

PAISAJES: TERRITORIO, CIUDAD, ARQUITECTURA



A&P Continuidad
Publicación semestral de arquitectura

Institución editora
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño
Riobamba 220 bis | +54 341 4808531/35
2000 - Rosario, Santa Fe, Argentina

aypcontinuidad@gmail.com
proyectoeditorial@fapyd.unr.edu.ar
www.fapyd.unr.edu.ar



FAPyD
FACULTAD DE ARQUITECTURA, PLANIFICACIÓN Y DISEÑO
UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

N.05/3 2016
ISSN 2362-6097

revista

A&P

continuidad



UNR Universidad
Nacional de Rosario



Imagen de tapa:
Alvaro Siza, Piscina das Marés, Leça da Palmeira, Matoshinhos, Oporto.
Foto: Sofía Nallino

Director A&P Continuidad

Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Editor A&P Continuidad N4

Dr. Arq. Isabel Martínez de San Vicente

Corrección editorial

Dr. Arq. Daniela Cattaneo

Dr. Arq. Jimena Cutruneo

Arq. María Claudina Blanc

Diseño editorial

Catalina Daffunchio

Departamento de Comunicación FAPyD

Comité editorial

Dr. Arq. Gustavo Carabajal

Dr. Arq. Daniela Cattaneo

Dr. Arq. Jimena Cutruneo

Arq. Nicolás Campodonico

Arq. María Claudina Blanc

Traducciones

Prof. Patricia Allen

Comité Científico

Julio Arroyo (ARQUISUR-UNL)

Renato Capozzi (Federico II Nápoles)

Fernando Diez (SUMMA)

Manuel Fernández de Luco (FAPyD)

Hector Floriani (CONICET-FAPyD)

Sergio Martín Blas (ETSAM-UPM)

Isabel Martínez de San Vicente (CONICET-CURDIUR-FAPyD)

Mauro Marzo (IUAV)

Aníbal Moliné (FAPyD)

Jorge Nudelman (UDELAR)

Alberto Peñin (Palimpsesto)

Ana María Rigotti (CONICET-CURDIUR-FAPyD)

Sergio Ruggeri (UNA- Asunción, Paraguay)

M. Sabugo (IAA-FADU-UBA)

Sandra Valdettaro (FCPyRI-UNR)

Federica Visconti (Federico II Nápoles)

A&P Continuidad fue reconocida como revista científica por el Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca (MIUR) en Italia, a través de las gestiones de la Sociedad Científica del Proyecto.

A&P Continuidad fue incorporada al directorio de revistas de ARLA (Asociación de Revistas Latinoamericanas de Arquitectura).

El contenido de los artículos publicados es de exclusiva responsabilidad de los autores; las ideas que allí se expresan no necesariamente coinciden con las del Comité Editorial.

Los editores de A&P Continuidad no son responsables legales por errores u omisiones que pudieran identificarse en los textos publicados.

Las imágenes que acompañan los textos han sido proporcionadas por los autores y se publican con la sola finalidad de documentación y estudio.

Los autores declaran la originalidad de sus trabajos a A&P Continuidad, la misma no asumirá responsabilidad alguna en aspectos vinculados a reclamos originados por derechos planteados por otras publicaciones. El material publicado puede ser reproducido total o parcialmente a condición de citar la fuente original.

Agradecemos a Virginia Theilig y a todos los docentes del CAU las imágenes que cierran este número de A&P Continuidad.

ISSN 2362-6097

AUTORIDADES

Decano
Adolfo del Río

Vicedecana
Ana Valderrama

Secretario Académico
Sergio Bertozzi

Secretaría de Autoevaluación
Bibiana Ponzini

Secretario de Asuntos Estudiantiles
Damián Villar

Secretario de Extensión
Lautaro Dattilo

Secretaría de Postgrado
Jimena Cutruneo

Secretaría de Ciencia y Tecnología
Bibiana Cicutti

Secretario Financiero
Jorge Rasines

Secretaría Técnica
María Teresa Costamagna

Dirección General de Administración
Diego Furrer



Próximo número :

PROYECTO CONTEMPORÁNEO: EL LUGAR DE LA HISTORIA

Julio 2017, Año IV - N°6/ on paper / online

INDICE

<i>Presentación</i>	62
06 Gustavo A. Carabajal	
—	
<i>Editorial</i>	134
08 Isabel Martínez de San Vicente	
—	
<i>Reflexiones de maestros</i>	148
12 Sobre la pedagogía	
Alvaro Siza	
—	
<i>Conversaciones</i>	22
16 Paisaje, paisaje rioplatense, paisaje fluvial: reflexiones autobiográficas	
Graciela Silvestri por Daniela Cattaneo	
—	
24 Los paisajes y el proyecto territorial: noción, metodologías y experiencias	
Joaquín Sabate Bel por Alicia Novick	
—	
40 Crossing scales/ Escalas cruzadas	
David Hays por Ana Valderrama	
—	
<i>Dossier temático</i>	104
56 Breve ensayo sobre el paisaje	
Carlos Reboratti	
—	
Territorios expandidos de las memorias. Del solipsismo sensorial a la experiencia colectiva	114
Alejandra Buzaglo	
—	
Movimientos de tierra (Earthworks)	122
Mónica Bernabé	
—	
Dreams of Patagonian Landscapes. Manufacturas en un gran territorio del Sur.	130
Diego Capandeguy	
—	
Paisajes de pastoreo en la Puna de Atacama. Lugares, territorios y arquitecturas en Susques (provincia de Jujuy)	148
Jorge Tomasi	
—	
El paisaje del bajo Río Uruguay, huellas en el territorio	160
Mercedes Medina	
—	
El escenario de los grandes complejos agroindustriales - comerciales	168
André Munhoz de Argollo Ferrão	
—	
El paisaje productivo. Las marcas ganaderas en el sur rosarino	180
Nadia Jacob	
—	
Paisaje entre-ciudades. Transformaciones contemporáneas de la interfase urbano-rural.	198
Cecilia Galimberti	
—	
Patrimonio rural y paisaje. Los espacios de transición urbano-rural, un llamado de atención.	210
Ana María Cicchini / Graciela Baglione	
—	
Paisajes urbanos emergentes. De las crisis sistémicas a la era de las ciudades por el bien común.	228
Víctor Franco López	
—	
El encuentro de dos vertientes en la conformación del paisaje urbano de Rosario (PUR)	240
Roberto De Gregorio/Aníbal Moliné	
—	

Paisaje entre-ciudades

Transformaciones contemporáneas de la interfase urbano-rural.¹

CECILIA GALIMBERTI

Español

Especialmente desde las últimas décadas del siglo XX, se registra un incremento acelerado del proceso de metropolización, que genera una profunda transformación en las estructuras tradicionales de la interfase urbano-rural, dado que se establecen nuevas lógicas de la extensión territorial y de sus dinámicas intervinientes. Se identifica una ruptura de los límites entre la ciudad tradicional y las grandes extensiones de campo que la circundan; ya que, dichos límites se han transformado en un nuevo paisaje -paisajes entre-ciudades o paisajes intermedios-, que presentan la condición dual de conservar características tanto urbanas como rurales. Partiendo de una revisión bibliográfica sobre el estado de la cuestión acerca de la acelerada metamorfosis de los paisajes entre-ciudades en los ámbitos metropolitanos, realizamos un análisis particularizado sobre la Región Metropolitana de Rosario (RMR). Nos focalizamos en el estudio de tres fragmentos territoriales de esta región, que resultan representativos de los procesos contemporáneos de metropolización. Pensar críticamente las transformaciones de nuestros territorios y de sus procesos en curso, nos abre nuevas perspectivas que nos pueden permitir desarrollar nuevas herramientas de actuación para intervenir en los paisajes contemporáneos.

Palabras clave: metropolización, territorio, paisajes entre ciudades, Región Metropolitana de Rosario

English

Due to the new logics of territorial extension and its intervening dynamics, it is particularly during the last decades of the twentieth century that there was a sharp increase of the metropolisation process generating a profound transformation of the urban-rural interface traditional structures. A rupture of the boundaries between the traditional city and the large countryside extensions surrounding it is identified. This results from the transformation of boundaries into a new in-between cities -or intermediate- landscape which has the dual condition of preserving both urban and rural characteristics. Starting from a bibliographical review of the state of the art dealing with the accelerated metamorphosis of the in-between cities landscape in metropolitan areas, the Metropolitan Region of Rosario is analysed. Our study is focused on three territorial areas of this region which embody contemporary processes of metropolisation. Critical thinking about the transformations of our territories and their ongoing processes gives rise to new perspectives that may allow the development of new tools for action enabling to intervene in contemporary landscapes.

Key words: metropolisation, territory, in-between cities landscape, Metropolitan Region of Rosario



Ribera corredor norte de la Región Metropolitana de Rosario. Fuente: Archivo Metropolitana-ECOM.

Las transformaciones de los modos de producción, el mercado, la globalización y el capitalismo ocasionan importantes cambios en la configuración de las relaciones socio-territoriales. Especialmente desde las últimas décadas del siglo XX, se registra un incremento acelerado del proceso de metropolización, generando una profunda transformación en las estructuras tradicionales de la interfase urbano-rural, dado que se evidencian nuevas lógicas de la extensión territorial y de las dinámicas intervenientes.

Se identifica una ruptura de los límites entre la ciudad tradicional y las grandes extensiones de campo que la circundan; ya que, dichos límites se han transformado en un nuevo paisaje -paisajes entre-ciudades o paisajes intermedios-, que presentan la condición dual de conservar características tanto urbanas como rurales. Existe así una

interpenetración en estos espacios de las formas construidas de la ciudad, pero también de grandes extensiones de espacios abiertos y de usos vinculados tradicionalmente al campo.

Partiendo de una revisión bibliográfica sobre el estado de la cuestión acerca de la acelerada metamorfosis de los *paisajes entre-ciudades* en los ámbitos metropolitanos, realizamos un análisis particularizado sobre la Región Metropolitana de Rosario (RMR). Nos focalizamos en el estudio de tres fragmentos territoriales de esta región, que resultan representativos de los procesos contemporáneos de metropolización: 1. La instalación de mega-plantas industriales-portuarias en áreas rurales del corredor norte; 2. La suburbanización residencial en el corredor oeste; y 3. La gran dispersión territorial de usos diversos -mayormente residenciales e industriales- en la jurisdicción

de Alvear, correspondiente al corredor sur. Pensar críticamente las transformaciones de nuestros territorios y de sus procesos de metropolización en curso, nos abren nuevas perspectivas que nos pueden permitir desarrollar herramientas de actuación innovadoras para intervenir en los paisajes contemporáneos. Para ello se requiere un conocimiento más profundo de la realidad territorial de nuestro tiempo, investigando atentamente el contenido completo de estos cambios en sus múltiples dimensiones y relaciones -dada la complejidad intrínseca de las mismas- y sumergiéndonos en el horizonte de oportunidades que contiene; porque, si bien “los problemas son globales, las respuestas locales” (Precedo Ledo 2004: 32). Cada territorio -con sus diversas escalas y actores intervenientes-, debe proyectar su propio modelo, sus propias propuestas de transformación.

Territorios intermedios

Las regiones metropolitanas en todo el mundo están sujetas a nuevas dinámicas de transformación que ocasionan un cambio en la producción urbana y en sus estructuras tradicionales. Existe una tendencia a la difusión de los límites, expandiendo aceleradamente la urbanización, a través de nuevos procesos, en ámbitos tradicionalmente rurales. Se produce una “explosión de la ciudad”: una “nueva metropolización” que se identifica como la aparición de nuevas dinámicas urbanas -y la aceleración de las existentes- (Font, 2007). Estas se difunden territorialmente y van integrándose económica y funcionalmente. Se registran movilidades pluridireccionales y emergen morfologías espaciales que modifican sustancialmente el uso tradicional del espacio metropolitano, el consumo de suelo y de energía.

Son diversas las denominaciones que distintos autores han dado a estos territorios, por ejemplo: Francesco Indovina se refiere a la *Cittá diffusa*; Joel Garreau como *Edge-city*; Edward Soja plantea la *Postmetropolis*; Bernardo Secchi desarrolla el *Aree della dispersione*; Giuseppe Dematteis explica la *Perirbanizzazione e diffusione a rete*; Robert E. Lang expone estos territorios como *Edgeless city*. Estos son solo algunos de los numerosos términos utilizados para describir las nuevas características de la producción territorial contemporánea.

En especial, nos focalizamos en un concepto propuesto por Thomas Sieverts (1997), que en alemán se denomina *Zwischenstadt*. Por la complejidad intrínseca de este término resulta difícil una traducción sintética al castellano, pero hace referencia a los *paisajes entre-ciudades* o *paisajes intermedios*. Como explica el título de su libro: *Zwischenstadt: Zwischen Ort*

und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, se focaliza en el estudio de los paisajes que se encuentran “entre el lugar y el mundo; entre el espacio y el tiempo; entre la ciudad y el campo.”²

La ciudad de hoy -o bien *paisaje urbanizado, ciudad paisaje o paisaje entre-ciudades*-, se encuentra en una situación intermedia entre los ciclos económicos locales y las demandas del mercado mundial, entre las tradicionales estructuras urbanas y las extensiones rurales, entre la apropiación del lugar y los no lugares de circulación. Se reitera en los distintos rincones del mundo, extendiéndose en gran medida con la globalización, el posfordismo y los cambios en los modos de producción de las nuevas dinámicas del capitalismo:

Los paisajes intermedios en los que vivimos se extienden en grandes áreas y tienen características tanto urbanas como rurales. Se encuentran entre el sitio singular y específico, como evento geográfico-histórico, y similar a todos los espacios de la economía mundial, entre el espacio como campo de experiencia inmediata y el espacio como distancia medida únicamente por el tiempo, entre un mito de la ciudad que aún pervive y un campo arraigado profundamente en nuestros sueños.³ (Sieverts, 2014: 129).

El paisaje entre-ciudades posee características tanto de la vida urbana como de la vida rural, pero no es ciudad ni campo. Presenta dinámicas particulares que, como explica Sieverts (1997), se conforman por innumerables decisiones individuales que carecen de una planificación general a priori y registra una aparente estructura

desordenada y difusa de diferentes vías urbanas. Existe una predominancia de lo individual por sobre lo colectivo, en la multiplicidad de acciones registradas prevalece el yo por sobre el nosotros. Se constituye como una yuxtaposición de fragmentos, de partes que poseen lógicas autónomas distintas entre sí.

Este paisaje se reitera en los espacios intermedios entre las ciudades y pueblos que conforman las regiones metropolitanas (Fig.1). Generalmente, sus pobladores provienen de dos éxodos contrapuestos: por un lado, debido a movimientos migratorios, procedentes de otras regiones o pueblos, atraídos por las posibilidades que brinda la ciudad central -trabajo, servicios, entre otros- y que al no poder acceder al mercado de suelo en la misma se asientan en territorios aledaños. Por otro, también se produce la migración de familias pertenecientes a la ciudad central, que en búsqueda de un nuevo modo de vida verde -de mayor contacto con la naturaleza- o también por no poder acceder a la vivienda propia -con dichas características- en la urbe principal, deciden instalarse en estos territorios.

Sin embargo, no solo los nuevos modos de habitar se localizan en los paisajes intermedios. Estos paisajes resultan espacios ideales para la instalación de usos diversos: grandes industrias, depósitos, comercios, actividades rurales, áreas recreativas, entre otros. La gran disponibilidad de suelo -a un costo mucho menor que el suelo urbano-, la ambigüedad -o carencia- de políticas y normativas de usos del suelo y planeamiento, junto a la accesibilidad que poseen a través de rutas o autopistas rápidas de gran conectividad con el resto de la región -e incluso el país-, ocasionan que es-



Fig.1. Paisajes entre-ciudades se reiteran en distintas regiones del mundo. Fuente: horncastle.co.nz; libertyatspringcreek.com; japantimes.co.jp y 4.bp.blogspot.com.

tos territorios intermedios sean los lugares ideales para el *laissez faire* de la urbanidad. El resultado tiende a presentar una forma difusa y extendida en el territorio, sin una identidad independiente definida. No se registra un sentido de apropiación del lugar por parte de los habitantes, a diferencia del sentido de pertenencia que sí existe en las ciudades o pueblos por parte de sus ciudadanos. Asimismo, la imagen de estos paisajes no es *legible* y carece de *imaginabilidad* territorial -al menos en el sentido tradicional de imaginabilidad urbana (Lynch, 1960).⁴ Dado que no presenta una imagen clara o nítida para desplazarse con facilidad, dificultando la creación de imágenes mentales identificables que pueden generar una mayor conciencia del ambiente y de sus dinámicas. Los *paisajes entre-ciudades* resultan, entonces, paisajes fragmentados, estos han perdido gran parte de su discurso territorial y del imaginario paisajístico habitual. Se

identifican así paisajes diversos que alternan discontinuos en terrenos intersticiales, de situación inacabada, intermitente:

No es fácil integrar en una lógica discursiva clara y comprensible los territorios rotos y desdibujados de esta especie de paisajes híbridos y de frontera que parecen itinerantes, nómadas, no porque se muevan, sino porque son repetitivos, porque son parecidos en todas partes (Nogué, 2008: 185-186).

Estos territorios intermedios incorporan también una ruptura en torno a los imaginarios tradicionales del paisaje continuo del campo, de la ruralidad, e introducen nuevos registros, interpelándonos hacia la construcción de un nuevo imaginario y nuevas representaciones en torno al mismo. A su vez, se encuentran generalmente entre-jurisdicciones, perteneciendo a dos o

más ámbitos territoriales. Esta condición socio-política compleja, contribuye a esa pérdida de identidad y a la generación de nuevas autonomías, ya que estos espacios suelen ser vistos como "problema del otro" o "responsabilidad de la ciudad vecina", denotando la gran debilidad de colaboración y coordinación interjurisdiccional que existen en las regiones metropolitanas. Asimismo, son *auto-dependientes*, debido a la gran dispersión y expansión en el territorio. El uso del automóvil individual resulta el medio de transporte preponderante para moverse en los paisajes intermedios. Las conexiones viales posibilitan conectar los servicios o el trabajo localizado en la ciudad con los nuevos modos de habitar suburbanos -o viceversa, personas que viven en la ciudad que trabajan en plantas industriales localizadas en estos espacios-. De manera que, diariamente, es común que los habitantes de estos paisajes intermedios dediquen horas al día para trasladarse

de estos puntos distantes en el territorio. Estos territorios entre-ciudades, resultan espacios *paraurbanos*, ya que poseen características urbanas, pero que se construyen y consolidan en áreas teóricamente no urbanas. Así, el *paraurbano* evoca claramente su afinidad al espacio urbano, pero con independencia de su ubicación territorial. Este se constituye por tres tipologías distintas: 1. Espacio *periurbano*, que resulta un incipiente espacio urbano poco estructurado, localizado en la periferia de la ciudad; 2. Espacio *rururbano*, que presenta elementos de origen o tipología urbana en plano ambiente rural; y 3. Espacio *vorurbano*, que consiste en un ámbito marginal -entre el *periurbano* y el *rururbano*- destinado a confundirse con alguno de ellos con el transcurrir del tiempo (Ramón Folch, 2003: 31-34).

El espacio *periurbano* resulta así el espacio periférico inmediato a la ciudad donde esta comienza a dejar de ser propiamente ciudad. Este no llega a cumplir con las infraestructuras, equipamientos y servicios que aseguran la calidad urbana y se constituye como una corona de geometría diversa que rodea el núcleo urbano y en el que se localizan grandes componentes -ya sean industriales, deportivos o comerciales, por ejemplo- que se quitan del centro de la ciudad. El espacio *rururbano* se caracteriza por la conjunción de lo rural y lo urbano. Es decir, consiste en un espacio rural dedicado a usos industriales, residenciales, recreativos, entre otros. Si bien suele clasificarse como "no urbano" desde el planeamiento territorial, en él se encuentran grandes infraestructuras como estaciones transformadoras de energía u otros componentes vinculados al almacenaje de productos agrícolas -como silos o galpones-, pero también se localizan plantas industriales. Como explica Folch (2003), este tipo de

espacios vulnera la legislación urbanística -burlando su sentido- e incorpora graves disfunciones ambientales -como la impermeabilización del territorio-; dado que se presenta de forma discontinua a través de grandes instalaciones dispersas inapropiadas desde el punto de vista paisajístico -afectando las cuencas visuales- y que, a su vez, interrumpe procesos que requieren la continuidad del espacio libre.

Finalmente, el *vorurbano* consiste en el espacio residual que se localiza entre el espacio *rururbano* y el propiamente urbano. Estos fragmentos territoriales, si bien de uso rural, al encontrarse tan próximo al espacio urbano y por resultar intersticios entre autopistas, rutas y los grandes componentes del *rururbano* están condenados a ser absorbidos por el espacio urbano.

Estos paisajes entre-ciudades -o dilatados espacios *paraurbanos*-, se encuentran en un proceso de transformación acelerado, que se caracteriza por ampliar su extensión en el territorio, por incrementar la superficie edificada -para usos diversos- y por presentar nuevas estructuras espaciales. Estas transformaciones presentan grandes potencialidades, pero también incorporan nuevos conflictos. Desde el punto de vista territorial, las transformaciones en curso ocasionan un alto consumo de suelo, la pérdida de atractivo del paisaje, se urbanizan áreas con importante valor natural o histórico-patrimonial, se produce la congestión de infraestructuras existentes, se incrementan los costos de los servicios y las demandas de nuevos desarrollos, se tiende a una segregación de los grupos sociales, un mayor consumo energético, poniendo en riesgo la sostenibilidad ambiental y la cohesión social (Nel.lo, 2012: 13-14).

Estos *paisajes entre-ciudades*, al presentar otras lógicas que la ciudad compacta tra-

dicional, requieren el desarrollo de nuevos instrumentos que posibiliten direccionar los distintos procesos en curso, desde una perspectiva supralocal, coordinando la actuación con todos los niveles estatales, rompiendo con el marco únicamente comunal o municipal y a través de la participación de los distintos actores involucrados.

Transformaciones de los paisajes entre-ciudades de la Región Metropolitana de Rosario

La Región Metropolitana de Rosario (RMR), especialmente desde las últimas décadas del siglo XX, atraviesa diversas transformaciones en sus paisajes intermedios. Las nuevas presiones del mercado, las demandas económicas globales sobre los territorios locales, los nuevos desarrollos de urbanizaciones suburbanas junto a la facilidad de conexión que posibilitan las vías rápidas de comunicación -como son las autopistas-, confluyen a la rápida transformación de sus espacios *paraurbanos*.

Es importante recordar que las vías de comunicación siempre han resultado factor esencial de transformación territorial y de expansión urbana. En un primer momento, en este ámbito estudiado, entre 1860 y 1910, el ferrocarril resulta motor principal de urbanización, dado que en torno a cada estación se forma un poblado -siendo este el origen de la mayoría de las localidades pertenecientes a la RMR-.

Posteriormente, con la incorporación del automóvil y la habilitación de los primeros caminos pavimentados desde la década de 1920⁵ se comienza a producir la expansión de diversas poblaciones. Especialmente, este proceso se da con mayor intensidad en el corredor norte, en relación a la Ruta Nacional nº 11. La disponibilidad de grandes extensiones de tierra frentistas al río

en los distintos centros urbanos costeros del área, junto a la existencia de infraestructura como muelles, puertos, embarcaderos, elevadores de granos e industrias previas asentadas, presentan las condiciones ideales para la instalación de nuevas y numerosas plantas productivas. Esta proliferación industrial trae consigo el crecimiento de las áreas urbanas, conformando así el continuo urbano-industrial que se registra desde la localidad de Puerto General San Martín hasta Villa Gobernador Gálvez. Este proceso de conurbación se produce a partir de la década de 1950, en el cual se expanden muchas poblaciones hasta encontrarse y conformar un solo continuo urbano (Galimberti, 2015).

También así, la construcción de las vías rápidas -autopistas- cambian la estructura comunicacional del área y desencadenan nuevos procesos de urbanización. Especialmente a partir de la década de 1960, en muchas localidades ribereñas se aprueban numerosos loteos, los cuales no responden a las lógicas internas de cada poblado -ubicándose muchas veces alejados de la trama urbana existente-. Comienzan a ocurrir así, diversos problemas vinculados a la infraestructura, servicios, movilidad y transporte, entre otros.

Asimismo, en la década de 1970 con la demanda de los mercados internacionales y los precios competitivos comienza a producirse una producción masiva de oleaginosas que, junto a la industrialización de la soja, conlleva a la instalación de nuevas plantas de procesamiento como a la expansión de las existentes. Sin embargo, especialmente a partir de las décadas de 1980 y 1990, en el marco de la globalización, la creciente producción industrial y la integración financiera, junto a la reestructuración y reforma del Estado, se

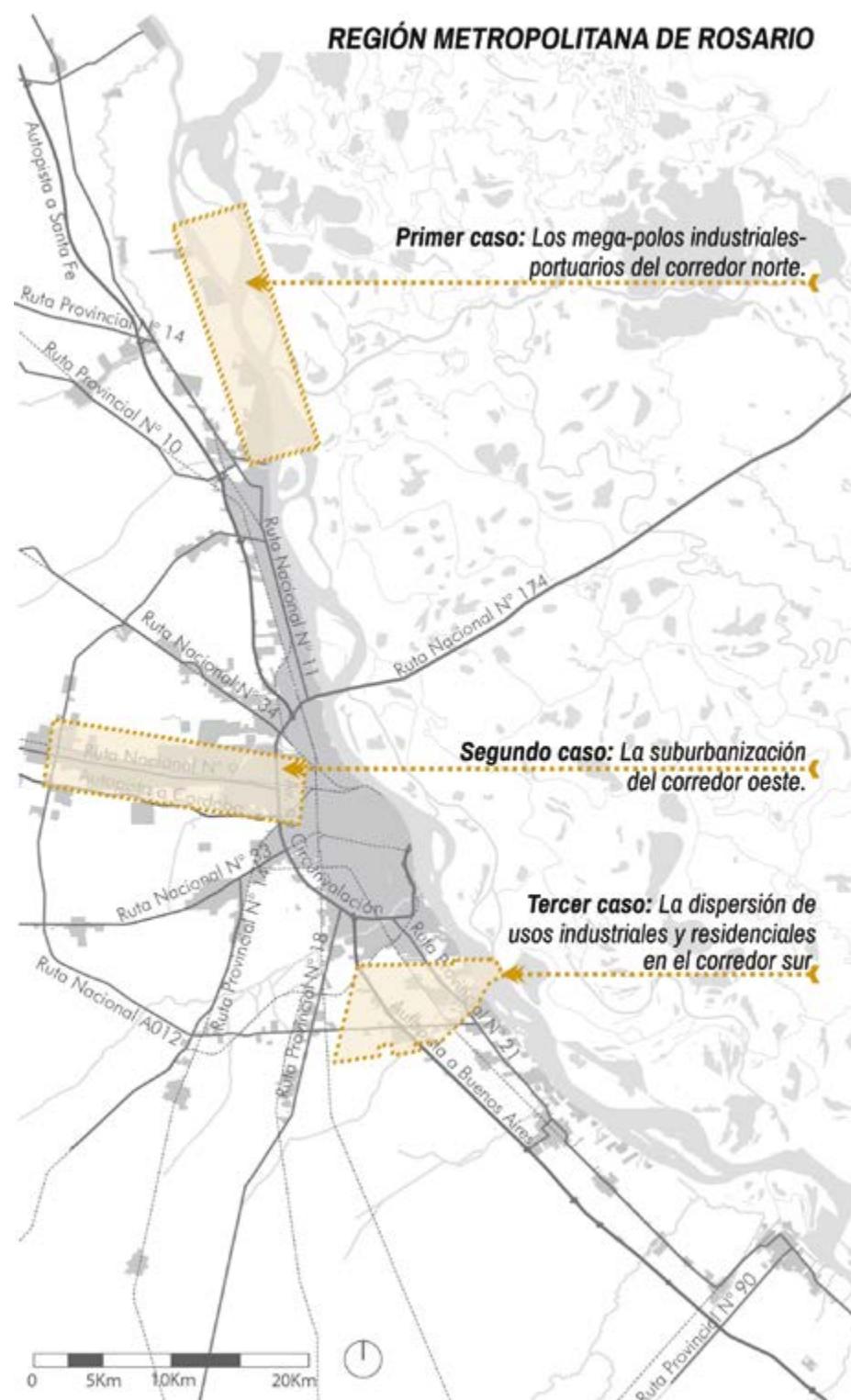


Fig. 2. Región Metropolitana de Rosario. Delimitación casos de estudio. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 3. Fragmento frente ribereño jurisdicciones Timbúes y Puerto General San Martín. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes Google Earth.

produce una acelerada transformación y se registran nuevas dinámicas y morfologías en los paisajes intermedios de la Región Metropolitana de Rosario.

Es importante destacar que mientras que la ciudad de Rosario posee una larga trayectoria de planeamiento -entre el período 1991-2008, se presentan tres Planes Urbanos-, la mayoría de las localidades restantes que conforman la región, además de resultar localidades de una escala mucho menor que Rosario⁶, no poseen planes urbanos ni otros instrumentos de ordenamiento territorial.⁷ No es casual que esto suceda en los poblados más pequeños que poseen una menor capacidad técnica e

institucional para llevar a cabo la definición de estos lineamientos de planeamiento. Sin embargo, justamente es en estas localidades que se registra una mayor presión del mercado para habilitar la transformación de tierra rural en urbana -ya sea para usos industriales o residenciales-, generando una gran dispersión en el territorio de nuevas islas urbanas que, mayormente, se encuentran alejadas de las plantas urbanas históricas y que atraen, a su vez, nuevos cambios de usos del suelo.

Si bien son diversos los usos presentes en los paisajes entre-ciudades de la RMR⁸, se distingue la instalación de una gran cantidad de plantas industriales y de nue-

vas urbanizaciones -tanto cerradas como abiertas-, dispersas en todo el territorio metropolitano. A fin de profundizar sobre la incidencia de estos procesos de transformación, vamos a focalizarnos en el análisis de tres fragmentos del paisaje intermedio de la RMR correspondientes al corredor norte, corredor oeste y corredor sur (Fig. 2).

Primer caso: Los mega-polos industriales-portuarios del corredor norte.

Los acontecimientos y condiciones geopolíticas estratégicas que suceden entre las décadas de 1980 y 2010⁹ reposicionan a nivel global a la RMR. A su vez,

los cambios de las políticas portuarias que toman lugar en los primeros años de los '90 -vinculados a la desregularización, descentralización de la gestión y administración portuaria-, junto a la fuerte demanda exterior de granos y productos derivados del complejo sojero, ocasionan el incremento de la instalación de grandes plantas industriales vinculadas a esta oleaginosa y derivados, para procesamiento, almacenamiento, embarque y exportación. Estas instalaciones se registran en todo el frente ribereño metropolitano, presentando una mayor densidad en el corredor norte, si bien en muchos casos se localizan en áreas industriales existentes, también se emplazan nuevas plantas en áreas rurales.

Por ejemplo, en la Fig. 3 se compara un fragmento del sector ribereño correspondiente a las jurisdicciones de Timbúes y Puerto General San Martín entre el año 1986 -fotografía izquierda-, y el año 2016 -fotografía derecha. En las últimas tres décadas se instalan nuevas plantas industriales-portuarias sobre el frente fluvial de los ríos Coronda y Paraná, alejadas de instalaciones productivas pre-existentes. En Timbúes, en el kilómetro 466, se instala la Termoeléctrica General San Martín y la Central Termoeléctrica Vuelta de Obligado, a inmediaciones de ésta, se localiza el Complejo Agroindustrial Renova S.A., que presenta una capacidad de procesamiento de soja de más de veinte mil toneladas diarias.¹⁰ También en la jurisdicción de esta localidad, se encuentra el Complejo Industrial Timbúes de la empresa Louis Dreyfus, y en el kilómetro 462, a la salida del Coronda, se localiza el Complejo Noble de Timbúes. Si bien históricamente los 23 Km de extensión del frente ribereño de esta localidad han



Fig. 4. Suburbanización del corredor oeste de la RMR entre 1986 y 2016. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes Google Earth.

sido de uso rural, frente a la gran demanda del mercado internacional y la escasez de grandes parcelas vacantes ribereñas en otras localidades, a fines de la primera década del siglo XXI, el gobierno local de Timbúes propone transformar el 75% de su frente fluvial a industrial-portuario. A su vez, en la ribera de la jurisdicción de Puerto General San Martín, también se incrementan estos componentes industriales-portuarios. Por ejemplo, en 1986, en el Km 454.5 se encontraba solo la terminal de Cargill -rodeada de uso rural-, mientras que, en el 2016, se registran:

Profertil S.A., Minera La Alumbrera, Terminal 6 S.A., Alto Paraná S.A. y Terminal Fertilizantes Argentinos S.A.

Estas localidades, de menos de 15.000 habitantes, presentan así una notable transformación de sus paisajes, en los cuales estos polos productivos de gran magnitud interrumpen abruptamente la horizontalidad tradicional del campo; como también así los flujos continuos de camiones fraccionan este territorio y generan grandes contrastes entre la vida tranquila de pueblo y los nodos de intercambio de la globalidad.

Segundo caso: La suburbanización del corredor oeste.

El proceso de suburbanización residencial, si bien ocurre a nivel global, en Argentina se constituye como una de las dimensiones más emblemáticas y radicales del proceso de privatización que atraviesa el país especialmente desde la década de 1990. Estas nuevas modalidades de urbanización, se vinculan directamente con el aumento de las desigualdades sociales y la crisis del Estado para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos (Svampa, 2001). Las nuevas urbanizaciones -en muchos casos cerradas- se postulan como el espacio idílico elegido por la clase alta y media-alta, a fin de alejarse de los males presentes en la ciudad -asociado a altos índices de inseguridad, pobreza y marginalidad-. Se persigue así, un imaginario vinculado a lo bucólico del campo -cuyo nombre en inglés *country* hace referencia-. En el marco de la globalización, se importa el imaginario de un modo de habitar asociado al “estilo de vida verde”, principalmente inspirado en el suburbio norteamericano como el marco ideal para la familia.

En la Fig. 4 se compara el corredor oeste de la RMR entre 1986, -imagen superior- y 2016 -imagen inferior. Se registra el gran incremento de superficie urbana que sucede en los últimos treinta años, especialmente en la franja localizada entre la Ruta Nacional nº 9 y la autopista Rosario-Córdoba, registrándose un incremento de más de 2.500 hectáreas de suelo urbano, a través del desarrollo de numerosos emprendimientos inmobiliarios -más de 40-, a través de tipologías de Barrio Cerrado, Barrio Abierto, Club de Campo, entre otros.

Las imágenes resultantes de estas nuevas urbanizaciones, tienden a ser análogas a otros paisajes suburbanos del mundo, encontrándose frecuentemente despojadas

de la identidad propia del lugar. Por ejemplo, la realización de lagos artificiales y la plantación recurrente de palmeras en barrios cerrados responden a transformar estos paisajes en otros -más cercanos a Miami que al territorio pampeano argentino-. Siguiendo a Muñoz (2010: 109), encontramos cada vez más difícil apreciar la identidad de los lugares a través de su paisaje, dado que cuesta identificar las diferencias derivadas de una historia o cultura propia. De lo contrario, los paisajes suburbanos tienden a mostrarse más a partir de lo similar y genérico que de lo singular de cada territorio. Es importante remarcar que, si bien esta dinámica de suburbanización de nueva residencia es predominante en el corredor oeste, se registra, en todo el espacio paraurbano de la RMR. Asimismo, se destaca que la lógica de este proceso de producción de nuevas residencias suburbanas, no consiste en urbanizar primero las áreas periurbanas y luego anexándose a éstas. Sino que, simultáneamente, se producen nuevas urbanizaciones en el espacio periurbano como también en el rururbano, generando nuevos espacios vorurbanos, que a través del tiempo también terminan siendo urbanizados.

Tercer caso: La dispersión de usos industriales y residenciales en el corredor sur.

La dispersión de las funciones urbanas sobre el territorio en áreas segregadas genera una segregación social vinculada a una disociación creciente entre el lugar de residencia y el lugar del trabajo (Camagni, 2002; citado por Precedo Ledo, 2004). Se tiende a conformar así una ciudad sin límites definidos y con un tejido urbano discontinuo que se extiende hacia el infinito, sucediéndose, sin un orden aparente, distintos usos residenciales, comerciales, industriales, recreativos, grandes infraestructuras y equipamientos. El modelo de la ciudad dispersa,

asociado al incremento del uso del automóvil y la presión del mercado,

está conduciendo a que la ciudad se diluya progresivamente en el campo, alterando las clásicas relaciones dicotómicas urbano-rural, al introducir en los espacios rurales circundantes interrelaciones residenciales de baja densidad y actividades económicas especializadas, y sustituyendo el paisaje rural por un continuo urbano en el que los espacios naturales y las áreas agrícolas reciben crecientes impactos negativos; y todo ello basado en la preeminencia del transporte privado (...) Movilidad, transporte, costes sociales y ambientales que se deben en gran parte a una forma de expansión urbana espontánea o inefficientemente planificada (Precedo Ledo, 2004: 36).

En Alvear, localidad correspondiente al corredor sur de la RMR, en las últimas décadas se registra una aceleración de conversión de suelo rural a urbano para diversos usos -mayoritariamente industriales y residenciales- dispersos en todo el territorio de su jurisdicción. En la Fig. 5, vemos la comparación entre el estado de situación en el año 1986 y en el 2016. Se identifica que, si bien desde 1968 y durante toda la década de 1970 se aprueban catorce¹¹ nuevos loteos dispersos en toda la jurisdicción -mayormente vinculados a la Ruta Provincial Nº 18, la ruta provincial nº 21 y la autopista Rosario-Buenos Aires-, es en los últimos treinta años que se efectiviza su ocupación y se aprueban nuevas urbanizaciones, alejadas de la planta urbana histórica -algunas más de 10 km.

Esta localidad no solo presenta áreas re-

sidenciales distantes entre sí, también los componentes industriales se han localizado esparcidos en toda su jurisdicción. Por un lado, el frente ribereño de Alvear ha tenido una vocación productiva portuaria, esto se intensifica en los últimos años con expansión de las instalaciones de Cargill y Ultrapetrol. Por otro lado, si bien desde finales de la década de 1960 se proyecta el Parque Industrial Alvear, localizado a inmediaciones del margen norte del arroyo Frías, el mismo se consolida en las últimas tres décadas -como vemos en las fotografías-. No obstante, a pesar de tener definida la localización de un parque industrial, se aprueba la transformación de suelo rural para nuevos usos productivos en distintos sectores del territorio. Por ejemplo, General Motors, inaugurada en 1997, se localiza en la intersección de la autopista Rosario-Buenos Aires y la Ruta Nacional AO12. De este modo, con el transcurrir de los años, en los márgenes de ambas componentes viales se instalan nuevas empresas e industrias.¹²

Es así, que esta comuna presenta numerosos conflictos y problemáticas derivados de la gran dispersión territorial. Por ejemplo, la provisión de infraestructuras y servicios -como agua potable, gas natural y tendido de cloacas-, la recolección de residuos sólidos urbanos y el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente para toda la comunidad. Asimismo, también existe una notoria fragmentación y segregación social, registrando la falta de apropiación identitaria local de parte de gran cantidad de sus habitantes -especialmente aquellos alejados de la planta urbana central, los cuales plantean no conocer muchos lugares representativos de Alvear.¹³

Ante estas nuevas transformaciones, resulta fundamental desarrollar el conocimiento de

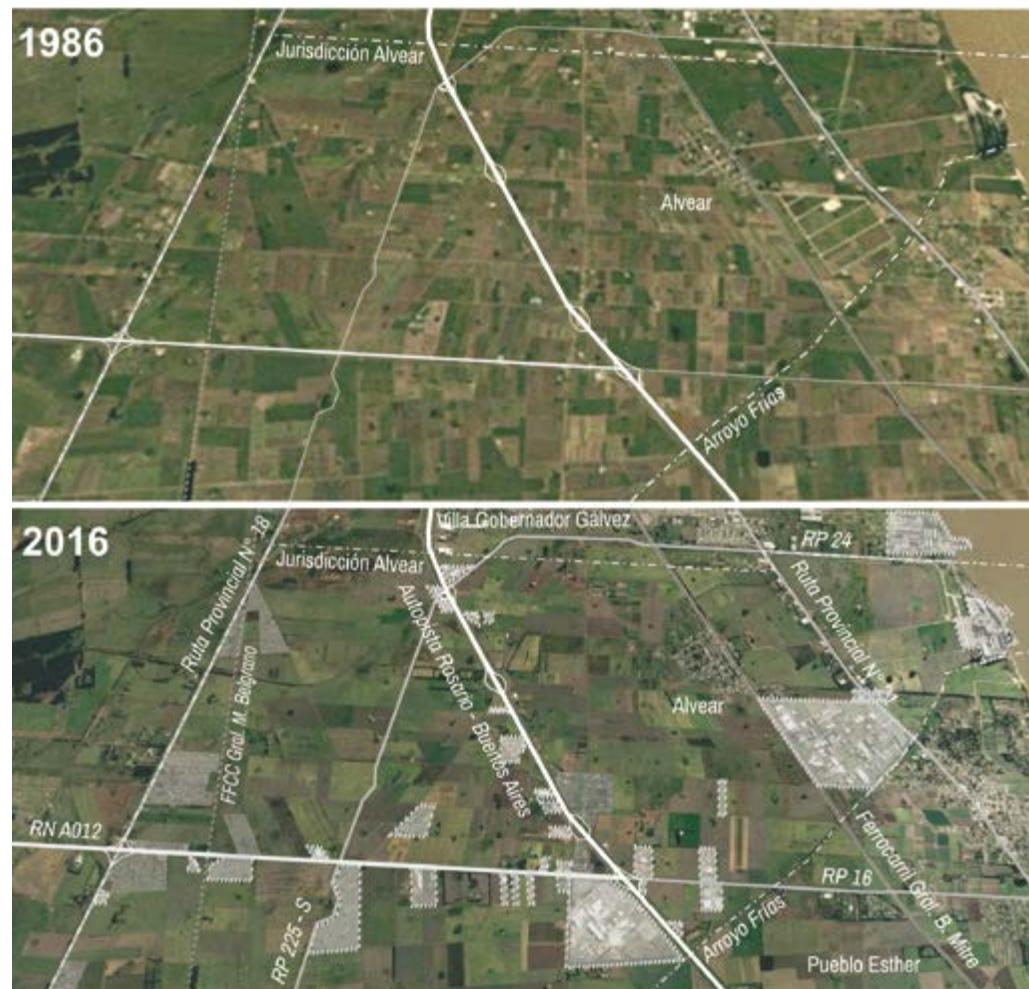


Fig.5 - Jurisdicción de Alvear, corredor sur de la RMR. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes Google Earth.

estos paisajes y de sus imágenes resultantes, comprender la región metropolitana -y la diversidad de realidades que presenta-, a fin de fortalecer una identidad regional común.

Algunas reflexiones...

Los paisajes entre-ciudades presentan nuevas dinámicas y lógicas de transformación que distan de las ciudades compactas o centros urbanos tradicionales. Si bien se registran diversos conflictos y problemas en estos territorios intermedios, también en ellos se identifican grandes oportunidades. Es así que, para dar lugar a sus

potencialidades, se requiere reorientar los procesos en curso, anticiparse a sus impactos y efectos resultantes, contribuyendo a la mixtura de usos y relaciones, reduciendo los múltiples desplazamientos -especialmente el transporte individual- y evitando la dispersión generalizada en pos de permitir un desarrollo más sostenible. Prevalece lo individual -y los intereses privados- por sobre lo colectivo; ya sea tanto de parte de las multinacionales como de las familias que, en búsqueda de una vida más cercana a la naturaleza, accede a un lote para construir su vivienda. Asimismo,

predomina en las revistas de arquitectura las experimentaciones sobre la casa suburbana, por sobre las experimentaciones tipológicas de la ciudad compacta. Este paisaje se va conformando así de imaginarios y deseos individuales, de islas urbanas con lógicas distintas entre sí, carentes de una legibilidad integral y de una construcción simbólica de apropiación colectiva. Para invertir este esquema, resulta fundamental reforzar la mirada y los estudios sobre estas nuevas dinámicas y fortalecer el rol del Estado en el desarrollo de políticas, instrumentos de gestión y proyecto territorial adecuados a estas realidades, a fin de frenar el *laissez faire*, el “dejar hacer”, que lidera la transformación de estos paisajes. Se requiere, entonces, poner el foco sobre la existencia y calidad de espacios públicos -entendidos como el lugar de encuentro y sociabilización por excelencia de la vida urbana-; sobre la provisión de servicios, equipamientos e infraestructuras; sobre el consumo excesivo de suelo -y sus efectos resultantes-; sobre la calidad de vida de la población; sobre la protección y preservación del ambiente -y su resguardo para las generaciones futuras-.

En este sentido, no se propone convertir estos paisajes en un esquema tradicional, sino se considera importante conservar su identidad -o en su defecto, dotarlos de identidad propia-, estableciendo estrategias y directrices para su transformación, a fin de evitar los impactos socio-ambientales negativos resultantes. Para lo cual, se deben desarrollar otras herramientas e instrumentos de planeamiento que los utilizados en la ciudad tradicional, que tienen que estar basados en la coordinación y consenso metropolitano de las distintas jurisdicciones intervenientes. Uno de los mayores desafíos que deben afrontar hoy

estos paisajes consiste en poder superar la gran fragmentación jurisdiccional, política e institucional.

Es fundamental el abordaje territorial desde la perspectiva ampliada de los procesos que toman lugar en estos paisajes intermedios, a fin de poder dar respuesta a los conflictos comunes, revertir los efectos indeseados y conformar un sistema de planificación conjunta integral -que evite como resultante la sumatoria de decisiones individuales aisladas. Para ello es esencial la acción coordinada entre el gobierno nacional, provincial y municipal, junto a la participación activa de todos los ciudadanos, de los que habitan cotidianamente estos paisajes●

NOTAS

1 - El presente artículo es un avance de la investigación en curso denominada “LA REINVENCION DEL TERRITORIO. Nuevos procesos de metropolización en la Región Metropolitana de Rosario, Argentina”, realizada por la autora en el marco de la Carrera de Investigador Científico y Tecnológico del CONICET y dirigida por la Dra. Arq. Isabel Martínez de San Vicente.

2 - Se destaca que en su traducción al inglés el título del libro es: “*Cities without cities: An interpretation of the Zwischenstadt*” (Ciudades sin ciudades: una interpretación del Zwischenstadt). Traducción realizada por la autora.

3 - Traducción realizada por la autora.

4 - La *imaginabilidad* se define como la cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador que se trata, relacionándose con los atributos de identidad y estructura en la imagen mental (Lynch, 1960 [1970: 18]).

5 - Desde la década de 1920 se comienza la construcción de diversas rutas nacionales y provinciales, por ejemplo, la Ruta Nacional N° 11 -tramo que conecta Rosario con Santa Fe-, es proyectada en 1927 y concluida en 1942.

6 - El municipio que sigue en cantidad de habitantes

es Villa Gobernador Gálvez, presentando menos del 10% de población que la ciudad de Rosario-, y más de la mitad de las localidades poseen menos de 10.000 habitantes.

7 - O presentan ordenanzas o planes de larga data, no actualizados y que no se cumplen en la actualidad.

8 - Podemos mencionar, por ejemplo, yuxtapuestos a los usos rurales, componentes del terciario, grandes infraestructuras, espacios recreativos y deportivos.

9 - Se destaca que en 1989 se acuerda la creación del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná y en 1992 se suscribe el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, en 1991 se constituye el Mercosur, y en el año 2003 se inaugura el puente Rosario-Victoria, conexión vial estratégica para la vinculación este-oeste entre Chile con Uruguay y el sur de Brasil, posibilitando nuevos desarrollos en materia de integración regional-continental.

10 - Resulta una de las más importantes a nivel mundial por sus características. Es inaugurada en 2014 y tiene una capacidad de almacenamiento de 310 mil toneladas de porotos de soja, 170 mil toneladas de subproductos y 45 mil toneladas de aceite, se prevé un ingreso de mil camiones diarios a la planta para el abastecimiento de materia prima.

11 - Loteos: Villa Rosa, Arbilla 1 y 2, Villa mercedes, El Prado, Yani-Barbero, Villa Lucía, Bertolussi, Don Manuel, Zafra, Don Vicente, Martinelli, Astengo y Masagli.

12 - Por ejemplo, se localizan: Parque Industrial Micipri, Randon Argentina, Silcar, Carlos Boero SRL, Paladini, Parque Industrial AVANT, IDM-Maderas, entre otros.

13 - Según resultados de entrevistas realizadas a habitantes de loteos pertenecientes a la Ruta Provincial N° 18, jurisdicción Alvear.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FOLCH, Ramón. 2003. *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación* (Barcelona: Institut d'Edicions de la Disputació de Barcelona).
- FONT, Antonio. 2007. *La explosión de la ciudad. Trans-*

formaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional. (España: Ministerio de Vivienda).

· GALIMBERTI, Cecilia. 2015. *La reinvenión del río. Procesos de transformación de la ribera de la Región Metropolitana de Rosario, Argentina* (Rosario: Colección A&P Tesis Doctorales, UNR editora).

· INDOVINA, Francesco. 2007. "La metropolización del territorio. Nuevas jerarquías territoriales". En *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*, ed. Antonio Font (España: Ministerio de Vivienda), 20-47.

· LYNCH, Kevin. 1960. *The Image of the City* (Cambridge, USA: The M.I.T Press). Trad. Castellana por Enrique Luis Revol, *La Imagen de la Ciudad* (Buenos Aires: Ediciones Infinito, 1970).

· MUÑOZ, Francesc. 2010. "Los paisajes del transumero. El orden visual del consumo en tránsito", *Enrajar: quaderns de filosofía* 45, 107-121.

· NELLO, Oriol. 2012. *Ordenar el territorio. La experiencia de Barcelona y Cataluña. Tirant Humanidades* (Barcelona: Tirant Humanidades).

· NOGUÉ, Joan. 2008. "Al margen. Los paisajes que no vemos" En *Paisaje y Territorio*, dir. Javier Maderuelo (Madrid: ABADA Editores, CDAN).

· PRECEDO LEDO, Andrés. 2004. *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. (Madrid: Editorial Síntesis).

· SIEVERTS, Thomas. 1997. *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (Vieweg Friedr. + Sohn Ver). Trad. Inglés por Daniel de Lough, *Cities without Cities. An interpretation of the Zwischenstadt* (London and New York: Spon Press, Taylor & Francis Group: 2004).

· SIEVERTS, Thomas. 2014. "The In-Between City as an Image of Society: From the Impossible Order Towards a Possible Disorder in the Urban Landscape" En *In-Between Infrastructure. Urban Connectivity in an Age of Vulnerability*, ed. Douglas Young, Patricia Burke Wood y Roger Keil (Canada: Praxis (e) Press) E-edition: <http://www.praxis-epress.org/availablebooks/inbetween.html>

· SVAMPA, Maristella. 2001. *Los que ganaron: la vida en los countries y barrios privados* (Buenos Aires: Biblos).



Cecilia Inés Galimberti. Arquitecta (FAPyD-UNR, 2008) y Doctora en Arquitectura (FAPyD-UNR, 2015). Investigadora Asistente del CONICET y del Observatorio Urbanístico del CURDIUR. Docente del Área Teoría y Técnica Urbanística y del Área Historia de la Arquitectura de la FAPyD-UNR. Es autora de numerosos artículos y *papers* en libros y revistas indexadas nacionales e internacionales.

Normas para la publicación en A&P Continuidad

Objetivos y alcances de la publicación

A&P Continuidad es una publicación semestral iniciada en 2014. Esta publicación se pone en continuidad con los principales valores perseguidos y reconocidos por la tradicional revista de la Facultad de Planeamiento, Arquitectura y Diseño de la Universidad Nacional de Rosario cuyo primer número fuera publicado en 1957. Entre ellos, con su vocación de pensarse como una herramienta útil a la circulación de ideas y debates relacionados con las áreas disciplinares afines a la Arquitectura. El proyecto está dirigido a toda la comunidad universitaria, teniendo como punto de partida la producción intelectual y material de sus docentes e investigadores y de aquellos que, de distintas maneras, han estado vinculados o desean vincularse con nuestra Institución. El punto focal de la revista es el Proyecto de Arquitectura, dado su rol fundamental en la formación integral de la comunidad a la que se dirige esta publicación. Editada también en formato digital, se organiza a partir de números temáticos estructurados alrededor de las reflexiones realizadas por maestros modernos y contemporáneos con el fin de compartir un punto de inicio común para las propias reflexiones, conversaciones con especialistas y material específico del número que conforma el dossier temático.

Se invita al envío de contribuciones que se encuadren dentro de los objetivos propuestos. Estas serán evaluadas mediante un sistema de doble ciego por el cual se determinara la factibilidad de su publicación. Los artículos enviados deben ser originales y deben contribuir al debate que plantea cada número monográfico cuya temática es definida por el Comité Editorial. De dicha condición, se debe dejar constancia en una nota firmada por el autor o los autores de la misma. *A&P Continuidad* publica artículos, principalmente, en español. Sin embargo, se aceptan contribuciones en italiano, inglés, portugués y francés. En estos casos deberán ser traducidos al español si son aceptados por los evaluadores. El artículo debe ir acompañado de un resumen/abstract de aproximadamente 200 palabras como máximo, en español e inglés y entre tres y cinco palabras clave/key words.

Normas de publicación para autores

Los artículos se enviarán en archivo Word a aypcontinuidad01@gmail.com y a proyectoeditorial@fapyd.unr.edu.ar. En el asunto del mail debe figurar el número de revista a la que se propone contribuir. El archivo debe tener formato de página A4 con márgenes superiores e inferiores de 2,5 cm y derecho e izquierdo de 3 cm. La fuente será Times New Roman 12 con interlineado simple. Los artículos podrán tener una extensión mínima de de 3000 palabras y máxima de 6.000 incluyendo texto principal, notas y bibliografía.

Las imágenes, entre 8 y 10 por artículo, deberán tener una resolución de entre

200 y 300 dpi en color (tamaño no menor a 13X18 cm). Deberán enviarse en formato jpg o tiff. Si el diseño del texto lo requiriera el editor solicitará imágenes adicionales a los autores. Asimismo, se reserva el derecho de reducir la cantidad de imágenes previo acuerdo con el autor. Para construir correctamente los pies de foto consultar: <http://normasapa.com/como-referenciar-una-fotografia-con-normas-apa/>.

Al final del artículo se proporcionará una breve nota biográfica de cada autor (2 máximo) incluyendo actividad académica y publicaciones (aproximadamente 50 palabras). El orden de los autores debe guardar relación con el aporte realizado al trabajo. Si corresponde, se debe nombrar el grupo de investigación o el posgrado del que el artículo es resultado así como también el marco institucional en el cual se desarrolla el trabajo a publicar. Para esta nota biográfica el/los autores deberán enviar una foto personal.

Las secciones de texto se encabezan con subtítulos, no números. Los subtítulos de primer orden se indican en negrita, los de segundo orden en bastardilla y los de tercer orden, si los hay, en caracteres normales. Las palabras o expresiones que se quiere enfatizar, las palabras extranjeras y los títulos de libros van en bastardilla. Las citas cortas (menos de 40 palabras) se incorporan en el texto. Si la cita es mayor de 40 palabras debe ubicarse en un párrafo aparte con sangría continua. Es aconsejable citar en el idioma original, si este difiere del idioma del artículo se agrega a continuación, entre corchetes, la traducción. La cita debe incorporar la referencia del autor (Apellido, año: pág.) En ocasiones suele resultar apropiado colocar el nombre del autor fuera del paréntesis para que el discurso resulte más fluido. Si se ha utilizado una edición que no es la original (traducción, reedición, etc.) se coloca el año de la edición original entre paréntesis y, dentro del paréntesis, el año de la edición utilizada y el número de páginas entre corchetes, por ejemplo: (Scott 1914 [1970: 170-172]).

Las notas pueden emplearse cuando se quiere ampliar un concepto o agregar un comentario sin que esto interrumpa la continuidad del discurso. No se utilizan notas para colocar la bibliografía. Los envíos a notas se indican en el texto por medio de un supraíndice. La sección que contiene las notas se ubica al final del manuscrito, antes de las referencias bibliográficas. No deben exceder las 40 palabras en caso contrario deberán incorporarse al texto.

Todas las citas deben corresponderse con una referencia bibliográfica. Por otro lado, no debe incluirse en la lista bibliográfica ninguna fuente que no aparezca referenciada en el texto. La lista bibliográfica se hace por orden alfabético de los apellidos de los autores. El apellido va en mayúsculas, seguido de los nombres en minúscula. A continuación va el año de publicación. Este debe corresponder -por una cuestión de documentación histórica- al año de la edición original. Si de un mismo autor se lista más de una obra dentro del mismo año, las subsiguientes a la primera se identifican con el agregado de una letra por orden alfabético, por ejemplo, 1984, 1984a, 1984b, etc. Luego se escribe el título de la obra y los datos de edición. Si se trata de un libro el título va en

bastardilla. Si se usa una edición traducida se colocan en primer lugar todos los datos de la edición original, luego va el nombre del traductor y todos los datos de la edición traducida. El lugar de publicación y la editorial van entre paréntesis. Si la edición utilizada no es la original, luego de la editorial va el año correspondiente. El año a tomar en cuenta es el de la última reedición revisada o aumentada. Meras reimpressiones se ignoran. Ejemplos:

LE CORBUSIER. 1937. *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides* (Paris: Éditions Plon). Trad. Española por Julio E. Payró, Cuando las catedrales eran blancas. Viaje al país de los tímidos (Buenos Aires: Poseidón, 1948). Liernur, Jorge Francisco y Pschepiurca, Pablo. 2008. *La red Austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)* (Buenos Aires: Prometeo). Liernur, Jorge Francisco. 2008a. *Arquitectura en la Argentina del S. XX. La construcción de la modernidad* (Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes).

Si se trata de un artículo en una revista o periódico, el título del artículo va en caracteres normales y entre comillas. Luego va el nombre de la revista o periódico en bastardilla, volumen, número, y números de páginas. Ejemplo:

PAYNE, Alina. "Rudolf Wittkower and Architectural Principles in the Age of modernism", *The Journal of Architectural Historians* 52 (3), 322-342.

Si se trata de un artículo publicado en una antología, el título del artículo va en caracteres normales y entre dobles comillas. Luego de una coma va la palabra "en" y el nombre del libro (en bastardilla). Luego va el nombre del compilador o editor. A continuación, como en el caso de un libro, la ciudad y editorial, pero al final se agregan las páginas que ocupa el artículo. Ejemplo:

ARGAN, Giulio C. 2012. "Arquitectura e ideología", en *La Biblioteca de la arquitectura moderna*, ed. Noemi Adagio (Rosario: A&P Ediciones), 325.

Si lo que se cita no es una parte de la antología, sino todo el libro, entonces se pone como autor al compilador o editor, aclarándolo. Así, para el caso anterior sería:

ADAGIO, Noemi, ed. 2012. *La Biblioteca de la arquitectura moderna* (Rosario: A&P Ediciones)

Si se trata de una ponencia publicada en las actas de un congreso el modelo es similar, pero se incluye el lugar y fecha en que se realizó el congreso. Nótese en el ejemplo, que el año que figura luego del autor es el de realización del congreso, ya que el año de publicación puede ser posterior.

MALDONADO, Tomás. 1974. "Does the icon have a cognitive value?", en *Panorama semiotique / A semiotic landscape, Proceedings of the First Congress of the International Association for Semiotic Studies*, Milán, junio 1974, ed. S. Chatman, U. Eco y J. Klinkenberg (La Haya: Mouton, 1979), 774-776.

Si se cita material inédito, se describe el origen. Ejemplos:

BULLRICH, Francisco. 1954. Carta personal del 14 de mayo de 1954.

ABOY, Rosa. 2007. *Vivir con otros. Una historia de los edificios de departamentos en Buenos Aires, 1920-1960* (Buenos Aires: Universidad de San Andrés, tesis doctoral inédita).

Cuando se trata de autores antiguos, en los cuales no es posible proveer de fechas exactas, se utilizan las abreviaturas "a." (ante), "p." (post), "c." (circa) o "i." (inter). Ejemplo:

VITRUVIO. i.43 a.C.-14 d.C. *De architectura libri decem*. Trad. inglesa por Morris Hicky Morgan, *The ten books on architecture* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1914).

Si es un artículo que está publicado en papel y en línea, indicar los datos correspondientes y además la página de Internet respectiva junto con la fecha de consulta.

SHIRAZI, M. Reza. 2012. "On phenomenological discourse in architecture", *Environmental and Architectural phenomenology* vol. 23 nº3, 11-15, http://www.arch.ksu.edu/seamon/Shirazi_phenomenological_discourse.htm (consulta: 5 de Julio 2013)

Si es un artículo que solo está en línea, indicar los datos del mismo, y además la página de Internet respectiva junto con la fecha de consulta.

ROSAS MANTECON, Ana M. 1998. "Las jerarquías simbólicas del patrimonio: distinción social e identidad barrial en el centro histórico de México", www.naya.org.ar/articulos/patrimo1.htm (Consulta: 7 de enero 2006).

Cualquier otra situación no contemplada se resolverá de acuerdo a las Normas APA (American Psychological Association) que pueden consultarse en <http://normasapa.com/>

Aceptación y política de evaluación

La aceptación de un artículo para ser publicado implica el reconocimiento de la originalidad del trabajo presentado a A&P Continuidad por parte de los autores quienes conservan el derecho de usar el material en libros o publicaciones futuras a condición de citar la fuente original.

El formulario de cesión de derechos puede bajarse desde la página web de la Facultad: <http://www.fapyd.unr.edu.ar/wp-content/uploads/2014/10/derechos-publicacion-APcontinuidad.pdf>

Las contribuciones enviadas serán evaluadas por especialistas que aconsejarán sobre su publicación. Los evaluadores son profesores, investigadores, postgrados pertenecientes a instituciones nacionales e internacionales de enseñanza e investigación o bien autores que han publicado en la revista. La revisión de los trabajos se hace a ciegas, la identidad de los autores y de los evaluadores queda oculta en ambos casos.

Como criterios de evaluación se valorará la profundidad y originalidad en el tratamiento del tema editorial propuesto, el conocimiento del estado de la cuestión, el posicionamiento en el estado de la controversia, el empleo de bibliografía relevante y actualizada, la unidad, claridad, coherencia y rigor en la argumentación.

Los autores serán notificados de la aceptación, rechazo o necesidad de revisión de la contribución junto con los comentarios de los evaluadores a través de un formulario destinado a tal fin.





Esta edición fue impresa en Acquatint.
L N Alem 2254
Rosario, Argentina
Diciembre 2016
Cantidad: 500 ejemplares.

Universidad Nacional de Rosario
Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño.
A&P Ediciones, 2016.



Facultad de Arquitectura,
Planeamiento y Diseño.



| **UNR** Universidad
Nacional de Rosario