

ACTIVIDADES DE INVESTIGACIÓN

ANTECEDENTES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PAISAJE METROPOLITANO DE CÓRDOBA

ARQ. MARÍA JULIA SCHIAVONI

FAUD- UNC. Doctoranda en Doctorado en Arquitectura de la FAUD-UNC
Becaria Doctoral Conicet-CEUR. (Centro de estudios Urbano Regionales)

RESUMEN

El presente artículo, representa una primera interpretación acerca del paisaje metropolitano de Córdoba en sus orígenes. La reflexión se enmarca en los alcances de esta presentación y en la propuesta de investigación doctoral, la construcción del fenómeno metropolitano de Córdoba, y pone en evidencia los primeros antecedentes de ocupación del territorio; la influencia jesuítica, el auge del desarrollo industrial y la llegada del ferrocarril, hechos que contribuyeron a la primera expansión sobre el territorio metropolitano. En este sentido se considera la definición de (Nogué, 2010) que refiere al paisaje como una determinada

forma de organizar y experimentar el territorio que se construye socialmente, por tanto, valorarlo implica, identificar, reconocer, caracterizar e interpretar sus componentes, relaciones y procesos.

Nogué refiere al paisaje como una determinada forma de organizar y experimentar el territorio que se construye socialmente, por tanto, valorarlo implica, identificar, reconocer, caracterizar e interpretar sus componentes, relaciones y procesos. (2010)

POSICIONAMIENTO CONCEPTUAL

Los orígenes del territorio

metropolitano están asociados a tres momentos claves, el primero a fines del siglo XIX y principios XX, en relación a los grandes proyectos de infraestructura; la usina hidroeléctrica Molet, y el Dique San Roque, y los primeros tendidos ferroviarios; el segundo hacia mediados del siglo XX, momento de transición económica, en el cual se produce un cambio en la organización productiva, y la aparición de las grandes industrias de producción, Industria Aeronáutica, (FAdeA) Fábrica Argentina de Aviones, fábricas automotrices, Renault, Fiat, Materfer y otras, y el tercer momento, siglo XXI, momento en el que la urbanización contemporánea se asocia a los factores de la globalización, y

las transformaciones reflejan fenómenos de expansión urbana, polarización de actividades dominadas por el mercado inmobiliario y excesivo consumo de suelo y recursos.

A partir de esto, y frente al cuestionamiento de por qué la ciudad moderna pareciera expulsar a la naturaleza y a los procesos naturales y culturales, modificando las huellas del territorio en sustitución de la creciente vida urbanizada, se propone avanzar en una lectura perceptual de los primeros hechos que significaron este territorio.

En tal sentido, se aborda como noción conceptual, la definición de (Nogué, 2010) que refiere al paisaje como una determinada forma de organizar y experimentar el territorio que se construye socialmente. Al respecto el autor expresa, en realidad, sólo vemos los paisajes que deseamos ver, es decir aquellos que no cuestionan nuestra idea de paisaje construida socialmente, producto, a su vez, de una determinada forma de aprehensión y apropiación del espacio geográfico. (Nogué, 2007) El paisaje no es, por tanto, estático, sino que varía como consecuencia del avance social. Los seres humanos vivimos en lugares y nos movemos entre lugares. Los lugares son los puntos que estructuran el espacio geográfico, que lo cohesionan, que le dan sentido. (Nogué, 2015)

El paisaje como construcción social refiere a la evolución de los asentamientos humanos y urbanos. Cuando el hombre construía casas de adobe y paja, el paisaje reflejaba una forma de vida, una cultura, una idiosincrasia, en la actualidad, esa transformación responde a otras lógicas, y en el futuro seguramente será diferente también, la percepción del

espacio está asociada a las formas de habitarlo (Corboz, 2004). La población establece una relación con él, y en consecuencia a ello define la dimensión observable y fisonómica del territorio. La apariencia -imagen- modificada por diversos factores, formales, físicos, antrópicos, ideológicos, económicos, culturales, etc. En este sentido se trabaja sobre el supuesto que el AMC se encuentra inmersa en una fase de renovación paisajística en la cual se reconocen distintos tipos de paisajes que resultan de los modos de producción de la Ciudad de acuerdo a un contexto espacio temporal. (Nogue, 2009) expone al respecto, el paisaje no es la naturaleza o el lugar que se contempla, sino lo que se construye a partir de esto, una construcción cultural para la que es necesaria una interpretación, a partir de la cual unos elementos físicos existentes se convierten en un paisaje.

Nogué expresa, sólo vemos los paisajes que deseamos ver, es decir aquellos que no cuestionan nuestra idea de paisaje construida socialmente. El paisaje como construcción social refiere a la evolución de los asentamientos humanos y urbanos. (2010)

UNA LECTURA PERCEPTUAL DEL ESPACIO METROPOLITANO

El AMC es la segunda región más importante del país después de Buenos Aires se conforma por el territorio conurbado a la Ciudad de Córdoba junto a algunas ciudades y pequeñas localidades que la circundan. Según datos del último Censo Nacional de

Población, Hogares y Viviendas 2010, la población de este territorio es superior a 1.528.000 habitantes y representa el segundo territorio más urbanizado de la República Argentina. Su localización geográfica es estratégica, dentro de la región central de Argentina, lo que impacta desde el punto de vista económico y de integración regional conformándose como un territorio con una multiplicidad de usos residenciales, industriales, turísticos, patrimoniales y productivos, que se distribuyen en un extenso territorio. Su carácter cultural, de origen colonial hispánico, y la presencia de la primera Universidad pública del país, son los rasgos más identitarios de este territorio.

El paisaje de la Colonia y el desarrollo industrial

Los orígenes del territorio metropolitano Córdoba se remontan a mediados del siglo XVI, el desarrollo de su territorio y su proceso de ocupación se caracteriza por el pasado de colonización hispánica, el desarrollo industrial, y la presencia del ferrocarril, situaciones que marcaron y definieron la imagen el paisaje urbano-metropolitano de ese entonces.

Hasta bien entrado el siglo XIX el territorio próximo a la ciudad de Córdoba estaba conformado por el camino real que provenía del Norte y se dirigía al Sur hasta el puerto de Buenos Aires (fundado en 1580). El camino Real, origen de la expedición de Jerónimo Luis de Cabrera (fundador de la ciudad de Córdoba en 1573), fue el soporte primario de las estancias jesuíticas que constituyeron la base del proceso económico y social de la colonia. Con la fundación de Córdoba, los Jesuitas (siglo XVII), se instala-

ron en las capillas y estancias localizadas en territorios vírgenes en áreas rurales, estableciendo un sistema de postas y caminos que comunicaban las capillas y estancias con las 70 manzanas fundacionales, que en aquél entonces conformaban la Ciudad de Córdoba. Este sistema de postas y caminos estaba asociado tanto al circuito de las cinco estancias¹, y su relación con la manzana jesuítica (1608), como así también a las rutas que configuraban el antiguo "Camino Real," "camino del bajo" y sus ramificaciones que desde fines del siglo XVI, dibujaron el territorio de la provincia de Córdoba².

La huella y crecimiento posterior mucho tiene que ver con la localización de estos establecimientos. La estancia de Alta Gracia³, por ejemplo, situada en el casco céntrico de la ciudad, junto al tajar, configuró su planta urbana, y significó hasta la actualidad una de las características paisajístico-turística más importantes de la región. Las estancias de Caroya y Jesús María en cambio, localizadas en las periferias de dichas ciudades caracterizaron y signaron un paisaje de predominancia agro-gana-

dero, una serie de quintas que abastecían la población de ese entonces, las estancias con sus rancherías para el personal, la casa de residencia de los curas y capilla; testimonios de la acción jesuítica, que estableció un completo sistema cultural, social, religioso, económico y territorial, constituyendo una de las más ricas opciones para reconocer a Córdoba y su Área Metropolitana.

La estancia de Alta Gracia configuró su planta urbana, y significó hasta la actualidad una de las características paisajístico-turística más importantes de la región. Las estancias de Caroya y Jesús María en cambio, caracterizaron y signaron un paisaje de predominancia agro-ganadero, una serie de quintas que abastecían la población de ese entonces

Con la ley de inmigración en 1876, muchos Europeos llegaron al país y se instalaron hacia el Norte formando colonias agrícolas, en donde la ocupación rural se organizaba con el parcelamiento de las tierras para el cultivo, en lotes ortogonales, divididos por caminos

vecinales demarcados por hileras de árboles, adquiriendo paulatinamente una imagen de territorio colonizado⁴. Un ejemplo en Córdoba, es Colonia Caroya ubicada en el Departamento Colón, a 50 km. al norte de la ciudad de Córdoba. Las colonias agrícolas fueron unidades productivas cuyo propósito era el desarrollo de la agricultura en distintas partes del país apoyado en la inmigración europea.

Hacia 1870 aproximadamente, con la inauguración del primer ferrocarril, FFCC Central Argentino (actual FFCC Gral. Mitre), Córdoba se inserta en un contexto de progreso y desarrollo. El ramal que vinculaba Córdoba-Cruz del eje, paralelo a la ruta 9, fue el primer desarrollo ferroviario, el cual recorría 147 km de distancia. La puesta en marcha de este sistema, permitía mejorar los desplazamientos y con ello promover la inserción de la ciudad y su territorio en un mercado más amplio. Los primeros antecedentes ferroviarios, a nivel metropolitano se remontan a la vinculación de la Ciudad de Córdoba con Sierras Chicas, a partir de la inauguración del ramal CC8⁵ que se desprendía del FFCC Belgrano

¹(Estancia de Nuestra Señora de Alta Gracia (1643), Estancia de Caroya (1622), Estancia de Jesús María (1618), Estancia de Santa Catalina (1622), Estancia de la Candelaria (1683).

²Los paisajes culturales como factor de desarrollo sustentable a escala regional y local Cultural landscapes as a factor for sustainable development at regional and local scale Edgardo José Venturini.

³La estancia estaba compuesta por la residencia de los jesuitas, actual museo; la iglesia; el obraje, donde se realizaban las actividades industriales; la ranchería, vivienda de los negros esclavos; el tajar, un dique de 80 m de largo, que permitía el funcionamiento de dos molinos harineros; un batán (máquina impulsada por agua que servía para golpear, desengrasar los cueros y dar consistencia a los paños) y el riego de huertas y quintas; y hornos para quemar cal y cocinar tejas y ladrillos.

⁴Los paisajes culturales como factor de desarrollo sustentable a escala regional y local Cultural landscapes as a factor for sustainable development at regional and local scale Edgardo José Venturini Instituto del Ambiente Humano-Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño Universidad Nacional de Córdoba.

⁵Desarrollo preliminar del plan director de Sierras Chicas. Iplam Metropolitano.

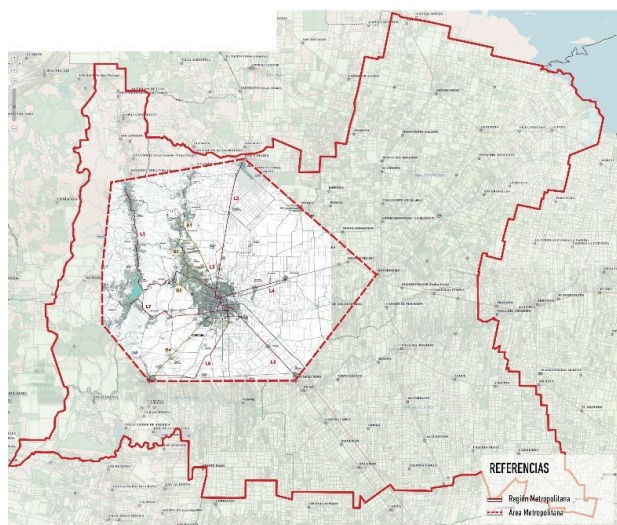


Figura 1. Ámbito territorial metropolitano. En línea continua, Región Metropolitana de Córdoba -RMC-, en línea de trazo, ámbito Área Metropolitana de Córdoba -AMC-. Fuente: Elaboración propia.

al Norte, en la estación Guiñazú, hasta Río Ceballos, pero que solo llegaría a Unquillo-Localidad de Sierras Chicas-. Este servicio generó una gran expectativa en las familias de la Ciudad de Córdoba, quienes adquirirían terrenos importantes y construirían casas de veraneo aprovechando las excelentes condiciones del medio natural. Hacia la década del '60 el ramal que conectaba Córdoba con Cruz del Eje, -actualmente usada como Tren de la Sierras- tuvo su apogeo llevando gran cantidad de habitantes del Valle de Punilla, así como turistas provenientes de las ciudades de Córdoba, Buenos Aires y Rosario.

El ferrocarril influyó en el desarrollo industrial de la región y promovió el crecimiento económico y demográfico, constituyéndose como un elemento significativo del paisaje, que marcó una de las épocas más trascendentes de la Ciudad, el país y la región. El legado de vías, estaciones, locomotoras, e inmigrantes, son el reflejo más evidente de la transformación territorial.

El ferrocarril influyó en el desarrollo industrial de la región y promovió el crecimiento económico y demográfico, constituyéndose como un elemento significativo del paisaje, que marcó una de las épocas más trascendentes de la Ciudad, el país y la región

Desde fines del siglo XVIII, la Revolución Industrial, los cambios en los modos de producción y en la organización de la sociedad, incidieron radicalmente en la transformación del territorio. El rasgo más significativo que caracterizó el proceso de Metropolización del AMC, en el periodo del '60 al '80 fue la aparición de nuevas y grandes industrias, principalmente del rubro automotriz, que llevaron al surgimiento de un modelo territorial que excedió los límites de la Ciudad central -Ciudad de Córdoba- precisando nuevas localizaciones en los espacios metropolitanos. Con el fin de alejar las industrias pesadas y bajo el requerimiento de mayores superficies de suelo para el funcionamiento de estas, y el crecimiento poblacional, se produjo una fuerte demanda de suelo residencial, de servicios de infraestructura y transporte y de equipamientos para el desarrollo de la vida urbana en territorio rural.

El papel de la industria fue crucial en el desarrollo, las grandes obras de ingeniería e infraestructura, los canales de riego, la construcción del dique San Roque, el Mal Paso, y usinas hidroeléctricas, a las que se sumó la compañía Sud Americana de cemento Portland S.A. de Juan Minetti provocaron los numerosos cambios y nuevas formas de ocupación territorial. El resultado de todas estas valoraciones, evidencian uno de los

momentos de grandes cambios a escala metropolitana. La expresión de un paisaje primitivo, virgen, de ligera producción rural, fue atravesada por el desarrollo y el progreso. El ferrocarril y la marca sobre la que se configuró el modelo radiocéntrico actual, la incidencia de la industria con el lema de crecimiento, fueron los elementos que configuraron el territorio y le dieron identidad a un paisaje que hoy parece haberse desdibujado.

El ferrocarril y la marca sobre la que se configuró el modelo radiocéntrico actual, la incidencia de la industria con el lema de crecimiento, fueron los elementos que configuraron el territorio y le dieron identidad a un paisaje que hoy parece haberse desdibujado

REFLEXIONES

En relación a lo expresado, y enunciando nuevos interrogantes, la reflexión plantea que los elementos originarios que signaron el territorio metropolitano están en un proceso de pérdida de identidad. Si observamos en paralelo las décadas actuales, el AMC se encuentra inmersa en una fase de renovación paisajística.

Los acelerados procesos de urbanización, revelan lógicas de transformación sostenidas



Figura 2. Elementos del paisaje en la primer momento. Izquierda: Embalse del Río Tercero. Valle de Calamuchita. Córdoba, República Argentina. Centro: Santa Catalina, estancia jesuítica próxima a Jesús María y Ascochinga. Derecha: Fábrica Militar de Aviones. Fuente: Córdoba de Antaño.

en el traspaso de vida rural a vida urbana, en donde los elementos originarios tanto naturales como intervenidos, se desdibujan y son reemplazados por nuevos modos de ocupación que borran u olvidan las huellas primarias del territorio.

La reflexión plantea que los elementos originarios que signaron el territorio metropolitano están en un proceso de pérdida de identidad

La localización de nuevas actividades priorizando el valor económico y desafectando su código genético (Sabaté Bell, 1996), presenta consecuencias ambientales, socio-culturales y morfológicas irreversibles.

El paisaje primitivo del territorio Cordobés, de gran impronta histórico-cultural, se ha transformado en un paisaje banal, tal como lo expresa Busquets,

"...el resultado de estas transformaciones se manifiesta en la generación de paisajes estandarizados e impersonales, dando lugar al fenómeno conocido como "banalización del paisaje."

Jaume (2004)

Un espacio carente de significado, repetitivo, y hasta en cierto modo artificial que representa el poder del mercado en la configuración del territorio.

BIBLIOGRAFÍA

ALBERTO, J.A. (s. f.). Paisajes Urbanos y Periurbanos. Ambiente y Cultura. El caso del Area Metropolitana del Gran Resistencia (A.M.G.R.) Chaco.
BUSQUET, JAUME. (2004). El paisaje como oportunidad. El Paisaje Nuestra Huella Ecológica. Portada. CEIDA.

CORBOZ, André. El territorio como palimpsesto. En RAMOS, Ángel Martín (editor). Lo urbano en 20 autores contemporáneos. UPC Ediciones. Barcelona. 2004. p.p. 34- 44.

FRANCHELLO DE MARICONDE, M.C. (2016). Patrimonio y Turismo. La propuesta de los Itinerarios Culturales. Presentado en VI Jornadas del Mercosul. Memoria Ambiente y Patrimonio.

Indovina, F. (2007). "La metropolización del territorio", en A. Font, ed., La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa meridional, Madrid: Ministerio de Vivienda, 20-47.

Irós, G. Moiso, E. Bravo, A. Alonso, C. (2011a). Lineamientos del Plan Estratégico Urbano Territorial de la Región Metropolitana de Córdoba. Contexto Regional, Fundamentos y Orientaciones. (IPLAM, Vol. I, II, III). Córdoba.

Irós, G. Moiso, E. Bravo, A. Alonso, C. (2011a). Lineamientos del Plan Estratégico Urbano Territorial de la Región Metropolitana de Córdoba. Contexto Regional, Fundamentos y Orientaciones. (IPLAM, Vol. I, II, III). Córdoba.

NOGUÉ, J. (2007). La construcción social del paisaje. Madrid: Biblioteca Nueva.

NOGUÉ, J. (2010). El paisaje en la ordenación del territorio. La experiencia del Observatorio del Paisaje de Cataluña. Estudios Geográficos, 71(269), 415-448. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201014>

Red Ciudadana Nuestra Córdoba. (2016). Una agenda para el área metropolitana de Córdoba.

TECCO, C. Y BRESSAN J. (1993). "Periurbanización y metropolización, desafíos y cuestiones críticas en el área

metropolitana Córdoba. Administración Pública y Sociedad. Tecco, C. y Bressan J. (1993). "PERIURBANIZACIÓN Y METROPOLIZACIÓN, DESAFÍOS Y CUESTIONES CRÍTICAS EN EL ÁREA.

Tomadoni, Claudia (2006). La ciudad posindustrial: Gobernanza y espacios estratégicos (Programa) (En línea). UNLP. FaHCE. Secretaría de Posgrado. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/programas/pp.401/pp.401.pdf>

VENTURINI, E (s. f.). Crónica de unos viajes posibles, de sus condiciones y de sus efectos. Recuperado 15 de julio de 2019, de studylib.es website: <https://studylib.es/doc/7335313/cronica-de-unos-viajes-posibles--de-sus-condiciones-y-de>

