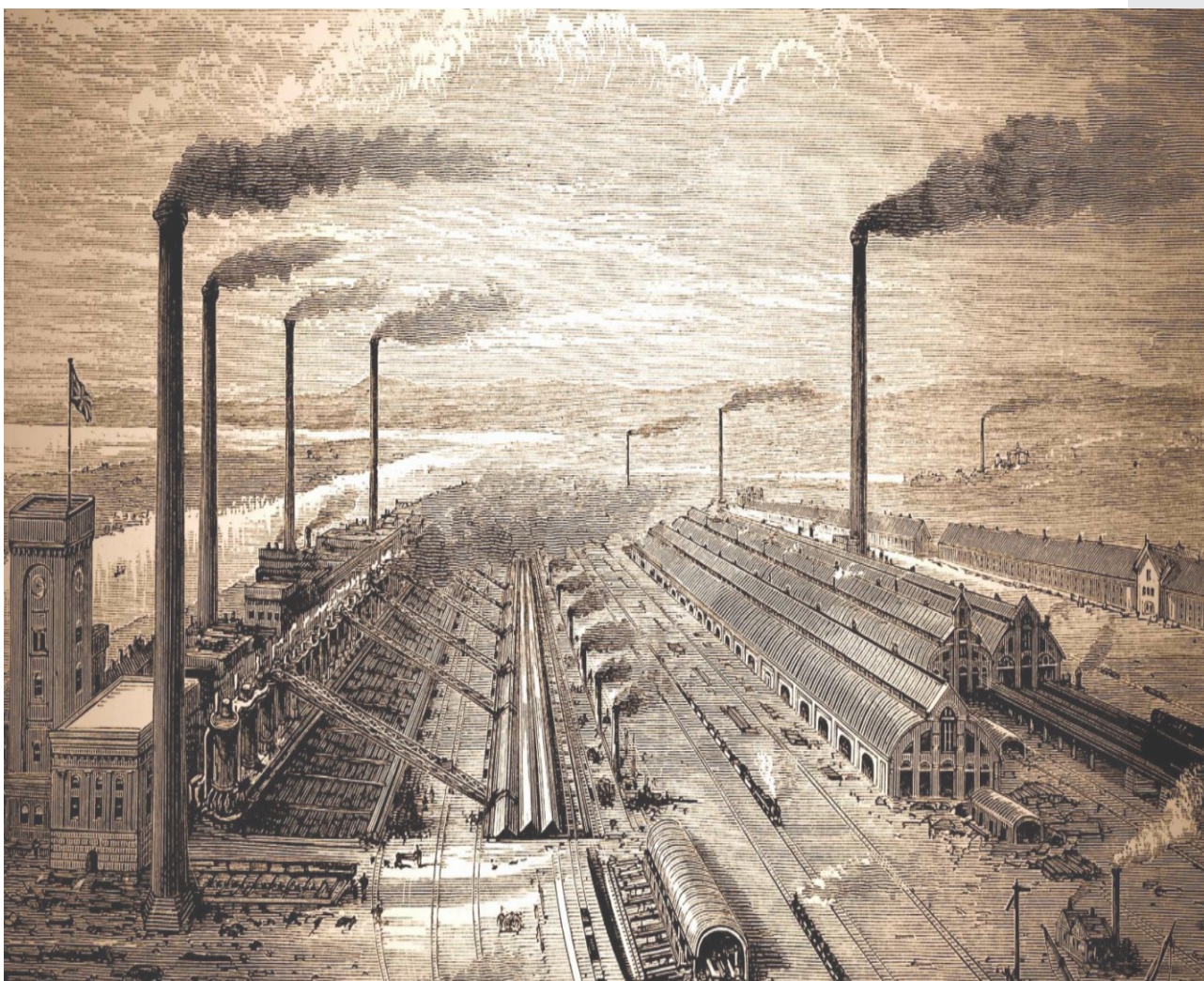
Si bien la modernidad no es un estado, la modernización tampoco es un proceso continuo, y es posible distinguir tres grandes fases.

- La primera fase abarca más o menos el periodo denominado Edad Moderna y va desde el fin de la Edad Media hasta el principio de la revolución industrial. Es testigo de la transformación del pensamiento y el lugar de la religión en la sociedad, la independencia política y el nacimiento del estado nación, el desarrollo de las ciencias y la propagación del capitalismo mercantil y después del industrial. Podemos calificar esta fase de “primera” o “alta modernidad”.

- La segunda fase es la de la revolución industrial, podemos destacar que el análisis de muchos poblados en Argentina como en el mundo nacieron en este periodo, en torno a las industrias, ferrocarriles, puertos, etc. Y consistía en asistirla producción de bienes y servicios subordinada, en gran medida, a las lógicas capitalistas; el pensamiento técnico ocupa un lugar central en la sociedad y se constituye el estado del bienestar. Es la “segunda” o “modernidad media”.

A cada una de estas épocas ha correspondido su forma de pensamiento y de creación, dando lugar a formas de organización y, por supuesto, principios y modos de concepción y organización del territorio. Esta transformación de modernización se efectuó progresivamente provocando crisis de todos tipos: económicas, sociales, políticas y religiosas. El concepto, la construcción y el funcionamiento de las ciudades no escaparon a estas transformaciones y a estas crisis.

Las ciudades crecieron en base a un pensamiento funcionalista donde se proyectaba en base a funciones, diferenciación funcional, diferenciación social, sectorizando por clase, por estatus, y actividades.



Comienzos de la revolución industrial

La segunda revolución urbana comenzó con la revolución agrícola – que incremento la producción de alimentos, pero expulsó del campo a gran cantidad de agricultores – y con el desarrollo junto y relacionado al capitalismo industrial. Este doble proceso provoco un enorme crecimiento demográfico en las ciudades generando un empobrecimiento de las poblaciones urbanas.

En este contexto surgen progresivamente las nuevas ideas sobre la ciudad, marcadas fundamentalmente por las mismas lógicas que dirigirán el mundo industrial dominante. La palabra urbanismo aparece en el ámbito de la organización de las ciudades, los principios que se establecieron en la industria. La noción fundamental es la especialización: el taylorismo la sistematizara en la industria, en el que trataba de separar y simplificar las tareas para hacer su ejecución más rentable. El urbanismo moderno la pondrá en práctica a finales del siglo XIX bajo la forma de zonificación, que más tarde Le Corbusier y la carta de Atenas llevaran al límite.

En la ciudad de la revolución industrial, la movilidad de personas, información y bienes cobra mayor importancia, la primera necesidad es, desde luego, adaptar las ciudades a las exigencias de la producción, del consumo y de los intercambios mercantiles. Para ello hace falta una gran red de comunicación entre estaciones y almacenes principalmente.

Tanto en las ciudades como en los pueblos nacidos en esta fase, siempre respondieron a un funcionalismo, ósea que se proyectaba y se creaba en base a una función o modelo de producción, en el caso de los poblados argentinos la mayoría de ellos crecieron en torno a la funcionalidad ferroviaria-industrial generando así una dependencia casi total de esta.

Esta diferenciación que se aplicaba al Taylorismo, también se inscribía en la sociedad de modo físico en el espacio: con la llegada de los ascensores, los pobres bajaron a las plantas inferiores mientras que los ricos subían a los pisos soleados; como también la construcción de barrios residenciales para las capas sociales acomodadas y barrios industriales para las fábricas y los obreros.

Más tarde los vehículos y los electrodomésticos marcaron el fordismo, es decir, el sistema combinado de producción y consumo en masa, especialmente en el espacio urbano, con grandes bloques de viviendas sociales. Los barrios monofuncionales de la periferia urbana actual son su ejemplo más claro.

Las formas urbanas de la revolución industrial son diferentes en la teoría y en la realidad, dependiendo de las ciudades y países. Le Corbusier, a pesar de sus diferencias, estaban movidos por esta misma preocupación de la adaptación de las ciudades a la sociedad industrial.

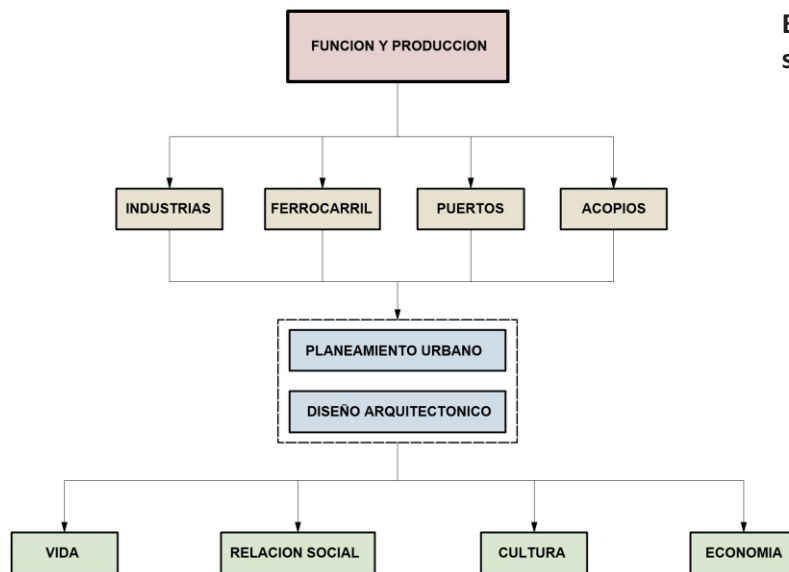
Generándose una racionalidad simplificadora mediante la planificación urbana, las zonificaciones monofuncionales y las estructuras urbanas jerárquicas; un urbanismo adaptado a la producción y al consumo masivo en los centros comerciales, las zonas industriales y la circulación acelerada y, asimismo, materialización de los equipamientos colectivos, servicios públicos y viviendas sociales.

Por supuesto el diseño arquitectónico también fue parte de este sistema, las viviendas, el equipamiento social y los objetos cotidianos, fueron fabricados en masa brindando un aspecto generalizados en las ciudades, lo cual hizo que se pierda la construcción vernácula, la identidad, y de algún modo la tradición.

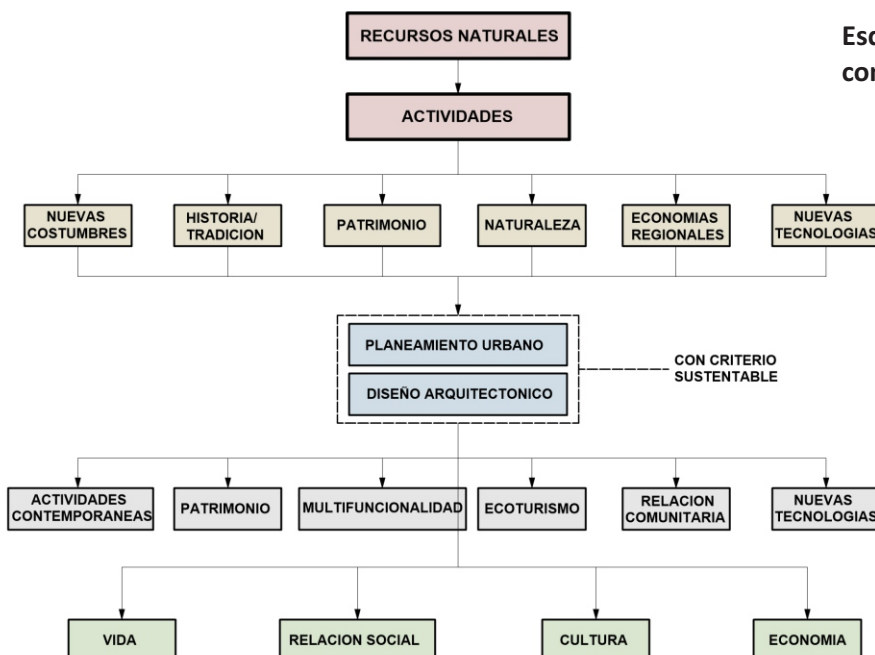
De este modo se puede demostrar que estas etapas de modernización pudieron acabar con la historia de ciertas ciudades, sufriendo transformaciones profundas y no funcionan ya del mismo modo que antes.

Podemos plantear la hipótesis – ahora que se inicia una nueva fase de modernización - de que los cambios que se generan en el urbanismo actual prefiguran una tercera revolución urbana moderna.

Esquema de la sociedad moderna

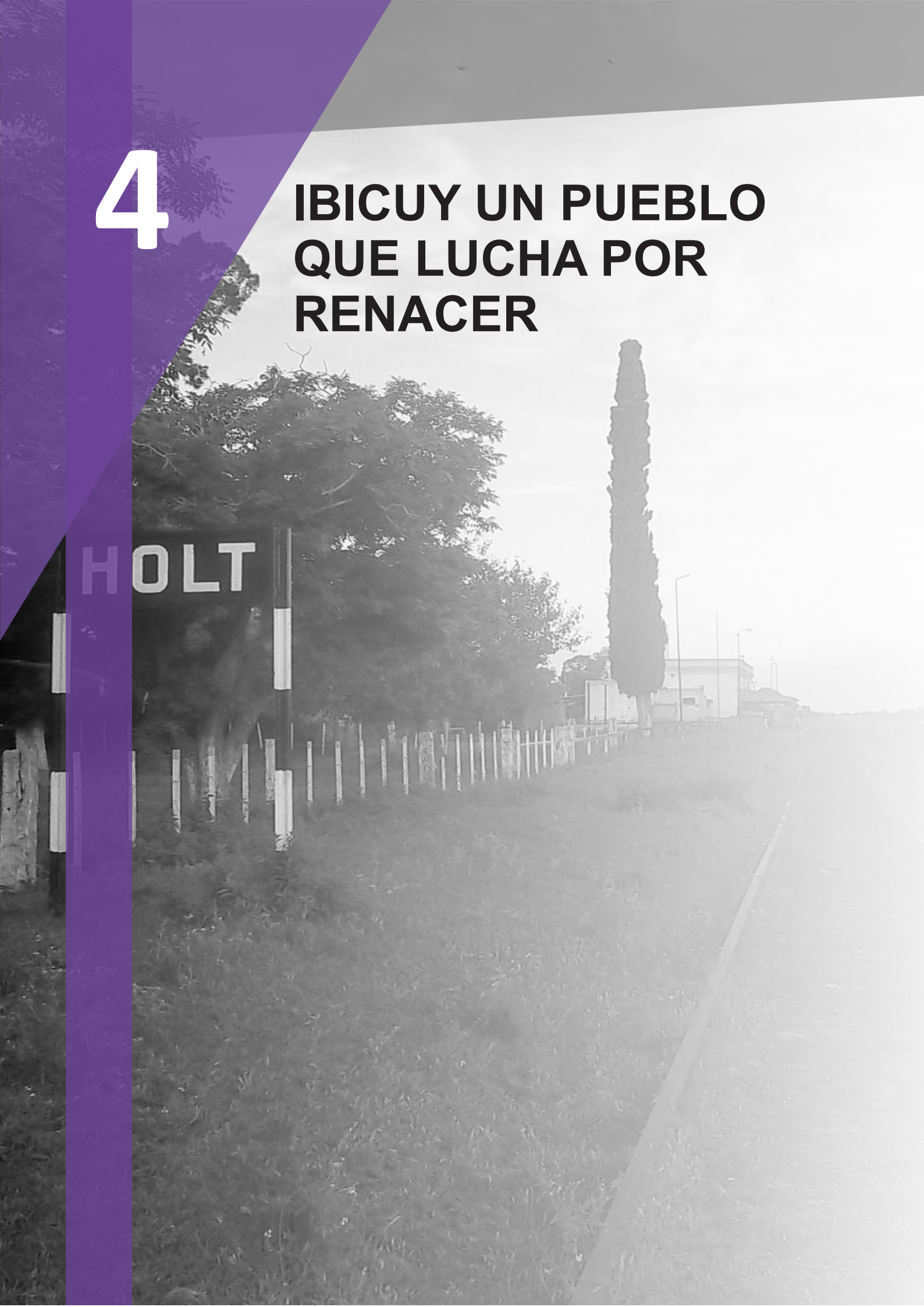


Esquema de la sociedad con carácter sustentable



4

IBICUY UN PUEBLO QUE LUCHA POR RENACER



La conformación de Ibicuy se desarrolló en base a una función (sistema ferro-portuario), con el deceso de esa función, Ibicuy sufre un deterioro en todos sus aspectos, al igual que muchas otras localidades de igual conformación.

El renacer de estos sistemas conlleva a replantearnos la forma de intervenir para no volver a caer en un deterioro social.

4.1

Comienzos

La población de Ibicuy nació a principios del siglo XX, en plena revolución industrial y en una época en que el modernismo culpable de tener ambiciones demasiado funcionalistas, delimitando y sectorizando según lo requería cada función, y sin ninguna perspectiva de cambio formó a la mayoría de los pueblos que hoy se encuentran con una gran decadencia e inclusive con riesgo de desaparecer, al igual que la misma población de Ibicuy que surge en base de una función, a las sombras del ferrocarril, ligada a él, junto con el puerto tuvieron un origen común.



Construcción de Puerto Ibicuy

Al principio del siglo XX, Entre Ríos ya contaba con 16 líneas ferroviarias y se inicia una etapa de euforia y prosperidad económica.

Así en 1905 el gobernador Carbó autoriza a la The Entre Ríos Railways para construir un ramal de Puerto Ruiz a Ibicuy con ferry boat a la provincia de Buenos Aires, de esta manera se otorgan fondos para todo el tramo como para el atracadero (puente de transferencia).



Construcción del Puente de Transferencia

Durante muchos años este sector fue un punto neurálgico de la provincia de Entre Ríos ya que representaba **la puerta de entrada y salida** de la misma provincia, junto a una gran actividad ferro-portuaria, la cual era la fuente de ingreso de la mayoría de la población.

Si bien estas actividades eran positivas para el sustento de la población, presentaba un gran inconveniente, y era que todo dependía de esta sola función incluyendo el diseño y planificación de la ciudad, parte de su cultura, su economía, etc.

Por lo que este problema se vio reflejado en el año 1977 cuando se terminó el complejo ferroviario, (puente Zarate Brazo Largo). Ibicuy dejaba de ser el punto de trasbordo entre la provincia de Bs. As. y Entre Ríos, por lo que su principal función ferroviaria deja de funcionar y consigo toda la economía del pueblo.

Este concepto también se ve reflejado en las mayorías de las localidades argentinas en los años 90, cuando el sistema férreo es privatizado haciendo que las de las líneas férreas del país dejen de funcionar, llevándose consigo el principal sustento de las localidades. Al mismo tiempo en Ibicuy la segunda actividad fundacional basada en el sistema portuario deja de funcionar por su deterioro y finalmente sufre su derrumbe literal en el año 2009.

Así Ibicuy paso de tener 9.000 habitantes en los años 50 a 4.000 en el año 2000 quedando sin actividades económicas.

No solo Ibicuy sufre esta decadencia, también todos los pueblos argentinos que nacieron en base a la función ferroviaria, sufriendo la privatización de las vías y trenes en los años 90. Quedando así sin ningún sustento económico.

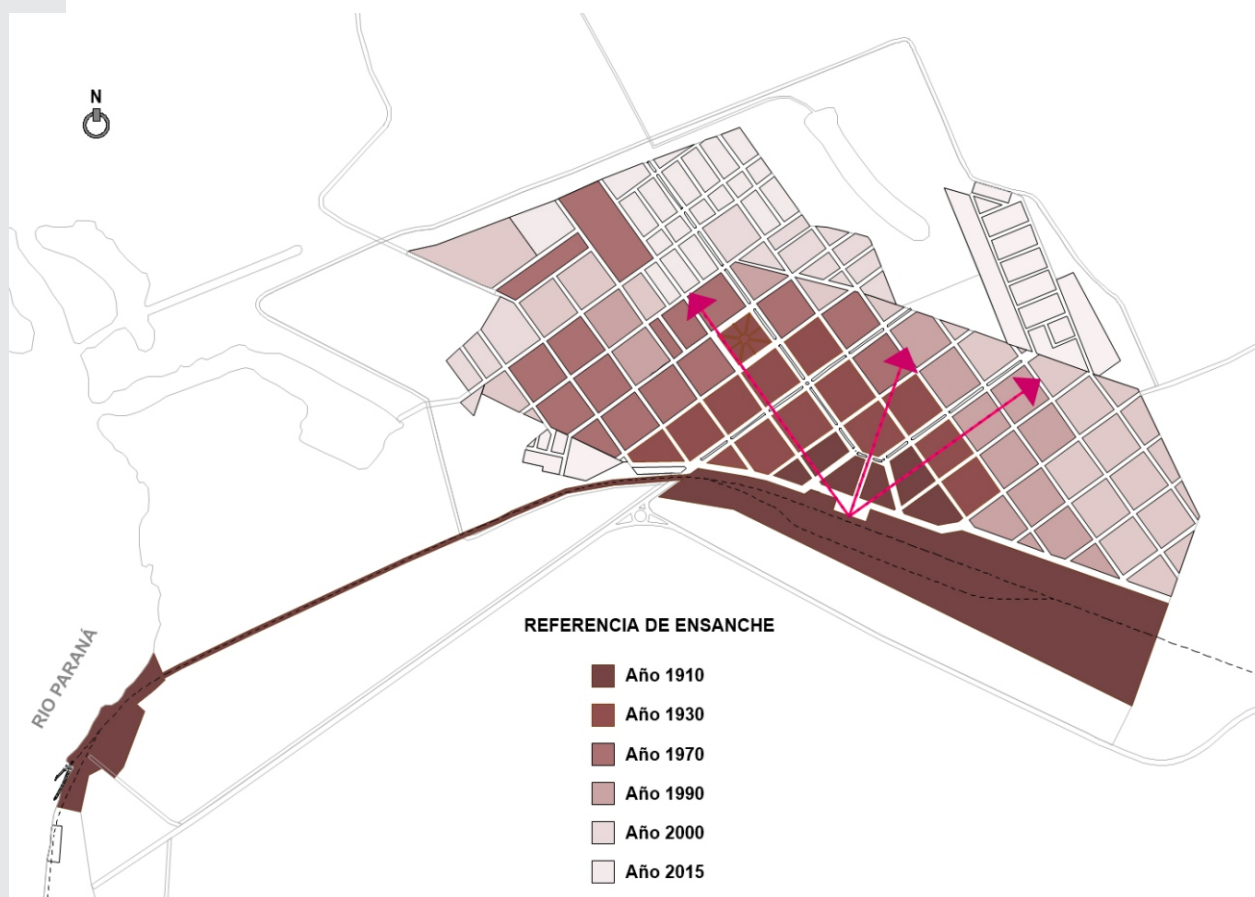
4.2 Condiciones de implantación

4.2.1 La idea de plan traducida en un trazado urbano:

El carácter ferroportuario, la integración a un sistema territorial y su condición ambiental le dan a la localidad de Ibicuy los rasgos propios que lo delimitaron en su composición, generando así, el carácter de la estructura urbana.

De esta manera, estos componentes fueron los rasgos más asentados para el diseño de la ciudad, poniendo como eje al sistema ferroviario y sus edificaciones como mojones representativos de la estructura urbana, dándole así, un carácter ferroviario.

El nacimiento de su cuadrícula, como en muchos casos, salen del predio ferroviario o la estación de tren, dándole una convergencia hacia el sector.



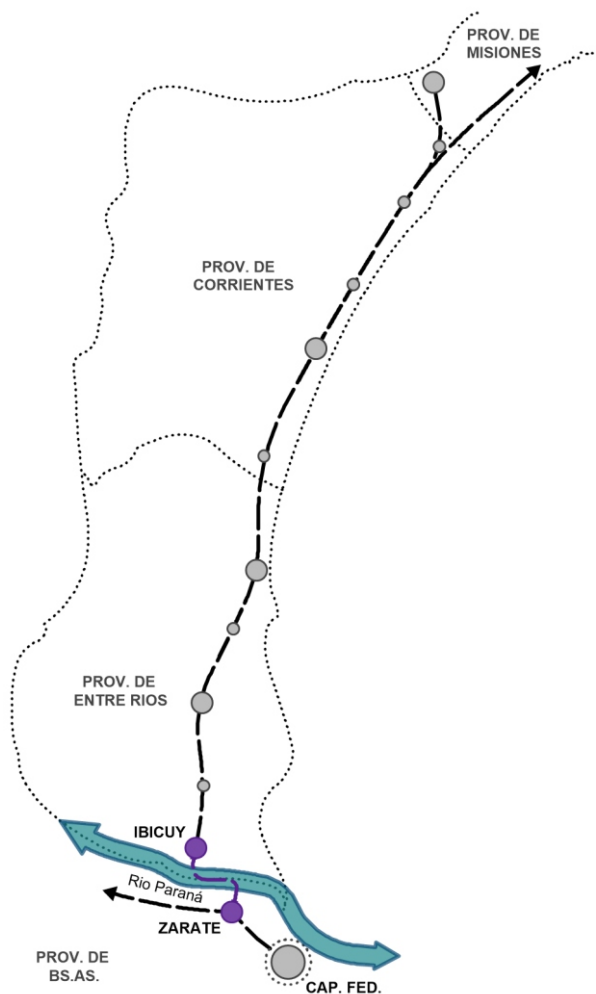
Modelo de ensanche

- El plan estratégico de esos tiempos contemplaba a Ibicuy como un punto clave del sistema, fundándolo con una mirada que iba más allá de un pueblo ferroviario asentado al borde de las vías, sino que Ibicuy, formó parte de un plan estratégico ferroviario territorial, el cual abarcaba el sistema férreo de la Mesopotamia y el de la provincia de Buenos Aires. Ibicuy tenía que ser el punto de conexión y trasbordo entre estos dos sistemas.

Este punto del sistema se conformó sobre una interfaz que desvinculaba las estructuras ferroviarias teniendo que sobreponerse al Río Paraná, siendo el responsable de la interrupción de los sistemas, pero también de brindarle el carácter ferroportuario al lugar. En otras palabras, Ibicuy representaba la “puerta” de entrada y salida de la Mesopotamia y la provincia de Buenos Aires por medio de ferry boat.

De manera que su estructura urbana debía responder a este componente de carácter territorial, generando distintos sectores que obedezcan a un esquema de acopio modernista, almacenando los materiales y mercancías que debían permanecer en el lugar antes de ser transportadas hacia la provincia de Buenos Aires. También la localidad debía contemplar albergues para los viajeros que esperaban el trasbordo.

Este componente territorial hacía que prácticamente todo girara en torno a la estructura férrea, disponiendo de grandes lugares de acopios, talleres, albergues, y generando unos de los puntos más neurálgico de la estructura sobre el puente de transferencia, ya que era comprendido literalmente como el punto final y comienzo de todo un sistema.

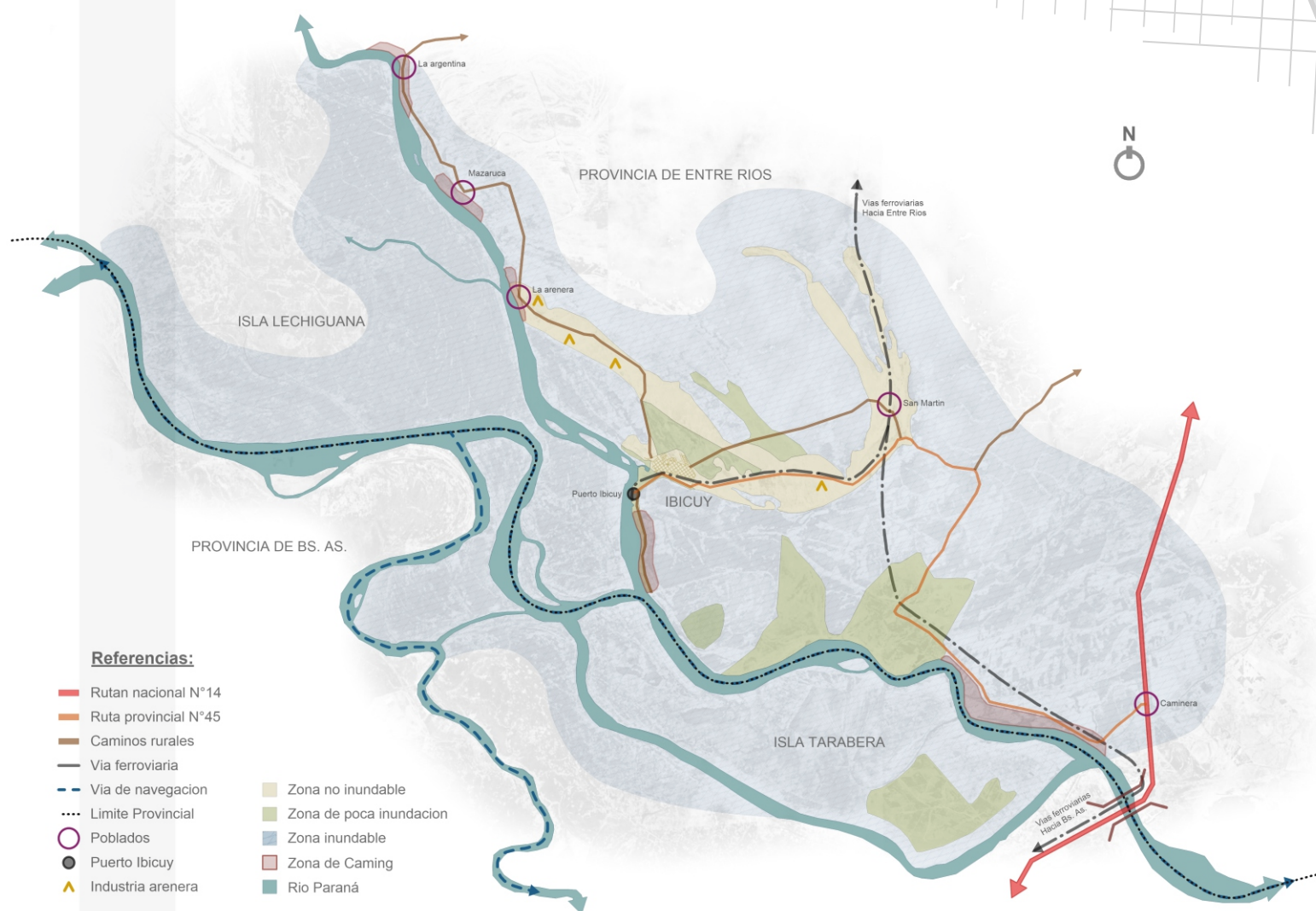


Línea férrea de la Mesopotamia con conexión a la provincia bonaerense sobre el Río Paraná

- De manera que la segunda condición de la estructura urbana la delimita su entorno que responde a la condición insular del delta entrerriano, teniendo que implantarse en condiciones de terrenos inundables con grandes extensiones de bañados y buscar la cercanía con el sistema portuario proyectado.

La decisión de implantar la localidad y las actividades ferroportuarias en condiciones naturales desfavorables, lo estableció el propio Río Paraná, otorgándole uno de los mayores calados naturales de todo el Río, y así poder proyectar el puerto y el puente de transferencia.

La ubicación del sistema y la estructura fue implantada sobre médanos de arena que se destacaban sobre los bañados, brindando la seguridad por encima de la cota de inundación, lo que fue generando un límite natural para el desarrollo de las instalaciones.



Modelo Territorial (Zonal)

- La tercera condición lo establece la estación de tren, el hotel ferroviario, el puente de transferencia, las residencias ferroviarias y el propio sistema ferroportuario que tiene sus raíces en la arquitectura inglesa integrada a las condiciones de la región, formando características propias del entorno. Esta fusión entre la arquitectura vernácula y la inglesa, colocaron rasgos inusuales a la población de Ibicuy como en propio sistema ferroviario, formando una identidad compuesta por la fusión de sistemas constructivos culturales y ambientales.

En las zonas rivereñas en torno al puerto, los métodos constructivos de la época tuvieron que superponerse a las inundaciones, generando edificaciones que superen la cota de inundación, elevándolas del suelo.



Puente de transferencia



Viviendas ferroviarias



Estación de Tren



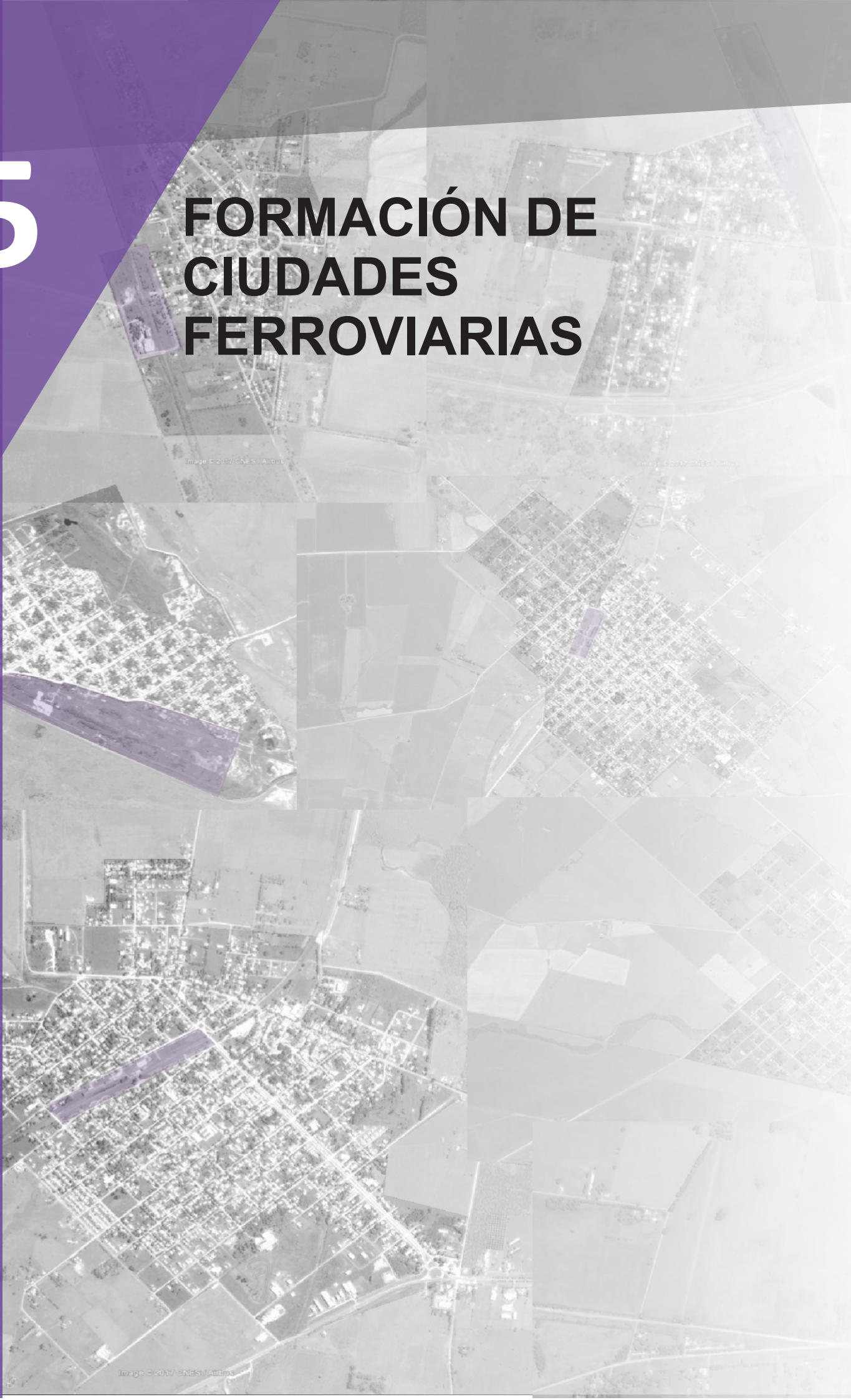
Hotel Ferroviario

A partir de una reflexión sobre las características fundantes de la localidad de Ibicuy percibimos que como la mayoría de los pueblos argentinos es hija de la función ferroviaria, formada y planificada en base a esta actividad, fundando y delimitando el territorio, la sociedad, la identidad, la cultura, la tradición y su economía.

Ibicuy paso de ser unos de los puntos ferroportuarios más neurálgico conectando la provincia de Bs. As. con la Mesopotamia a través de ferry boat, a ser un pueblo aislado, con una identidad deprimida y excluido de sus propias raíces. Por lo que, el desafío de este trabajo se basa en generar un plan social, económico y cultural que no dependa de una sola función, sino buscar una herramienta desde el planeamiento urbano y el diseño arquitectónico sostenible que fortalezca, sustente y revitalice las actividades sociales con los principales recursos de la población y sus alrededores, ahondando en el estilo de vida y problemas contemporáneos como la identidad cultural, el individualismo moderno, el turismo, las nuevas tecnologías, etc.

5

FORMACIÓN DE CIUDADES FERROVIARIAS



A comienzos del siglo XX Argentina instauró el ferrocarril como una de las principales funciones para el desarrollo de la economía, con esta función nacieron y se desarrollaron más de 2000 pueblos, ciudades y estaciones, las cuales muchas de ellas fueron planificadas íntegramente para darle soporte al sistema férreo, quedando los predios ferroviarios como espacios centrales y de jerarquía, pero cuando este sistema queda obsoleto los pueblos no tuvieron como sustentarse, Ibicuy no fue la excepción y quedó destinado al abandono como muchas de las localidades argentinas.

5.1

El ferrocarril como principal función y desarrollo de los pueblos.

Las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX dan origen a los tendidos infraestructurales más importantes de la Argentina y, especialmente, del litoral, que unen centros urbanos significativos, potenciando el planteo del sistema centralizado en Buenos Aires. La nueva metrópolis del país después de la revolución no solo está presente con el capital y el mercado, sino también con la tecnología, ya que por lo general sus ingenieros serán los encargados de montar estructuras directamente importadas, de dirigir las obras y diseñar el nuevo paisaje cultural. En este contexto, “las obras aparecen casi creadas de la nada y en la nada, descontextuada con su entorno, en un medio en donde todo espera por hacerse”.

Es el componente más emblemático del proceso de modernización del país. El ferrocarril de Entre Ríos, como en toda la Argentina, resulta funcional al estado liberal y al nuevo esquema de producción agroexportadora gracias a que paralelamente se echan a andar otros engranajes, como la colonización del interior rural con inmigrantes europeos, la tecnificación de los campos, el frigorífico y los puertos.

Entre Ríos como provincia fundante del estado argentino moderno y parte de la región agrícola-ganadera más importante, experimenta tempranamente los cambios, y en 1866 inaugura su primer ferrocarril.



Estación Basavilbaso, Primeros trenes entrerrianos

Durante mucho tiempo se fue convenciendo a las legislaturas y personas del nuevo medio de transporte, diciendo que “reduce las distancias, da valor a la propiedad, abrevia el tiempo, lleva las costumbres más adelante que las industrias y cambia por completa la faz económica de los pueblos” aprobándose más extensiones ferroviarias en los años posteriores y dando lugar a numerosas fundaciones de pueblos, llegando a su punto máximo en los años 1908.

Pero con los profundos cambios operados en el mapa de la economía mundial durante el primer siglo XX, los mercados emergentes y las nuevas demandas del mundo desarrollado de posguerra, la argentina pierde el rol hegemónico como “granero del mundo” y los ferrocarriles sufren el paulatino desinterés de sus dueños ingleses, que se fijan nuevos horizontes de inversión, a costa de abandonar a su suerte la inmensa maquinaria de la pampa húmeda que tantos dividendos les ha tributado durante medio siglo.

Tipologías y equipamientos ferroviarios 5.2

Los equipamientos pertenecientes al sistema ferroviario reconocen la adscripción a diversas tipologías y lenguajes, pero con criterios de selección definidos. De este modo, las estaciones de mayor jerarquía se construyen en edificios paradigmáticos del pensamiento de ese siglo, en tanto que las estaciones y paradores de menor porte se adscriben a principios compositivos propios de la tradición funcional inglesa, como las localidades de Urdinarrain, Holt Ibicuy, Larroque, Victoria, Nogoya, Basavilbaso, villa Domínguez, y tantas otras. La sistematización modular, constructiva, y el uso de materiales (hierro, madera, ladrillo de maquina) en todos los componentes de un conjunto (estación propiamente dicha, talleres, depósitos, galpones para cargas, bretes torres de agua, playas de maniobras, etc.) los transforma en elementos fácilmente repetibles a lo largo de todo el tendido.

La presencia de dichos equipamientos y la expansión de la red ferroviaria se constituyen en movilizadores de la expansión urbana de determinadas áreas o localidades ya existentes, así como en generadores de nuevos poblados, algunos de los cuales adquieren una mayor especialización en relación con el servicio.



Equipamiento ferroviario Puerto Ibicuy

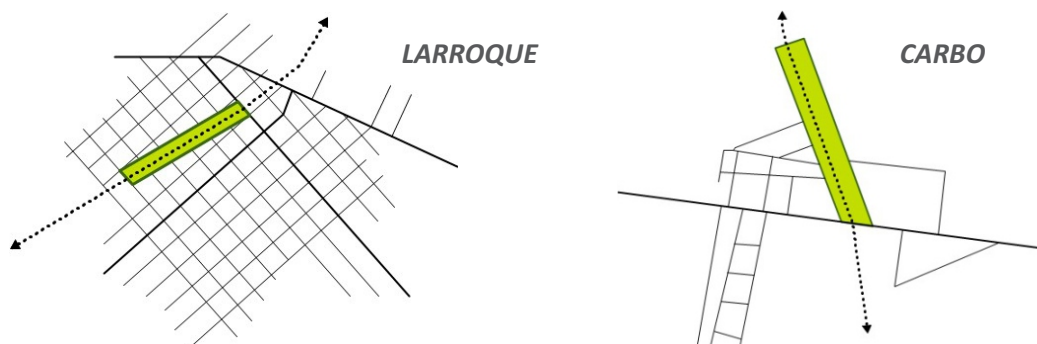
La concesión de tierras a las compañías ferroviarias a partir de una ley en 1877, que plantea la expropiación de campos a ambos lados de la vía, fomenta el establecimiento de colonias agrícolas y de estaciones o pueblos intermedios entre las ciudades centrales.

Por último, numerosas ciudades de ambas costas fluviales repiten el esquema ferroportuario, dando cuenta del desarrollo del intercambio comercial que genera el proceso de transformación productiva del país en este momento.

Tampoco están ausentes la expresión tecnológica y estructural como recurso lingüístico, el uso de soluciones industrializadas, prefabricada y estandarizadas o de construcción tradicional racionalizada, junto a la búsqueda de cierta flexibilidad en el crecimiento de la célula habitacional, entre otras cosas.



ESQUEMA DE SECTORES FERROVIARIOS

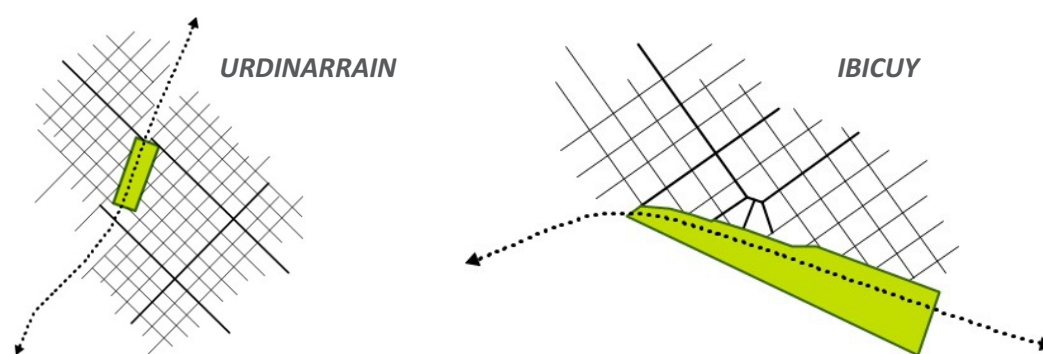


Los Talleres ferroviarios, fueron escenario de la expansión y declinación del histórico proceso de trabajo alrededor del cual se organizaron las comunidades. Ocupó a miles de trabajadores y los nucleó junto a sus familias alrededor de un estilo de vida particular que dio identidad a la zona, representado en un sistema de valores, creencias y prácticas culturales. Su recuperación y preservación promueve el conocimiento del patrimonio cultural, histórico y social de la comunidad.

Los predios ferroviarios junto con sus instalaciones, en argentina fueron el escenario de la prosperidad de épocas pasadas y el declive y abandono de más de 2500 predios en los años 90, dando lugar a un centro geográfico en todas las localidades de estas características formando un espacio central y de gran importancia.

Estos espacios hoy en condiciones de abandono quedan situados en forma de barrera generando una división muy fuerte en la mayoría de las localidades, formando una interfaz muy fuerte que da lugar a las desconexiones en los barrios, la separación de calces y la discontinuidad de la trama urbana.

Ibicuy no es la excepción a esta historia ya que el predio se encuentra ubicado de tal manera que genera una gran interfaz con el entorno natural a lo largo de la localidad, formando un cordón con hectáreas en desuso, evitando la continuidad y posible conformación de la trama urbana.



6

RIESGOS



El “progreso” como riesgo es uno de los problemas que afronta Ibicuy ante el desarrollo del sistema portuario e industrial, conllevando la dependencia total del mismo, la debilidad de la identidad autóctona, la contaminación ambiental, conformándose con los mismos conceptos de la “vieja” modernidad.

6.1 El “progreso” como riesgo

Paradójicamente, el desarrollo de muchas ciudades o pueblos a través de las industrias, las ciencias y las tecnologías es, en cierto modo un factor de riesgo.

El riesgo es un peligro más o menos predecible y calculable. Un riesgo puede ser potencial (hipotético) o cierto. En una situación de incertidumbre como es el futuro de los pueblos, se puede predecir un futuro en base a ciertos acontecimientos pasados, sintiendo que antes se pensó que la mayor parte del modernismo fue un progreso, lo cual tiene parte de verdad, pero hoy día están a la vista todos los daños directos o indirectos que produjeron estos “avances”, como fue la gran contaminación industrial, pensar las ciudades como lugar de acopio, la aparición ciudades en torno a industrias las cuales padecían en función de la economía de esa empresa, los poblados en base a al ferrocarriles, carreteras, puertos, haciendo que dependieran plenamente de esta función sin un sustento complementario.

Pero hoy en día existen pueblos que se encuentran sin poder salir de la depresión que produjo el modernismo y otros en que se puede apreciar un “progreso” post moderno en los cuales se desarrolla un sustento económico, muchas veces sobre los recursos del territorio llevando como bandera de justificación la ecología, la sustentabilidad o sostenibilidad, y cuando la verdad es que siguen siendo de un carácter funcionalista y sin ningún tipo de vínculo regional, como fueron los pueblos fabricas del siglo XX.

Por una parte, las tecnociencias, mediante los instrumentos que aportan a determinados actores privados y públicos, cran nuevo peligros, como indican los problemas medioambientales actuales, es verdad que al mismo tiempo otros riesgos se controlan. Pero el “riesgo cero” es un horizonte que se aleja a mediada que creemos alcanzarlo. Además, los riesgos personales son sustituidos por otros riesgos más extendidos o globales.

Y cuando analizamos el progreso y la incertidumbre del desarrollo de estos poblados se pueden apreciar un posmodernismo el cual lleva las mismas características que se venían dando en sus orígenes, de manera que muchas políticas son dirigidas a establecer empresas, industrias o sistemas únicos para el sustento de los pueblos, generando casi la plena dependencia económica.

Otro factor es la explotación de los recursos naturales de forma inadecuada, generando un cambio en la flora/fauna y la contaminación ambiental, como la sobre explotación Ganadera, la forestación, la extracción de minerales, la sobreexplotación del suelo, etc.

En este análisis no se pretende la exclusión de este tipo de “progreso”, sino la integración de la tecnología y los avances de manera sustentable, como la regulación de actividades externa que genere la dependencia total de la economía local y la planificación a conciencia con políticas de preservación del espacio para las futuras generaciones.

El proceso de urbanización y de crecimiento de las ciudades que acompaña la revolución industrial y les sirvió de punto de apoyo para continuar hoy día de nuevas formas, el desarrollo de los medios de transporte, las comunicaciones, y el almacenamiento de bienes, influyendo cada vez más en los sistemas y redes urbanas. Las ciudades pequeñas y medianas procuran tener buenas conexiones con las grandes aglomeraciones para obtener el máximo recurso de su "urbanidad" (de su potencial).

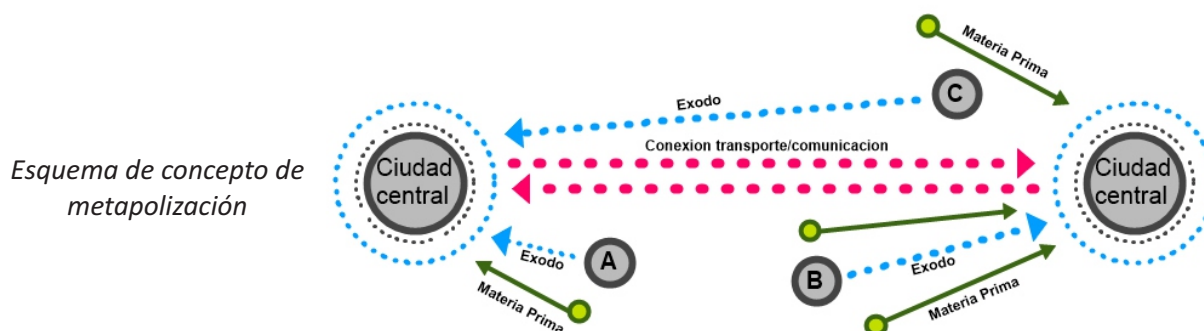
En segundo lugar, por la desaparición de organizaciones territoriales estables y equilibradas tales como las que fueron las ensayadas por los pioneros del urbanismo moderno. Metápolis se constituye como sistema polarizado de metrópolis globales interconectadas gracias a la proliferación de medios de transporte de alta velocidad. Las consecuencias de esta aceleración son profundas: La aparición del llamado "efecto túnel" entre nodos significa el fin del fenómeno de la transversalidad que a lo largo de la historia ha servido de base a la organización "natural" del territorio.

Una posición intermedia, que históricamente pudo ser la clave para la prosperidad de las ciudades medias y menores, se convierte, a través de la metapolización, en una desventaja insalvable que provoca el éxodo de población, actividades económicas y riquezas hacia las grandes ciudades. Para metápolis, entre dos paradas de tren de alta velocidad, entre dos aeropuertos, no existe nada, tan sólo paisajes, contemplados por miradas perdidas e indiferentes que se asoman por ventanillas herméticas, preguntándose cuánto falta por llegar.

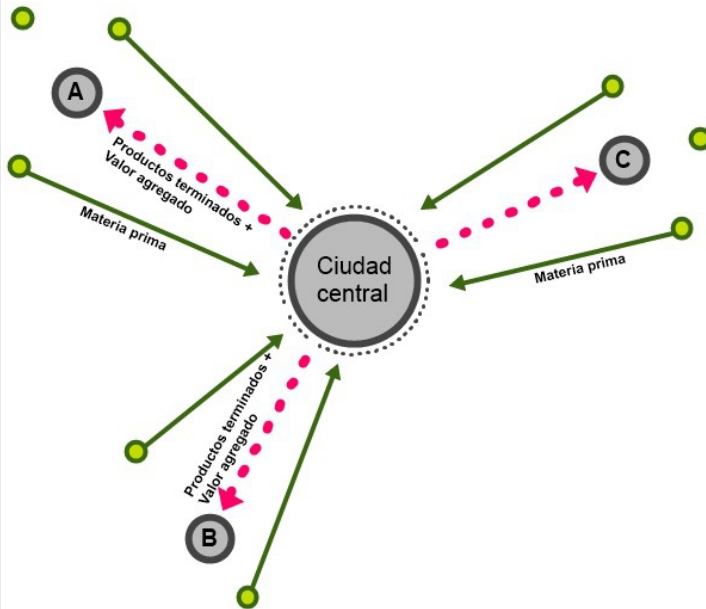
La metapolización es un doble proceso de metropolización caracterizado en las ciudades posmodernas generando formación de nuevos tipos de territorios urbanos (las metapolis), surge por el crecimiento de la metrópolis absorbiendo y unificando los poblados a la gran ciudad.

Podemos definir a la metropolización como el intento de concentración de las riquezas humanas y materiales en las aglomeraciones más importantes, capaces de ofrecer un mercado de trabajo amplio y diversificado, la presencia de servicios de muy alto nivel, un gran número de equipamientos e infraestructuras y buenas comunicaciones internacionales.

Por eso a la hora de intervenir en los poblados estamos influyendo directamente sobre el crecimiento de estas metapolis, y debemos ser capaces de poder generar actividades, estructuras y planificaciones que frenen el éxodo de las personas, las economías y los recursos de los poblados, y poder llevar a cabo planificaciones sustentables en las que se puedan explotar los recursos y las actividades integrándolos a las nuevas tecnologías y costumbres local y a su vez relacionarla con las demás localidades y la gran metapolis.

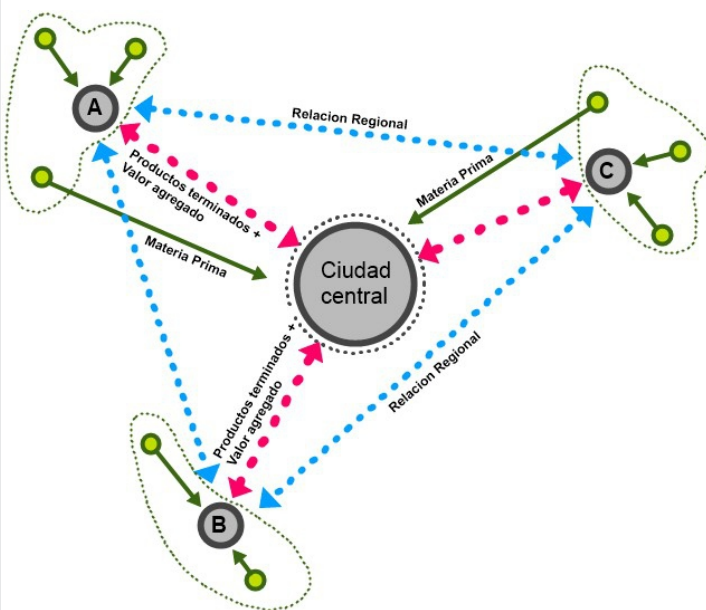


6.2.1 Esquema de conexiones regionales de pueblos posmodernos



Las conexiones y las relaciones productivas que se realizan hoy día en una sociedad posmoderna la cual muestra como la materia prima parte de los recursos naturales y la producción de productos regionales, son absorbidos por grandes compañías en ciudades centrales o capitales generándole un valor agregado al producto y la concentración de materia prima para distintas fabricaciones. De manera que muchas veces en los pueblos no existe una relación directa con los productos terminados o la utilización de materia prima para la fabricación de productos autóctonos, ni la relación de producto/materia entre los poblados.

6.2.2 Esquema de conexiones regionales sustentables



Para una condición de desarrollo sustentado en estas economías locales, se proyecta en base a un fortalecimiento de estas con un sustento de políticas públicas que apunten a la relación y producción local, y así, dar lugar a la formación de Pymes que incluyan las nuevas tecnologías y costumbres para generar una conexión entre el producto terminado con la población y la producción de productos con su propia materia prima. Llevando a fortalecer la identidad, la tradición, el valor económico, la relación social y cultural, evitando el valor agregado de los productos de importación.

Metapolización regional (IBICUY). 6.3

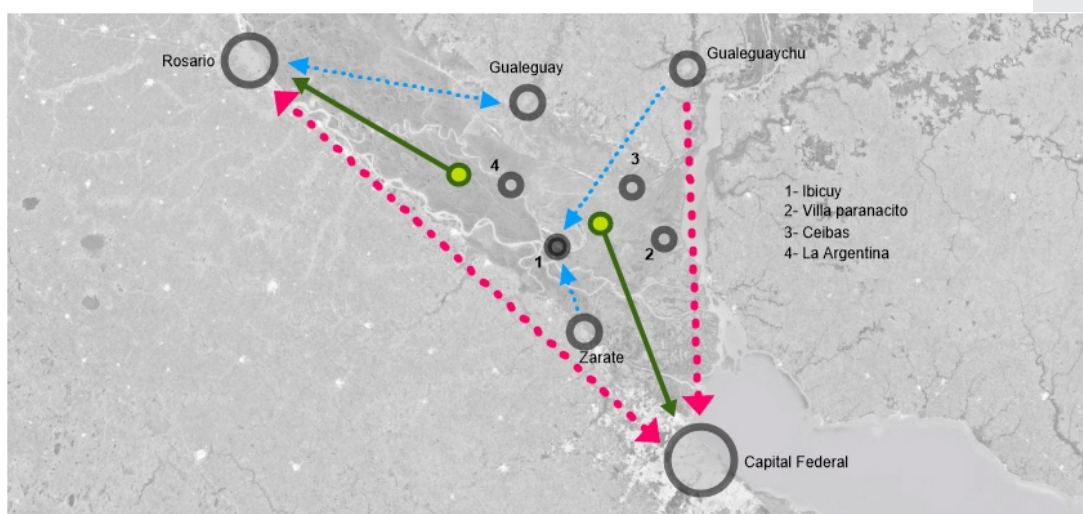
Esta absorción es directamente la consecuencia de los ideales “modernistas” del siglo pasado, por motivo de la concentración de trabajos y riquezas en las grandes ciudades, haciendo inevitable el éxodo de los poblados como Ibicuy.

En el caso de Argentina la formación de la metapolización se fue dando de manera gradual, notando estos rasgos de asentamiento en los años de crisis, el ferrocarril y las industrias en las pequeñas localidades fueron perdiendo fuerza, haciendo inevitable el éxodo en la gente joven, ya que en estas metápolis encontraban una mayor oferta laboral.

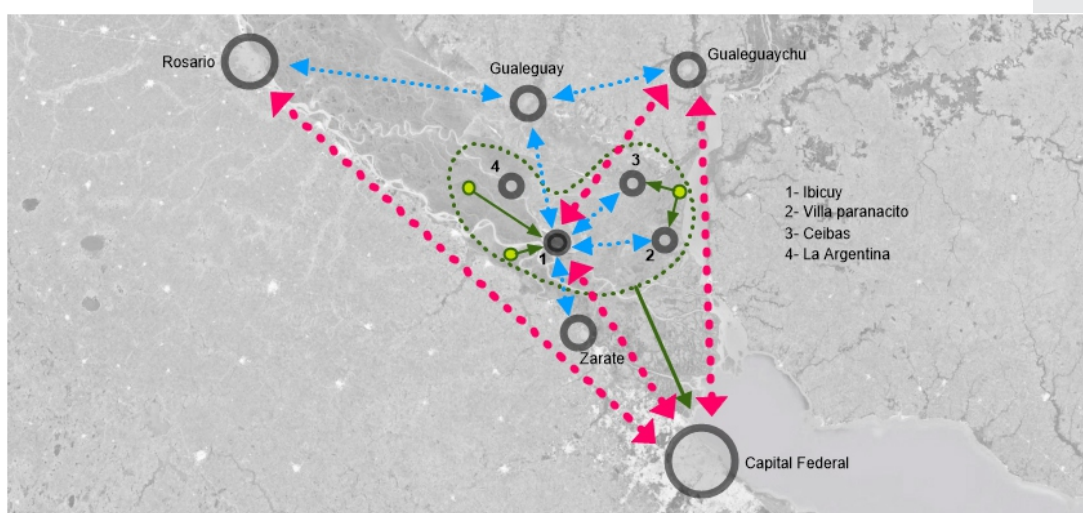
Si bien el ferrocarril fue un elemento para combatir la conformación de la metapolización en los años 50, otorgándoles a los poblados un trabajo genuino y estable, pero también, fue un medio en el que la gente tenía la posibilidad de emigrar hacia las grandes ciudades. Esto se hizo mucho más evidente cuando comenzó el proceso de metapolización, en los años 80 y 90, en las ciudades de Rosario, Córdoba, Capital Federal, la plata, etc.

En el caso de Ibicuy la metapolización le afecta directamente ya que en su situación en decadencia y su localización cercana con esta grandes metapolis hizo que el éxodo de los jóvenes fuera inevitable.

**SITUACIÓN
ACTUAL**



**SITUACIÓN
DESEADA**



6.4 Éxodo juvenil

Con la función ferroviaria extinta en 1980, Ibicuy ya no poseía un trabajo genuino que lo sustentara, por lo que la mayor parte de la población se vio forzada a emigrar a las grandes ciudades, en el caso de Ibicuy su posición geográfica hacía que tenga algunas fortalezas, pero también debilidades marcadas en la cercanía de las grandes metápolis como Capital Federal, Rosario, la Plata, Zárate, Campana y Gualeguaychú que tenían grandes parques industriales, haciendo inevitable el éxodo hacia estas.

Hoy en día Ibicuy sigue teniendo la falta de un trabajo genuino, generando un problema para el desarrollo de la juventud, y de la sociedad en general. Las grandes metápolis prometen seguridad y estabilidad, por lo que hace inevitable el éxodo juvenil hacia estas grandes ciudades.

Si bien no se pretende competir contra estas grandes ciudades, sino de lo contrario, aprovechar las fortalezas en relación con su cercanía pudiendo explotar el turismo y la distribución de materia prima y productos regionales hacia esta. Por lo que el apoyo en estas fortalezas más el acompañamiento de políticas públicas que establezcan sectores para el desarrollo de pymes y el fortalecimiento de las economías regionales, generamos una mínima estabilidad para evitar el éxodo juvenil.

6.5 Riesgos en la localidad

En el caso de Ibicuy la futura reactivación y expansión del puerto de y la habilitación de un nuevo parque industrial poseen una potencialidad para el desarrollo de la economía local y el posicionamiento regional en la provincia de Entre Ríos.

Si bien estas actividades son una fortaleza, presentan numerosos riesgos del “viejo modernismo” los cuales fueron parte de un pasado que llevó a muchas localidades a naufragar como el caso de Ibicuy poniendo a su economía en total dependencia de estas actividades, que ante cualquier crisis pondría en riesgo a la localidad.

En Ibicuy, los criterios de planificación del nuevo puerto se han llevado sin una mirada inclusiva del patrimonio ni el impacto que este tendrá en la localidad en torno a su cultura, ya que un ingreso con estabilidad hace que sea la primera importancia en la sociedad dejando de lado en algunos aspectos a la tradición, el entorno natural y el desarrollo de las pequeñas economías locales pasando a segundo plano.

La legislación y el control sobre las industrias se convierten en problemas cuando no hay leyes ni mecanismos de control desde un principio, y comienzan a manejarse casi con total autonomía en el entorno social, como se puede evidenciar la instalación de una industria papelería en los años 2003, haciendo que hoy se encuentre en un estado deplorable, generando una gran contaminación en los humedales, arroyos y un trabajo insalubre. Este “progreso” pudo ser controlado evitando los riesgos que hoy ya son problemas. El estado perdió el control, ya que el cierre de esta implica una pérdida del trabajo en la población.

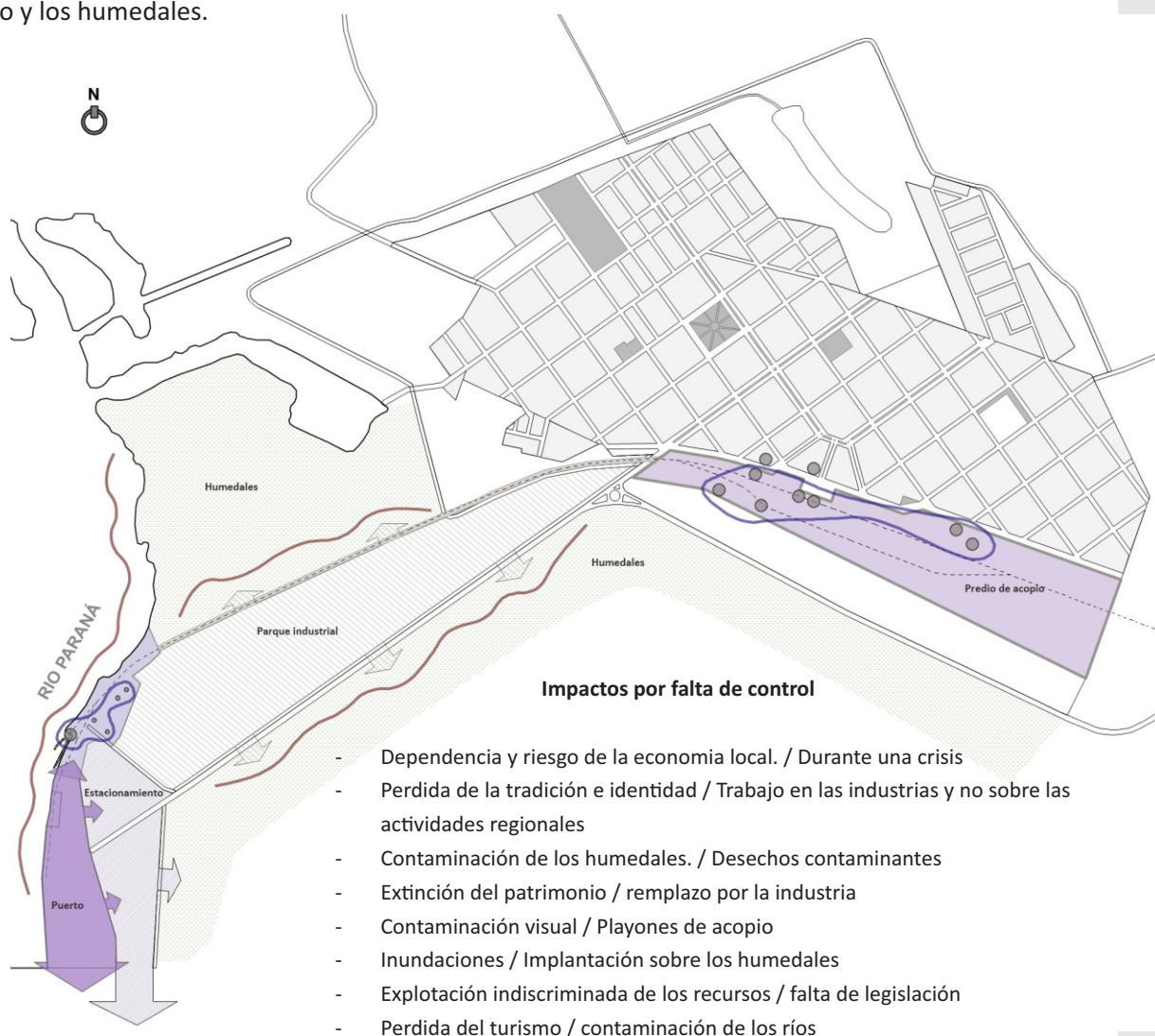


Industria papelera situada en la localidad de Ibicuy

Posibles impactos de la industrialización en Ibicuy

6.5.1

A continuación se muestra un mapa de los posibles riesgos en Ibicuy con la futura reactivación del puerto, conjuntamente con la habilitación de un nuevo parque industrial, destacando sectores de acopio, la expansión sobre los humedales y el patrimonio, la contaminación sobre el río y los humedales.



7

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

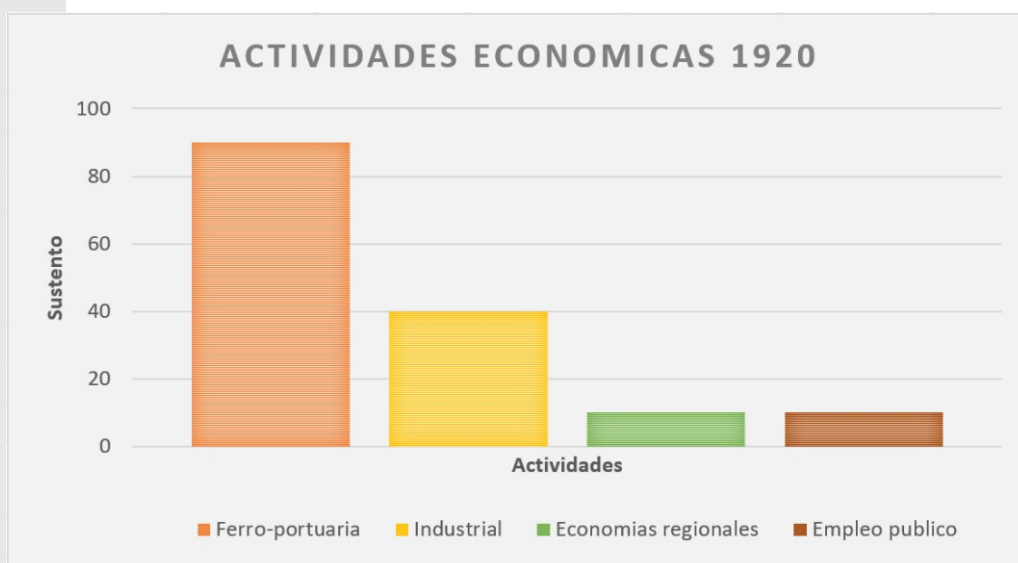


Después de las distintas etapas económicas que tuvo Ibicuy, hoy posee un pequeño sustento en el turismo, emprendimientos individuales y el empleo público, cuyo criterio a proyectar en la localidad esta basado en generar un equilibrio económico en varias actividades para no tener una única dependencia, desarrollando las economías regionales, el turismo, pymes sustentables de carácter industrial, el empleo publico y el desarrollo portuario contenido.

7.1

Formación de las actividades económicas en Ibicuy

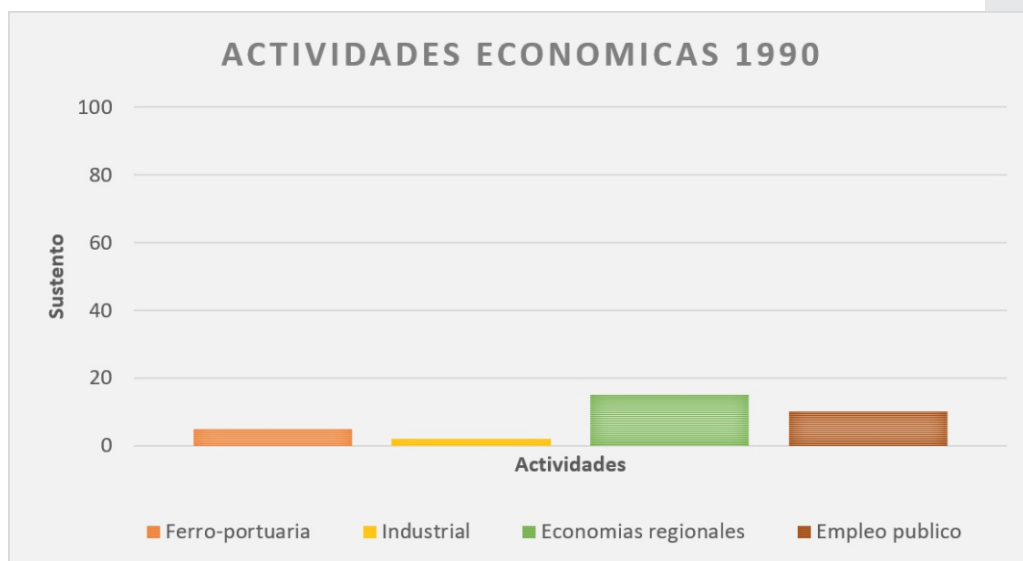
Como se mencionó anteriormente la formación de los pueblos “modernos” de carácter ferroviario / industrial, fueron destinados a cumplir una función determinada, la cual era el sustento primordial de la localidad, claramente se puede evidenciar este concepto en Ibicuy ya que el sustento ferroportuario fue la única actividad económica del año 1910, hasta los años 90 cuando surgió su mayor crisis ferroviaria que afectó a las mayorías de las ciudades argentinas sustentadas en el ferrocarril.



La economía local no pudo soportar la privatización de los trenes en los años 90 y dejó obsoleto por completo al sistema ferroviario, desbastando así, su economía local.

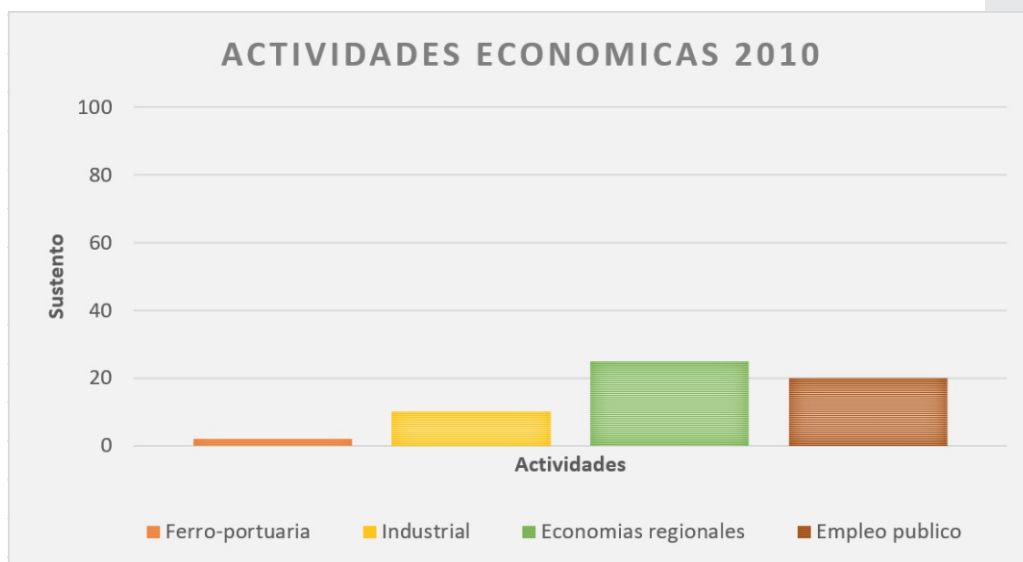
Ibicuy nunca estuvo preparada para una crisis de tal magnitud ya que la mayor parte de la población laboral era absorbida por el ferrocarril, haciendo que trabajar en actividades regionales, como el cultivo, la ganadería, la pesca, entre otras, fueran económicamente poco atractivas para la población.

Al no desarrollar otro sustento y no poder apoyarse en ninguna otra actividad económica se generó un éxodo hacia las grandes ciudades haciendo que descendiera bruscamente el número de habitantes en la localidad.



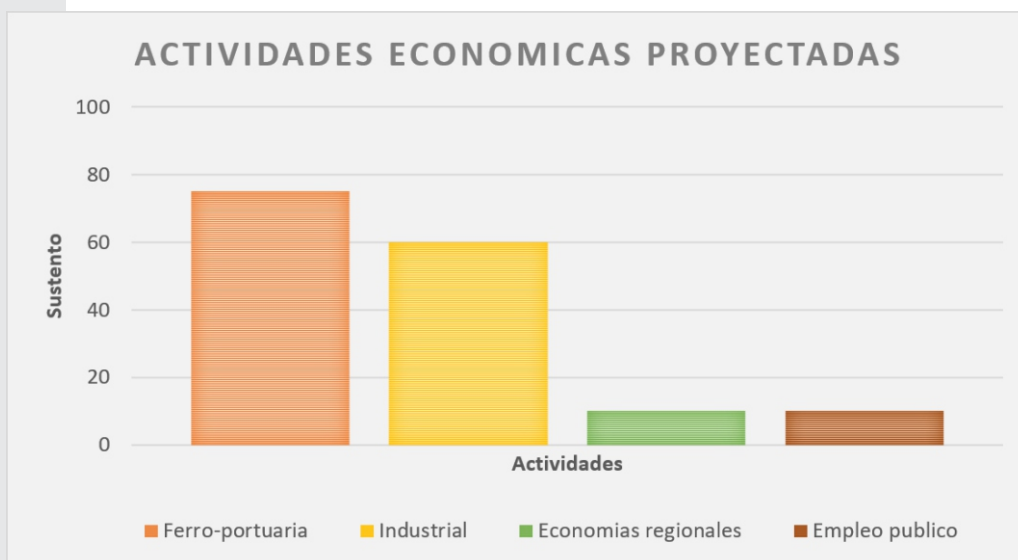
La localidad sufre su último golpe en el año 2007 cuando se derrumbó el muelle del puerto local, quedando, ahora sí, a la deriva, en manos de una alternativa que pueda sustentar la economía local.

Ibicuy como otras muchas localidades comenzaron un proceso de recomposición lento buscando generar actividades sobre su recurso incluyendo al turismo, la agricultura, la pesca, o el ganado, hoy en día se puede apreciar un leve crecimiento en las economías regionales que solo satisfacen a la demanda local.



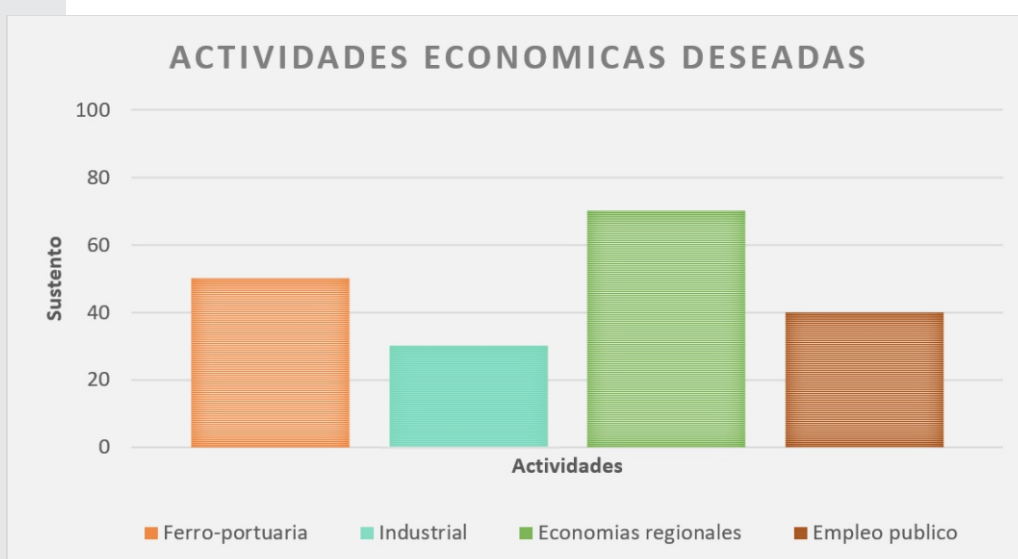
Por lo que políticas de desarrollo apuntan a impulsar la reactivación del puerto y la habilitación de un parque industrial, generando una mirada optimista en cuanto al trabajo genuino y la recomposición de la economía local.

Este proyecto si bien le brindara un sustento a la localidad, sigue teniendo la forma y el carácter en las raíces del modernismo funcionalista, haciendo que la localidad dependa y obedezca a pocas funciones ignorando el apoyo sobre sus recursos naturales, creando un riesgo muy grande ante una crisis económica que afecte la economía local de manera irreversible.



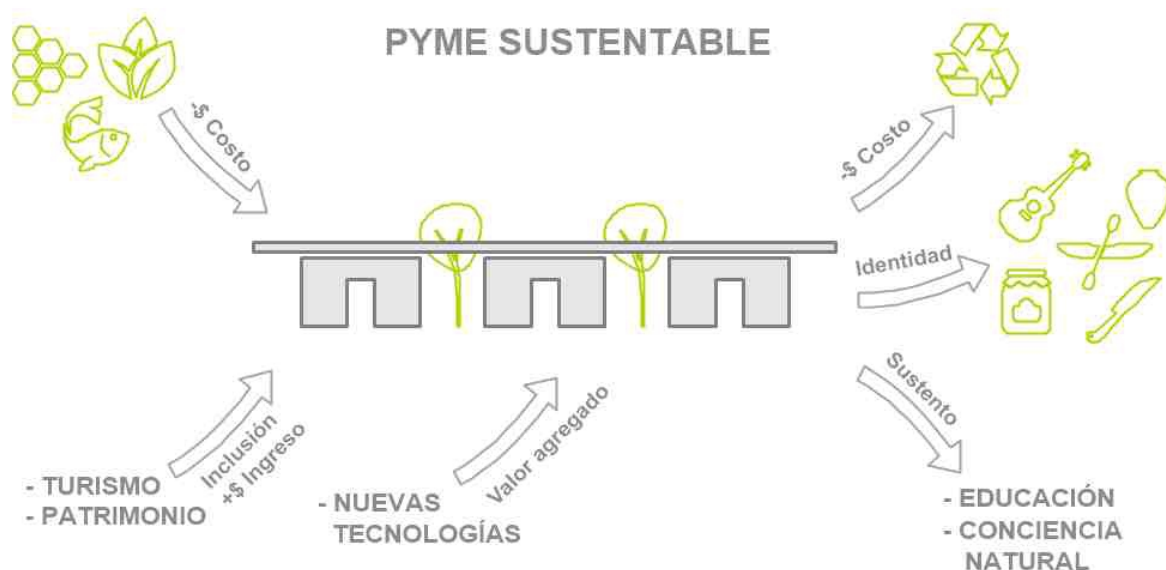
Al pensar que estas actividades proyectadas para un futuro son de carácter funcionalista/modernista, lo que verdaderamente le da ese concepto es la forma en que se las planifica, ya que, en una mirada más sustentable, no se pretende descartar estas actividades, si no, que se intenta incluirlas a un sistema en el que se potencien las actividades económicas, sustentadas en las economías regionales generando la integración, concientización de los recursos naturales y el patrimonio como sistema de protección ante la expansión del mismo puerto y las industrias.

Creando así un soporte en varias actividades, de manera que el riesgo ante una crisis pueda ser soportado por las economías regionales, haciendo que estas tengan un mayor grado de participación que las industriales, fortaleciendo de manera sinérgica la tradición, la cultura y la identidad local.



Otro sistema de integración entre el sistema industrial y natural es potenciar al desarrollo de “industrias naturales”, que se basen sobre las economías regionales formando industrias con carácter de Pymes sustentables que integren la producción de productos regionales con los propios recursos y costumbres locales, basados en la agricultura, música, pesca, artesanías, ganadería, tradición y por su puesto las nuevas tecnologías generando la fabricación de los productos terminados reduciendo el valor en los precios locales, el desarrollo económico, la inclusión, el trabajo genuino, y la recomposición de la identidad.

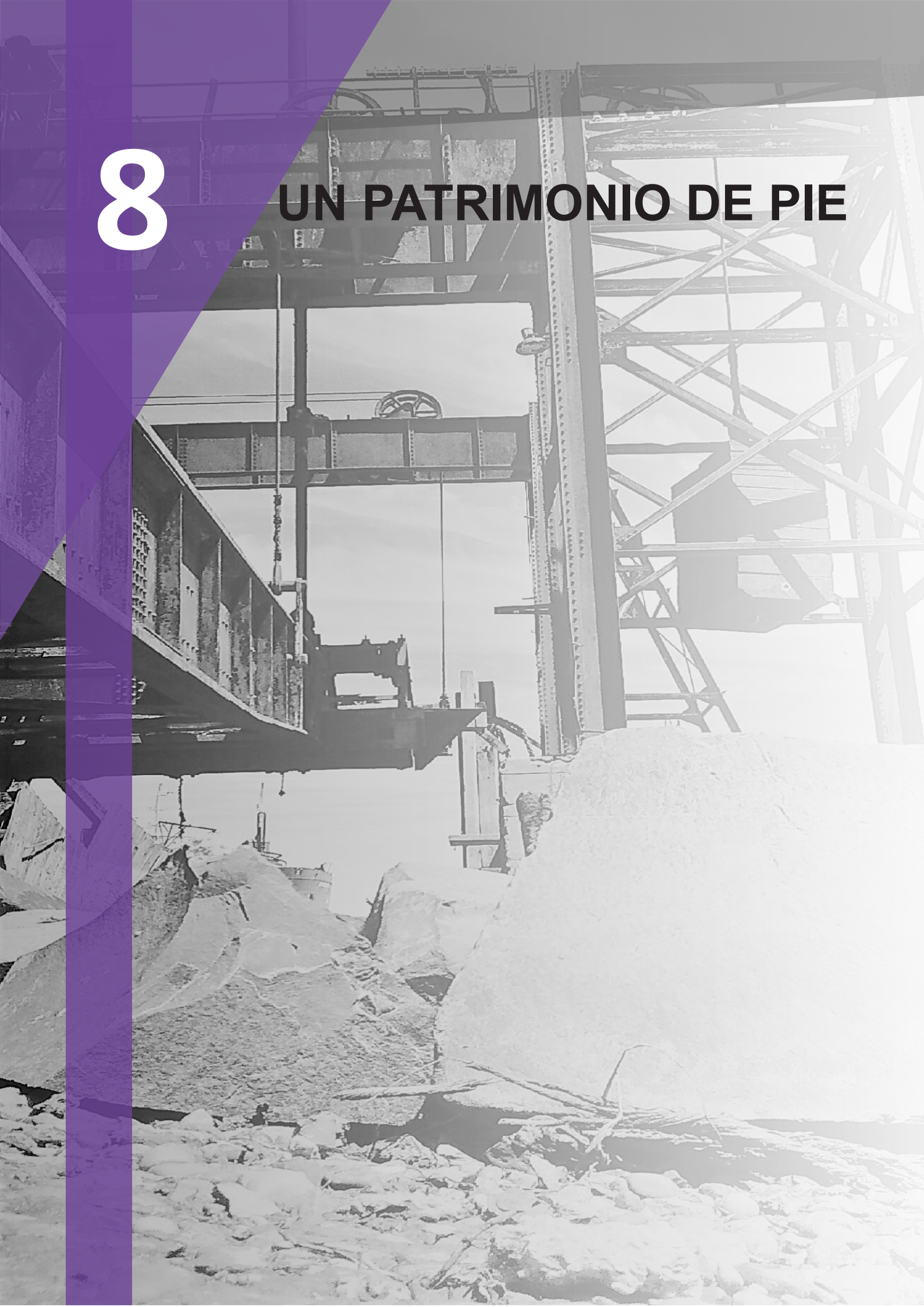
Para el caso de Ibicuy se proyectará sobre el mismo predio ferroviario la reutilización de los galpones, brindando un lugar físico y apto para el desarrollo de actividades económicas, actividades posmodernas y las nuevas tecnologías, generando así, un soporte en las nuevas costumbres, el turismo, el comercio, la valorización de las edificaciones patrimoniales y la identidad.



Esquema de Pymes sustentables basadas en las economías regionales

8

UN PATRIMONIO DE PIE



Ibicuy contiene patrimonios tangibles de gran carácter como lo es la estación, sus galpones y el puente de transferencia, conjuntamente con el patrimonio intangible basado en sus tradiciones, hoy, estos patrimonios se encuentran en estado de abandono corriendo el riesgo de pasar a ruinas por falta de políticas que los sustenten. Para la puesta en valor de estos se deberá generar un sustento mediante la concientización y las actividades contemporáneas formando un sentido de pertenencia pasado.

8.1 Patrimonio sustentable

En muchas localidades argentinas los pueblos y ciudades tienen necesidades y valores diferentes de manera que actúan política y lo socialmente, sobreponiendo la importancia del trabajo genuino, la pobreza, las instalaciones de servicios básicos, haciendo que pesen más que la recuperación de un patrimonio. De cierto modo es un razonamiento adecuado, pero también es verdad que hacen falta de políticas públicas en base al sustento del trabajo, la sociedad y la cultura a través de una planificación que integre el patrimonio a las actividades locales.

Y en otras ocasiones la intención de no perder su referente simbólico (la identidad) o la representatividad cultural (el patrimonio histórico), salta a la vista en diversas localidades argentinas, las cuales intervienen mejorando ediliciamente sus edificaciones.

Si bien se han llevado a cabo políticas públicas para la recuperación y catalogación de los edificios de carácter patrimonial, como sucedió en los últimos años en la provincia de Entre Ríos, generando una buena recuperación edilicia de los edificios, enfatizándolos como mojones centrales de los pueblos y ciudades pudiendo evidenciar una verdadera “historia física”. Pero en muchas localidades no podemos apreciar la historia intangible ya que al observar en profundidad podemos ver que las actividades de los pueblos pasan desapercibidas en torno al lejano nacimiento de estos edificios. Y en muchos casos su puesta en valor como patrimonio provincial fue un éxito, pero no paso mucho para notar el deterioro y el desgaste por el paso del tiempo, poniendo a la vista la falta de una planificación sustentable.

Por eso cuando hablamos de una recuperación a través de una planificación sustentable tenemos que hablar de revitalizar un patrimonio dándole un valor agregado, integrándolo a todas las actividades locales posibles tanto en las edificaciones como las áreas de carácter patrimonial, de manera que las personas no solo lo sientan como el “viejo edificio”, sino que lo sientan desde lo intangible adoptando una identidad pasada pero a la vez relacionada con las actividades futuras brindando una sustentabilidad social, económica, cultural y por supuesto generando en los individuos una apropiación de la identidad local.

Así mismo nos encontramos en una sociedad posmoderna en la cual debemos concebir una equilibrada relación entre el patrimonio, las nuevas costumbres, las tecnologías, el transporte, y ser capaces de integrarlas de tal manera que no ponga en riesgo el verdadero valor patrimonial.

8.2 Puesta en valor del patrimonio intangible

La falta de pertenencia del pasado se refleja en el deterioro de las edificaciones, haciendo que la identidad no tenga un empoderamiento en la sociedad. Pero no solo lo físico le da carácter y forma a una identidad, sino también la tradición y la cultura enmarcada en las actividades heredadas de un pasado formando un patrimonio intangible.

Este tipo de patrimonio se puede encontrar aun latente en la localidad, plasmados en peñas folclóricas, actividades como la pesca, la doma de caballos, la fabricación de productos regionales, o las fiestas locales.

La necesidad de una identidad hace que tengamos que fortalecer este tipo de patrimonio generando espacios y lugares en donde se puedan desarrollar.

Bailes y muisas autóctonas



Puesta en valor del patrimonio tangible

8.3

Las edificaciones patrimoniales de los poblados ferroviarios quedaron implantadas como un hito de reconocimiento de una época marcando el nacimiento en algunas localidades o la época de prosperidad en otras. Hoy estas edificaciones se caracterizan por tener una arquitectura de estilo inglés, aunque en Ibicuy se produjo una fusión combinando el estilo extranjero con el autóctono, esto se produce por la necesidad de implantarse en un delta a la vera del río Paraná que provoca inundaciones en ciertos periodos, por lo que las edificaciones en alto, con material autóctono se hizo inevitable.

Los edificios al igual que el patrimonio intangible son parte de la identidad, la tradición y la cultura, haciendo de que exista la necesidad de pertenencia de un pasado el cual podamos apropiarnos para “saber de dónde venimos”.

Como se dijo anteriormente muchas de las edificaciones tuvieron una restauración edilicia, pero no consiguieron “apoderarse” de esa vieja identidad, ya que solo eran el viejo edificio del pueblo. De manera que los conceptos de la puesta en valor de estas edificaciones patrimoniales son pensados en forma de integración con la sociedad, por lo que la planificación de las políticas a aplicarse es incluir el patrimonio a las actividades contemporáneas, haciendo que se sustente de una manera dinámica y la sociedad pueda vivirlos, apreciarlos, aprender y apropiarse del pasado de una forma interactiva y verdaderamente tangible.

Patrimonio de la localidad de Ibicuy



9

IDENTIDAD



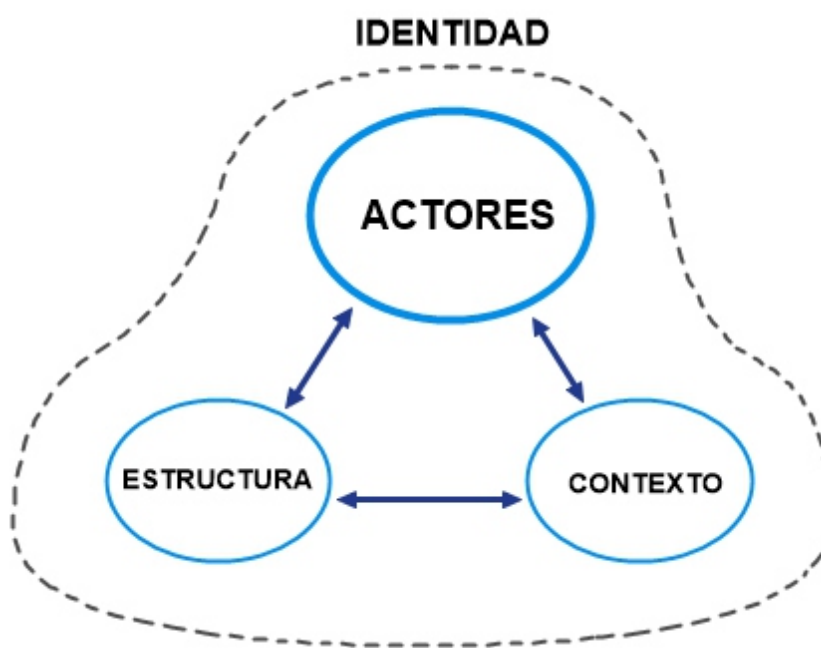
Hoy Ibicuy no posee una identidad marcada, exceptuando unos pequeños destellos en la zona riverense.

Generar escenarios para el desarrollo social, fortaleciendo el sentido de comunidad, de pertenencia en la tradición y la cultura, es el camino que debemos contemplar como proyectistas para fortalecer la identidad en las localidades donde se ha debilitado.

9.1 La identidad de los pueblos

Todo asentamiento humano contiene una serie de características específicas que lo definen como tal, como son la geografía, la historia, la economía, la política, tradiciones y costumbres etc. que todas juntas configuran su cultura, su identidad de pueblo, de comunidad. Este concepto no es estático, sino dinámico, está expuesto a las múltiples influencias tanto internas como externas de cambio, en virtud de sus propias interacciones. La identidad de un pueblo por tanto no se puede definir como esencia, sino como proceso, algo que está siempre en construcción. Existen otros factores que condicionan la identidad como son los desastres naturales (un terremoto, un incendio, una plaga), la escasez de recursos (malas cosechas, falta de agua, agotamiento de los recursos) el cambio político por vías democráticas o violentas (golpe de Estado, guerra) o económicos la instalación de una gran industria o el crecimiento urbanístico. Los cambios que afectan a la identidad de un pueblo pueden ser de diverso tipo evolutivo y pueden ser sincrónicos (en un momento dado) o diacrónicos (a lo largo del tiempo). Podemos afirmar por tanto que existe por lo general una fuerte relación en el desarrollo de la identidad entre fenómenos exógenos y sincrónicos y fenómenos endógenos y diacrónicos. Es decir, los cambios que se producen en una comunidad son más rápidos y en un momento dado generalmente cuando son provocados por agentes externos y más lentos y a lo largo del tiempo cuando tienen su origen en la propia comunidad.

También hay que considerar la identidad como una asimilación de valores y pautas de acción que adoptan las personas y que los asumen como propios, no como resultado de una denominación de origen o toponimia, sino como conciencia de pertenencia a dicha comunidad. En este sentido la identidad de un pueblo es un gran dinamizador de fuerzas en interacción empujando o frenando en distintas direcciones, en una relación dialéctica desde el interior y con el exterior que son las que van conformando la idea de conjunto, de sistema abierto y dinámico expuesto al juego de tensiones y conflictos, de intereses y expectativas que determinan la personalidad colectiva.



Esquema de conformación de la identidad social

Hechas estas aclaraciones, la identidad no se pierde a pesar de los cambios, solo se transforma. Las personas siguen asumiendo su pertenencia a una comunidad determinada, aunque esta haya cambiado totalmente. Este hecho no quiere decir que se produzca con la aceptación y conformidad de todos, muy al contrario, como se dice anteriormente, muchas veces esos cambios son forzados y provocan el rechazo de parte de la población, aunque los asuman pacíficamente y con resignación. Obviamente los cambios terminan por asimilarse y acaban incorporándose a la identidad colectiva, aunque sea sin agrado. En cualquier caso, para la reflexión sobre la identidad comunitaria existen factores de interés generalmente económico que determinan la orientación de los cambios, en el que los sectores sociales más activos e influyentes inciden para que estos se produzcan. Pero esto no quiere decir que sea lo ideal ni lo mejor para todos, es posible incluso que el cambio produzca mayores perjuicios que beneficios para la mayoría, pero esto ya es una cuestión de dinamización social comunitaria, de acceso a la información y de conciencia identitaria, para la conservación sin nostalgia de un pasado mejor, de una serie de aspectos que habían servido de señas de identidad y como resultado de procesos históricos labrados durante siglos. Aquí es donde la comunidad debe plantearse como definir su identidad y hasta donde aceptar los cambios.

Ibicuy sin identidad

9.2

El nacer dependiendo de la función ferroviaria hizo a Ibicuy tener una marcada identidad que prácticamente todos los habitantes sentían como propia, hoy Ibicuy se encuentra con unos de sus mayores problemas socioculturales basados en la profunda decadencia en su identidad por el deceso de dicha función, la localidad no ha podido encontrar un rumbo para volver a conseguir un sentido de pertenencia local.

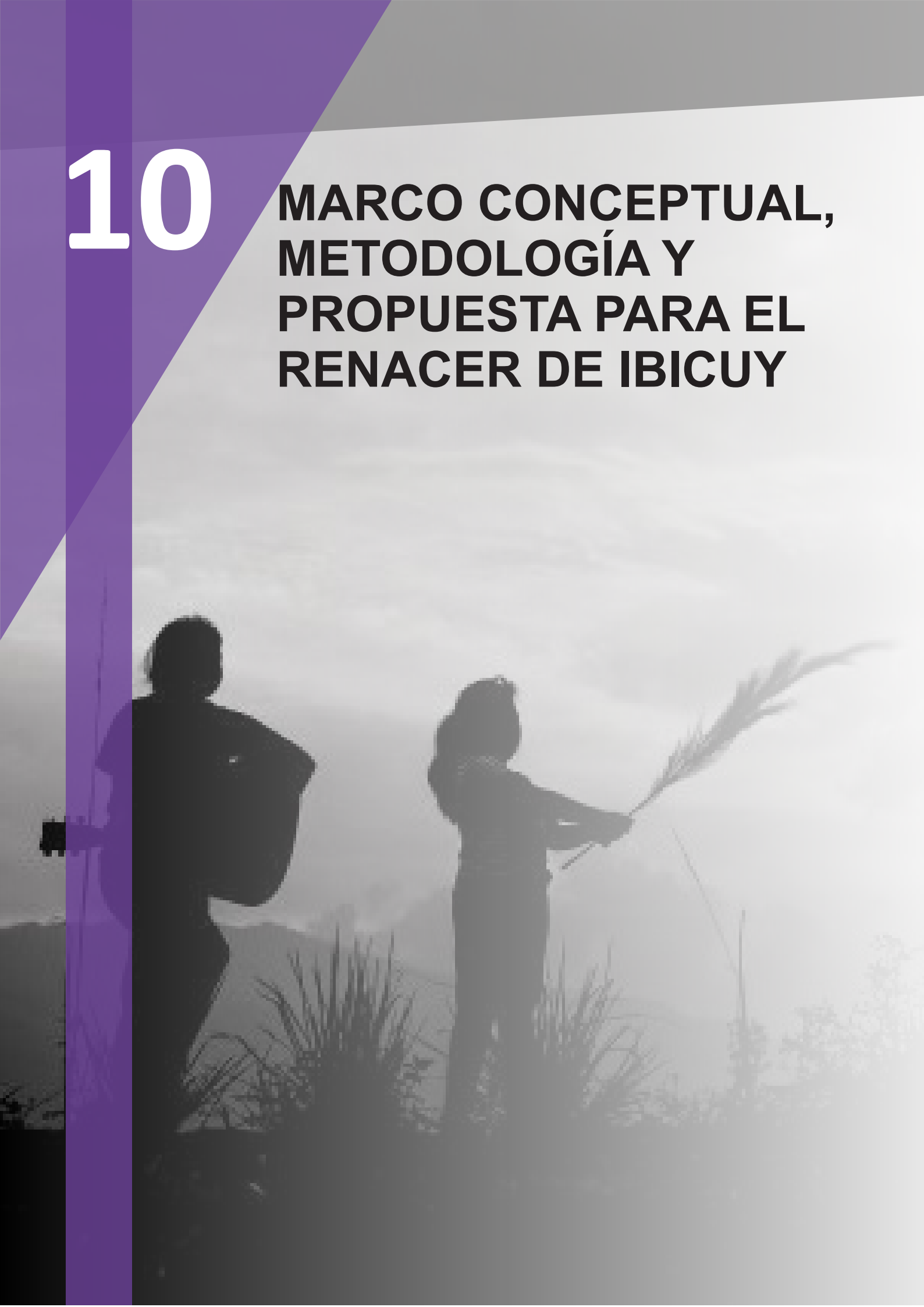
Hay cuestiones de identidad que pesan demasiado sobre el sentido de pertenencia de Ibicuy, que hoy, no se ven reflejadas, por lo que este problema es uno de los principales factores para el desarrollo conjunto de las demás actividades, ya que, si conseguimos esa “pertenencia” en la identidad, la cultura y la sociedad se podrán desarrollar en un marco de conciencia de quienes somos y a donde queremos ir como comunidad.



Estación de tren “Melancolía de una identidad”

10

MARCO CONCEPTUAL, METODOLOGÍA Y PROPUESTA PARA EL RENACER DE IBICUY



De algún modo las personas, las edificaciones, las ciudades, las sociedades cambiarán con el paso del tiempo, por lo que como proyectistas debemos planificar y diseñar satisfaciendo la necesidad de lo contemporáneo, pero a la vez evaluar los periodos de tiempo dejando un sustento a las futuras generaciones.

Con este criterio, la proyección en el diseño y la planificación tendrán que prever los tiempos de las incertidumbres de los problemas y fortalezas sociales. Cambiará la mirada o el enfoque en base al factor de las necesidades, las economías, las modas, los sentimientos y lo abstracto, pero en cuanto al confort de las personas, se debe ir diseñando junto a las tecnologías que superen la necesidad por medio de tecnologías sustentables y ecológicas que no alteren ni contaminen el escenario, procurando un espacio y bases en la economía, cultura, historia y tradición conformando una identidad para las futuras generaciones, los futuros diseños y planificaciones.

10.1 Premisas

Deducir los principios y métodos de intervención, para la creación, desarrollo y gestión de los pueblos con espacios ferroviarios, adaptándolos a las necesidades contemporáneas desde la planificación urbana y el diseño arquitectónico sustentable.

10.1.1 Integración, conexión y fortalecimiento regional:

Las economías regionales son unas de las economías primordiales en los pueblos de pequeña y mediana escala, lo cual su fortalecimiento no solo genera el desarrollo económico, sino que de alguna manera comienza a delimitar y formar una identidad sociocultural.

Por lo que hay que generar ciertos criterios en el diseño arquitectónico y en la planificación urbana, que brinden una conexión e integración de localidades aledañas y las propias economías regionales, generando un valor agregado en la economía local, como un vínculo/conjunto fortalecido en un marco macro-regional.

10.1.2 Prevención al despoblamiento del territorio:

El despoblamiento de ciertas ciudades preocupa y pone en riesgo la vida social, tanto en los poblados, como indirectamente en las grandes ciudades ya que parte de esta despoblación termina en la periferia de las grandes capitales generando una aglomeración o asentamientos inadecuados.

Por lo cual trataremos de analizar los diversos factores que generan este problema para poder ver que podemos generar en estos predios ferroviarios de los pueblos, para detener el éxodo y revitalizar actividades que generen una estabilidad.

10.1.3 Adaptar los poblados al riesgo de la metapolización:

La metapolización como pensamiento posmoderno pone en riesgo a los poblados ya que parte de este movimiento repercute en el éxodo de las personas, las actividades, las economías, los recursos y son concentrados en las grandes ciudades formando aglomeraciones. Pero también con el avance de las tecnologías y el transporte, la conexión y comunicación entre grandes ciudades (metapolis) es mucho más enérgica, dejando de lado los poblados de pequeña y mediana escala que pasan a ser simples paisajes entre las grandes ciudades.

Para esto se debe encontrar herramientas que puedan fortalecer la conexión, la relación entre ciudades, creando actividades sinérgicas que den un atractivo a los “viajeros metapolizados”

Cuando se piensa integrar los recursos naturales, los criterios utilizados en el planeamiento urbano, se pretende hacerlo desde la sustentabilidad, lo cual es proyectar/planificar de forma responsables para cuidar y preservar el entorno para las futuras generaciones.

Pero más allá de la preservación debemos dejar una sustentabilidad social, económica, y cultural, que sea perdurable y articulable a futuras actividades.

Este concepto hay que tomarlo como una fortaleza a la hora de planificar, ya que la integración y protección del medio natural nos brinda actividades y recursos que dan energía al propio sistema social.

El modo de llevarla a cabo en este proyecto es planificar y diseñar sobre los recursos haciendo que se integre al sistema de manera responsable.

Tradición y Patrimonio como soporte de las actividades:

10.1.5

A través de la historia se pudo observar como los pueblos fueron generando y fortaleciendo su identidad, la cual muchos de ellos hoy día la están perdiendo por diferentes factores, y no pudieron adaptarse a una nueva sociedad posmoderna que exige una relación entre el patrimonio, las nuevas costumbres y tecnologías.

Lo cual haremos hincapié en como sustentar el patrimonio atreves de los recursos y las actividades locales conociendo el patrimonio tangible e intangible para poder generar un desarrollo sustentable desde la planificación urbana y el diseño arquitectónico.

Actividades como factor de diseño y planificación:

10.1.6

Las actividades propias de un lugar son las que de alguna manera nos van delimitando nuestras estructuras, cultura, identidad, etc.

Estas se desarrollan dependiendo el “tiempo y la energía” de cada actividad, ya que influyen factores como la época del año, el lugar, el horario o su uso. Por eso cuando proyectamos un ambiente debemos pensar que existen diversas actividades que debemos ser capaces de identificar y fortalecer aquellas que generen un desarrollo positivo en las localidades, dependiendo la orientación y política que la localidad desee (datos que se obtienen en asambleas con los actores sociales).

En este caso se tomarán las políticas nombradas en anterior y posteriormente que contengan actividades para la conexión regional, el despoblamiento del territorio, conciencia natural, la integración del patrimonio, y por supuesto la planificación de ambientes multiplurales en contraposición al funcionalismo que llevaron a los poblados a una situación de abandono y deterioro.

10.1.7

Ambientes multiplurales – Fortalecimiento de la comunidad:

Los pueblos y ciudades de mediana y pequeña escala siempre se caracterizaron por funcionar con el concepto de comunidad, haciendo que la palabra, la ayuda comunitaria, la solidaridad estén presente entre sus habitantes.

Hoy en día según el Arquitecto/sociólogo Francois Ascher esos conceptos se están perdiendo, ya que la sociedad se perfila cada vez más con miradas y actividades individualista, haciendo que las personas desarrollen y piensen actividades/funciones en torno a pocos individuos. Si bien en este punto no se pretende ir en contra del pensamiento individualista contemporáneo; pero si fomentar la relación entre los individuos fortaleciendo el concepto de comunidad, generando vínculos impulsores de una vida de relación social ya que en localidades de mediana y pequeña escala es un valor que favorece a la misma comunidad.

Estos vínculos se verán reflejados en las edificaciones de distintos espacios multifuncionales relacionados entre sí creando circuitos de actividades, las cuales se podrán adaptar dependiendo el horario o época del año.

Cuando limitamos el uso en los sectores perdemos conseguir actividades en determinado horario, pero podemos perder en otros la “vida urbana”. Lo cual no quiere decir que tendremos que abarcar múltiples actividades en todos los horarios, sino analizarlas y estudiarlas para buscar un equilibrio entre estas, generando un sustento con los usos diarios.

10.1.8

Preparar y adaptar el escenario urbano:

El modernismo fundador de las mayorías de las localidades ferroviarias creó, diseño y planifico escenarios para cada función, dejando espacios sin parámetros a otras funciones o actividades que pudieran implantarse en caso de que falle la actividad proyectada, pudiendo evidenciarse en los predios ferroviarios.

Los predios fueron el principal escenario ocupando un lugar central en los poblados, por lo que hoy día esos predios siguen teniendo una ubicación muy importante en condiciones de desusos, es esta la importancia que hace que se quiera proyectar sobre el “viejo escenario” pudiéndolo adaptar a las nuevas funciones, generando un contexto que contenga una identidad y una idea formada y fundada en asambleas sociales en donde participen los actores sociales para así brindarles un soporte en donde las actividades puedan hacer referencia al sentido de pertenencia de una sociedad ya que lo propuesto en este punto es crear un escenario para los actores locales con un soporte que los estimule en las políticas propuestas.

El concepto de identidad no es algo que podamos crear libremente como proyectista, ya que la identidad se genera conforme a la cultura, tradición y las actividades, pero si podemos deducir mediante un análisis de la sociedad contemporánea a donde puede dirigirse la nueva mirada en el contexto regional como local, haciendo del planeamiento y el diseño un soporte que potencie y sustente ese análisis.

La identidad de los pueblos ferroviarios que fueron alguna vez, ya no se encuentra presente en esas localidades, excepto en sus propias edificaciones ferroviarias, por lo que muchos de estos poblados no poseen una identidad fuerte que genere un sentido de pertenencia social.

En la planificación podemos potenciar y rescatar la identidad pasada en ciertos pueblos ferroviarios si así lo demanda el análisis, y si no es así, tenemos que respetar e incluir las edificaciones representativas del pasado para fortalecer nuestro sentido de pertenencia del pasado histórico, generando una proyección que enmarque esa identidad pasada y genere una transición hacia la nueva.

11

INTERVENCIÓN CON ALCANCE REGIONAL



El fortalecimiento de las comunidades, en muchos aspectos, está basado en los vínculos sociales, este mismo vínculo se puede establecer entre comunidades, poblados y ciudades.

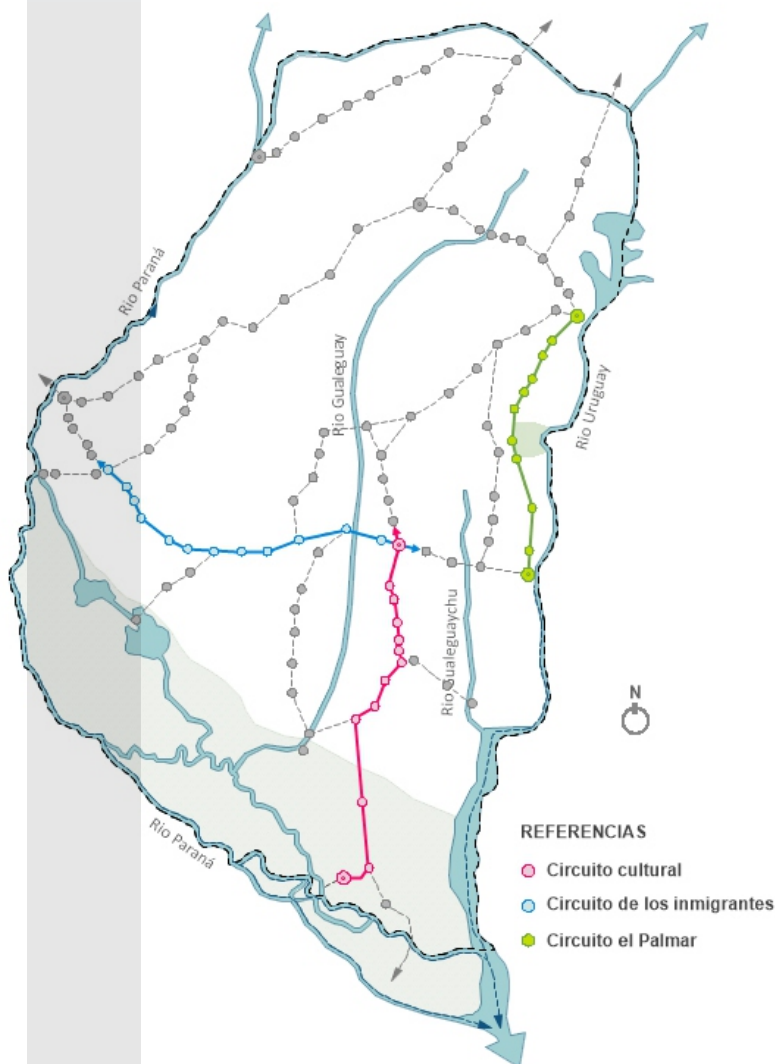
Por lo que en este proyecto se deja abierta la intervención regional con vínculos sustentados en el ferrocarril, generando una movilidad sobre un tren turístico que recorra los distintos predios ferroviarios de cada localidad, en donde en cada estación o predio refleje la identidad y cultura de cada localidad.

Las distintas redes se pueden formar para fortalecer las economías regionales, el turismo regional y el intercambio de productos.

11.1 Concepto para el proyecto / síntesis

Más allá de las políticas a aplicarse en este proyecto como en cualquier otro. El concepto de este está basado en la contraposición ideológica en la que se encamina la sociedad posmoderna de carácter individualista, tomando como criterio de que los sistemas y las sociedades necesitan del apoyo, el vínculo y la conexión entre ellos para poder fortalecerse generando el concepto de comunidad y subsistir en el tiempo, estos tiempos cambiarán según la época, por lo que debemos preparar a Ibicuy con escenarios que sustenten las actividades de los diferentes periodos.

11.2 Alcances macro-regionales



Estaciones / Vínculos entre predios ferroviarios en la provincia de Entre Ríos

Como se describió anteriormente la mayoría de los poblados argentinos tienen su fundación en el ferrocarril, generando así un espacio extenso, central y de jerarquía en cada uno de los poblados.

Hoy en día en Argentina se encuentran unos 2500 pueblos y ciudades con características urbanas similares a las de Ibicuy (grandes predios ferroviarios con amplias hectáreas ubicadas en el centro urbano en condiciones de abandono), y en Entre Ríos unos 90 poblados de igual forma. A lo que no hace menor la reflexión de estos espacios.

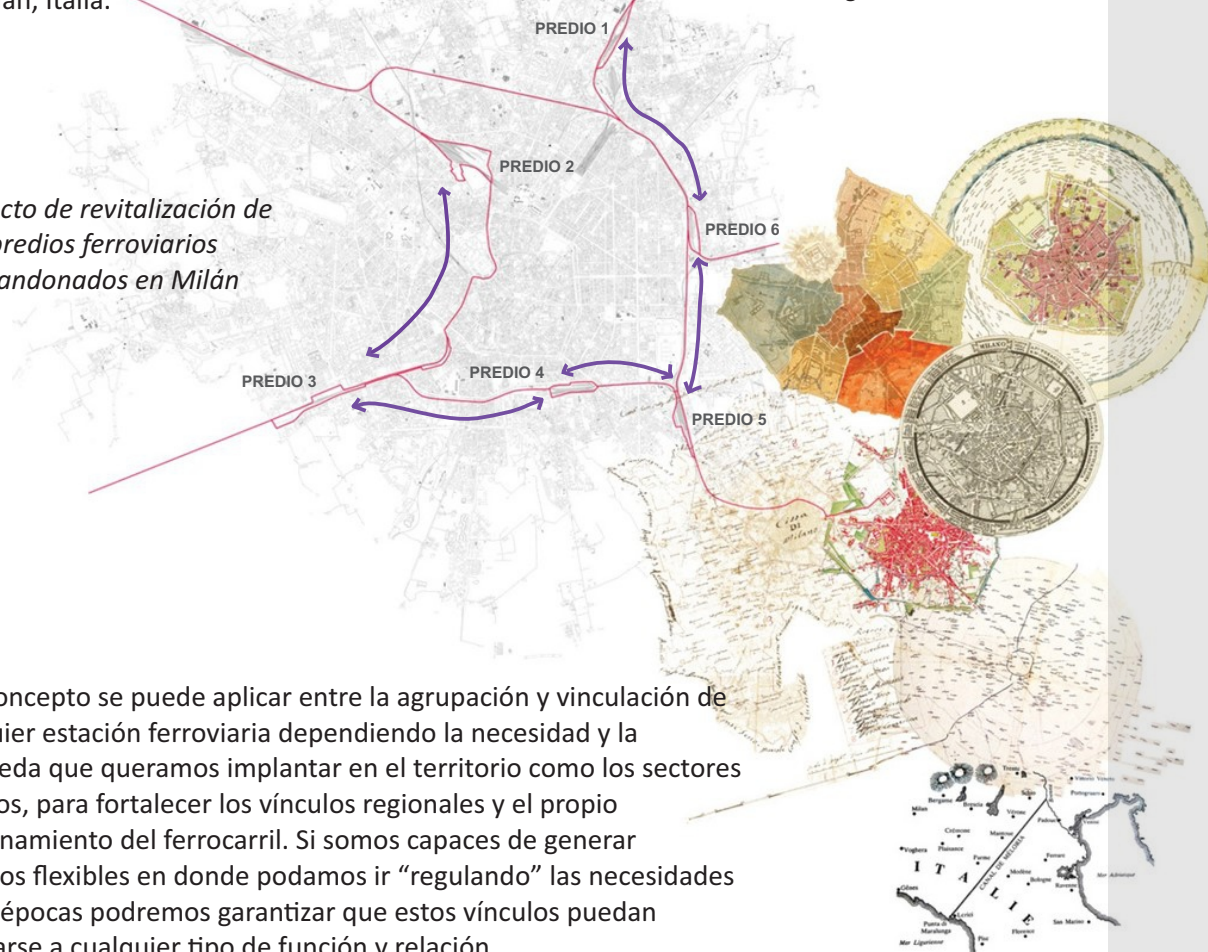
Al igual que el concepto utilizado para las conexiones entre los distintos edificios en el predio ferroviario generado por atractores, podemos utilizarlo para una conexión regional, ya que se cuenta con el soporte móvil, espacio físico para edificaciones y edificaciones a reutilizar.

En contexto con el proyecto de recuperación y revitalización de los espacios ferroviarios, se puede tomar como ejemplo de la revitalización del ferrocarril en el tren de las nubes en la provincia de salta, o el tren del fin del mundo en Ushuaia, teniendo en cuenta estos ejemplos podemos plantear la hipótesis de la reactivación del tren con criterio turísticos, ya que, si podemos extender el concepto de vínculos sustentables aplicada en este proyecto, llevándolo a varios sectores ferroviarios de los distintos poblados de la región, podemos imaginar una red o un vínculo entre cada predio ferroviario recuperado que incluya las fortalezas, actividades y cultura de cada poblado, creando un recorrido de forma sinérgica entre cada pueblo, en el cual podemos captar la atención de los viajeros ofreciéndoles en cada parada la identidad, la cultura, en formas de artesanías, gastronomía, y de hospedaje, sobre el mismo predio ferroviario, poniendo en valor cada una de sus instalaciones.

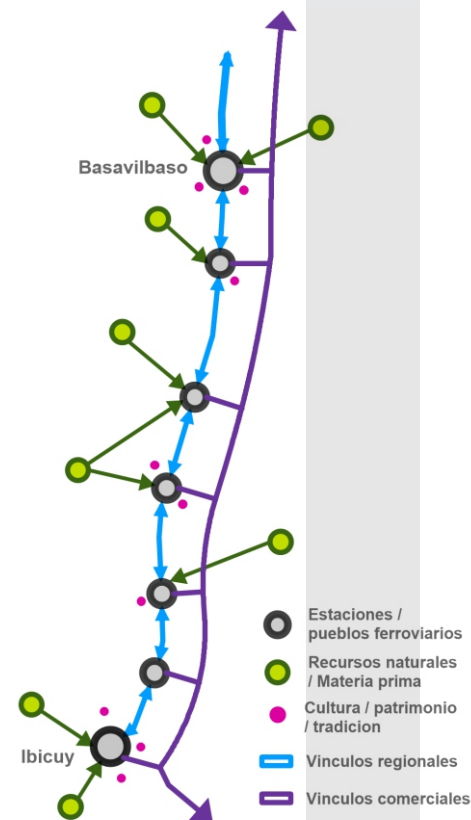
De cierta manera podemos cambiar el concepto de los viajes en donde simplemente viajamos de un punto a otro haciendo que el paisaje y los poblados intermedios sean simplemente un cartel o un paisaje lejano sin identidad.

Esta conexión puede ser de cualquier tipo, de igual o desigual carácter siempre y cuando exista una relación vinculante entre los predios, estaciones o pueblos, como puede verse el concepto aplicado en el proyecto de revitalización de estaciones abandonados en Milán, Italia.

proyecto de revitalización de predios ferroviarios abandonados en Milán



Este concepto se puede aplicar entre la agrupación y vinculación de cualquier estación ferroviaria dependiendo la necesidad y la búsqueda que queramos implantar en el territorio como los sectores urbanos, para fortalecer los vínculos regionales y el propio funcionamiento del ferrocarril. Si somos capaces de generar espacios flexibles en donde podamos ir “regulando” las necesidades de las épocas podremos garantizar que estos vínculos puedan adaptarse a cualquier tipo de función y relación.



Esquema de vínculos regionales sustentables

12

CONCEPTOS DE INTERVENCIÓN

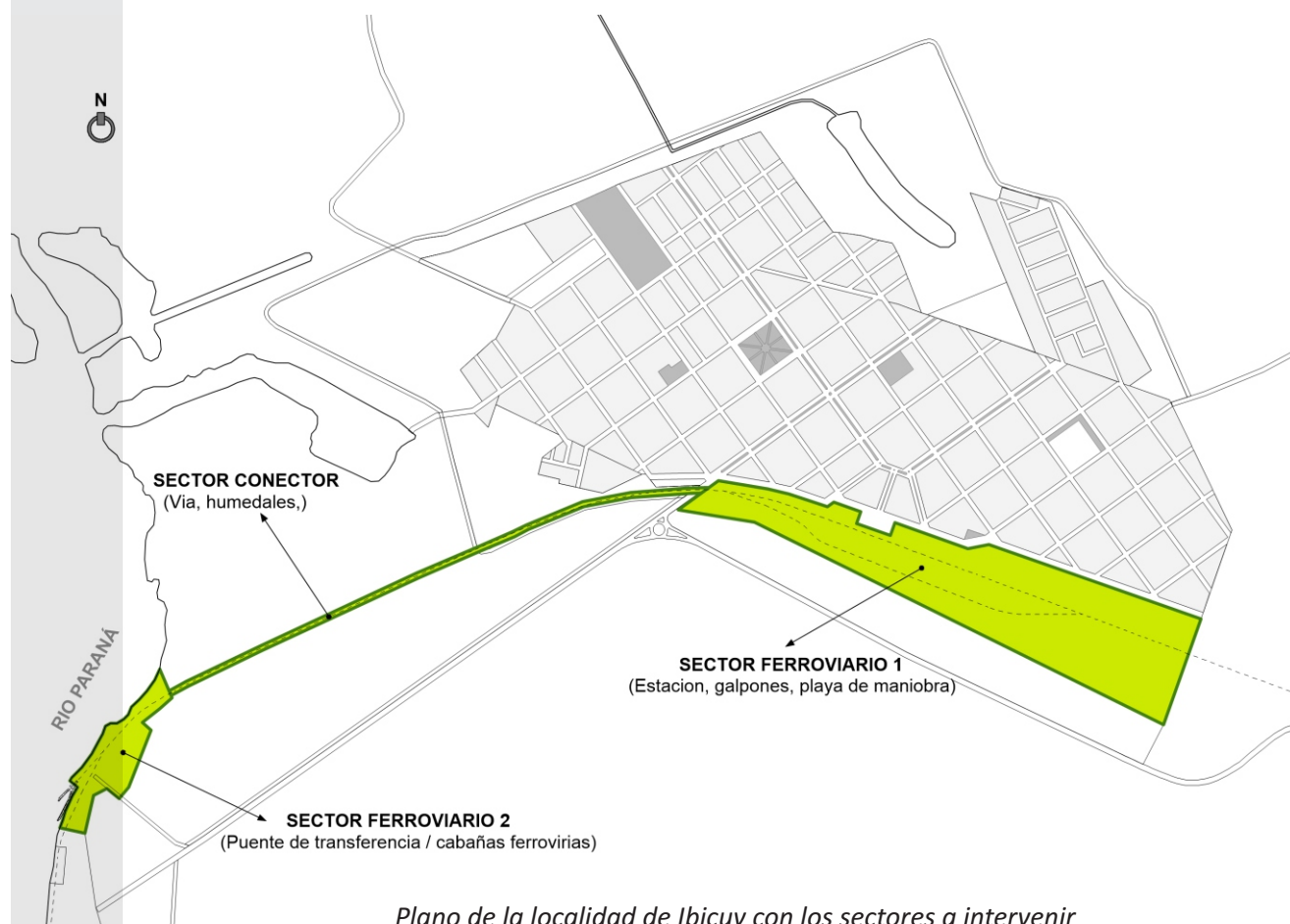


Hoy, Ibicuy no posee una conexión con el río ni el predio ferroviario riverense, de manera que se tomará el mismo concepto de vinculación regional, generando lazos de sinergia, que produzcan actividades sobre ambos predios.

En los predios se planificará con políticas que incluyan las nuevas costumbres, las actividades contemporáneas, las economías regionales, la concientización del entorno natural, la revalorización del patrimonio fortaleciendo la cultura y la identidad en la comunidad.

12.1 Localización de predios

En el caso de Ibicuy, el predio posee características particulares ya que las funciones férreas pasaban en dos lugares, la estación y los galpones de maniobras situados en la localidad y el trasbordo del tren por ferry boat en el sector portuario. La intervención se realizará en ambos lugares fortaleciendo la conexión de la localidad con el río.



12.2 Estrategias de intervención

La estructura urbana, la movilidad, las actividades se diseñaron en base a la función ferroportuaria, haciéndolas depender de ellas. Hoy se puede observar en Ibicuy un avanzado deterioro de las infraestructuras incluyendo la culminación de sus actividades férreas, haciendo que la estructura quede sin un soporte.

Como en un comienzo la estructura nos dio el origen, y hoy día debemos ser capaces como urbanistas de generar una mirada inversa, dando lugar a la inclusión del sistema férreo a los valores y actividades de la sociedad posmoderna como fortalecimiento del patrimonio y la identidad local.

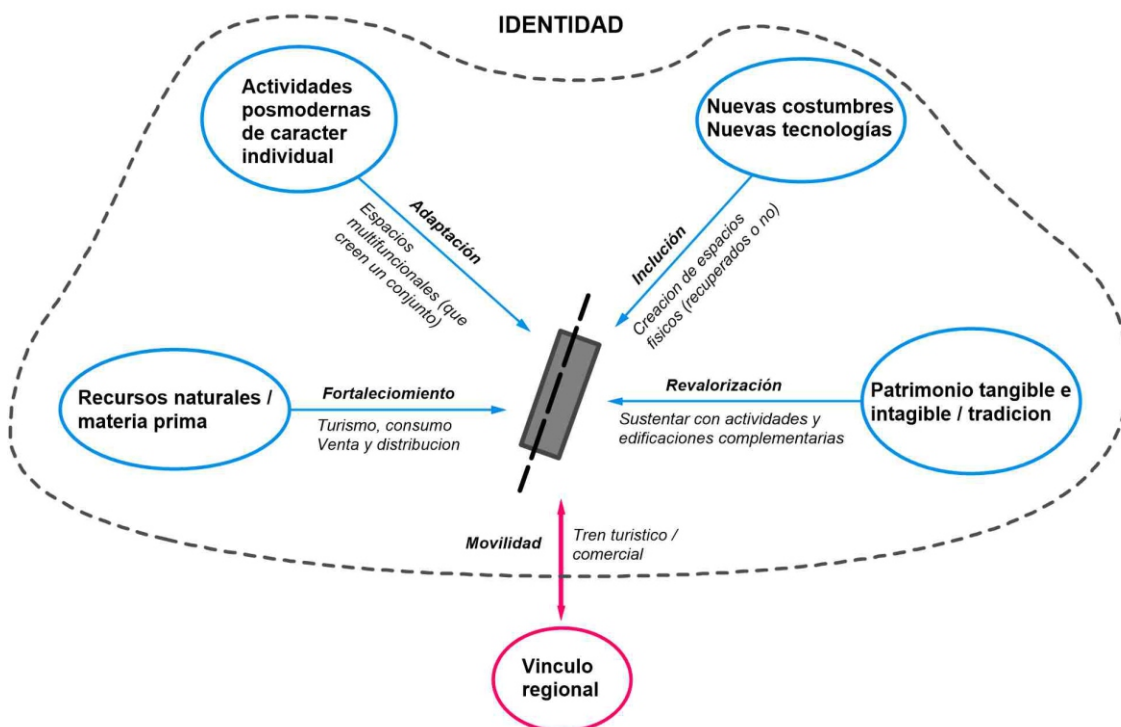
En todo este tiempo nunca se pudo componer políticas que integren el sistema, ni el patrimonio ferroviario a las actividades locales, ya que la relación con el mismo está asentada en el antiguo modelo agroexportador convirtiendo a Ibicuy en un pueblo de acopio, producción y exportación.

Poniendo al futuro desarrollo ferroviario como riesgo al no contemplar la inclusión de sus actividades con el patrimonio local.

Por lo que debemos generar un plan estratégico que integre y revitalice las infraestructuras ferroviarias de carácter patrimonial a las necesidades y actividades de una sociedad posmoderna.

Una vez integrado el funcionamiento de la estructura ferroviaria juntamente con el patrimonio a las necesidades y costumbres locales, se logrará que esta función y los edificios tengan un sustento múltiple en base a la sinergia de las diferentes actividades. Pudiendo entrelazar las nuevas y pasadas costumbres, asegurando que no vuelva a ocurrir una falla total del sistema.

Metodológicamente debemos generar un vínculo de integración sustentable entre el patrimonio ferroviario y los actores sociales a través de los recursos y las actividades locales, tomando al sistema férreo como conexión de las culturas y economías regionales, y al patrimonio no solo como un objeto físico sino, como una memoria cultural en la cual podamos sentir lo intangible de épocas pasadas. Afirmada en una planificación urbana y arquitectónica que componga al sistema mejorando la calidad de vida.



Esquema, estrategias de intervención

Intervención multifuncional 12.4

Los vestigios de los pueblos deprimidos, en gran parte se acentúan en los predios de acopio donde predominaba la mayor actividad funcionalista. En Ibicuy esta actividad se destacaba en el predio ferroviario / ferroportuario.

Con el afán de recuperar la identidad, las raíces, acentuar la tradición y la cultura, la idea del proyecto es abordar el mismo predio ferroviario donde surgió la prosperidad de una época como la decadencia en la actualidad.

Pero también lo multifuncional posee problemas propios, derivados en la integración de las malas actividades, la debilitación de ideas macro rectoras, la debilitación de la identidad, etc. Esto sucede cuando proyectamos una idea demasiado liberal sin parámetros ni lineamientos. Por lo que la libertad de este concepto puede terminar perjudicando el desarrollo urbano y no fortaleciéndolo, a lo que debemos generar una regulación poniéndose en contraste a la ideología funcionalista acentuada en la sustentable, abarcando la inclusión de las edificaciones de carácter patrimonial, la tradición, la cultura, las actividades autóctonas como la sociedad en sí, haciendo que los lugres se adapten y sobrevivan con la sinergia de cada uno en una idea global.

Escenarios urbanos 12.5

El riesgo de poseer una dependencia social en pocas actividades hace que se piense un “escenario multifuncional” para la sociedad, generando sectores en los cuales se pueda brindar un espacio que puedan soportar las actividades urbanas en las distintas épocas del año como en los distintos periodos.

En este proyecto parte de la idea es poder recuperar las raíces haciendo hincapié en el patrimonio, y vincular estos espacios (multifuncionales) a las edificaciones de carácter patrimonial, brindándole un sustento socioeconómico para la puesta en valor como para su preservación.



Urbanización del predio ferroviario de Colegiales, Buenos Aires



Urbanización de vía en abandono, high line New York

12.6 El galpón como ambiente multifuncional

Los predios ferroviarios en su mayoría poseen galpones que funcionaban como almacenes o talleres mecánicos, los cuales en la actualidad brindan espacios amplios, en donde podemos generar ambientes de interacción y actividades culturales.

El concepto para tomar en estos espacios es dinámico y multifuncional, con el hecho de abarcar las necesidades y actividades sociales en el momento y periodo que sea necesario. Si bien se le dará una función principal, también se tiene que dejar abierto para la inclusión de otras actividades mediante el diseño.



Urbanización del parque de la estación de once, Buenos Aires



Urbanización del parque de la estación de once, Buenos Aires

El predio ferroviario y sus alrededores poseen edificaciones de carácter patrimonial, puesto que por la identidad y la memoria de la población sería muy importante la puesta en valor de estas edificaciones.

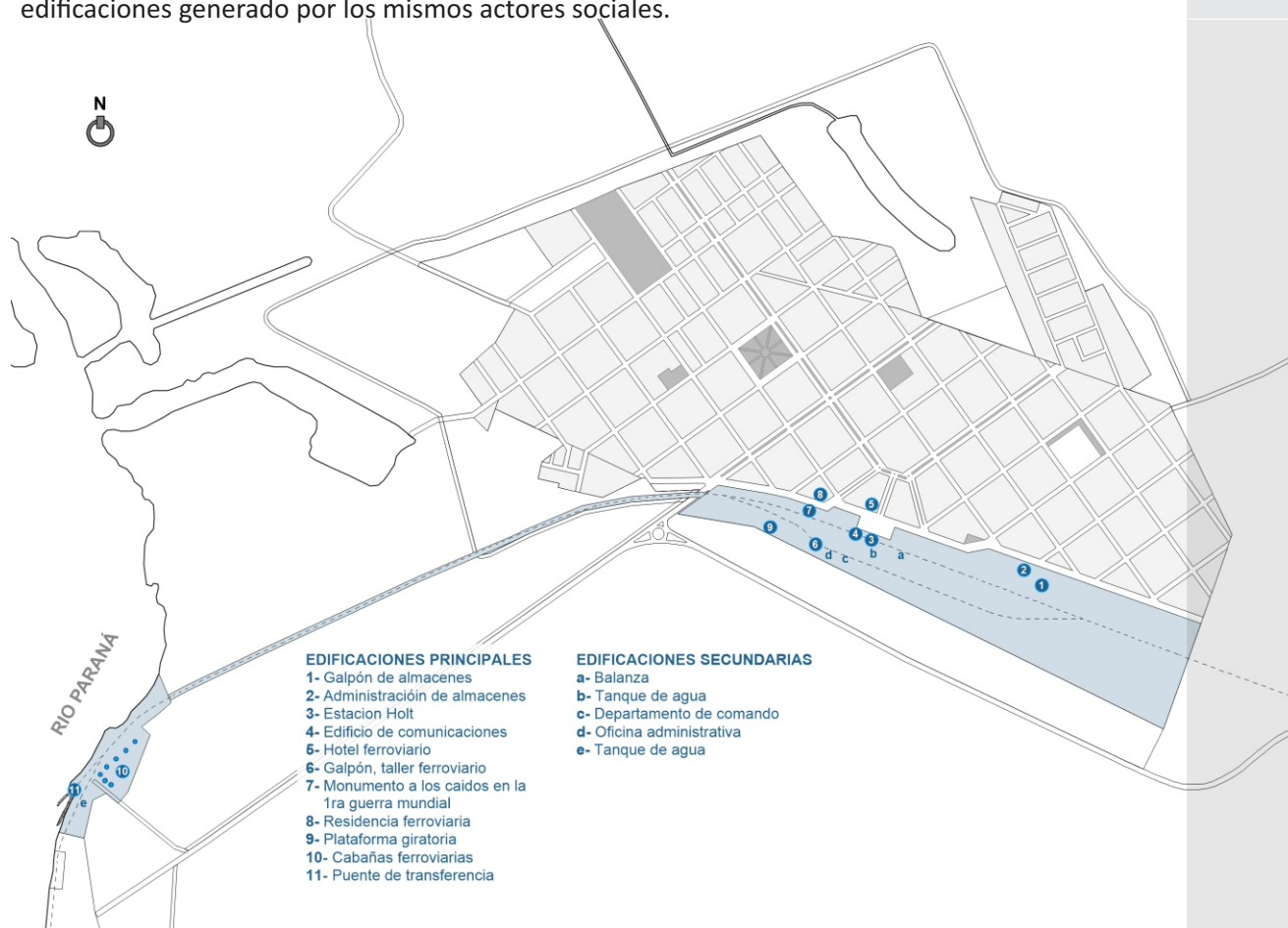
Hoy en día se encuentran en estado de abandono con un deterioro progresivo y la expansión de la zona portuaria que pone en riesgo la desaparición de estos.

El proyecto se basa en planificar y diseñar el “escenario” para los actores contemporáneos sobre la base de sus raíces, otorgándoles el sentido de pertenencia a través del patrimonio tangible e intangible, sustentado en las actividades locales/regionales.

El predio N°1 y sus alrededores situado en la localidad cuenta con una estación de tren, dos galpones, 2 casa de estilo inglés, una plataforma giratoria, un hotel ferroviario y componentes secundarios como los tanques balanzas, vagones, etc.

El predio N°2 situado a la orilla del Río Paraná cuenta con un complejo de cabañas ferroviarias, un tanque de agua y el puente de transferencia.

Mientras proyectemos con la inclusión del patrimonio a las actividades contemporáneas o viceversa, siempre habrá conciencia histórica, sentido de pertenencia y un sustento en las edificaciones generados por los mismos actores sociales.

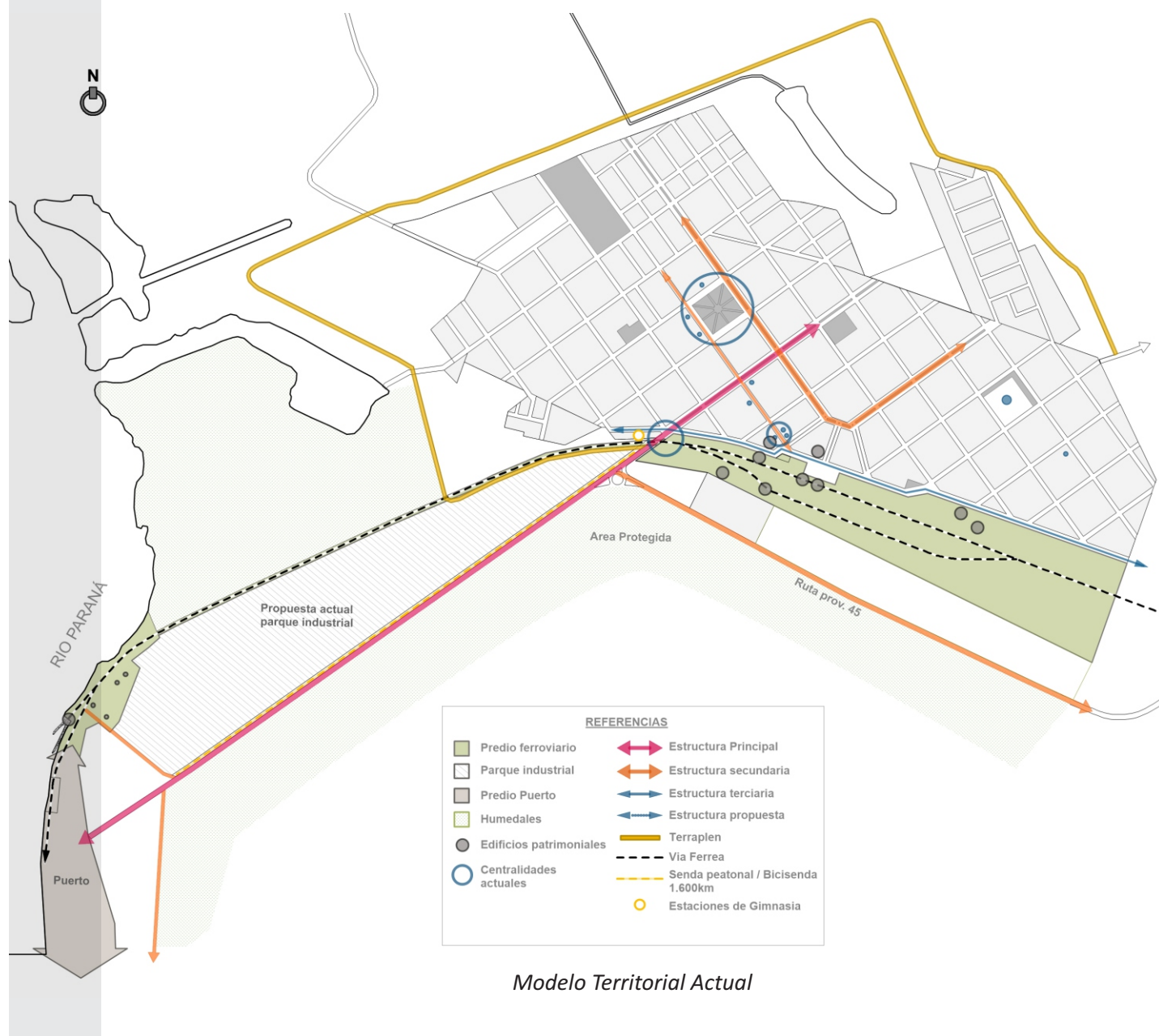


Edificaciones ferroviarias de los sectores a intervenir.

12.8 Modelo Territorial

La edificación de la localidad fue replanteada para formar y servir al sistema ferro portuarios, de tal manera que las calles y sus puntos más neurálgicos se encontraban en torno a la estación de tren, los hoteles y locales ferroviarios.

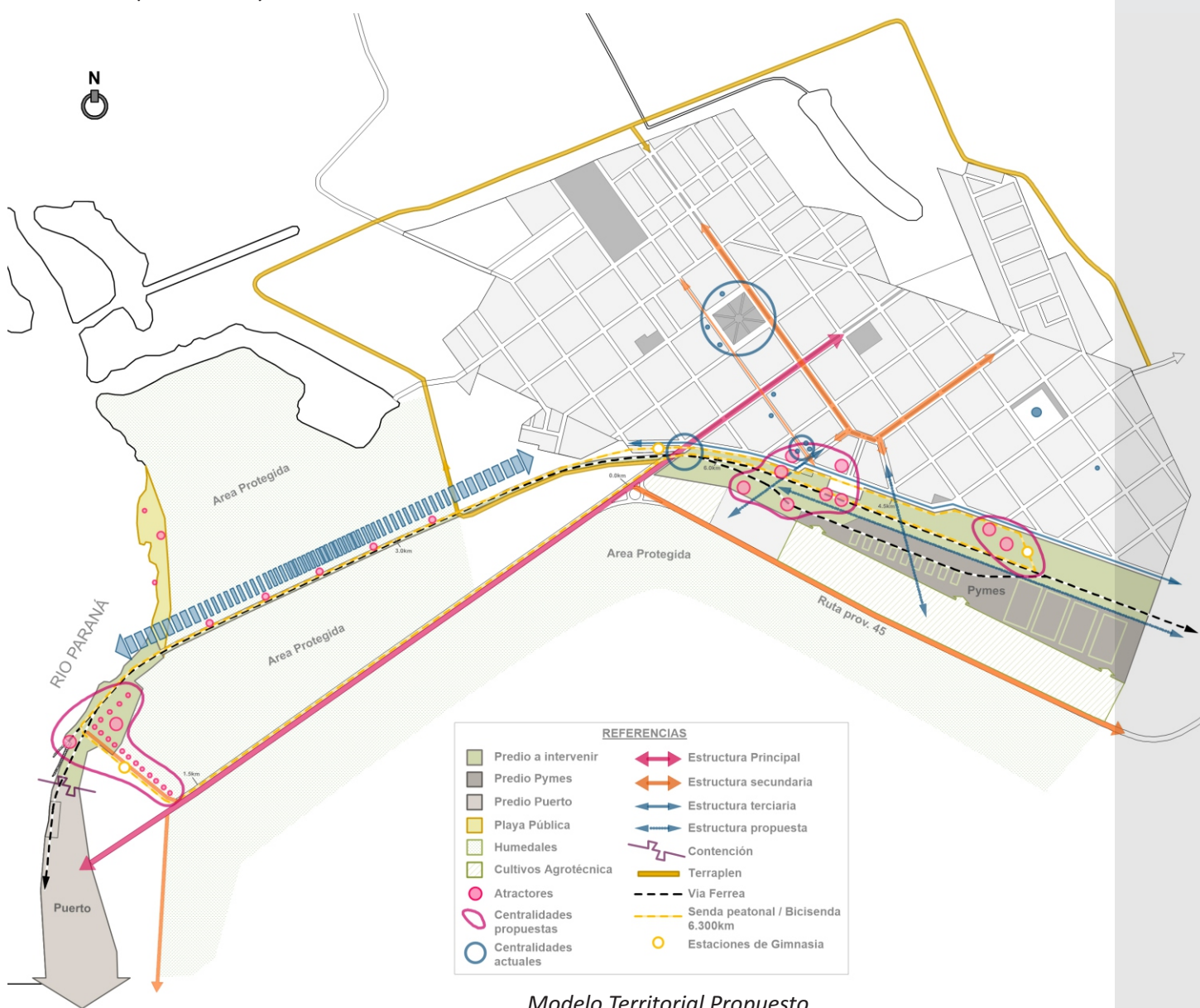
Tras el rotundo cambio de actividades que tomo Ibicuy, los equipamientos sociales como las escuelas, los comercios, hospitales y la municipalidad, se fueron ubicando en terrenos bacantes o simplemente siguiendo algunos paradigmas urbanos instalándose en torno a la plaza central. Estas implantaciones corrieron los centros neurálgicos hacia distintos puntos, desvinculándose totalmente de la implantación fundacional con el predio ferroviario.



La nueva planificación a proyectar contemplara ambos sistemas que fueron implantados, vinculando el modelo actual con el modelo fundacional, recomponiendo la trama urbana con los actores actuales y el fortalecimiento de las futuras actividades sociales, económicas y culturales.

El nuevo modelo tomara como eje, la recuperación de los predios ferroviarios abandonados, implantando atractores para formar una nueva centralidad, reflejada de alguna manera en sus principios fundacionales.

Ibicuy cuenta con dos predios ferroviarios que no poseen conexión entre sí, por lo que en el nuevo modelo se pretende generar no solo esta conexión entre ambos predios, sino la conexión que aún no posee la localidad con el rio Paraná, de manera que interviniendo en ambos sectores portándolos de atractores y generando una conexión entre ambos, se podrá desarrollar en Ibicuy una revitalización en los sectores fundacionales abandonado potenciando las políticas y criterios planificados y basados en la regeneración de su identidad, el sustento socio cultural, la preservación natural, la revitalización en sectores de abandono, el rescate patrimonial y el fortalecimiento del sentido de comunidad.



13

PROYECTO



La composición proyectual de ambos predios estará dada en el fortalecimiento de la identidad y la creación de espacios para el desarrollo social revitalizando las edificaciones patrimoniales.

Se tomarán distintos conceptos para cada sector enmarcadas en una idea general vinculados con componentes de sinergia. En el predio implantado en la localidad se proyectarán “escenarios urbanos” en donde se desarrollen las actividades contemporáneas y en el predio riverero se generará el fortalecimiento de la identidad latentes y la concientización natural sobre el sector conector.

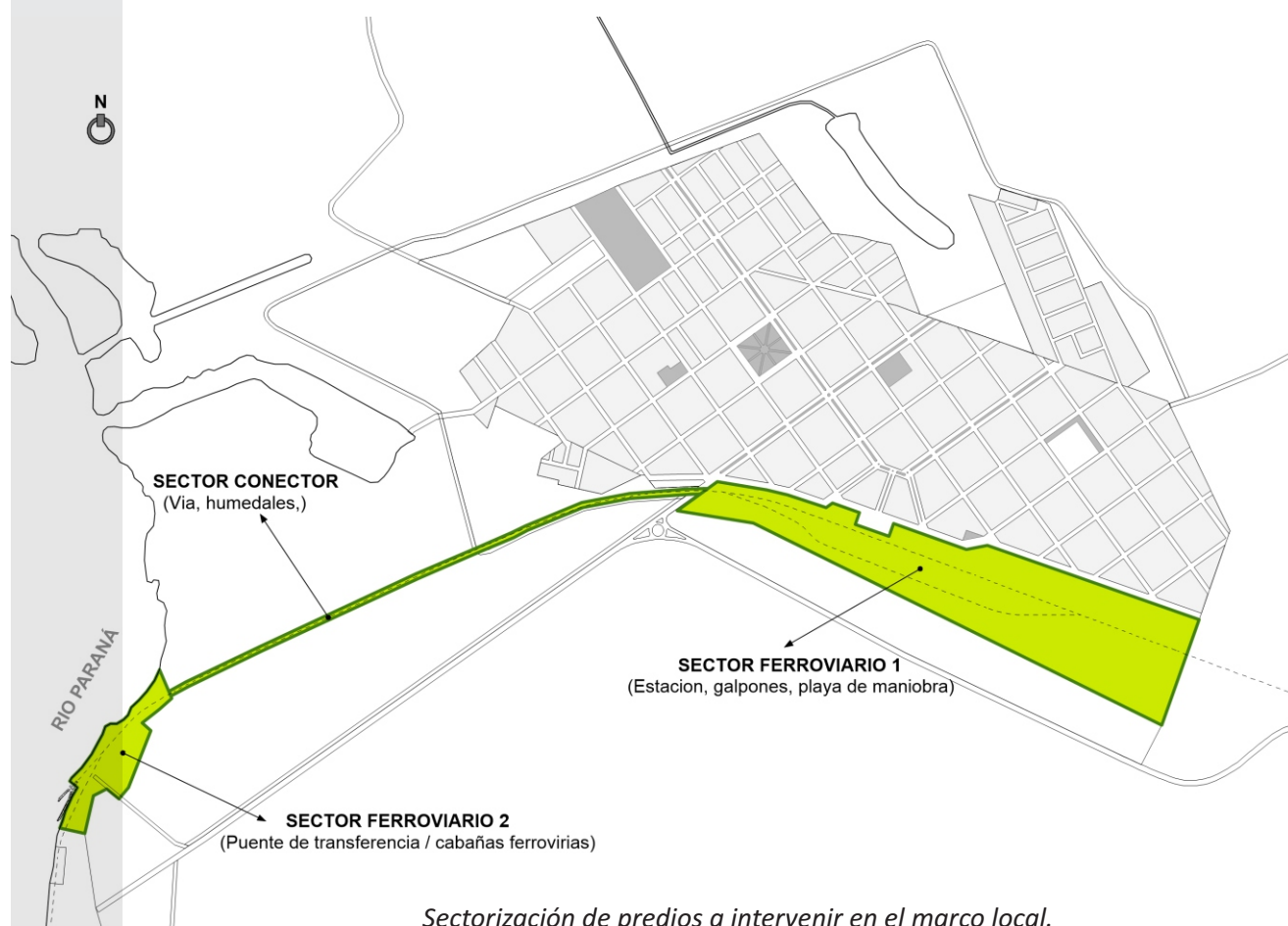
13.1 Sectores a intervenir

El proyecto estará dividido en dos sectores más un sector que hará de conexión entre ambos, cada sector estará destinado a distintas actividades dependiendo la necesidad y energía para cada actividad, haciendo que en el sector 1 (predio junto al pueblo) se integren las características contemporáneas sustentando el patrimonio, y el espacio. En este predio se dejará que la identidad contemporánea tome posición entorno a la antigua identidad reflejada en las edificaciones.

Mientras que en el sector 2 (predio junto al ríos), se proyectaran los espacios entorno a las actividades del delta fortaleciendo la identidad riverense, en conjunto con el antiguo patrimonio que le hará de soporte a las actividades.

Y en tanto al sector de conexión, formara parte de una mirada más ambiental tratando de generar concientización del entorno que rodea a la localidad, y para esto se proyectan atractores a lo largo del sector haciendo que las personas lo recorran y conecten ambos predios.

La conexión entre los predios se dará mediante el sistema férreo el cual se recuperará en forma de senderos sobre las vías conjuntamente con una bicisenda que conecten los predios, creando sinergia con diferentes atractores ubicados de tal manera que permitan la inclusión y conexión de las actividades.



Sectorización de predios a intervenir en el marco local.

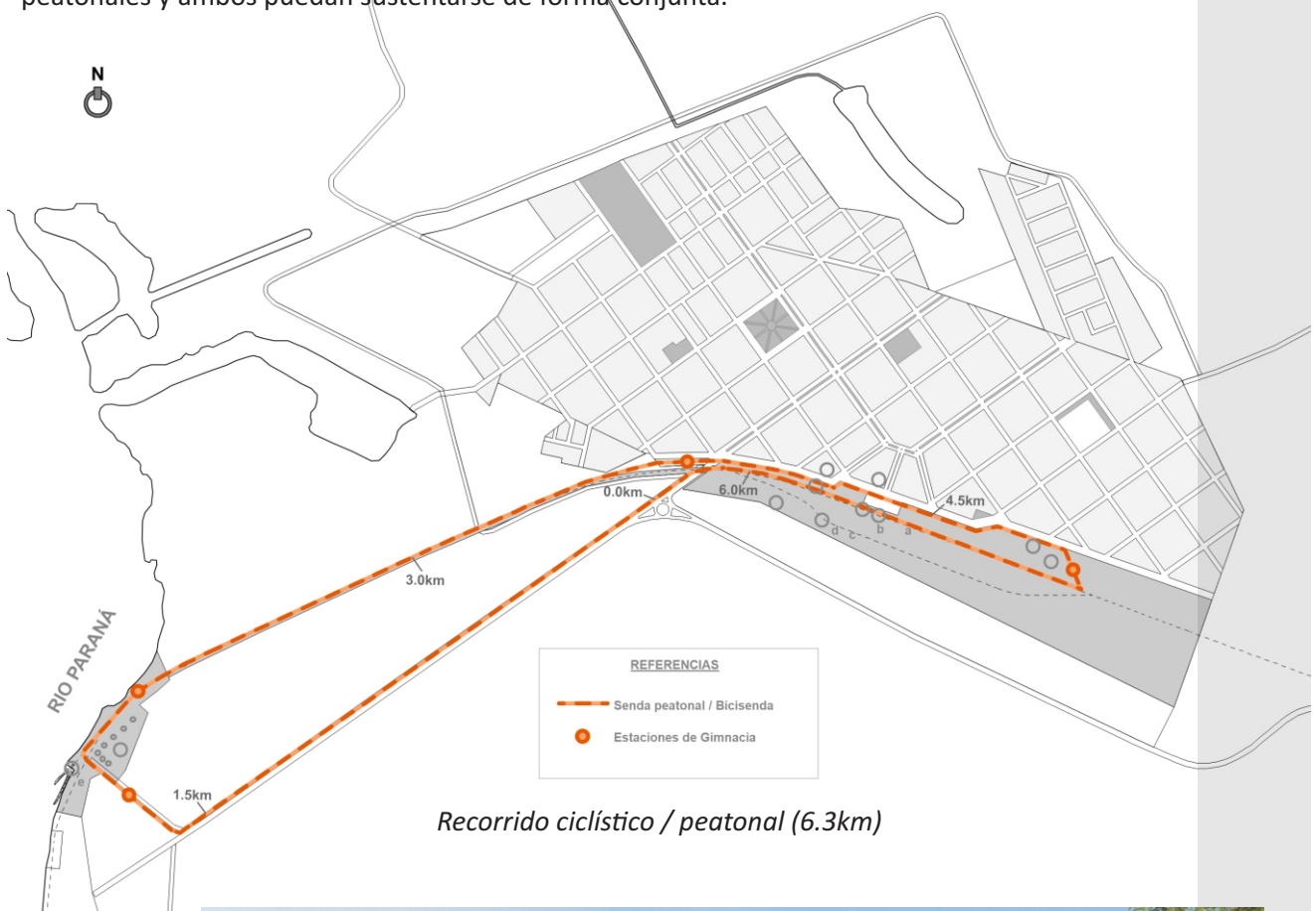
Vínculos de sinergia 13.2

Ambos predios ferroviarios estarán vinculados por el sector conector, mas allá de esta conexión se implementará un sistema de estaciones sociales conjuntamente con una bicisenda que le darán sinergia entre los sectores.

Bicisenda

13.2.1

Esta se implantará formando un recorrido en donde atraviase los sectores a revitalizar como los espacios y edificaciones de carácter patrimonial, el sistema natural de humedales y el sector riveroño. Este sistema se proyecta en conjunto al desarrollo de las vías que formaran senderos peatonales y ambos puedan sustentarse de forma conjunta.



Circuito sobre
Hmedales



13.2.2

Estaciones sociales

En conjunto con el sistema de bicisendas, se proyectan estaciones a lo largo de los senderos férreos como la bicisenda, estas estaciones se implantarán de tal manera que se desarrollen como puntos de encuentro y de esparcimiento a lo largo de los recorridos en ambos predios.

Las mismas funcionaran como atractores conectores que formen la sinergia al sistema y proporcionen un sustento a la movilidad y las edificaciones y espacios a revitalizar.



Estaciones sociales junto a senderos peatonales sobre vía.



*Estación social
(predio
ferroviario
Ibicuy)*

PREDIO FERROVIARIO 1 13.3

El concepto a desarrollar en este sector está basado en crear un escenario para las actividades contemporáneas fortaleciendo su identidad, enmarcada en el antiguo contexto ferroviario y las infraestructuras de carácter patrimonial, y así, generar el empoderamiento de la identidad pasada sustentada en el desarrollo de una nueva identidad.

La intervención que se realizara será sobre el vínculo entre los componentes de carácter patrimonial como la intervención sobre los mismos, adaptándolos para las actividades locales representativas que ayuden a la economía, la cultura, la salud y el propio desarrollo de la identidad y el sentido de comunidad.

El predio posee galpones y espacios descubiertos, los cuales se proyectarán de manera multifuncional, dándole lugar a cualquier tipo de actividad que requiera la localidad, pero igualmente se sobrepondrá el fortalecimiento de ciertas actividades como el de las economías regionales, situándolas en forma de Pymes y mercados regionales sobre los mismos galpones, haciendo que estos funcionen como mercados de la materia prima del lugar. En el caso de uno de los galpones se priorizará el fortalecimiento de la cultura y la tradición, proyectándolo como centro cultural y Club Deportivo.



Intervención sobre espacios vinculados a la Estación de Tren HOLT IBICUY



PREDIO FERROVIARIO 1

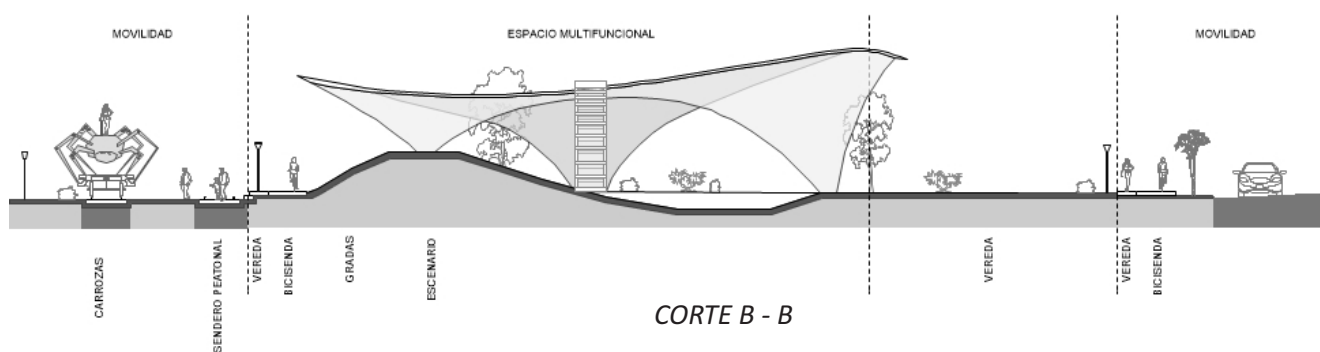
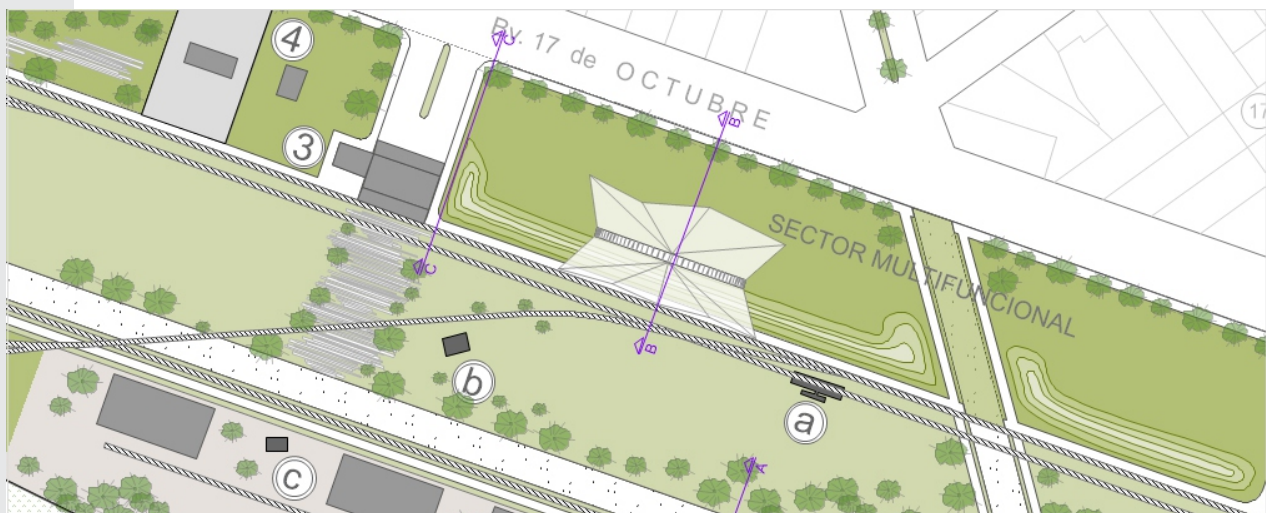
Intervención sobre el predio ferroviario de IBICUY



13.3.1

Centro Multifuncional

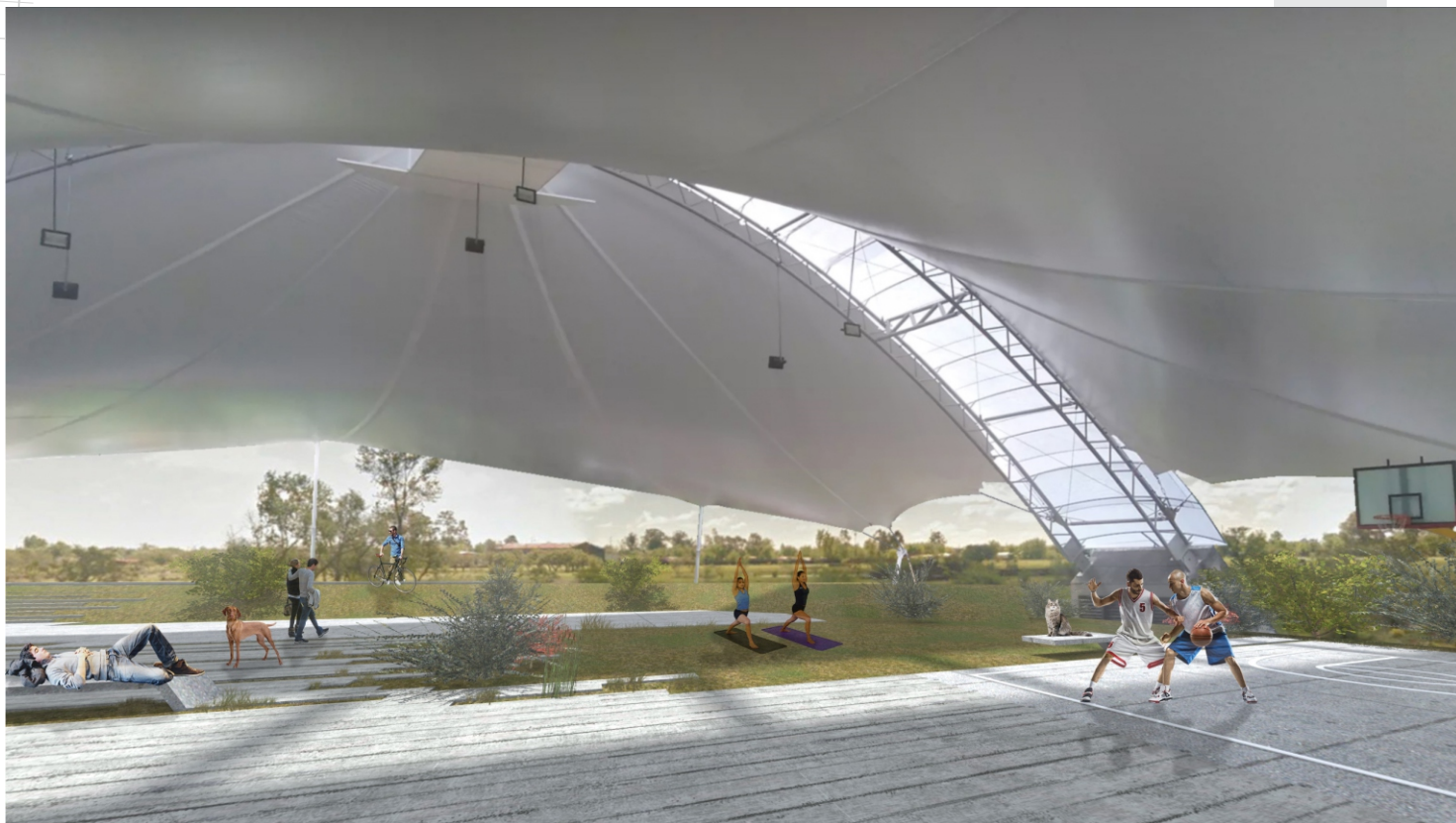
En este sector se proyecta un espacio en el cual la sociedad pueda desarrollar múltiples actividades, haciendo hincapié en la congregación de personas y así compartir actividades que fortalezcan el sentido de comunidad, conformándolo como un atractor que contenga funciones recreativas, deportivas, artísticas, teatrales y expositoras.



El centro multifuncional estará situado en el centro fundacional de la localidad contiguo al patrimonio histórico más representativo del pasado (Estación de tren), de alguna manera se establece en el mismo lugar de nacimiento de la localidad para fortalecer y incentivar el desarrollo de las actividades contemporáneas, generando así, un lugar en donde se pueda refundar la nueva identidad que delimitaran los propios actores sociales.

El centro contendrá relación con su entorno en sus cuatro costados, ya que en uno mantendrá relación con el edificio de la estación de tren, los desfiles tradicionales, y la inclusión del sistema férreo generando gradas hacia las vías, brindando la posibilidad de la presentación de la antigua tradición de carrosas sobre las vías.

Más allá de la función del espacio, será de suma importancia en el vínculo que sostiene con el espacio patrimonial y la estación de tren haciendo que sea un elemento de sustento para la preservación y puesta en valor del patrimonio local.



Intervención (Espacio Multifuncional)



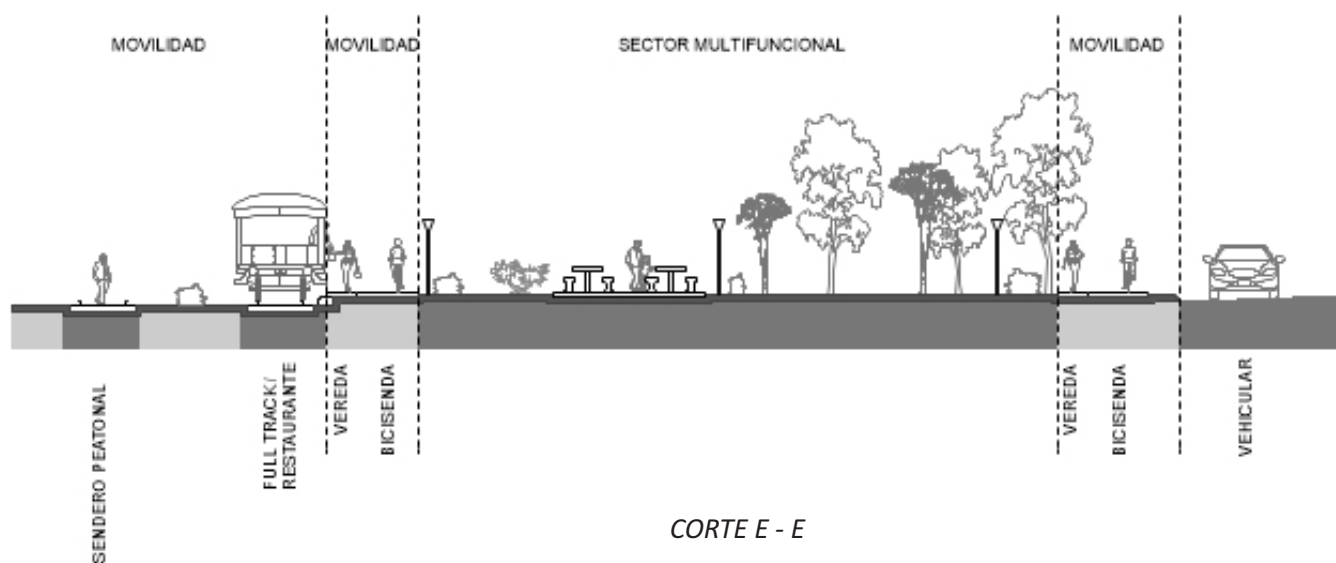
Intervención (Espacio Multifuncional)

13.3.2

Espacios Sociales

El sector social como su nombre lo indica está destinado a la integración de la sociedad haciéndola participe del intercambio y la interacción fortaleciendo el sentido de comunidad.

En el proyecto se generar varios sectores con carácter de plazas y parques con elementos que generen la interacción entre las personas como lugares de relax, estudio, comida, etc. Estos lugares estarán ubicados en diferentes sectores de los predios junto a la biciesenda, la calle y las vías del tren dejando abierta la posibilidad del uso del sistema férreo, y así, poder reusar el sistema con un “tren ambulante” en el que se le pueda implementar puestos de artesanías, food truck, mercado regional o la actividad que demanden los tiempos contemporáneos.



La generación de distintos espacios sobre los predios junto a los sistemas de movilidad dará la posibilidad de trasladar las actividades a cualquier punto, dependiendo el tiempo y el momento para el desarrollo de cada una.



Intervención (Espacios sociales)



Intervención (Espacios sociales)

13.3.3

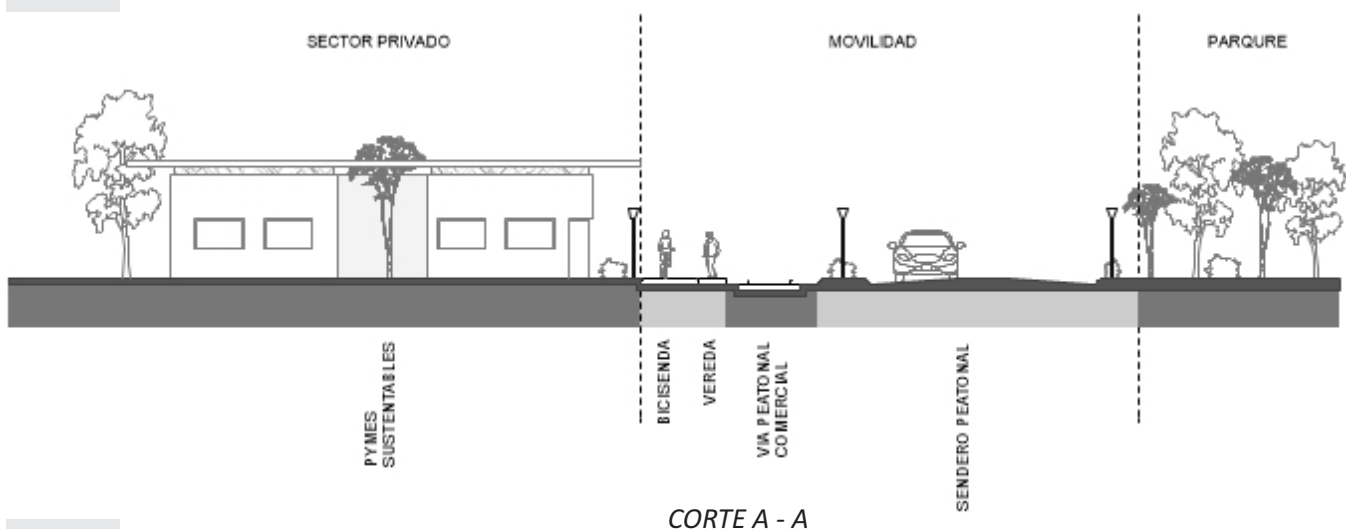
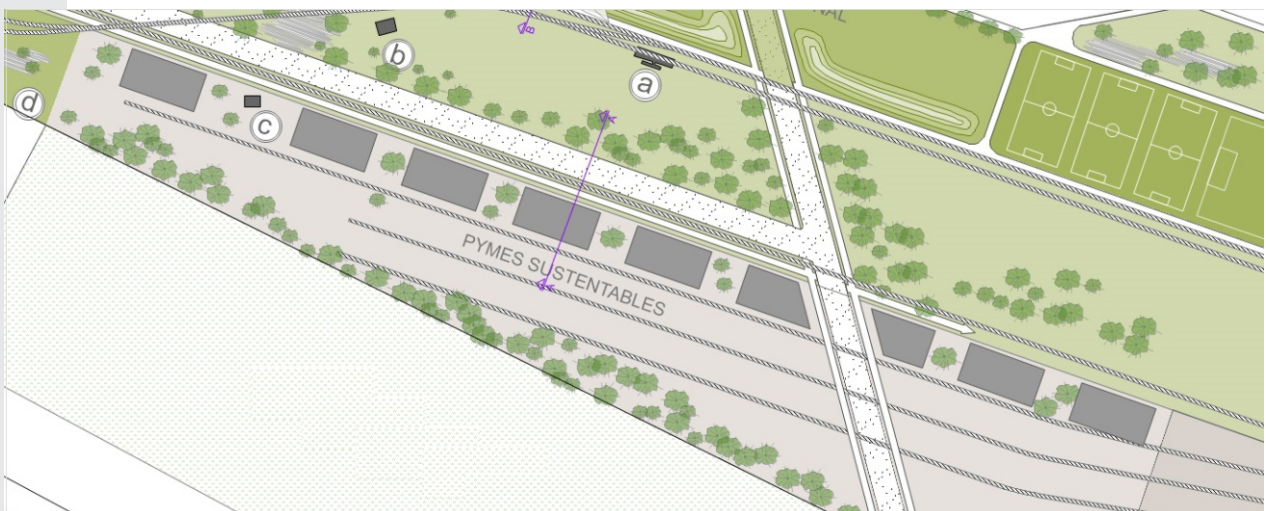
Pymes Sustentables

El éxodo que tubo Ibicuy en los años 70 y 80 hoy se sigue dando en menor magnitud por la falta de empleos genuinos y la falta para el desarrollo de las economías regionales.

El concepto de pymes sustentables orientadas al desarrollo de la materia prima local buscara sustentar la economía y la identidad de Ibicuy, basadas en el desarrollo de productos locales ya sean de carácter natural o tecnológico, pero siempre en concepto de la inclusión de las actividades locales y autóctonas que fortalezcan la identidad y eviten el éxodo de la juventud.

Si bien estas pymes poseen espacio para su crecimiento, se pretende evitar el desarrollo de parques industriales que pongan en riesgo el ambiente, la dependencia económica total, y el trabajo que no refleje la identidad y el deseo local.

La ubicación de estas se dará sobre la cara sur del predio ferroviario contenidas por la localidad y la ruta 45, teniendo un fácil acceso desde ambos lugares y la posible reactivación del sistema férreo ubicado junto a las pymes. El control de la expansión se dará por las mismas interfaces que delimitan el predio.



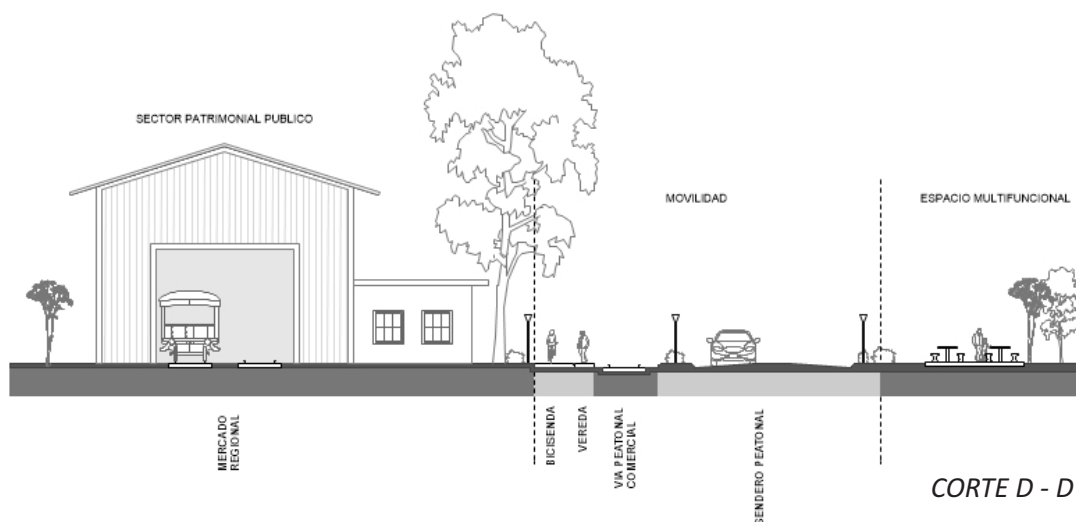
Hoy Ibicuy posee numerosas actividades basadas en la fabricación de productos regionales, como la producción de miel en las islas del delta, la pesca, comidas autóctonas, elaboración de escabeches, alfarería, productos elaborados con juncos, elaboración del cuero, artesanías, etc. generando un gran aporte a la identidad local.

Para el fortalecer y sustentar estas actividades, se pretende generar sobre el mismo patrimonio de los galpones ferroviarios, un mercado regional que integre a la producción de los elementos comestibles y artesanales autóctonos acompañados de políticas públicas que desarrollen estas actividades sobre la materia prima, y así, desarrollar las economías regionales.

Propuesta de mercado regional sobre los galpones ferroviarios



El mercado regional ocupará uno de los galpones abandonados del predio ferroviario 1 situado en el centro de este, vinculado a espacios sociales en donde se pueda desarrollar conexiones que fortalezcan las actividades del mercado.

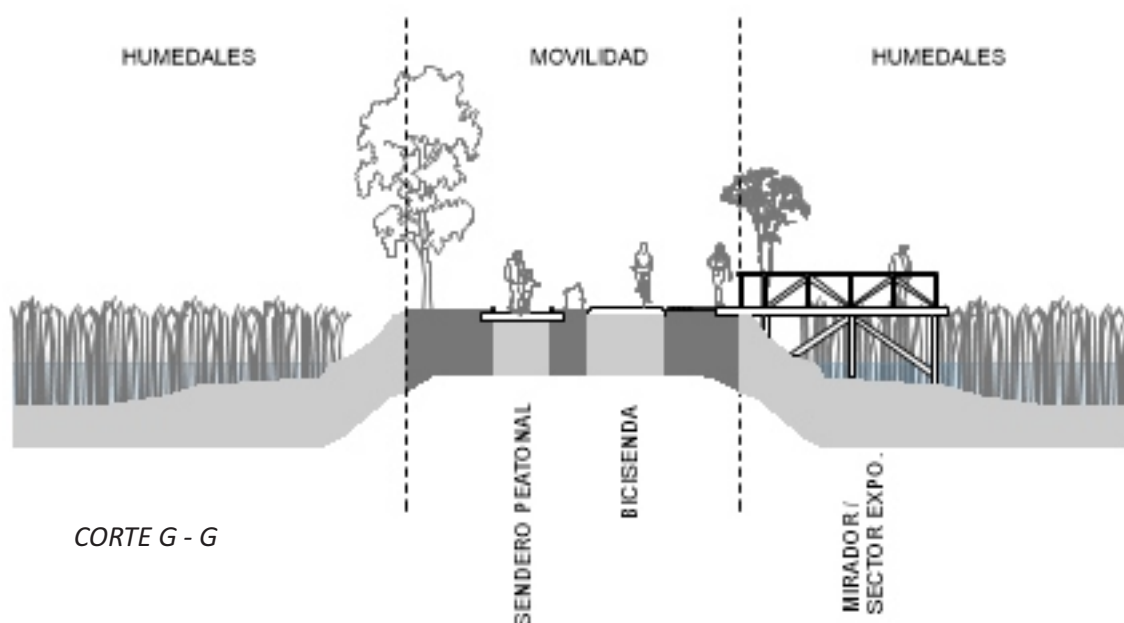
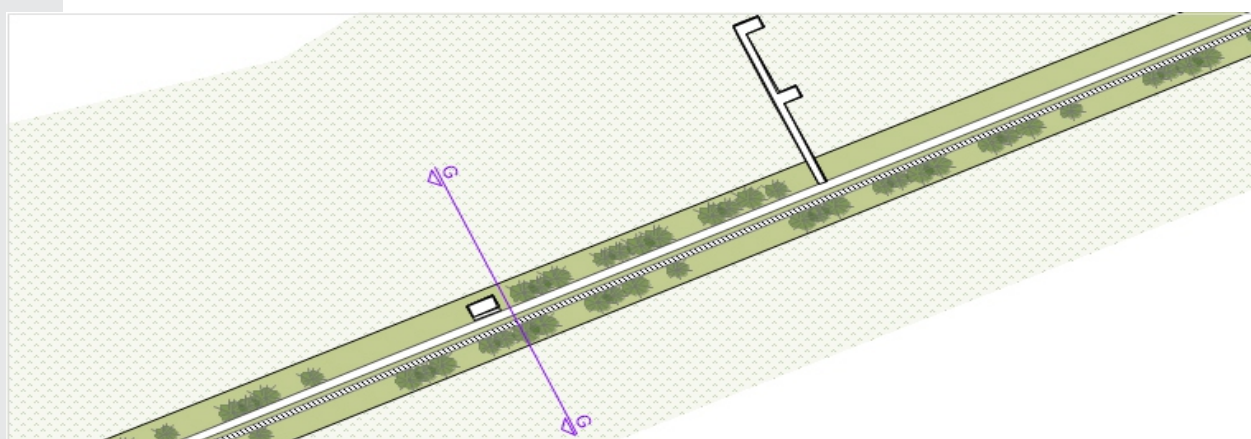


13.4 SECTOR CONECTOR

Este sector será el vínculo entre el predio 1 y 2, que de cierta manera cumplirá la misma función que en los años pasados, ya que la conexión se realizará sobre y al costado de la vía.

Posee un recorrido de 1.5km entre ambos sectores, y el recorrido en su mayor parte se establece sobre los humedales del lugar, por lo que no solo será un vínculo entre dos sectores, sino que se generaran recorridos sobre los mismos humedales brindándole a los habitantes y turistas un recorrido que genere conciencia sobre la preservación de los humedales, y así, prevenir inundaciones, el asentamiento sobre los mismos, y la protección de la flora y fauna local.

La producción de sinergia estará dada por los miradores y recorridos sobre los humedales, que también servirán para la exposición en todo su recorrido, “obligando” a las personas a recorrerlo y generar la conexión entre los predios y la localidad con el río.



En este sector se proyectará un sendero peatonal sobre la misma vía y un sendero lateral para las bicis/peatones que será la continuación de un circuito deportivo existente proyectado en la localidad, este circuito conjuntamente con la vía serán el hilo conector formando un dinamismo entre los predios.



Intervención sobre los humedales (Mirador)



Intervención sobre los humedales (Paseo peatonal / Biciesenda)



Intervención sobre los humedales (Mirador)



Intervención sobre los humedales (Mirador)



HUMEDALES



13.5 PREDIO FERROVIARIO 2

Sector Riverense

Para este sector se pretende potenciar una identidad riverense latente, apoyada en el patrimonio ferroviario como en la creación de espacios multifuncionales que afecten directa e indirectamente a las actividades contemporáneas que servirán de sustento a las mismas edificaciones patrimoniales.

El predio cuenta con componentes ferroviarios de carácter patrimonial, los cuales se le brindará un soporte desde el planeamiento mediante la planificación de nuevas parcelas, que tendrán ciertos tipos de indicadores que se complementen con las parcelas y morfología existente (cabañas con identidad riverense), y así, brindar un sustento económico fiscal con sus ventas para la inversión sobre el mismo predio.



Puente de transferencia.



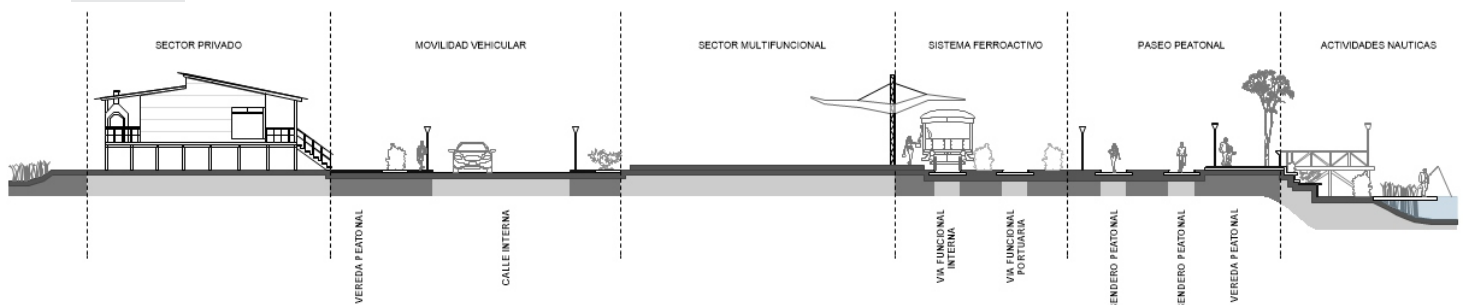
Tanque de reserva.

PREDIO FERROVIARIO 2

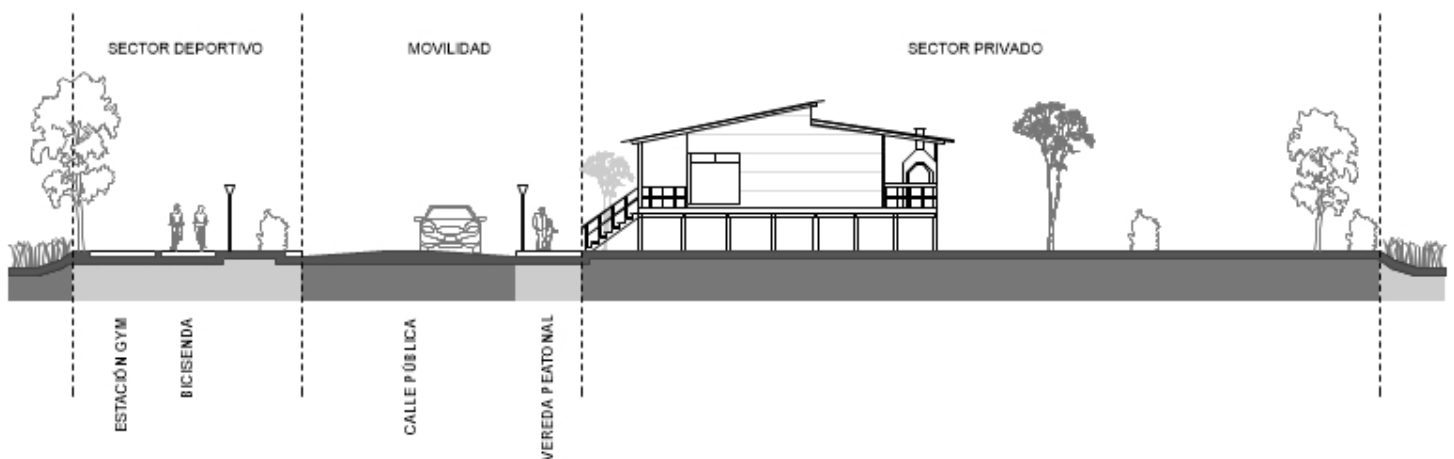
Intervención sobre el predio ferroviario Rivereño



En cuanto al diseño del predio en sí, el mismo servirá como resguardo y contención al “progreso industrial” (futura ampliación del puerto Ibicuy) ya que en muchas oportunidades este tipo de desarrollo no contempla el patrimonio ni las actividades locales. El predio contendrá espacios multifuncionales en donde se puedan desarrollar actividades contemporáneas como la comercialización de productos regionales, esparcimiento, etc. y espacios que fortalezcan la identidad y actividades propias del lugar, como la proyección de muelles para pescadores, amarras para kayak y lancha escolar, bajadas de lanchas. Un paseo costanero que consolide la costa en la culminación de un mirador sobre el puente de transferencia, el reciclaje de las vías existentes en forma de senderos peatonales / bicisendas y la restauración de las vías con sentido de movilidad otorgándole a los habitantes un medio en el cual puedan desarrollar cualquier tipo de actividad ej. (food track sobre vías – conexión móvil sobre la localidad).



CORTE H - H



CORTE J - J



Intervención sobre sector costero (Plataformas para actividades náuticas)



Intervención sobre sector riverero (Estación Social)

13.5.1

Cabañas ferroviarias

Para el sustento de estas cabañas se pretende recomponer un paseo costanero que tendrá una vinculación con el predio N°1, la proyección tendrá en cuenta la inclusión de las actividades turísticas contemporáneas, haciendo de un paseo que permita la venta de productos y comidas regionales, artículos de pescas, etc.; en las mismas cabañas.

Como se describió anteriormente se aplicarán políticas que pongan en valor las cabañas como edificaciones patrimoniales formando parte de un conjunto que incluye el puente de transferencia como el mismo predio.



Cabañas del predio riverero fundadas en 1920.



Antigua aduana, vivienda del Jefe de Estación y viviendas ferroviarias.



Maniobra de carga a los Ferrys Boat, en el puente de transferencia de Ibicuy.

Puente de Transferencia (Reflexión)

En todos los aspectos la concepción de la cultura ibicuina fue una fusión de elementos tangibles e intangibles, capaces de componer una cultura diversa de valores heredados de un carácter inmigrante y formada con un sentido autóctono, implantada en el profundo delta entrerriano.

Este componente se encuentra a orillas del Paraná y parece haber absorbido todas las cuestiones sociales y culturales de un pasado desbordado de historias, sentimientos, actividades, técnicas, arquitectura e ingeniería.

Por eso podemos decir que todas estas fusiones se encuentran representadas en el Puente de Transferencia, formando un elemento de suma importancia para el sustento, el trabajo y el funcionamiento del mismo sistema ferroviario de esos tiempos

El puente se inscribe en la memoria histórica de nuestro pueblo como un icono fundamental del origen mismo de nuestra cultura, ya que, sin la construcción de esta elocuente obra ferroviaria, Ibicuy no existiría.

O al menos no existiría con su actual idiosincrasia, esa que nos sabe recordar que entre rieles y durmientes crecimos, que caminamos vías desde siempre acortando las distancias de los caminos ripiosos, esa que nuestros abuelos no olvidan, porque forman parte de ella y que nos permite decir cuando alguien nos pregunta por nuestro terruño “es un pueblo ferroviario”.

Porque, aunque hoy la vieja estación este “tomada”, las instalaciones en herrumbres, la estación del Puerto tirada abajo y su costa completamente cercada, se destaca como el último de los iconos de nuestra historia el Muelle de Transferencia. Aquel que marcaba un reconocimiento mundial porque era el único paso que comunicara a través del ferry boat la ciudad de Buenos Aires (Puerto de Zarate) con gran parte del interior y el resto de Latinoamérica. Y aunque actualmente inactivo como tal, el puerto, este muelle y la historia ferroviaria nos atraviesa sin darnos cuenta, con sus costumbres, con sus anécdotas, con las

fotos y los recuerdos del auge que permitió el nacimiento y el crecimiento de Ibicuy, marcando este Muelle una trascendencia muy significativa ya que nuestra comunidad evoca en su memoria y transmite (por lo cual nosotros como juventud lo conocemos) como uno de los eventos más importante de nuestra historia el auge de aquel Puerto que con la construcción del imponente Muelle de Transferencia y los ferry boat fue la fuente de trabajo fundamental, el eje de la cultura ferroviaria, de la radicación de las primeras familias de Ibicuy y que representa un valor histórico muy particular en el desarrollo de nuestra cultura. Memoria colectiva, popular e individual, ya que como individuos también estamos atravesados por la historia singular construida en esta idiosincrasia que hoy nos une como pueblo. Este muelle de Transferencia, rodeado de la decadencia ferroviaria actual, se mantiene en pie por propia voluntad, con la entereza de desafiar el tiempo y la intemperie, la historia y el despojo que se ha intentado hacer de la misma.

Diferentes situaciones históricas desencadenaron situaciones apremiantes en Ibicuy, que frenaron su crecimiento y expansión, como por ejemplo el progreso edilicio de la construcción del Puente Zarate- Brazo Largo que deja al pueblo prácticamente aislado, y al muelle de transferencia en desuso, luego la privatización de los ferrocarriles y con ella otra crisis en nuestra comunidad ferroviaria, que instauraron la decadencia y casi el olvido de aquella cultura que se descuidó y se fue desvalorizando rápidamente, dejando el despojo y la herrumbre mencionadas antes, que el Muelle de Transferencia hoy se mantenga en pie, con sus durmientes derruidos y su estructura oxidada, pero en pie al fin, nos demuestra su fortaleza, sus ganas de quedarse allí para refrescarnos la memoria, para que no olvidemos, como si nos estuviera esperando para que lo salvemos.

Y por otro lado la necesidad cultural latente y muchas veces reprimida en una bocanada de nostalgia de nuestra comuna, que observa su deterioro y su imponentia.

Quiero destacar que no solo considero a este Muelle de Transferencia, como un documento de la memoria local, de nuestro nacimiento como comunidad, de un valor histórico indiscutible porque es el único de estas dimensiones que queda en nuestro país, sino también y por sobre todas las cosas porque nuestra comunidad, nuestros abuelos olvidados, nuestros ferroviarios desocupados para siempre, nuestra juventud que debe emigrar para buscar una fuente de trabajo, necesita historizarce dignamente y resguardar nuestras raíces, conocer nuestra historia, recuperando parte del testimonio de lo que fuimos y reconstruir una memoria histórica y local que reivindique nuestra idiosincrasia y nos dé una identidad propia.

Este Muelle es un testimonio histórico y cultural clave y por este motivo ser reconocido como Patrimonio Histórico y rescatarlo de su abandono es una deuda pendiente con nosotros mismos.



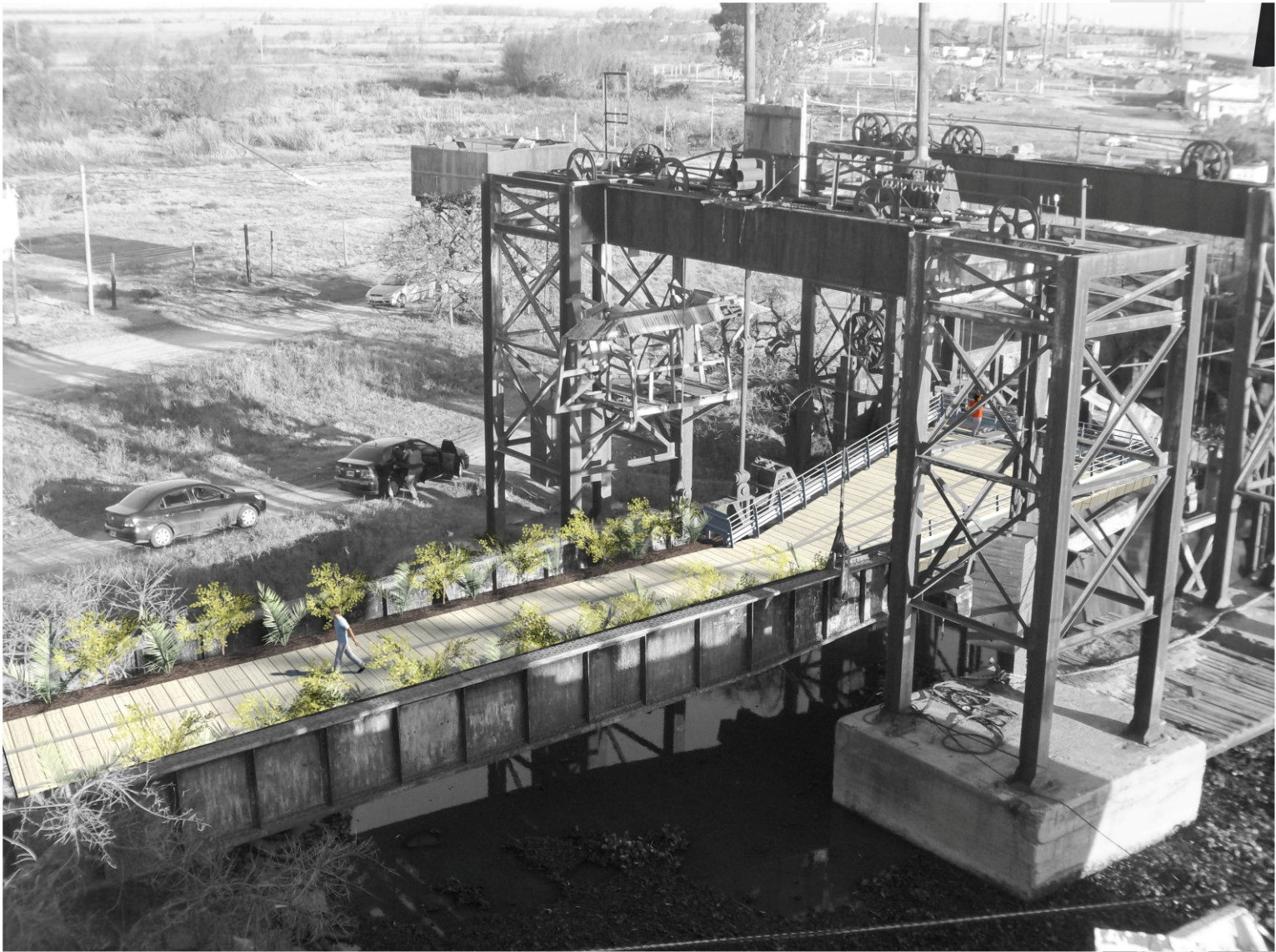
*Puente de
Transferencia actual*

Intervención sobre el puente de transferencia

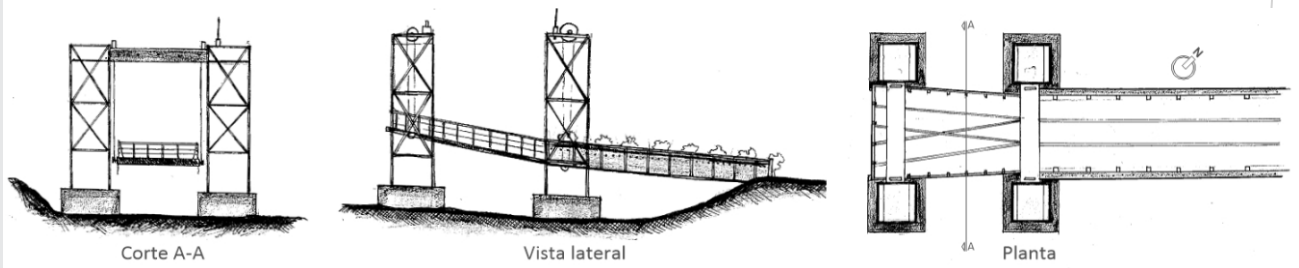
Si bien se han llevado a cabo políticas para la recuperación y catalogación de los edificios de carácter patrimonial, como sucedió en el puente de transferencia del lado sur del río Paraná (Zarate, Buenos Aires), hoy podemos apreciar el deterioro de su estructura casi por completo. Lo que nos demuestra que no solo una declaración patrimonial puede brindarle un “resguardo seguro”.

Por eso se plantea la recomposición el reconocimiento y la protección de estas edificaciones con actividades que los sustenten.

En el caso del puente de transferencia de Ibicuy se pretende integrarlo a las actividades y costumbres locales proyectando un mirador, el cual es parte de un sistema y conjunto de edificaciones que se vinculen mutuamente, haciendo que el mirador sea la culminación de un paseo que nace en la localidad y termina en el sector riverero, memorando de alguna manera su función pasada en la que este era la culminación de todo un sistema.



Mirador sobre el Puente de Transferencia



Intervención sobre el Puente de Transferencia (Mirador)

TABLA DE ALCANCES DE PROYECTO (sector 1)			
INTERVENCION	CONSECUENCIAS DIRECTA	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MICRO	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MACRO
Proyección y diseño para las actividades sociales anfiteatros/plazas.	Uso del espacio publico	Vinculos sociales Sustento al patrimonio	Fortalecimiento del sentido de comunidad Conciencia historica
	Fabricación y comercialización de productos	Inclusión	Recomposición de la identidad
	Uso de predios abandonados	Sustento al patrimonio	Desarrollo Descompresion en las metapolis
Pymes sustentables			
Galpones (proyección y diseño para el patrimonio intangible y las actividades/economías regionales).	Uso de los galpones	Inclusión y contención de la tradición	Fortalecimiento de las economías regionales
	Ventas de productos regionales	Fortalecimiento de la identidad	Conciencia historica
	Peñas	Fortalecimiento de la cultura	
Planificación y diseño sobre el patrimonio	Desarrollo de actividades contemporáneas	Sustento al patrimonio	
	Uso de las edificaciones patrimoniales	Revitalización del patrimonio	Preservación de la historia
		Preservación del patrimonio	
Espacios Multifuncionales		Conciencia histórica	
		Conocimiento histórico	
		Sentido de pertenencia pasada	
Sendero peatonal sobre vía/Bicisenda		Revindicación de una identidad pasada sobre los actores de esa época.	
	Uso del espacio	Vínculo pasado-presente-futuro	Fortalecimiento de la identidad
	Desarrollo de actividades contemporáneas	Relaciones sociales	Fortalecimiento del sentido de comunidad
Sendero peatonal sobre vía/Bicisenda	Paseo y esparcimiento	Desarrollo de actividades deportivas.	Contribución a la salud pública
	Actividad física	Vinculación entre sectores.	Conciencia historica
		Sustento al patrimonio	

TABLA DE ALCANCES DE PROYECTO (sector 2)			
INTERVENCIÓN	CONSECUENCIAS DIRECTA	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MICRO	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MACRO
Vivir el río (proporcionar a la población un lugar público y gratuito con acceso al río)	Acceso al río	Fortalecimiento de la cultura isleña.	Fortalecimiento de la identidad
	Uso de la costa pública	Apropiación del espacio (cultural riverseño).	
	Uso de las edificaciones patrimoniales	Revitalización del patrimonio	Preservación de la historia
		Preservación del patrimonio	
		Conciencia histórica	
Planificación y diseño sobre el patrimonio		Conocimiento histórico	
		Sentido de pertenencia pasada	
		Reivindicación de una identidad pasada sobre los actores de esa época.	
		Hito histórico de reconocimiento de la localidad (puente de transferencia)	
Lugares con acceso al pescador	Pesca	Fortalecimiento del turismo	Reconocimiento foráneo
Inclusión de las actividades náuticas generando amarraderos y muelles	Amarre de kayak, botes, lanchas	Actividades náuticas (Remo, Kayak, paseos en lancha, etc)	Identidad riverseña
		Punto de referencia náutico.	Fortalecimiento del deporte
		Ecoturismo náutico.	Conciencia fauna-flora
		Mejor acceso al transporte escolar isleño	
Espacio para las actividades isleñas	Uso del espacio	Fortalecimiento de la economía regional	Fortalecimiento de la identidad
		Comercialización de los productos isleños (pescados, miel, artesanías)	
		Crecimiento de los productores y pescadores isleños	
Espacios Multifuncionales	Uso del espacio	Vínculo pasado-presente-futuro	Fortalecimiento de la identidad
	Desarrollo de actividades contemporáneas	Relaciones sociales	Fortalecimiento del sentido de comunidad
Parcelamiento del predio	Uso del espacio	Sustento al predio y las edificaciones patrimoniales	Desarrollo Turístico
	Lugar edificable	Ingresos fiscales para el desarrollo del predio	
		Fortalecimiento de la identidad	
		Desarrollo inmobiliario	
		Consolidación del espacio férreo-patrimonial	
Sendero peatonal sobre vía/Bicisenda		Protección del predio frente al desarrollo industrial	
	Paseo y esparcimiento	Desarrollo de actividades deportivas.	Contribución a la salud pública
	Actividad física	Vinculación entre sectores.	Conciencia histórica
		Sustento al patrimonio	

TABLA DE ALCANCES DE PROYECTO (sector conector)			
INTERVENCION	CONSECUENCIAS DIRECTA	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MICRO	CONSECUENCIAS INDIRECTAS MACRO
Edificación de paseos sobre humedales/esteros	Paseo y esparcimiento	Conocimiento de los recursos naturales	Prevención de inundaciones
		Conciencia sobre el entorno natural	
		Preservación de los humedales	
		Protección a la expansión de las industrias.	
Sendero peatonal sobre vía / bicicleta	Paseo y esparcimiento	Desarrollo de actividades deportivas.	Contribución a la salud pública
	Actividad física	Vinculación entre sectores (conexión localidad/rio)	

Somos personas que necesitamos de los demás para sentir un reconocimiento, una aceptación, o un vínculo para “ser un Ser”.

Con esa base de que las personas necesitan del otro como sustento social, la planificación de los sectores se debe proyectar en forma de red, logrando un vínculo para una sociedad comunitaria. Y si bien la sociedad se encamina con un perfil individualista, no debemos excluir ese concepto, sino integrarlo a las redes de vínculos sociales mutuas.

Mientras los pueblos mantengan el sustento en las energías más perdurables y naturales subsistirán a lo largo del tiempo con identidad y cultura genuina, y así, podremos garantizarle a la incertidumbre un futuro estable, evitando los riesgos en la dependencia total de las actividades económicas efímeras.

Un proyecto que afecta a una sociedad debe ser siempre diseñado conjuntamente con los actores sociales, para el buen desempeño de las actividades contemporáneas, proyectando escenarios urbanos que puedan adaptarse a las distintas necesidades y a los cambios sociales en el tiempo.

Si bien los pueblos y ciudades tomarán los caminos que las necesidades les demanden, no solo debemos abordar los proyectos con el concepto sustentable de poder dejarle un medio ambiente apto para la vida, sino también dejarle un sistema cultural, social y económico mínimamente estable para el desarrollo de las futuras generaciones.

En el camino hacia la formación como profesional hubo muchos factores que influyeron para poder cumplir los objetivos y poder volcarlos en este trabajo final de carrera.

Agradezco la ayuda de mi familia que me brindó el apoyo para que pueda estudiar, el aguante de mi compañera Carolina, los consejos de mis compañeros y a todos los profesores con vocación que me formaron, en especial al Arq. Pedro Pesci que me brindó un nuevo paradigma en relación de, como puede pensarse la Arquitectura y el Urbanismo más allá de la estructura física de un proyecto en sí, si no, desde una mirada con amplios alcances sociales, artísticos, culturales, inclusivos y sustentables.

LIBROS:

- LOS NUEVOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO
Francois Ascher – Prologo de Jordi Borja
- PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE ENTRE RÍOS
Walter Musich – Mariana Melhem – Mirta Soijet – Liliana Santiago
- ECOURBANISMO
Entornos humanos sostenibles en proyectos – Miguel Ruano

PAGINAS WEB:

- <https://ciudadeducativa.wordpress.com>
- <https://www.argentina.gob.ar/noticias/viviendas-y-mas-verde-publico-para-colegiales>
- <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/877641/premio-a-la-innovacion-para-el-proyecto-parque-de-la-estacion-en-buenos-aires>

