

**Bases para una historia urbana. Provincia de Córdoba.  
Argentina. Universidad Nacional de Córdoba, Argentina.**

Equipo redactor:	Dirección:	M <sup>ra</sup> Elena Foglia
	Docentes:	Sara Rossi, Josefa Martínez, David Malik Tchara, Mario Donicelli, Marcela Baliano, Carolina Peralta, Mónica Sánchez
	MDU:	Fernando Díaz, Gabriela Pestrin
	Invitados:	Aurora Bruno, Tito Gastaldi, Cristina Rearte

## 1 PRESENTACIÓN

La investigación que aquí se presenta constituye el primer estudio en su tipo que se realiza en el ámbito de la Provincia de Córdoba, en Argentina. Se encuadra en un enfoque integrador que, al estudio de **las estrategias de ocupación del territorio** que dieran origen a sus ciudades y pueblos -y a sucesivos impactos sobre su desarrollo posterior-, aúna el **reconocimiento de los rasgos estructurales de su configuración física**, tejido y paisaje, y el **análisis de las teorías/modelos y gestión** que los sustentaran históricamente con el objetivo de identificar las **tipologías de ciudades** que definen el carácter e identidad de sus regiones constitutivas, su **problemática** y las **recomendaciones urbanísticas** necesarias para resolverla, rescatando simultáneamente, el reconocimiento de su significado como **patrimonio cultural**.

Los fundamentos del enfoque integrador adoptado así como la síntesis de los principales aspectos estudiados hasta el momento se desarrollan a continuación.

## 2 FUNDAMENTOS DEL ENFOQUE

### 2.1 La ciudad en su territorio

Se entiende que la historia urbana de un territorio es el producto de la confluencia de un conjunto de procesos que en su concatenación histórica van configurando una realidad compuesta de centros urbanos distribuidos en su geografía cuyas propias características y las del territorio que conforman, se encuentran en permanente transformación.

La ciudad es, en definitiva, una forma particular del asentamiento poblacional que una determinada sociedad realiza en la ocupación de su territorio, respondiendo a objetivos básicos de explotación de los recursos necesarios para su propia subsistencia. Este hecho reconocido

en la historia y la geografía urbanas, implica una estrategia de ocupación la cual genera el denominado **proceso de urbanización**, término que designa tanto la transformación del medio natural o de uso rural en un nuevo producto, el medio construido -que conforma en el tiempo lo que llamamos ciudad-, como una organización territorial compuesta por numerosos centros urbanos distribuidos de una manera particular en el espacio, con una función específica respecto de la explotación del medio y un sistema de interconexiones que asegura su funcionamiento de conjunto.

La economía espacial, en su evolución como disciplina, explica particularmente este fenómeno. Observa a la ciudad vinculada con su área productiva constituyendo **sistemas urbanos organizados** cuya disposición en el espacio mantiene una regularidad de distanciamiento que tiene que ver con el tipo de producción de su región y el costo de transporte de su distribución. Apoyadas en el análisis de paisajes y mapas de las llanuras europeas se establecen teorías que sostienen que el área de influencia de cada centro urbano se delimita a partir del punto del espacio donde cuesta lo mismo ir a uno u otro centro, configurando un territorio homogéneamente cubierto por centros de servicio que, con el tiempo, por incorporación de innovaciones en el tipo de servicio o transformación de la materia prima que aportan a su región van estableciendo una red jerárquica donde algunos centros adquieren una importancia mayor, a complejizándose, mientras que otros permanecen en la misma función o cambian muy lentamente, diferenciándose así de los más dinámicos.

Interesa aquí destacar esta particularidad porque ella supone un **proceso de cambio** del rol que da origen a las ciudades, proceso que marcará su crecimiento o decrecimiento interno según su significado en la/s estrategia/s de ocupación territorial.

En la campaña europea, aquel fenómeno se dio históricamente con tal regularidad que los estudios empíricos que lo analizaron pudieron establecer redes jerárquicas de centros que casi adquirieron una connotación de norma en la organización territorial definiendo los escalones de los lugares centrales y sus áreas de influencia<sup>1</sup>.

Pero en el caso de la ocupación de territorios conquistados, como es el caso de la América española, el proceso de urbanización territorial se da con un sentido inverso al europeo: la ocupación se produce a través de la fundación de ciudades a las que se les asigna un rol administrativo respecto de un territorio definido en sus límites y no como el resultado de ciudades que surge como mercado de la producción de un área rural generando una **fuerza centripeta**. Y esta explicación resulta importante para la comprensión de la organización territorial que es objeto de nuestra investigación, porque en ella, la ciudad ejerce una **fuerza centrífuga** sobre un territorio cuyos límites quedan inicialmente definidos de manera institucional y no como producto de una relación socio-económica espontánea y regular a la manera europea.

De tal manera, la organización territorial que respondió en la América española a la

---

<sup>1</sup> Christaller, **Die Zentralen Orte in Süd Deustchland**, 1933, confirmados también por Lösch en 1940.

estrategia de la conquista construyó inicialmente un conjunto de centros urbanos de funciones administrativas, la "ciudad-territorio", que centrifugamente fueron complementándose, en el tiempo, de manera irregular con centros de agrupamiento poblacional espontáneos de funciones diversas según las necesidades del funcionamiento territorial mayor.

Recién cuando la ocupación del conjunto del territorio se consolida, los centros urbanos se diversifican en su oferta de prestación de servicios o transformación de materia prima y comienzan a delinear un área de influencia propia como consecuencia de fuerzas de intercambio bidireccionales **centrípetas y centrífugas**. Pero este proceso, en el caso argentino, alcanza su definición posteriormente, a partir de la integración de su territorio en una **unidad nacional independiente** y del conjunto de las fuerzas de transformación que al organizar el mismo, promueven la incorporación o no de los centros urbanos iniciales al nuevo sistema productivo, y su interrelación con los nuevos centros que se van creando contemporáneamente para el cumplimiento de su propia estrategia de ocupación territorial.

Así en el caso argentino, a partir de la segunda mitad del siglo XIX, la definición de una economía agro-exportadora y los procesos concatenados del tendido de las líneas ferroviarias y la colonización agrícola primero, y de industrialización y sistema vial para el transporte de carga después, van generando a su tiempo nuevos centros urbanos o el desarrollo de los previamente existentes en procesos de urbanización que modifican la organización territorial colonial y el sistema de centros de las distintas regiones por una parte, y caracterizan, por otra las situaciones de crecimiento o decrecimiento de cada centro según su significado en aquél. Por todo ello, los estudios que permiten definir las estrategias de ocupación territorial con su sistema de centros urbanos consecuentes y sus instancias históricas de cambio constituyen el marco de encuadramiento obligado de esta investigación.

## 2.2 La ciudad en su configuración. La estructura urbana.

El proceso de urbanización referido ahora a la materialización del hecho urbano en sí mismo, a diferencia de la acepción regional analizada en el punto precedente, requiere para el estudio de su concreción físico-funcional, de otra escala de análisis, ya que implica una transformación del suelo rural en urbano, que entraña su subdivisión y parcelamiento en dimensiones adecuadas para el asentamiento de actividades diversas de la población que se albergan en tipos arquitectónicos variados.

La subdivisión que inicia así la urbanización en sí, las calles, las manzanas delimitadas por ellas y las parcelas contenidas en éstas que constituyen el soporte del tejido urbano-arquitectónico, configuran lo que se denomina el **trazado** de la ciudad. El trazado, por lo tanto, constituye la matriz de origen de la apropiación que la población realiza del medio natural para las funciones urbanas y es el sustento del entramado resultante de su ocupación con la tipología de los edificios que configura la ciudad, definiendo su morfología y su paisaje.

Interesa remarcar aquí que su construcción, se manifiesta en una continua dinámica de

crecimiento (o decrecimiento), que queda definida en su ritmo por la función territorial que cumple la ciudad, según indicáramos en el punto precedente. El trazado original es afectado así por procesos de expansión y/o renovación que configuran cambios dimensionales, morfológicos y funcionales que conforman paisajes diferentes en el transcurrir histórico, acomplejizando la posibilidad de comprensión del conjunto hoy presente.

Sin embargo y simplifícadamente, puede afirmarse que en tal proceso se consolida un hecho central, la actividad que originó la ciudad (comercio, fuerte, mercado, capilla, posta, etc.) y un hecho periférico al mismo, el asentamiento residencial consecuente que por sus requerimientos de servicios (infraestructura) y equipamientos van generando en el tiempo lo que diversos autores reconocen como una constante en la organización de la ciudad: la **centralidad** o área de actividades centrales, **áreas periféricas residenciales** y **áreas periféricas adaptadas a usos particulares**.

Si relacionamos esta situación con el trazado y su red vial -que posibilita las conexiones entre las diferentes actividades- y con las características fisiogeográficas del medio de inserción de la urbanización (tales como características topográficas, hídricas, etc.) las distintas áreas indicadas configuran en sus formas de localización, yuxtaposición, imbricación, etc., una estructura física y de organización de conjunto definida e identificable en cada momento histórico. Y ésta es la que se denomina, en términos urbanísticos, la **estructura urbana**. Síntesis posible, en un plano, de la combinación de los procesos de urbanización efectuados a través del tiempo; expresión de la geometría que marca las fases sucesivas de realización y la organización general de sus formas, y permite la interpretación de su funcionamiento de conjunto. Y ella es la otra escala que nos interesa conocer para sentar las bases de una historia urbana. Su estudio ha sido realizado históricamente desde distintos enfoques que intentan, a partir de considerar que requerimientos similares generan rasgos compartidos, su **tipificación**, atendiendo a los grandes rasgos de su conformación y uso.

### 2.3 Las teorías y gestión que definen la configuración.

Si la ciudad constituye una construcción humana del espacio, como el punto de partida de toda construcción es la propia "posibilidad" de construir<sup>2</sup> se requiere un **proyecto anticipado**: qué se quiere construir y para qué, con qué objetivos se realizará. Y al mismo tiempo, considerar su posibilidad de materialización, o sea, mediante qué procesos y con qué materiales se construirá. Puesto que la ciudad es un hecho colectivo, esto presume la existencia de lo que en términos urbanísticos se denomina "**procesos de gestión**", es decir, procesos de orientación y/o conducción, según el caso, de la construcción urbana en el tiempo.

**Proyecto y gestión** son pues indispensables para la materialización de la ciudad y a la par, son parte de la cultura que la origina u orienta su crecimiento y cambio por lo que no pueden analizarse aislados de esta.

---

<sup>2</sup> Argan, G.C., **Historia de la ciudad**, Laia, 1984

La configuración urbana, analizada en este marco, se constituye en un hecho transmisor de los valores, códigos y reglas de la sociedad que integran al individuo en una cultura común y, en consecuencia, la propia configuración en sí puede adscribir un valor de *modelo*, de prototipo a imitar. Y en esa instancia, el proyecto y su diseño transformase en el *vehículo* (consciente o inconsciente) de la institucionalización de las pautas de comportamiento de una determinada sociedad.

Por todo ello, el estudio de teorías y modelos permite una comprensión valorativa del ajuste de su aplicación a la diversidad geográfica del territorio y del reconocimiento de sus innovaciones y particularidades con su significado cultural para el habitante.

### 3 SÍNTESIS DE LOS ESTUDIOS DESARROLLADOS

A partir de este enfoque se procedió, en primer lugar, a identificar las regiones que históricamente compartieron determinadas estrategias de ocupación territorial, y a identificar los procesos de urbanización correspondientes y su superposición histórica. Particularizando las estrategias históricas aplicadas en el actual territorio argentino al territorio cordobés, se establecieron las siguientes instancias de cambios sucesivas: la situación aborígen, la colonización hispánica, la organización nacional en el siglo XIX y la organización nacional del siglo XX. La regionalización del territorio cordobés resultante puede observarse en *Figura 1*.

Para identificar los procesos de urbanización correspondientes y su superposición se procedió a caracterizar la instancia fundacional de los distintos centros comprendidos en el sistema urbano existente por períodos y los impactos sucesivos de los períodos posteriores según puede observarse a manera de ejemplo en el Cuadro N° 1. Paralelamente se identificaron las teorías y modelos que se aplicaran en la creación urbana en los distintos períodos considerados asumiéndolas como posterior marco de encuadramiento de la ciudad en su configuración. Luego se procedió al registro sistemático de la estructura urbana de las distintas ciudades en el sistema de cada región.

El Registro permitió la sistematización comparativa de una amplia información cartográfica y de campo **tipificada** sobre la interpretación de la representación gráfica de la estructura urbana. A las características geométricas básicas del trazado vial (regular en cuadrícula, regular en retícula, irregular de geometría definida o indefinida y sus posibles combinaciones) se sumó la localización en aquel de los elementos nodales o en ejes significativos que connotaran su funcionamiento, estructural, tales como plazas, estaciones ferroviarias, ejes viales distintivos, etc. y los rasgos de la geografía del lugar cuando resultaban condicionantes de la configuración adoptada (distintos tipos de barreras topográficas, hidrográficas, etc.). Se descartaron para el Registro Sistemático, las áreas, ejes de asentamiento



Figura 1. Provincia de Córdoba. Regiones de Estudio para los procesos históricos de urbanización

## Departamento Río Primero

LOCALIDAD Hab.(1991)	REFERENCIA TOPONÍMICA	PRIMERA OCUPACIÓN FECHA APROXIMADA	PRIMER NUCLEAMIENTO FUNCIÓN BÁSICA FECHA APROXIMADA	CONSOLIDACIÓN URBANA FUNCIÓN BÁSICA FECHA APROXIMADA	IMPACTO SOBRE EL DESARROLLO ACTIVIDAD FECHA APROXIMADA
Capilla de los Remedios - 524-	Comarca de "Santa Rosa"	Capilla	1904 Finalización de la capilla		RUTA NACIONAL N° 19
Cañada de Machado - 150 -		Estancia "El Sauce"		1912 Municipalidad - 1913 Juzgado de Paz	RUTA PROVINCIAL
La Para - 2263 -	"Monte del Castaño"	Parada de Carretas 1815/17 Fuerte San José - 1840 Loc. Cerrada	1911 (FCCNA) Estación y fundación del Pueblo	Municipalidad Centro de Servicios Rurales	Incorporación a cuenca lechera NE. Centro Comercial y de Servicios orientados al Agro (Forraje). Elaboración de Conservas de Pescado, Dulces, Frac. de Alcohol y café. RUTA PROVINCIAL N° 17
La Puerta - 1441 -	Paso indígena (de allí su nombre) XVII	1911 (FCCNA) Estación Fundación de la localidad (1910 se aprueban los planos)	C 1925/30 llega empalme FCGB (Tránsito-La Puerta) Explotación del Bosque	Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. Acopio de Cereales.	Cooperativa tambera. Fábrica de quesos. Escuela Técnica (carpintería) RUTA PROVINCIAL N° 17
Montecristo	"Puesto de Luján"	1886 Estación "Constitución"	1888 (FCCC) Estación "Montecristo"	1922 Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. 1965 se declara Ciudad	1960 Gasoducto vinculación Campo Durán -Salta-. Distribución gas. Industrias: químicas, premoldeados, envases, ladrillos, baldosas premoldeadas. RUTA PROVINCIAL N° 19
Obispo Trejo - 1194 -		"Pueblo Antiguo"	1871 Juan Celaya dona para la ejecución de la Iglesia (San Antonio de Padua). 1875 Fundación del Pueblo.	1911 (FCCNA) Talleres del FFCC. Explotación del Bosque. Acopio de Leña y Carbón.	1960 Municipalidad. Levantamiento FCGMitre. Decae la actividad forestal. Bañado de ganado. 1984 Hospital Zonal. RUTA PROVINCIAL N° 17
Piquillín - 1033 -	Asentamiento indígena cercano a la Laguna de "Sibopa"	1886 (FCGMB) Estación próxima a Capilla de Dolores. Centro de Servicios Rurales.	1888 Fundación del Pueblo. Explotación del Bosque. Humos de carbón y ladrillos.	1960 Municipalidad. Centro de Servicios Rurales. Ramal de Carga FCGMB	Feria Agrícola-Ganadera. Acopio de Granos - Silos - Fábrica de ladrillos. RUTA NACIONAL N° 19
Río Primero - 4750 -		Estancia y Capilla "Villamonte" (a 3 km al sur del Río Primero) 1768: Fuerte	Traslado al lugar actual desde el lugar de Villamonte. 1888 (FCCC-SE) Estación. Su fundación. 1889: Sub-Comisaría.	1911: Comisión Municipal. 1925/27: Municipalidad. 1905: Explotación Forestal-Aserraderos-Leña-Carbón. 1901 y 1909 Capilla y Cementerio	1970 Industria piezas de H/A. 1967 Filial SanCor Coop. Agrícola-Ganadera-Tambos. Fábrica de Muebles de Madera. Pre-Moldeados para el Agro. 1970 Línea Alta tensión (Pilar). RUTA PROVINCIAL N° 19
Santa Rosa de Río Primero - 5298 -	"Paso del Sauce"	Merced a Juan Dávila. 1681 Estancia "Santa Rosa". 1705 Capilla/Posta. 1764 "Fuerte de Santa Rosa de la Frontera del Río de la ciudad"	1816 se crea jurisdicción Parroquial. 1854 distribución de terrenos por la Curia. 1855 se declara "Villa de Santa Rosa" trazas y solares. 1869 Cabecera de Departamento. 1881 Sub-Comisaría	1910 Municipalidad. 1925/30 Estación (Ramal FFCC Tránsito-La Puerta) Explotación Forestal-Aserraderos-Leña. 1912 Juzgado de Paz.	Centro Comercial y de Servicios. Insumos agrotécnicos. 1970 Estación Agrotécnica INTA. Tambos - Frigoríficos-SanCor-SENASA-Feria Ganadera-Fábrica de premoldeados-Carpintería metálica. RUTA PROVINCIAL N° 10
Santiago Temple		1886 (FCGMB) Estación próxima a Capilla de Dolores. Centro de Servicios Rurales.			Centro de Servicios Rurales. RUTA NACIONAL N° 19
Villa Fontana - 635 -	"Desvío Fontana"	Parada km. 294. 1911: "Instalación de una estación"	Afincamiento "Flas Colonizadas". 1920: Desmonte y Aserraderos. 1924: Comisión Municipal	1928: Municipalidad. Aserraderos. Acopio de Granos.	Decae Actividad Forestal (1940/50). Agricultura. Ganadería. RUTA PROVINCIAL N° 17.

Cuadro 1. Instancias de Impacto en la urbanización

residencial o de otros usos que pudieran constituir situaciones diferenciadas (funcionales o paisajísticas) como resultado de una configuración correspondiente a momentos históricos posteriores al fundacional y respondiendo a distintas pautas en su tipología urbano-arquitectónica (áreas de crecimiento de la planta original). Estos se remitieron a estudios de detalle de centros seleccionados a tal fin para confirmar los estudios tipificados preliminarmente.

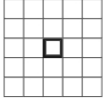
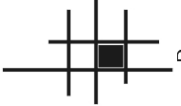
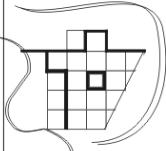
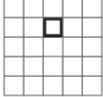
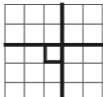
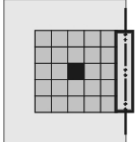
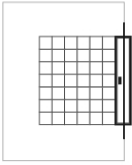
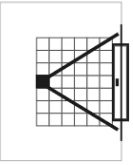
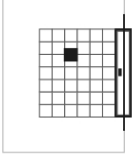
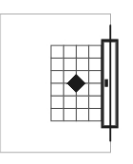
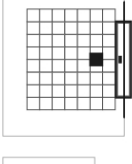
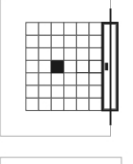
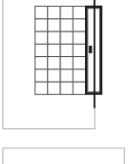
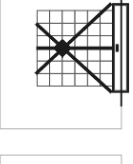
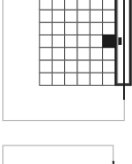
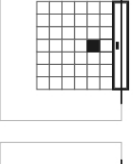
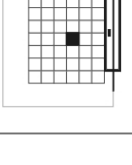
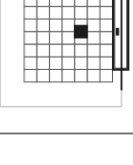
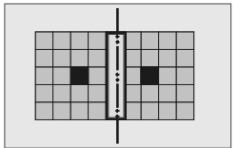
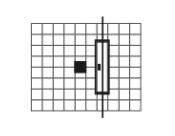
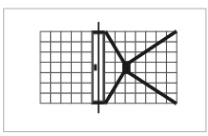
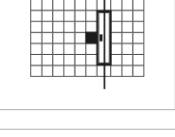
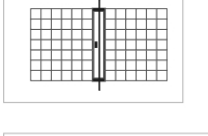
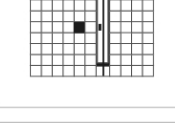
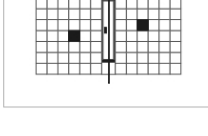
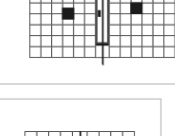
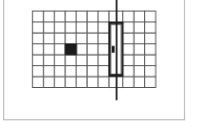
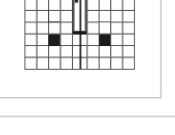
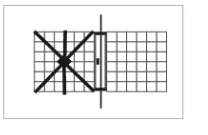
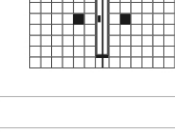
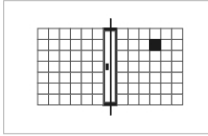
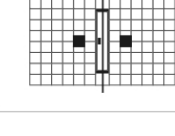
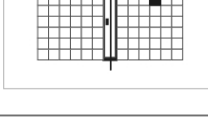
A partir de lo indicado se establecieron por su reiteración en el Registro Sistemático los prototipos o tipos bases existentes y su serie tipológica en cada región (ver *Cuadro 2*).

<p>• <b>Categorización según trazados:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="radio"/> Trazados iniciales período Colonial</li> <li><input checked="" type="radio"/> Trazados iniciales Villas/Pueblos S. XIX</li> <li><input type="radio"/> Colonias Agrícolas fines S. XIX principio S. XX</li> <li><input type="checkbox"/> Típicos del FCA. Retícula de calles subdivididas por callejuelas paralelas al FFCC.</li> <li><input checked="" type="radio"/> Trazados organizados a partir del FFCC. Retículas cuadradas, rectangulares, otras y estructuradas según se detalla más adelante.</li> <li><input checked="" type="radio"/> Trazados que incorporan elementos característicos de plantas "republicanas"</li> <li><input type="checkbox"/> Retículas (en gral.) Con o sin Plazas, en el primer caso: Plazas ubicadas aleatoriamente.</li> </ul>	<p>• <b>Clasificación tentativa según ubicación plaza/s:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Contigua/s a Cuadro Estación. En general enfrentando a la misma.</li> <li><input type="checkbox"/> Interceptan calle perpendicular a Estación. Tamaño de plazas: 1 a 4 manzanas. Distancia a Cuadro Estación: 1 cuadra o más.</li> <li><input type="checkbox"/> Plaza en eje de planta, entre dos calles que flaquean Estación.</li> <li><input type="checkbox"/> Lateral a la calle perpendicular a Estación.</li> <li><input type="checkbox"/> Retícula (cuadrada, rectangular, otra)</li> <li><input type="checkbox"/> Plaza/s en un extremo del Cuadro de Estación. Sólo detectada en tramo FFCA.</li> </ul>
<p>• <b>Trazados organizados en función del FFCC:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Ambos lados de las vías. Mismo esquema.</li> <li><input type="checkbox"/> Ambos lados de las vías. Distintos esquemas.</li> <li><input type="checkbox"/> Un sólo lado vías.</li> <li><input type="checkbox"/> Estaciones, paradas, etc. Sin materialización plantas. O sin registro como tales en Censo 91.</li> </ul>	<p>• <b>Tipificación emergente de situaciones particulares:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Formas irregulares y atípicos</li> <li><input type="checkbox"/> Cuadrícula heredada S. XIX</li> </ul>

*Cuadro 2. Síntesis de tipificación tentativa en todos sus variantes y modelos emergentes del Registro Sistemático establecida para su espacialización por región.*

La correlación de tal tipificación preliminar con las teorías y modelos establecidos en los estudios históricos correspondientes, permite establecer la presencia en el territorio cordobés de los siguientes modelos de centros urbanos (ver *Figura 2*):



Tipo base	Variantes de Tipos
<p data-bbox="411 1877 518 1973">     </p> <p data-bbox="539 1910 624 2045">           A            B            Prototipo 1            modelo colonial         </p>	<p data-bbox="384 981 550 1131">  </p> <p data-bbox="416 1205 518 1301">  </p> <p data-bbox="416 1384 518 1480">  </p>
<p data-bbox="699 1780 837 1921">  </p> <p data-bbox="879 1892 943 2045">           Prototipo 2            modelo ferroviario            Estructura 1         </p>	<p data-bbox="646 638 778 801">  </p> <p data-bbox="799 638 932 801">  </p> <p data-bbox="646 824 778 987">  </p> <p data-bbox="799 824 932 987">  </p> <p data-bbox="646 1010 778 1173">  </p> <p data-bbox="799 1010 932 1173">  </p> <p data-bbox="646 1196 778 1359">  </p> <p data-bbox="799 1196 932 1359">  </p> <p data-bbox="646 1382 778 1545">  </p> <p data-bbox="799 1382 932 1545">  </p> <p data-bbox="646 1568 778 1731">  </p> <p data-bbox="799 1568 932 1731">  </p>
<p data-bbox="1050 1736 1284 1883">  </p> <p data-bbox="1337 1892 1407 2045">           Prototipo 3            modelo ferroviario            Estructura 2         </p>	<p data-bbox="959 510 1134 645">  </p> <p data-bbox="1182 667 1390 801">  </p> <p data-bbox="959 689 1134 824">  </p> <p data-bbox="1182 846 1390 981">  </p> <p data-bbox="959 869 1134 1003">  </p> <p data-bbox="1182 1025 1390 1160">  </p> <p data-bbox="959 1048 1134 1182">  </p> <p data-bbox="1182 1205 1390 1339">  </p> <p data-bbox="959 1227 1134 1361">  </p> <p data-bbox="1182 1384 1390 1518">  </p> <p data-bbox="959 1406 1134 1541">  </p> <p data-bbox="1182 1541 1390 1675">  </p> <p data-bbox="959 1563 1134 1697">  </p> <p data-bbox="1182 1585 1390 1720">  </p>

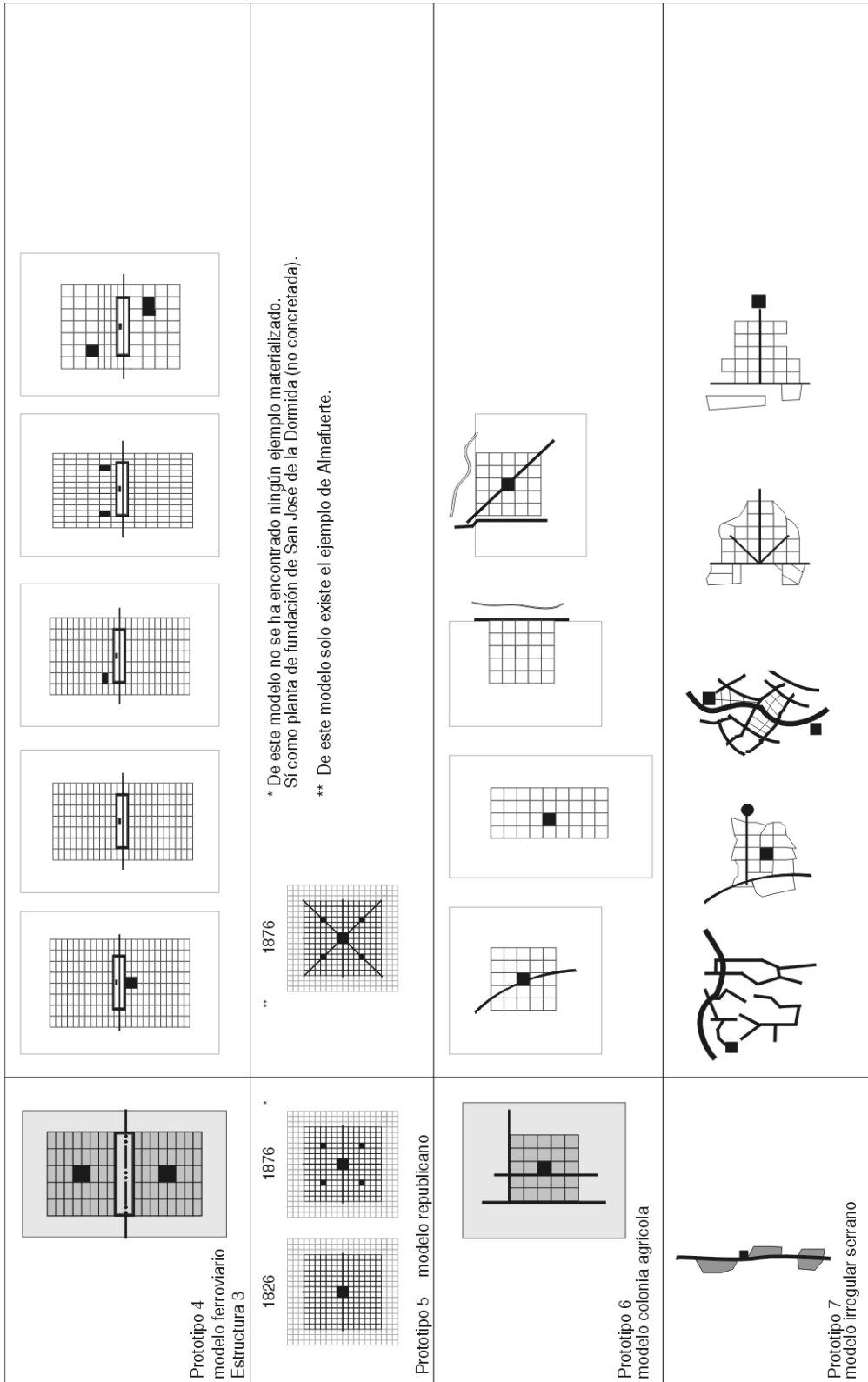


Figura 2. Correlación de Tipificación Preliminar con Modelos Teóricos

- El modelo **colonial**, correspondiente al prototipo 1 de planta en trazado cuadrangular organizada en torno a una plaza-nodo más o menos centralizada originado en la colonización hispánica del territorio. Marca a la capital provincial y está presente en las regiones correspondientes a la organización colonial del territorio (regiones 1 y 2).
- El modelo **originado en el tendido ferroviario**, correspondiente a los prototipos 2 y 3, de trazado cuadrangular que incluyen la presencia de una plaza-nodo funcional a uno o ambos lados del cuadro ferroviario, con variaciones posibles respecto de su localización y distancia en relación a la estación y su forma de vinculación (avenidas o calles) que marca la permanencia de algunas invariantes del modelo colonial y predomina en las llanuras del este y sur provincial (regiones I, II, III y IV).
- El modelo **originado en el tendido ferroviario del FF.CA**, correspondiente al prototipo 4, de trazado en retícula rectangular a ambos lados del cuadro ferroviario con una o dos plaza/s vinculada/s al cuadro de estación que constituye una innovación en el predominio numérico de los dos modelos precedentes (región II).
- El modelo de la **colonización agraria**, de trazado cuadrangular, con o sin plaza central, en algún caso emparentado con el modelo **republicano** (prototipo 5) de la ley nacional de colonización de 1876 pero simplificado y distintas variantes del modelo **republicano** que denominamos de influencia haussmanniana (aplicados a los tipos bases 1, 2 y 3), de planta en trazado cuadrangular, con incorporación de avenidas diagonales y de limitada presencia (región IV).
- Como un modelo sin precedentes teóricos parece emerger de su reiteración en ciertas zonas un **modelo de configuración de conjunto irregular** resultado de la yuxtaposición y/o imbricación de diferentes trazados respecto a un **eje vial regional** condicionados por la geografía del lugar de implantación o por la linealidad de su desarrollo. Predomina en áreas serranas (regiones 2 y 3).
- Se observan situaciones atípicas que no corresponden a un modelo definido o que resultan de la combinación de diferentes modelos, dispersos en el territorio.

En síntesis, la investigación realizada ha recopilado y sistematizado una amplia información bibliográfica y cartográfica precedentemente dispersa, estudiándose más del 70% de los centros urbanos existentes en cada región del territorio y se ha realizado su tipificación reconociendo los modelos teóricos correspondientes a cada período y los procesos de cambio que definieran su configuración y paisaje actual. Continuando la investigación, para 15 casos de diferente dimensión y características se ha profundizado el estudio que permite confirmar aquellos procesos, tipificación y recomendaciones generales para la problemática actual emergente cuyas conclusiones son parte de la investigación aún en marcha.

