



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO**

**TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO**

**El Parque Noroeste, un nuevo  
espacio de ocio público para la  
ciudad de Bahía Blanca.**

**Tesista: Adela del Carmen Castillo**

**Directora: Mg. Paola Rosake**

**BAHÍA BLANCA, 2017**

**Agradecimientos.**

*A mi familia por el apoyo incondicional y la motivación que me dieron todos estos años.*

*A mi compañero de vida Luciano, que me acompañó y alentó a terminar el trayecto final de este camino.*

*A mis amigas por su tiempo, por escucharme y darme ánimos.*

*Un agradecimiento especial a mi directora Paola, que pese a la distancia tuvo la paciencia y dedicación necesarias para motivarme en esta travesía.*

*Y a los vecinos del barrio Noroeste por su colaboración y su tiempo.*

*¡GRACIAS!*

## ÍNDICE GENERAL

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	5
<b>1. ABORDAJE METODOLÓGICO</b> .....	7
1.1. Objetivos .....	7
1.1.1. Objetivo general .....	7
1.1.2. Objetivos específicos .....	7
1.2. Hipótesis .....	7
1.3. Metodología utilizada para el abordaje de la investigación .....	7
<b>2. MARCO CONCEPTUAL</b> .....	9
2.1. Ocio y Recreación .....	9
2.2. Ocio y revitalización urbana.....	10
2.2.1. Refuncionalización de barreras urbanas como espacios de ocio .....	11
2.2.2. Espacios de ocio públicos y privados.....	12
2.2.3. Las funciones del espacio público.....	13
<b>3. DISTRIBUCIÓN DE LOS PARQUES Y PASEOS URBANOS DE LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA</b> .....	15
<b>4. CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE ESTUDIO</b> .....	19
4.1. Barrio Noroeste .....	19
4.1.1. Localización .....	19
4.1.2. Origen y evolución del barrio .....	20
4.2. Complejo Ferroviario Estación Noroeste .....	23
4.2.1. Localización y accesibilidad del Parque Noroeste.....	23
4.2.2. Elementos configurantes .....	25
4.2.3. Atractivos .....	29

4.2.4. Planta recreativa: equipamientos e instalaciones .....	35
4.2.5. Actores intervinientes en la puesta en valor.....	37
4.2.5.1. Población local, asociaciones y ONGs .....	37
4.2.5.2. Sector público y privado.....	48
<b>5. DIAGNÓSTICO .....</b>	<b>52</b>
5.1. Matriz FODA .....	54
5.2. Lineamientos para futuras propuestas .....	55
<b>6. REFLEXIONES FINALES .....</b>	<b>57</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>59</b>
<b>8. ANEXOS .....</b>	<b>64</b>

## INTRODUCCIÓN

Ciertas características comerciales que adopta Bahía Blanca durante el auge del modelo agroexportador en el país a fines del SXIX, hicieron que distintas empresas ferroviarias quisieran ubicarse en la ciudad. Por lo tanto las empresas instaladas, tuvieron que adecuar la ciudad a sus necesidades.

El ferrocarril llega a Bahía Blanca en el año 1884 y en la misma funcionaron cuatro compañías: Bahía Blanca al Noroeste (BBNO), Ferrocarril Gran Sud, Buenos Aires al Pacifico y Rosario a Puerto Belgrano, que continuaron con su expansión de la traza férrea y utilizaron importantes superficies de tierras para la instalación de talleres, playas de maniobras, depósitos, etc.

El declive de la actividad ferroviaria, deja numerosas tierras vacantes e instalaciones en desuso, entre ellas el Complejo Ferroviario Estación Noroeste. Estas tierras se encuentran mayoritariamente en el sector SE y SO de la ciudad, las cuales fueron y son condicionantes en el crecimiento urbano.

Se observa que la ciudad ha rodeado estos espacios destinados al ferrocarril, lo cual produce interrupciones en el tejido urbano y afecta la conectividad entre distintos sectores de la ciudad, además de dificultar la instalación de infraestructura y equipamiento, por lo cual se produce un impacto negativo en la calidad ambiental y en el valor del suelo de los sectores que rodean estos espacios (Plan Estratégico de Bahía Blanca, 2000).

La situación dominial de estas tierras ha sido uno de los principales obstáculos para intervenir con un proyecto urbano integral. Sin embargo en el año 2009 el gobierno nacional cede en custodia las tierras y galpones pertenecientes al ferrocarril BBNO al municipio de Bahía Blanca, generando un contexto más propicio para el desarrollo de propuestas en el sector.

A partir de esta situación, el municipio presenta un ambicioso proyecto de recuperación y utilización para todo el sector, pero sólo se concreta la demolición de parte del paredón que rodea al complejo y la apertura de la calle Blandengues.

Es así, que en la actualidad se observa - después de décadas de demandas constantes de la población - la materialización de una iniciativa de los vecinos del lugar con la creación del

Parque Noroeste. De esta manera, se inicia un proceso de refuncionalización de espacios ferroviarios en desuso como lugar de recreación.

Por lo tanto, la presente investigación tiene como área de estudio el Parque Noroeste y el principal objetivo es analizar las repercusiones de la refuncionalización de un sector del Complejo Ferroviario Estación Noroeste, como espacio público recreativo en la ciudad de Bahía Blanca.

Para ello se observa qué actividades se realizan además de conocer el sentido de pertenencia que genera en la comunidad. Se analizan aquellos aspectos observables como infraestructura, equipamientos, usos del suelo, cambios producidos en la comunidad, con el fin de conocer las potencialidades y falencias del sector.

## **1. ABORDAJE METODOLÓGICO**

### **1.1.Objetivos**

#### **1.1.1. Objetivo general**

Analizar las repercusiones de la refuncionalización de un sector del Complejo Ferroviario Estación Noroeste como espacio de ocio público en la ciudad de Bahía Blanca, con el fin de conocer las potencialidades y falencias para el desarrollo de propuestas recreativas.

#### **1.1.2. Objetivos específicos**

- Identificar los atractivos del Parque Noroeste.
- Describir las condiciones actuales del equipamiento e infraestructura del sector.
- Analizar el carácter simbólico que posee el parque para la sociedad.
- Identificar las intervenciones públicas y privadas en el sector.

### **1.2.Hipótesis**

- La refuncionalización de un sector del Complejo Ferroviario Estación Noroeste como Parque Noroeste, contribuye a equilibrar la distribución de los espacios públicos recreativos en la ciudad de Bahía Blanca.
- La valorización social del Parque Noroeste está asociada a la identidad del barrio en el cual se desarrolla.

### **1.3.Metodología utilizada para el abordaje de la investigación**

La metodología de investigación utilizada abarcara estudios descriptivos y explicativos para determinar la importancia del Parque Noroeste como espacio de ocio público para el sector y la ciudad de Bahía Blanca.

Se caracteriza el área de estudio de manera descriptiva, definiendo sus funciones y el rol que cumple para los barrios aledaños y la ciudad. Además se explica cómo contribuye el parque a

equilibrar la distribución de los espacios públicos recreativos de la ciudad y como ha sido el proceso valorización social del sector.

Como fuentes de información primaria se revisa y selecciona la bibliografía y artículos periodísticos, además de cartografía y material fotográfico de carácter relevante para la investigación.

Como trabajo de campo se realizan entrevistas abiertas a informantes clave: la señora Olga Pronsato de la ONG Parque Noroeste y Franco Liberati integrante de la agrupación social El Grito: Movimiento desde abajo. También se toman encuestas a los usuarios del espacio objeto de estudio y relevamiento fotográfico.

Finalmente se analizan los datos obtenidos con un enfoque cuali-cuantitativo y se elaboran el diagnóstico y conclusiones.

## 2. MARCO CONCEPTUAL

### 2.1. Ocio y Recreación

Se conoce como ocio a aquellas actividades que se realizan con libertad de elección en el tiempo libre. Es necesario no confundir ocio con tiempo libre, ya que, se considera tiempo libre a aquel fuera del horario de trabajo y de otras responsabilidades no remuneradas a la cual el individuo debe atender, como comer, higienizarse, cuidar el propio hogar, trasladarse, etc. Por lo tanto se considera ocio a las actividades elegidas voluntariamente por el individuo en su tiempo libre (Elizalde, 2010).

El tiempo disponible socialmente determinado para realizar actividades recreativas, no es tiempo de recreación ni tiempo libre, sino que lo es cuando se dan ciertas condiciones socio-económicas que permitan satisfacer las necesidades humanas vitales. En síntesis, el tiempo libre se dará siempre y cuando se hayan satisfecho las necesidades básicas y obligatorias y se disponga de recursos económicos y sociales para poder utilizar nuestro tiempo libre (Pérez, 2003).

En relación con los cortos tiempos de duración de las actividades recreacionales, la mayor parte de ellas son de carácter urbano, incluyendo otras que se puede realizar en la periferia de las ciudades dentro de un radio de influencia que no supere las dos horas de distancia de tiempo (Boullón, 2009).

Al respecto, Pérez, Aldo (2003:5) considera que:

“La recreación como disciplina tiene el propósito de utilizar las horas de descanso (tiempo libre), para que el hombre aumente su valor como ser humano y como miembro de la comunidad, a través de ocupar este tiempo con actividades creadoras que motiven su enriquecimiento profesional, artístico-cultural, deportivo y social.”

El ocio es más amplio que la recreación, ya que, como el ocio es una necesidad humana fundamental, la recreación pasa a ser uno de los posibles satisfactores de la necesidad de ocio. Por esto, el concepto de ocio puede abarcar a la recreación y a cualquier tipo de usos que el hombre haga de su tiempo libre, siempre que este uso se realice en una actitud placentera y voluntaria.

Podemos decir que el ocio se da en la vivencia lúdica a través de las manifestaciones culturales en el tiempo/espacio social. Donde la ludicidad, las manifestaciones culturales y el tiempo/espacio social son los tres elementos fundamentales que constituyen al ocio, haciéndolo un potente aliado en el proceso de transformación de nuestras sociedades, volviéndolas más humanas e inclusivas (Elizalde y Gomes, 2010).

“...el ocio necesita ser conceptualizado y resignificado a partir de otras miradas y la perspectiva de la cultura nos parece ser un importante sendero desde donde empezar este nuevo camino de cambio. Desde aquí, entendemos que el ocio es una creación cultural y una práctica social compleja e históricamente determinada. Así entendido, el ocio no es un fenómeno aislado y se manifiesta en diferentes contextos según los sentidos y significados producidos/reproducidos culturalmente por las personas en sus relaciones con el mundo. El ocio participa de la compleja trama histórico-social que caracteriza la vida en sociedad, y es uno de los hilos tejidos en la red humana de significados, símbolos y significaciones” (Elizalde y Gomes, 2010:9).

## **2.2.Ocio y revitalización urbana**

La revitalización urbana aparece como solución a los problemas urbanos, ya sean sociales, económicos o físicos. Edificaciones monumentales en desuso o en ruinas, áreas portuarias, ferroviarias o industriales abandonadas, vacíos urbanos, que suelen actuar como barreras al desarrollo urbano de una ciudad, pueden ser objeto de revitalización urbana. Al producirse una revitalización de estos espacios degradados se le da un nuevo uso el cual puede satisfacer las necesidades de ocio y esparcimiento y así generar oportunidades de recreación tanto para el sector como para la ciudad (Fontan Köhler, 2013).

### **2.2.1. Refuncionalización de barreras urbanas como espacios de ocio**

Las políticas de revitalización urbana ascendieron al tope de la agenda pública de muchas ciudades en las últimas décadas debido a que los vacíos o espacios abandonados reflejan una desarticulación y segregación socio espacial que afecta al conjunto urbano (Fontan Köhler, 2013).

La traza del sistema ferroviario al igual que las tierras que han quedado en desuso representan barreras urbanas que han generado diversas problemáticas las cuales se ven presentes en los planes de ordenamiento de la ciudad.

Por lo tanto, es necesaria la refuncionalización de espacios en degradación o en procesos de obsolescencia, ya que, se le otorga otro sentido al espacio y uso para el beneficio colectivo del sector y la ciudad, debido a que estos adquieren un nuevo carácter al ser adaptados a las nuevas funciones y exigencias de la sociedad (Álvarez y Gómez, 2015).

Dentro de las nuevas funciones el ocio ocupa un papel relevante. En la regeneración de la economía urbana que experimentan muchas ciudades, es posible identificar el modelo económico actual que le atribuye a la industria del ocio un rol preponderante para dinamizar un espacio deprimido. Como expresan Rosake y Ercolani (2013: 96): “En esta nueva “ciudad del espectáculo” (Garikoitz Gamarra, 2005) se traslada el poder de lo productivo a la prioridad del ocio y el sector terciario.”

### **2.2.2. Espacios de ocio públicos y privados**

Ciertamente, la ciudad está configurada por una multiplicidad de espacios y éstos pueden ser analizados en función del nivel de regulación de privacidad que son capaces de gestionar sus ocupantes. En los espacios privados el control de la interacción social es fácilmente alcanzable. En cambio en los espacios públicos tal control resulta imposible o, cuando menos, insuficiente (Valera, 1999).

Cuando se habla de espacio privado se puede considerar el ámbito de la casa, de residencia de una familia donde se establecen las relaciones y que lo convierte en un lugar ideal para la interacción. Además son aquellos espacios que evidencian los distintos estilos de vida de la

sociedad, son espacios donde se pueden realizar variadas actividades pero a los cuales solo una parte de la población puede acceder a los mismos (González y Meléndez, 2003).

Por otro lado, en los espacios públicos se desenvuelve lo colectivo, es el lugar donde transcurren las actividades públicas y urbanas en la ciudad, deben ser de fácil acceso y permitir el disfrute del mismo sin acarrear costos para el público (Marcano, 1998).

Ambos espacios públicos y privados se complementan y pueden ser utilizados para el ocio y recreación, permiten la interacción entre los ciudadanos ya sean estos sitios abiertos o cerrados (plazas, shoppings, etc.).

En relación a los mismos “... los espacios de dominio privado han ido incrementándose, adaptándose a una sociedad donde el consumo parece marcar la tendencia más generalizada” (Ercolani y Rosake, 2007: 41).

Patricia Ercolani (2005), realiza una clasificación de los espacios de ocio públicos y privados:

- Espacios de dominio público de uso libre y gratuito a escala barrial y urbana: parques, plazas, zonas verdes, espacio libres urbanos
- Espacios de dominio público del estado para uso libre pero no gratuito a escala urbana: balnearios, teatros, centros deportivos, feria de artesanos.
- Espacios privados de uso público restringido y no gratuito a escala barrial y urbana: clubes, gimnasios, restaurantes, cines, locutorios.

Andrade (2012) además, considera a las áreas verdes como un importante espacio público en ciudades donde los habitantes son influenciados a convivir en los espacios privados en los cuales son incentivados al consumo, como son los centros comerciales, clubes, salas de cine, etc. Determinando que tanto los parques como jardines públicos son adecuados para la convivencia y socialización de los distintos grupos sociales.

### 2.2.3. Las funciones del espacio público

Como se dijo anteriormente, el espacio público es aquel lugar donde se realizan actividades, donde se desenvuelven lo colectivo, territorio para la recreación y el ocio. Estas características le permiten conseguir cierta importancia para la población como espacio de relación, de interacción y generador de identidad social.

La identidad es el sentido de pertenencia a una colectividad, a un sector social, a un grupo específico de referencia. Según Olga Lucía Molano:

“El concepto de identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores y creencias. La identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior” (Molano, 2007:73).

Asimismo, y como expresa Villalón Ogáyar (2014), el consumo es un elemento central del desarrollo de los estilos de vida de las sociedades. Los bienes de consumo y los actos de ocio, forman parte del modo en que los individuos establecen su sentido de la identidad. La identificación social de los semejantes está profundamente afectada por la acción de consumo y ocio.

Por lo tanto, según el autor, los espacios de ocio se convierten en centrales para la conformación de la identidad social, desplazando a lugares tradicionales como la familia o el trabajo.

Además, la esfera pública, según Habernas, es el ámbito de mediación entre la sociedad y el Estado. Este espacio público se define como un punto de encuentro que permite a los individuos reunirse libremente para que diferentes posiciones sean discutidas y consensuadas. Según Fraser, es básico definir la esfera pública no solo como un espacio donde se puede observar la fragmentación social sino también como un lugar donde se presente la lucha de intereses (Albet, Clua y Cortez, 2006).

“La calidad del espacio público es hoy una condición principal para la adquisición de la ciudadanía. El espacio público cumple funciones urbanísticas, socio-culturales y políticas. En el ámbito del barrio, es a la vez el lugar de vida social y de relación entre elementos contruidos, con sus poblaciones y actividades. En el nivel de ciudad, cumple funciones

de dar conexión y continuidad a los diversos territorios urbanos y de proporcionar una imagen de identidad y monumentalidad... El espacio público es el lugar de la convivencia y de la tolerancia, pero también del conflicto y de la diferencia” (Borja, 2002: 10).

Como afirman Albet, Clua y Cortez (2006), de las luchas que sostiene el espacio público, una es la de uso espontáneo y cotidiano de este, que lo caracteriza como lugar de encuentro que las personas quieren moldear según sus necesidades y preferencias. Por otra parte este uso espontáneo y cotidiano por parte de un grupo determinado del espacio público, hace que este sostenga un dominio exclusivo (no inclusivo) de estos espacios de encuentro, lo que puede acabar en un proceso de deterioro en las relaciones de la vecindad en el espacio público.

Paralelamente a este uso espontáneo, cabe señalar la creciente importancia de la acción colectiva en los espacios públicos. Ejemplo de esto son los reclamos vecinales en infraestructuras, equipamientos o las propuestas de nuevos usos de espacios comunes como la reutilización de fábricas, centros cívicos, etc., para convertirlos en puntos de encuentro (Albet, Clua y Cortez, 2006).

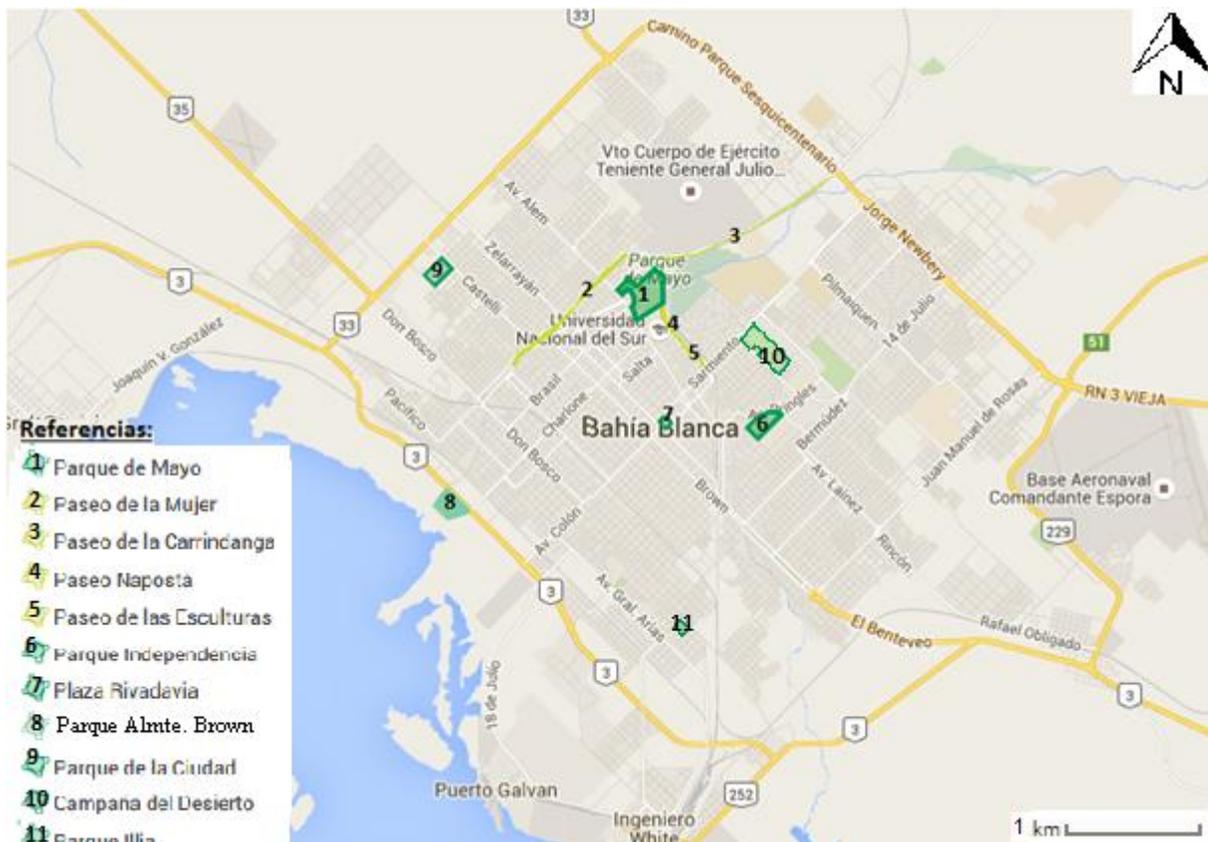
### 3. DISTRIBUCIÓN DE LOS PARQUES Y PASEOS URBANOS DE LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA

Los parques urbanos que se localizan en la ciudad se concentran en los sectores N y NE, donde se encuentran el Parque de Mayo, el Paseo de las Esculturas y del Arroyo Naposta, de la Mujer y de la Carrindanga, Parque Campaña al desierto, Parque Independencia y el Complejo Polideportivo Las Tres Villas.

Al O y SO están ubicados el Parque de la Ciudad dentro del cual se encuentra ubicado el Museo de Ciencias Municipal y por otro lado el Parque Almirante Brown y al SE el Parque Illia. (Figura 1)

Figura 1

#### Parques urbanos en la ciudad de Bahía Blanca



Fuente: Castillo, A., 2016 sobre la base de Google Maps, 2016.

En el informe de Marengo (2009) se presenta un cuadro que compara a la ciudad de Bahía Blanca con respecto a otras ciudades del mundo en relación a los espacios verdes por habitante.

Tabla I  
**Espacios verdes por habitante**

Curitiba	Brasil	52,00 m <sup>2</sup> por hab
Bruselas	Bélgica	29,30
Róterdam	Holanda	28,30
La Haya	Holanda	27,70
Ámsterdam	Holanda	27,50
Nueva York	Estados Unidos	23,10
Viena	Austria	19,80
Varsovia	Polonia	18
Singapur	Singapur	17
Filadelfia	Estados Unidos	15,00
Seúl	Corea del Sur	14,70
<b>Bahía Blanca</b>	<b>Argentina</b>	<b>14,30</b>
Madrid	España	14
Toronto	Canadá	12,60
París	Francia	11,50
Chicago	Estados Unidos	10,70
Zurich	Suiza	10,30
Santiago de Chile	Chile	10
Córdoba	Argentina	8,00
Rosario	Argentina	7,60
Barcelona	España	5,60
San Pablo	Brasil	5,20
Ciudad de México	México	3,50
Rio de Janeiro	Brasil	3,50
Tokio	Japón	3,00
Buenos Aires	Argentina	1,90

Fuente: Marengo, S. (2009).

Teniendo en cuenta además el Parque de la Ciudad, el Camino Parque Sequicentenario y las plazas construidas entre 1986 y 2009, la superficie de espacios verdes en la ciudad alcanza a 467 ha. (Marenco, 2009).

Si bien la ciudad cuenta con numerosos espacios verdes a escala urbana que alcanzan a cubrir los 15 m<sup>2</sup> por habitantes recomendados como óptimos por la Organización Mundial de la Salud (OMS), no todos son apropiados por la población como espacios de ocio y no todos tienen el mismo nivel de frecuentación por parte de la población, por lo tanto existe también una concentración de usuarios en algunos sectores de la ciudad. Por otra parte el Decreto Ley 8912 establece una relación de 10 m<sup>2</sup> por habitante entre plaza y parques urbanos y comarcales.

Según estudios realizados por Rosake y Ercolani (2012) el Paseo de las Esculturas junto al Paseo del Arroyo Napostá, resaltan sobre los otros espacios por concentrar el interés de la población, sin distinción de edades. Donde su utilización no tiene frecuencias ni horarios fijos y las intencionalidades de las personas son variadas. Las encuestas<sup>1</sup> realizadas lo indican como el espacio de mayor valoración por parte de los encuestados. En cuanto a la población que se acerca al lugar tenemos los adultos que utilizan el espacio para realizar actividades como correr, caminar, andar en bicicleta, entre otras, durante toda la semana en cualquier horario según el tiempo disponible. Y los jóvenes frecuentan el paseo los fines de semana particularmente.

Con respecto de cuáles son los otros espacios recreativos de mayor frecuentación, el 77% de las respuestas se centraron en los principales parques urbanos de la ciudad: Parque de Mayo, Parque Independencia (Rosake y Ercolani, 2012). En el siguiente cuadro se puede observar que los espacios de mayor frecuentación no logran cubrir ese óptimo establecido por la OMS.

---

<sup>(1)</sup> Las tablas de las encuestas se encuentran en el anexo.

Tabla II  
**Superficie de espacios verdes por habitante**

		Superficie m2	m2 por habitante
Parques Urbanos	Parque de Mayo	600.000	1.98
	Parque Independencia	440.000	1.45
	Paseo de las Esculturas	15.000	0.04
<b>TOTAL</b>		<b>1.055.000</b>	<b>3.49</b>

Fuente: Rosake, P. y Ercolani, P., 2012.

## 4. CARACTERÍSTICAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

### 4.1. Barrio Noroeste

#### 4.1.1. Localización

Bahía Blanca es una ciudad ubicada estratégicamente en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires en la transición de las regiones pampeana y patagónica. Posee una importante relación con el centro y sur de la región pampeana, y el norte patagónico por medio de múltiples conexiones carreteras y ferroviarias.

El barrio Noroeste al contrario de lo que indica su nombre se encuentra ubicado en el sector sudoeste de la ciudad. Se emplaza desde la calle Juan Molina hasta la Avenida Colon y entre las calles Sixto Laspiur y las “vías al Neuquén” (Figura 2).

Figura 2

#### Ubicación del Barrio Noroeste



Fuente: Castillo, A., 2016 sobre la base de Google Maps, 2016.

#### **4.1.2. Origen y evolución del barrio**

Con la concesión otorgada para comenzar un tendido férreo hacia la pampa, nace el primer barrio de la ciudad, tendido a lo largo de la calle Sixto Laspiur, aparece el Barrio Noroeste, que recién tuvo su inauguración en el año 1893 otorgándole como fecha fundacional el 13 de Octubre de 1889, ya que ese fue el día en que los trabajadores comenzaron el tendido de las vías.

Entre fines del siglo XIX e inicios del siglo XX la ciudad de Bahía Blanca tuvo un crecimiento promisorio lo que atrajo a directivos y empleados de empresas ferroviarias, pequeños inversores que abrieron fábricas y empresas, así como trabajadores de diversos orígenes. Es así que en pocos años los campos del sur de la provincia de Buenos Aires quedaron unidos al puerto por un sistema ferroviario que permitió la salida del cereal de la región. Este trazado que une los campos con el puerto se mantuvo después de la nacionalización de los ferrocarriles en 1948 y continuo expandiéndose y diversificándose durante el siglo XX hasta el presente (Miravalles, 2013).

Es por esto que el ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste fue una pieza clave en el desarrollo ferropuerto de la ciudad. Las primeras edificaciones fueron construidas en terrenos cedidos por el gobierno nacional a Luis D' Abreu y Gregorio Torres en el año 1887, para la construcción del ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. Debido al valor de la tierra estos venden en 1888 las tierras a la compañía John Meiggs and Son, pero con la crisis de los 90' Meiggs debe vender y finalmente el 28 de junio del mismo año el proyecto es adquirido por la compañía Bahía Blanca North Western Company Railway (BBNWR). Esta empresa es la que finalmente levanto los primeros edificios entre 1889 y 1892 (Miravalles, 2013).

Para 1891 se inauguró la Estación Noroeste, esto hizo que la población del sector se incrementara con el arribo de inmigrantes que buscaban oportunidades laborales. Esta estación fue construida en forma de T doble, revestida en chapa y con una estructura de madera, se encuentra a espaldas de las vías y tiene un importante retiro de la calle, formando una playa de acceso que siempre se mantuvo de tierra (Zingoni, 2010). El principal objetivo era ser utilizada para el transporte de productos y no de pasajeros, pero esto cambió y llegó a ser más transitada por personas que evidenciaron la precariedad de la estación.

Asimismo, en “1894 se inauguró la iglesia y el colegio de La Piedad y en 1897 se terminó la primera etapa del Mercado Victoria esto consolidó el desarrollo del sector” (Cernadas y Marcilese. 2009: 11).

Sin embargo en el año 1904 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (BAP) se hizo cargo de la empresa Bahía Blanca al Noroeste (BBNWR) a través de un contrato de arrendamiento por veinte años. A partir de ese momento la empresa se expandió y en Mayo de 1905 se compró un conjunto de chacras junto a la estación Noroeste para comenzar con la construcción de una nueva estación de pasajeros, galpones y depósitos de máquinas. Las construcciones de diversos edificios continuaron hasta 1908 (en ese año se realizó la construcción de las últimas etapas del Victoria, la usina de Brickman y Donado, el conjunto de viviendas en Brickman y el puente Colón). Para cuando finalizó el contrato de arrendamiento de la empresa Buenos Aires al Pacífico, la compañía Ferrocarril Sud se hizo cargo a partir del año 1925 de la línea BBNO, pero a pesar de los constantes trabajos de mantenimiento en los talleres no fue hasta el año 1936 que comenzaron nuevamente las obras de gran importancia, como modificaciones en el acceso del paso nivel de calle Juan Molina, galpones, depósitos y nueva maquinaria, que se extendió hasta el año 1945 (Miravalles, 2013).

La intensa actividad de esos años impulsó el desarrollo del Barrio Noroeste, cuyos vecinos se desempeñaban como trabajadores ferroviarios en los distintos sectores que se ubicaron entre las calles Rondeau, Juan Molina, Sixto Laspiur y Malvinas.

“El crecimiento de los talleres impulsó el desarrollo demográfico del sector a un ritmo similar del resto de la ciudad. Sin embargo, el progreso urbano que generó esta situación no siempre fue regulado por una planificación estatal ordenada y sistemática, sino que, por el contrario, fue la demanda constante del mercado, los intereses comerciales particulares y un estado con una presencia restringida, los rectores que instituyeron las pautas del proceso. De esta forma, tanto el Barrio Noroeste como otros sectores de la ciudad crecieron sin contar con los más elementales servicios” (Cernadas y Marcilese; 2009:12).

Debido a este crecimiento se constituyeron asociaciones vecinales que cumplieron con las funciones de contención y reclamo, además de centros de socialización y generación de actividades culturales. En el Barrio Noroeste la primera sociedad de fomento se conformó en

1934, siendo su presidente inicial el señor Luis Tibiletti, esta tuvo su locación definitiva en 1971 en las calles Líbano y Blandengues.

A partir de 1948 con la nacionalización de los ferrocarriles comenzaron nuevamente las obras de importancia en el complejo ferroviario, pero las más significativas se hicieron entre 1950 y 1958, como por ejemplo, el galpón de montaje.

A su vez el crecimiento demográfico y la expansión urbana extendieron los límites del “Noroeste”, así surgieron nuevas sociedades de fomento en el sector como la Sociedad de Fomento Pampa Central y Mariano Moreno, fundadas en 1959 y 1961, en el área delimitada por las calles Holdich, Malvinas, Pacífico y el Canal Maldonado. En la primera mitad del siglo XX esta voluntad asociativa se extendió también a la actividad deportiva, dando origen a un gran número de clubes barriales. Entre ellos se puede mencionar a El Danubio, Catamarca, El Cometa, Colón, Velocidad y Resistencia, Sixto Laspiur, entre otros (Cernadas y Marcilese. 2009).

Para fines de la década de los 80 se propusieron varios proyectos para nuevas instalaciones y para modernizar ciertas áreas, sin embargo en 1989 se produjo la concesión del complejo a la empresa privadas que abortaron la realización de estos. Así en el año 1993 la empresa Ferrosur se adjudicó la concesión, y a lo largo de tres años funcionó sin realizar inversiones y al cabo de un tiempo dejó de operar. Por lo tanto la empresa comenzó con el traslado de maquinarias a talleres de otras localidades, se redujo el personal y cerró progresivamente diferentes secciones y finalmente en 1996 se produjo su clausura definitiva. La empresa Ferrocarriles Argentinos hizo inventariar lo que quedaba en el complejo y comenzó con los remates que luego continuaron con el ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado) hasta el año 2001. Recién para el año 2009 el complejo pasó a manos de la Municipalidad de Bahía Blanca (Miravalles, 2013).

## **4.2. Complejo Ferroviario Estación Noroeste**

### **4.2.1. Localización y accesibilidad del Parque Noroeste**

El Complejo Ferroviario Estación Noroeste, constituye el legado que la empresa ferroviaria BBNO dejó en el sector y se encuentra desde la calle Juan Molina hasta Undiano y desde Sixto Laspiur y Chile hasta Malvinas y Brikman. Pero como área de estudio se toma en cuenta el sector ubicado desde Juan Molina a Rondeau entre las calles Sixto Laspiur y Malvinas que pertenece al Parque Noroeste (Figuras 3 y 4).

El Parque Noroeste se encuentra a tan solo 2,5 km del centro de la ciudad tardando 30 minutos en llegar a pie, además se puede acceder a él: en vehículo particular y a través del sistema de transporte público de la ciudad. Los colectivos que circulan alrededor del mismo son: 503, 505, 506, 514 que lo conectan con el área céntrica y los sectores Noroeste, Noreste y del sur de la ciudad. (Ver anexo).

Cabe destacar que el mismo, surge a partir de la organización de los vecinos en la ONG Parque Noroeste, luego que el municipio iniciara tareas de saneamiento en el sector, pero aún no se encuentra declarado como espacio verde de la ciudad por parte del gobierno local.

Figura 3

Ubicación del área de estudio dentro del Barrio Noroeste



Fuente: Castillo, A., 2016 sobre la base de Google Maps, 2016.

Figura 4  
 Área de estudio Parque Noroeste



Fuente: Castillo, A., 2016, sobre la base de Google Maps, 2016.

#### 4.2.2. Elementos configurantes

Para el análisis de los elementos configurantes del Parque Noroeste se utiliza como herramienta los focos urbanos propuestos por Boullón (2006). Los mismos, constituyen símbolos significativos que se destacan dentro de una ciudad por lo tanto ayudan a orientar al usuario y delimitar el espacio de pertenencia de los atractivos.

El sector del parque Noroeste cuenta con diversos focos que Boullón define como nodos, mojones y bordes:

“Los nodos: son los espacios abiertos o cubiertos de uso público, en los que puede entrar el turista y recorrerlos libremente. El mejor ejemplo de un nodo es un parque, un zoológico, una plaza, una galería, un centro comercial, una feria, un mercado, una encrucijada de calles, el atrio de una iglesia o una estación de autobuses” (Boullón, 2006: 168).

En este caso el nodo es el área de estudio: Parque Noroeste. Este espacio verde puede visualizarse de varios puntos fijos sin necesidad de realizar desplazamientos significativos para el habitante.

“Los mojones: Son objetos, artefactos urbanos o edificios que, por la dimensión o calidad de su forma, destacan del resto y actúan como puntos de referencia exteriores al observador” (Boullón, 2006:169).

Estos puntos de referencia en el sector son la Estación Noroeste y las construcciones que quedan en pie como el galpón de montaje y vagones que se ubican en distintas áreas del complejo. El lago artificial es otro de los puntos, es un espejo de agua de alrededor de 50 mts de largo y a su alrededor crecen palmeras, eucaliptos y olmos.

Figura 5

**Mojones del sector**



Fuente: Castillo, A., 2016.

“Los bordes: Son elementos lineales que marcan el límite entre dos partes de la ciudad. Un borde es un elemento fronterizo que separa barrios diferentes, rompe la continuidad de un espacio homogéneo o define los extremos u orillas de partes de la ciudad. Los bordes pueden ser fuertes o débiles. Un borde fuerte es aquel que resulta infranqueable, como lo es una vía de ferrocarril o una autopista urbana. Las partes así separadas quedan desconectadas por completo, incluso visualmente cuando a causa de las técnicas de construcción, las vías están sobreelevadas encima de un terraplén.

Los bordes débiles, aunque separan, permiten el paso fluido de un lado a otro, ya sea visual o físico” (Boullón, 2006: 179).

Todo el sector se encuentra rodeado por un paredón de ladrillos (borde fuerte) que lo ha mantenido aislado del barrio y ha dificultado la conexión de este último con el resto de la ciudad, en la actualidad algunas zonas fueron eliminadas parcialmente, permitiendo visualizar gran parte del predio y conectar el sector.

En cuanto a los bordes débiles, nos encontramos con dos bordes que dividen el complejo en cuatro secciones. Por una parte se encuentran las vías del tren dividiendo el sector norte y sur, y la nueva calle Blandengues que separa en otras dos partes el complejo.

Figura 6

**Vías férreas y calle Blandengues**



Fuente: Castillo, A., 2016.

“Las sendas: Son los conductos de circulación seleccionados por el tránsito turístico vehicular y peatonal, en sus desplazamientos para visitarlos atractivos turísticos y entrar o salir de la ciudad” (Boullón, 2006: 182).

Las principales sendas que se utilizan para llegar o rodear el complejo son las calles: Malvinas, Juan Molina, Blandengues, Rondeau y Sixto Laspiur, además Av. Colon y Don Bosco que son importantes vías de acceso y que conectan con las calles antes mencionadas.

Figura 7

**Vistas del Parque desde las vías de acceso**



Fuente: Castillo, A., 2016.



El lago artificial es de aproximadamente 70 mts. de largo rodeado por abundante vegetación. El agua brota de un viejo surgente del sector y se esparce entre una nutrida variedad de árboles, como palmeras, laureles, eucaliptos y olmos debido a la fertilidad de la tierra.

Figura 9

**Lago artificial**



Fuente: Castillo, A., 2016.

En el sector también se pueden encontrar distintas construcciones como el antiguo galpón de montaje, por el cual se encuentra prohibido circular debido a su estado edilicio, pero este junto con los vagones y locomotoras restauradas son un recordatorio de los orígenes del sector, lo cual lo hace atractivo para la fotografía.

El galpón de montaje es uno de los pocos edificios que quedan en pie. Este galpón dedicado a la reparación y armado de locomotoras y vagones fue una obra de gran importancia para la época. En el año 1958 se terminaron las últimas ampliaciones del edificio el cual alcanzo los 170 metros de longitud.

Figura 10

**Galpón de montaje en su época de uso y en la actualidad**



Fuente: Castillo, A., 2016 en base a archivo Ferrowhite.

Por el complejo pasaron gran cantidad de locomotoras y vagones que debían ser reparados, desarmados y rearmado por los trabajadores de los talleres. Cada uno de estos pasaba un proceso de reparación largo y complejo que involucraba distintas partes del complejo ferroviario.<sup>2</sup>

---

<sup>(2)</sup> En el anexo se encuentran las fichas de relevamiento correspondientes al galpón de montaje y a la Estación Noroeste.

Figura 11

**Vagones y locomotoras en la actualidad**



Fuente: Castillo, A., 2016.

Sobre la estación del ferrocarril un artículo de La Nueva Provincia expresa:

“Por su aspecto parecía una estación menor, completamente resuelta en chapa, con espacios interiores pequeños y sin una playa de acceso de importancia. Pero la vieja Estación Noroeste era la parada del poderoso Ferrocarril al Pacífico, “el gran coloso”” (La Nueva, 2014).

La estación Noroeste dejó de operar en la década del 60 pese a los reclamos de vecinos y comerciantes del barrio Almafuerte que pedían su reactivación. Recuperada para usos barriales

y mantenida por la comuna, hoy se constituye como un modelo de arquitectura ferroviaria. Símbolo del Barrio Noroeste y el barrio Almafuerde ha constituido un eje central en la discusión de a que barrio pertenece. La sociedad de fomento del barrio Almafuerde sostiene que esta no les pertenece ya que el Barrio Noroeste tiene como límite las vías ferroviarias y no la calle Sixto Laspiur. Aunque la estación Noreste pertenece físicamente al barrio Almafuerde, el significado y valor histórico que tiene la misma es igual para los ambos barrios aledaños que tuvieron su origen en torno al ferrocarril.

Pero cabe destacar, que a partir de la demolición del paredón en el año 2011 en respuesta a los reclamos de años de vecinos del sector, esta estación ha retomado un proceso de valorización tanto de la misma como del área circundante.

Figura 12

**Estación Noroeste**

Fuente: Castillo, A., 2014.

Además, se pueden considerar como atractivos del parque, los festivales que se realizan durante fechas como la primavera, carnavales y la fiesta por la unión barrial.

Durante la fiesta de la primavera la gente puede aprovechar las diversas actividades recreativas que se realizan para chicos y grandes y escuchar distintas bandas musicales en

vivo. Además durante la celebración se realiza la elección de la “Reina Noroeste” y “Miss Primavera Escolar y Adultos Mayores”.

Los carnavales que tienen su lugar en el mes de febrero cuentan con el apoyo del Instituto Cultural, se realizan hace unos años en el complejo sobre la calle Blandengues. Cuenta con una gran convocatoria de vecinos y con la participación de más de 8 murgas, Portadores de Alegría, Via Libre, Comparsa Iberá Glacarias, entre otras.

Figura 13

### Carnaval



Fuente: Radio Palihue, 2014.

El festival por la unión barrial se realiza con la idea de generar un espacio en el que los vecinos de la ciudad puedan acercarse a escuchar música y entablar relaciones. Al igual que las otras festividades cuenta con actividades recreativas para niños y adultos, feriantes y música en vivo. Este festival en el año 2015 fue el evento más importante realizado en el Parque Noroeste, ya que, convocó a alrededor de 10 mil personas.

Figura 14

**Festival por la unión barrial**

Fuente: El grito, 2015.

**4.2.4. Planta recreativa: equipamientos e instalaciones**

La planta recreativa está formada por los equipamientos y las instalaciones. Según Boullón, R. (2006) el equipamiento son todos los establecimientos administrativos la actividad pública o privada que se dedican a prestar los servicios básicos. El segundo componente lo constituyen las instalaciones, que son todas las construcciones especiales, cuya función es facilitar la práctica de las actividades recreativas. La diferencia entre equipamientos e instalaciones está en que los equipamientos apoyan el desarrollo de actividades, y las instalaciones son obras imprescindibles para que una actividad pueda realizarse.

La zona de estudio comprende los siguientes equipamientos:

Estación Noroeste: si bien es considerado un atractivo del lugar, también es el principal espacio cerrado analizado en el área de uso público. Está destinado desarrollo de actividades de educación y centro de práctica de la murga tambor de Tacuarí. El edificio cuenta con corriente eléctrica y agua.

Instalaciones:

Área de Juegos: compuesto por hamacas, tobogán y calesita.

Figura 15

**Área de juegos y pista de salud**



Fuente: Castillo, A., 2016.

Pista de salud: Cuenta con aparatos que permiten realizar actividades aeróbicas y también ejercitar el cuerpo. Estos aparatos pueden ser utilizados por jóvenes, adultos, adultos mayores y personas con discapacidad.

#### **4.2.5. Actores intervinientes en la puesta en valor**

##### **4.2.5.1. Población local, asociaciones y ONGs**

Como se mencionó anteriormente, el asociacionismo barrial representado por las sociedades de fomento han tenido y tienen un rol activo en el sector ante un Estado con presencia restringida. Estas instituciones vecinales constituyen no sólo espacios de socialización, sino también, el medio para canalizar los reclamos de la población.

Como antecedente de esos reclamos se destaca la actuación de la agrupación Chicos de la Plaza Tambor de Tacuarí que luego de los continuos destrozos y saqueos del complejo, al que los vecinos consideraban patrimonio histórico, decide realizar en el año 2003 una denuncia penal ante la justicia federal, debido a que los reclamos realizados ante la delegación municipal y el Concejo Deliberante no eran escuchados y los saqueadores seguían llegando. Estos hechos podían verse en plena luz del día, donde se observaba personas llegar en camionetas o carros y llevarse ladrillos, portones o chapas y continuo así hasta el año 2009, cuando ya no quedo más nada por sacar.

Finalmente en Julio de 2009 con la obtención de la custodia de las tierras, desde el municipio se inician tareas de relevamiento y recuperación de los edificios emplazados en el complejo de 20 hectáreas, pero para ese entonces casi la totalidad de los edificios estaban en ruinas y constituían un peligro para los ciudadanos por lo que sería necesario demolerlos (La Nueva, 2009).

Sin embargo la demanda de los vecinos que reclamaban recuperar y dar valor al sector continuaron y a mitad del año 2010, la municipalidad comenzó el saneamiento del sector. Y con la no conformidad de los vecinos siguieron los reclamos, esta vez frente a los medios de comunicación exigiendo la demolición del paredón ferroviario y la apertura de una calle (Blandengues) que permitiera un acceso más directo al barrio. Hasta que en Octubre del 2011 los reclamos fueron escuchados nuevamente y comenzaron con la demolición del paredón.

En el año 2015 los vecinos preocupados por el destino de lo que consideraban parte de la historia de la ciudad se reunieron frente al centenario galpón de montaje de calle Malvinas, para manifestar su preocupación, enojo y tristeza por la suerte del inmueble, en lo que se

denominó el abrazo al galpón. La propuesta de este abrazo simbólico que reunió a más de 50 personas, era la de proteger el inmueble para ser reutilizado como anfiteatro (La Nueva, 2015).

A partir de lo expuesto, no es excepcional que población local juegue un papel relevante en el desarrollo del Parque Noroeste. Con la posibilidad de los vecinos de recorrer el interior del complejo, comenzaron a movilizarse y organizarse en una ONG. Los mismos comenzaron voluntariamente con la limpieza del lugar, juntando vidrios y cortando malezas por su propia cuenta, además utilizando el lugar como punto de encuentro de mateadas. Esto logro el interés de mayor cantidad de vecino que quisieron colaborar en recuperar el sector y seguir luchando por convertirlo en un parque para todos los habitantes de la ciudad. Por lo que se siguió pidiendo la construcción de la calle Blandengues, la cual se inauguró finalmente en Julio del 2015.

Igualmente en el complejo se encuentran ubicados dos clubes, el Club ferroviario Tenis y un club de futbol, de lado a estas se encuentra un sector del complejo con chanchas de futbol que se alquilan por hora. Tanto el club como las canchas son considerados por los vecinos que generaron estos movimientos para la refuncionalizacion del complejo, como tierras públicas usurpadas para fines lucrativos. Lo que genera conflictos con los vecinos ya que consideran que por ocupar las tierras deberían contribuir con la población para la mejora del Parque Noroeste.

Según la entrevista realizada a Olga Pronsato, presidenta la ONG Parque Noroeste, la misma surgió en charlas sobre la seguridad del barrio que se realizaban en establecimientos de La Piedad en el año 2006, pero se oficializo formalmente el 27 de Noviembre del año 2013. Allí comenzaron a enviar cartas a la municipalidad para la apertura de la calle Blandengues y ante la falta de respuesta siguieron sus reclamos a través de los medios públicos. Aun sin respuestas, los vecinos comenzaron a hacer uso del complejo reuniéndose los días sábados en mateadas. Finalmente con la demolición del paredón la ONG y vecinos del sector empezaron con la limpieza del sector.

Cuando el complejo comenzó a transformarse la ONG Parque Noroeste inicio con la plantación de árboles, plantado un total de 154 árboles. Con respecto a la gran pérdida de agua que hay en el sector, ante la falta de respuestas de las distintas autoridades competentes se

decidió transformar el espejo de agua en un lago artificial, por lo que realizaron distintas tareas de limpieza en el mismo.

Actualmente la ONG tiene entre sus pedidos al municipio la realización de una cancha de hockey, atletismo y básquet y la construcción de una calle paralela a las vías férreas. Además reclaman seguridad en un sector del complejo, debido a que las empresas del sector estacionan sus camiones en el predio, lugar donde niños juegan habitualmente. Pero lo más importante y lo más reclamado por los vecinos es que la municipalidad lo reconozca e inaugure oficialmente como parque de la ciudad.

A través de la entrevista a Franco Liberati integrante de la agrupación El Grito Movimiento desde Abajo, comenta que realizan anualmente el festival por la unión barrial con la idea de generar un espacio en el que los vecinos de la ciudad puedan acercarse a escuchar música y entablar relaciones, el primero se realizó en 2014, pero en el año 2015 en el segundo festival por la unión barrial también se aprovechó la ocasión para festejar al día del niño. Por lo tanto esta agrupación tuvo la participación de otras organizaciones como oratorios del sector para llevar a cabo actividades de kermes para los niños. Además se llevó a cabo la puesta de un escenario (el cual fue provisto por una empresa privada), en donde tocaron distintas bandas. Este festival fue el evento más importante realizado en el Parque Noroeste, ya que, convocó a alrededor de 10 mil personas.

Por otra parte la nave ubicada sobre la calle Rondeau frente al área de estudio es un edificio que ha sido tomado en custodia por una organización que invita a cuidar este espacio público y recuperarlo colectivamente. Es así que bautizaron al edificio como la NAVE CIRCO, un lugar que ofrece a los artistas bahienses un espacio para ensayar, entrenar y practicar distintas actividades como acrobacia en telas, trapecio y malabares entre otras.

Con el objetivo de conocer el perfil de los usuarios del Parque Noroeste, en Mayo y Octubre del año 2016 se realizaron 53 encuestas<sup>3</sup>, la muestra de la misma es de carácter no probabilístico, ya que, las mismas obedecen a criterios de la investigación (Hernandez Sampieri, 2010)

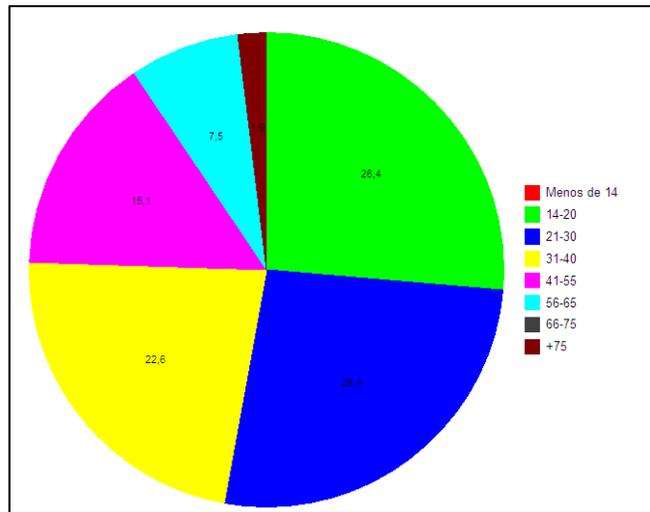
---

<sup>(3)</sup> Las mismas se realizaron en el marco del PGI (24/G076) Directora: Ecolani, Patricia, co-directora: Rosake, Paola.

A partir de los resultados obtenidos se puede destacar que los grupos etarios que predominan entre los encuestados son aquellos entre los 14 a 55 años, asistiendo en grupos familiares o de amigos. (Figuras 16 y 17)

Figura 16

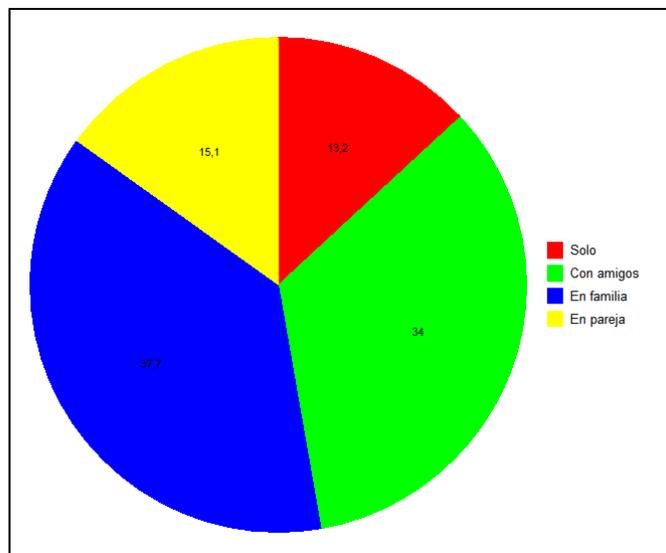
**Edad**



Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

Figura 17

**Asistencia al parque**

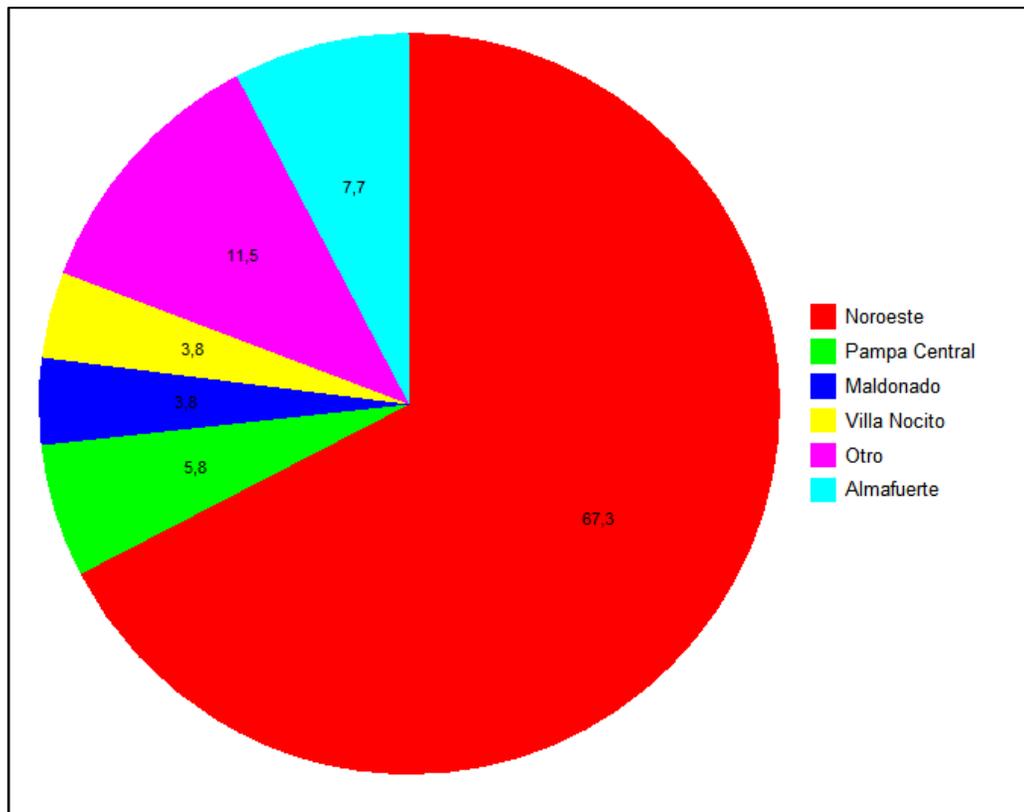


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

El 67% de la muestra son del barrio Noroeste mientras que un 20% se divide entre los barrios Pampa Central, Maldonado, Villa Nocito y Almafuerite.

Figura 18

**Barrios**

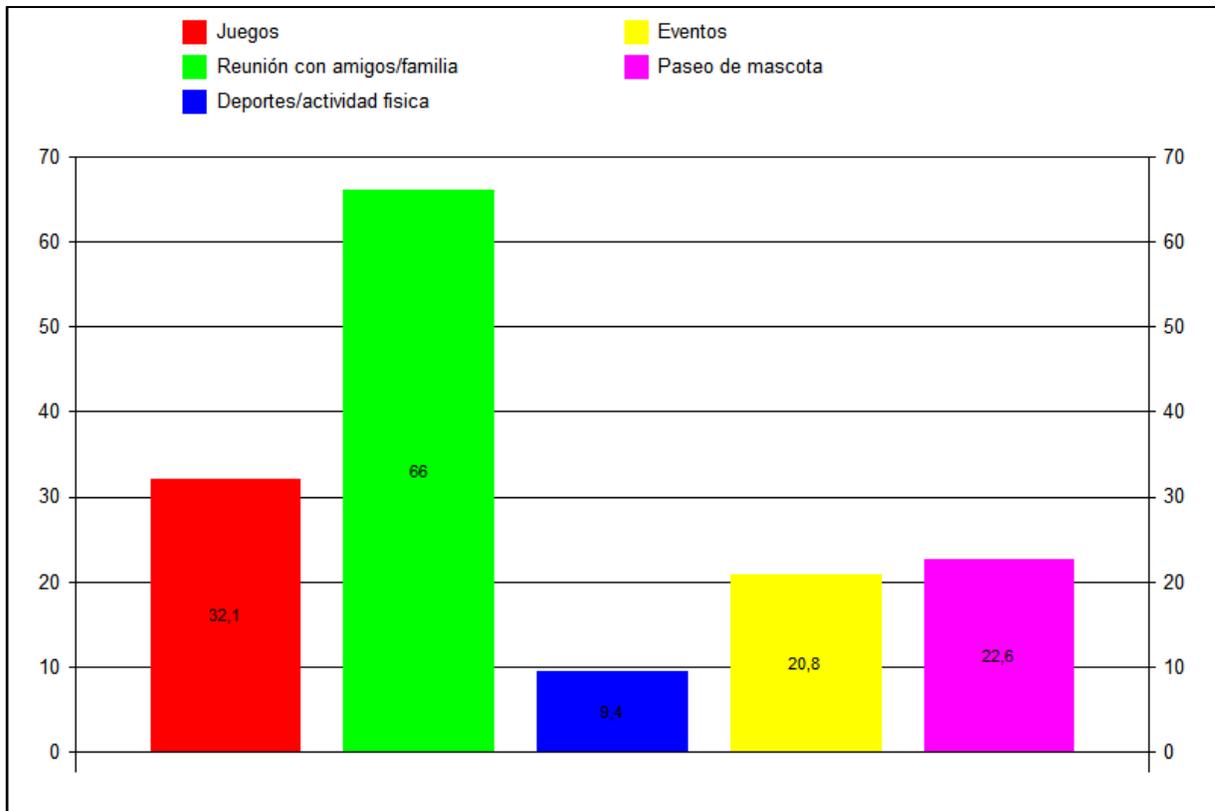


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

El motivo de visita que se destaca entre los usuarios es el de reunión con familiares y/o amigos, seguido juegos y paseo con mascotas.

Figura 19

**Motivo de la visita**

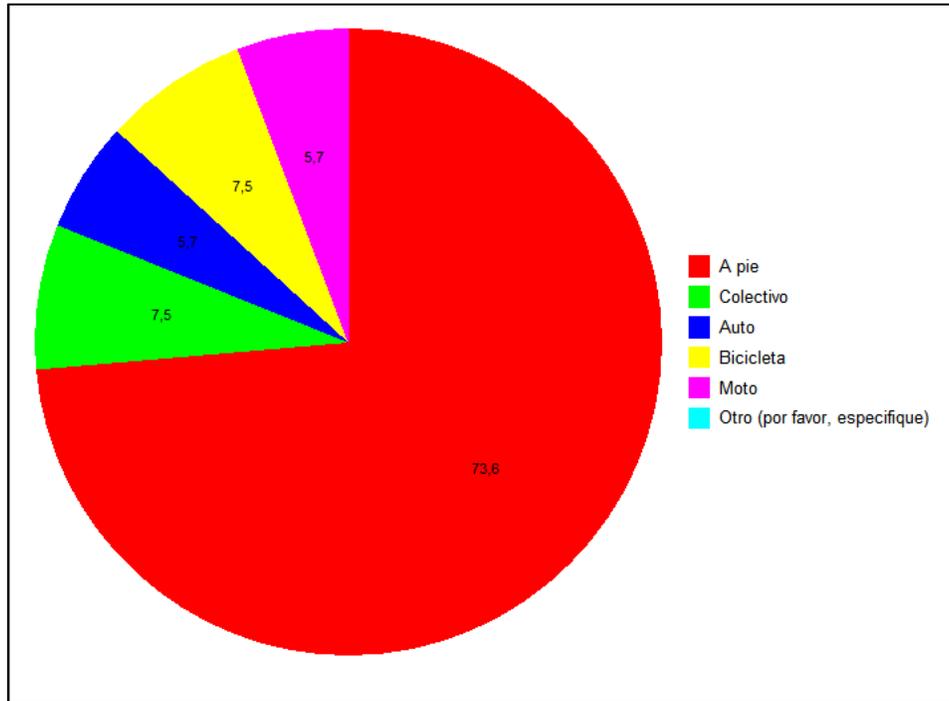


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

El 73% de los encuestados llegan al parque a pie, otra parte utiliza como medio de transporte el colectivo y la bicicleta.

Figura 20

**Transportes utilizados para llegar al Parque Noroeste**

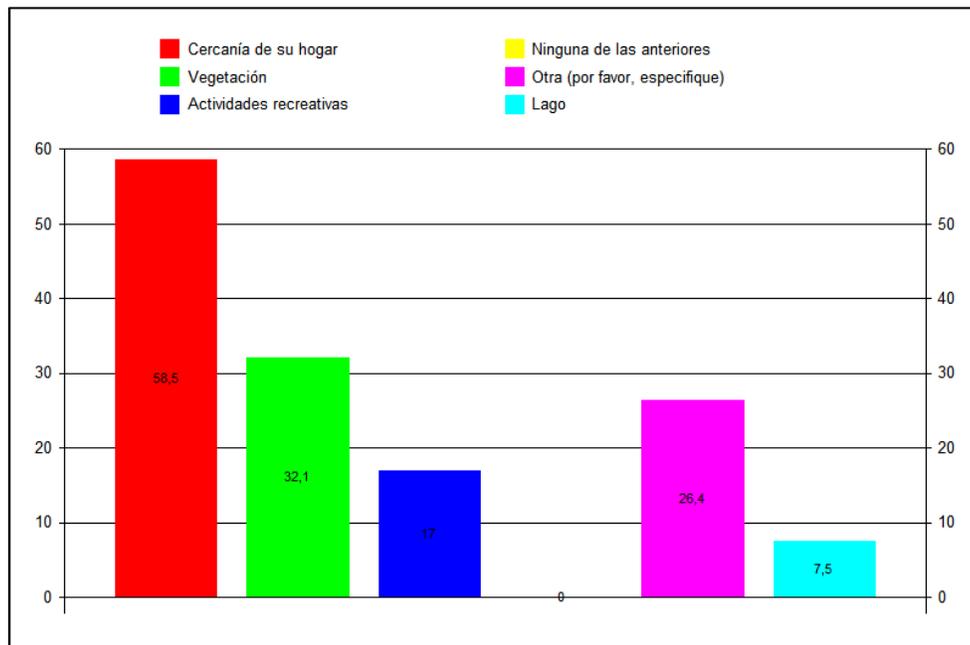


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

El 58% de los usuarios encuestados considera una característica de atracción la cercanía del parque de su hogar y un 32% la vegetación que posee el sector. El 49% considera que hay características negativas en el parque, la más destacada fue la falta de instalaciones, la falta de alumbrado y otros.

Figura 21

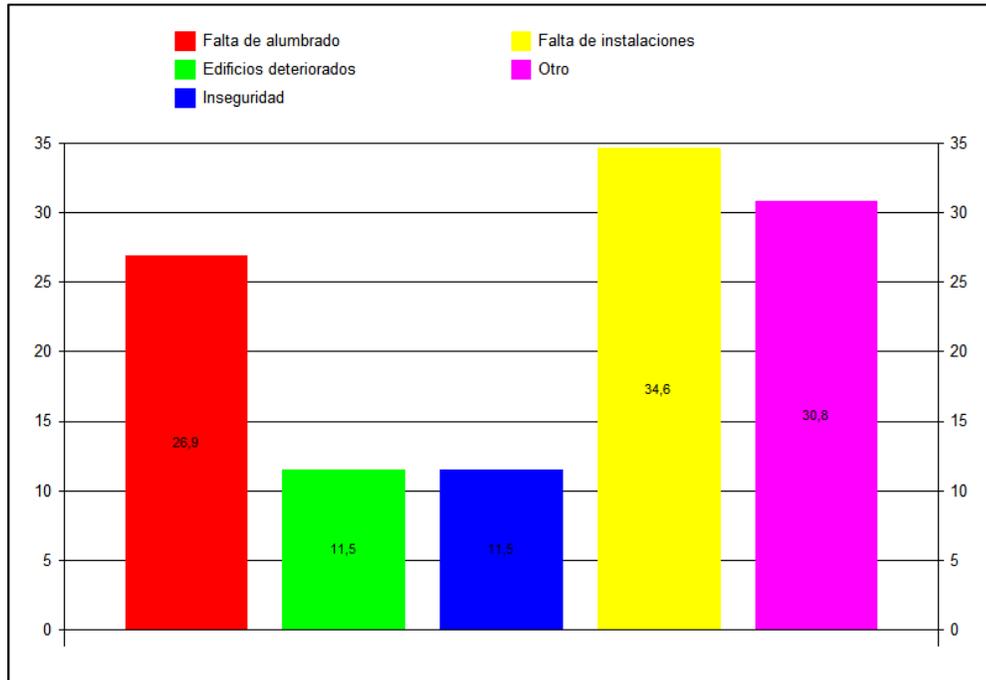
**Características atractivas del Parque Noroeste**



Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

Figura 22

**Características negativas en el Parque Noroeste**

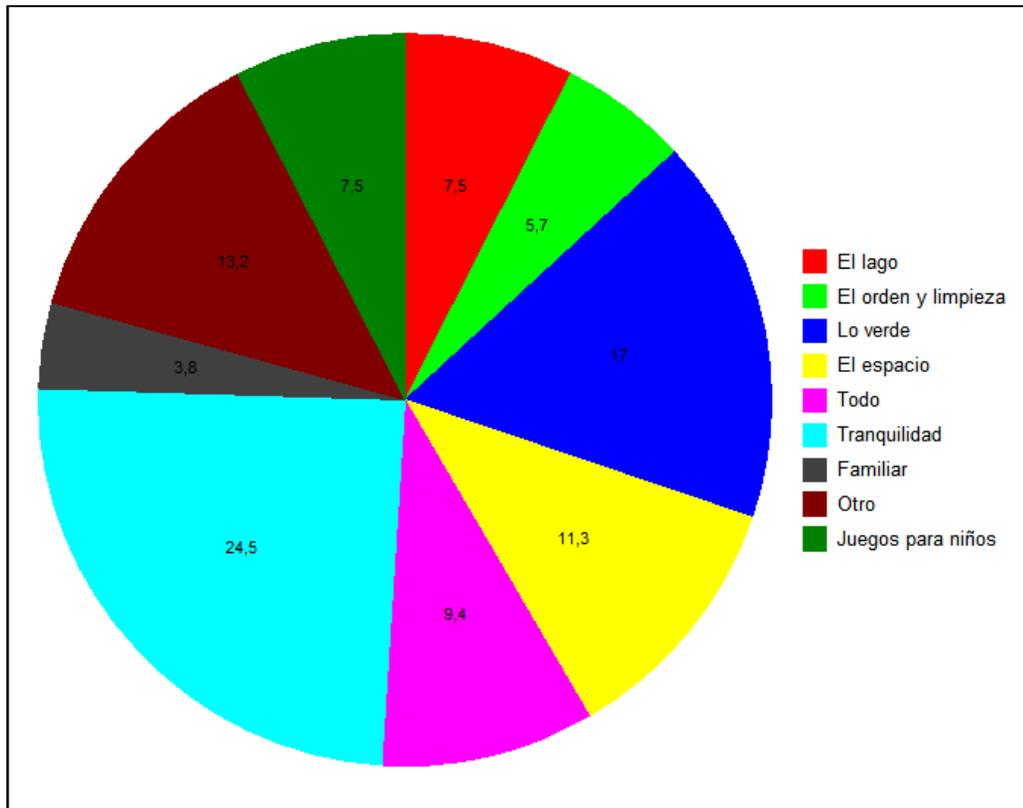


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

En cuanto a los gustos de los usuarios encuestados, el 24% considero la tranquilidad una de las características que más le gustaba del parque seguido de lo verde del lugar con el 17%.

Figura 23

**Características que más gustan del Parque Noroeste**

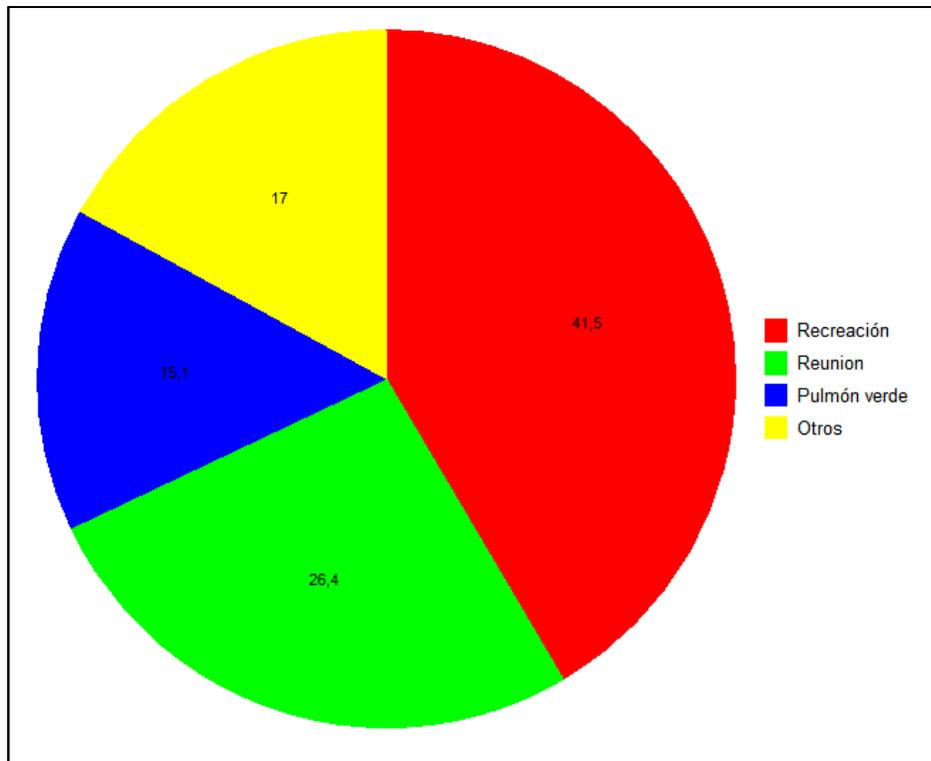


Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

Finalmente cuando se le pregunto qué función consideraban que cumple el parque, el 68% opinó que la función del Parque Noroeste es de reunión y recreación.

Figura 24

**Función del Parque Noroeste**



Fuente: Castillo, A. y Rosake, P. 2016.

#### 4.2.5.2. Sector público y privado

Con respecto a los antecedentes de planificación del complejo, la municipalidad de Bahía Blanca siempre ha contemplado el sector de estudio en sus diversos planes de ordenamiento urbano, sin embargo han sido muy pocas las propuestas concretadas, siendo el principal obstáculo la situación dominial de los bienes y tierras del ferrocarril.<sup>4</sup>

En su plan de desarrollo del año 1971, se planteaba que la existencia de dos estaciones de pasajeros en la ciudad no se justificaba. Por lo que se consideraba conservar solo una, la Estación Sur.

En la reformulación del plan de desarrollo, la Municipalidad de Bahía Blanca (1986: 33) considera:

“Se deberá continuar las gestiones con el FF.CC a fin de reducir los conflictos que este sistema genera en la trama urbana, encarándose con esta finalidad la reorganización de tierras del ferrocarril, hasta ahora marginales y apuntando a la refuncionalización de alguna de sus construcciones.”

Llegando al año 2000 el Plan Estratégico Bahía Blanca continuó con la cuestión relacionada al ferrocarril, sus trazas férreas y tierras vacantes, este patrimonio fue integrado con otros bienes estatales en el Organismo Nacional de Bienes del Estado (ONABE). En el plan estos sectores son definidos como barreras urbanas que dificultan el entramado de la ciudad y por lo tanto se considera importante su refuncionalización para el desarrollo de la ciudad.

En el 2006, la estación Noroeste y otros inmuebles como el mercado Victoria, la Usina Eléctrica de calle Brickman, y el puente Colon entre otros fueron declarados “Conjunto histórico urbano arquitectónico” por la ley provincial 13422, incorporándose al patrimonio de la provincia de Buenos Aires.

Para el año 2008 se crea la ADIF (Administración de Infraestructura Ferroviaria), la cual se hizo cargo de los bienes ferroviarios que le fueron transferidos por el ONABE.

---

<sup>(4)</sup> Desde el año 2000 hasta el año 2008 pertenecieron al ONABE, (Organismo Nacional de Administración de Bienes) y luego fueron transferidos a la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado).

En el año 2009 se produce un acuerdo entre la Administradora de Bienes del Estado y el gobierno municipal:

“Lo más concreto de dicho convenio, consistió en que la ADIF considero conveniente otorgar al municipio, bajo la figura de permiso precario, la custodia de los bienes inmuebles. En Junio con la presencia de la presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, la ADIF, el municipio y el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, se acordó la creación, a corto plazo, del Ente Promotor Corporación Bahía del Bicentenario, debiendo constituirse como una persona jurídica independiente de sus fundadores, gozando de plena autonomía en el ejercicio de sus funciones” (Ortíz, 2009: 41).

El Plan de Desarrollo Local 2009-2028 divide a la ciudad en siete corredores. El corredor Acceso Oeste-Aeropuerto es donde se encuentra el área de estudio, este corredor conecta elementos viales y ferroviarios e intenta relacionar distintos sectores de la ciudad desde el paraje “El Cholo”, ubicado sobre la Ruta Nacional 3 sur, con el aeropuerto sobre la Ruta Nacional 3 Norte, dentro de los cuales se incluye la estación Noroeste-Mercado Victoria y otros sectores de la ciudad (Municipalidad de Bahía Blanca, 2010).

Un proyecto que consideraba el área de interés proponía establecer allí los edificios dedicados al poder judicial de la ciudad. En el mismo se consideraba necesario la restauración de los edificios para darle nuevas utilidades destinadas a la educación y cultura, y de la estación que estaría destinada para el tranvía, también prevé la construcción de torres destinadas al uso comercial y la demolición del paredón ferroviario en su totalidad (Municipalidad de Bahía Blanca, 2010).

Otros edificios y espacios, en cambio, fueron concesionados y cedidos a diversas empresas privadas (de transporte, de construcción, estacionamientos) y emprendimientos particulares como el Club Ferroviario o las canchas de fútbol cinco. Además, como ya se mencionó, otras edificaciones del lugar son utilizadas por otras entidades, como canchas de futbol de carácter privado, el comercio Gilli y Cia. dedicado a la venta de materiales de construcción, Lucaioli que cuenta con su estacionamiento y el Club Ferroviario que funciona desde 1928, que consta de su cantina y canchas de tenis. Estas edificaciones se encuentran administradas de forma privada por lo que sus actividades no se encuentran vinculadas con el resto del Parque Noroeste, según la integrante de la ONG Parque Noroeste, salvo Gilli y Cia. que posee un

contrato de 30 años con el municipio el resto de los emprendimientos estarían ocupando el complejo de manera ilegal, esto genera confrontaciones, como por ejemplo, desde la limpieza del predio estas entidades comenzaron a darle uso también al sector utilizándolo como estacionamiento, lo cual por parte de los vecinos fue considerado un abuso y una falta de colaboración con los mismos en la formación del parque.

Luego del traslado al municipio de la custodia del sector, se presenta el proyecto de recuperación del suelo ferroviario denominado “Proyecto Estación Noroeste y apertura de calle Blandengues” en el año 2011, por parte del área de Proyectos Urbano y el área de Espacios Públicos de la municipalidad de Bahía Blanca. El objetivo del mismo es identificar lógicas para el desarrollo del sector, coordinadas con la reformulación del área central.

Algunas consideraciones de este proyecto:

- Coordinar las estrategias de movilidad y tránsito urbano con las de planificación del suelo.
- La reformulación de la movilidad en torno el área “anillo” y el consecuente replanteo de las conexiones área central.
- Reformular la movilidad en torno a los recintos<sup>5</sup>.
- La propuesta de rotondas en torno a cada sector al identificar al espacio interior como espacio público común, en su finalidad de parque, permitiendo accesos vehiculares y peatonales al interior del mismo, contribuye a reformular y valorizar en toda su extensión los frentes urbanos contiguos.

El primer uso general propuesto para el área de estudio (entre las calles Juan Molina y Rondeau) es el de conformar un gran Parque Deportivo, en donde se construiría un Polideportivo, cancha de hockey, tribunas y construcciones de usos auxiliares como vestuarios, baños, bares, etc.

---

<sup>(5)</sup> El corredor ferroviario es segmentado por los pases transversales (Juan Molina, Rondeau, Av. Colón, etc.) define grandes recintos o clústers de superficies variables entre las 13 y las 20 has.

Figura 25  
**Proyección de la propuesta para el sector**



Fuente: Municipalidad de Bahía Blanca, 2011.

Actualmente las únicas acciones llevadas a cabo fueron la apertura de la calle Blandengues y la demolición del paredón en casi su totalidad. Se delimitó superficialmente un circuito de atletismo y se instaló un sector de juegos. Además, el municipio dispuso de cestos de basura, dos bancos de cemento, una senda 150 mts y la plantación de 16 árboles.

En cuanto la seguridad, en el mes de Mayo del año 2017, se inauguró un destacamento móvil de la Policía, el cual se encuentra ubicado frente al área de juegos entre las calles Blandengues y Malvinas. Este se encontrara en el sector por un tiempo determinado, ya que, ira rotando por distintos sectores de la ciudad, aunque los vecinos piden que quede de manera definitiva.

## 5. DIAGNÓSTICO

La compañía ferroviaria Bahía Blanca al Noroeste, dio origen y crecimiento al barrio localizado a su alrededor, otorgándole una identidad barrial muy fuerte asociada al ferrocarril, la cual quedó arraigada en la población con el paso de los años, a pesar del cierre del ferrocarril y el abandono del complejo que afectó la seguridad y conectividad con el resto de la ciudad.

A partir del análisis realizado se observa, que los vecinos han actuado como custodios del legado ferroviario debido a este sentimiento que los une al sector y han tenido un rol activo en la recuperación del complejo ante la ausencia del estado.

Luego de años de reclamos vecinales y el cese de la custodia de las tierras y galpones pertenecientes al ferrocarril BBNO al municipio de Bahía Blanca por parte del gobierno nacional, se logra la demolición del paredón que rodeaba al complejo y la apertura de la calle Blandengues. De esta manera, se da a conocer un nuevo paisaje para la población que incentiva a hacer uso del complejo.

Surge así la idea del Parque Noroeste, el cual es bautizado por los propios vecinos, sin contar aún con el reconocimiento municipal. Con el objetivo de llevar adelante la propuesta del parque, algunos vecinos del barrio crean de la ONG Parque Noroeste que junto a otras agrupaciones, intervienen en la puesta en valor y promoción del Parque Noroeste.

El Parque Noroeste se encuentra ubicado en el sector SO de la ciudad a muy pocas cuadras del área central, por lo que la accesibilidad es buena a través de distintos medios de transporte. Las líneas de colectivos que pasan por el parque son cuatro y estas conectan al parque con los distintos sectores de la ciudad. En cuanto a los accesos en vehículos particulares estos pueden ingresar a través de importantes vías de circulación las cuales todas son asfaltadas y rodean al Parque Noroeste.

Por otra parte, su ubicación contribuye a diversificar y equilibrar la oferta de parques urbanos de la ciudad, la cual se encuentra concentrada en los sectores N y NE. Sin embargo, el parque aún no adquiere un alcance urbano ya que es utilizado mayoritariamente por vecinos del barrio y sectores aledaños.

Según las encuestas realizadas, el parque es concurrido por grupos etarios que rondan entre los 14 y 55 años los cuales concurren en familia o grupos de amigos. El mayor porcentaje de los encuestados son del barrio Noroeste, los cuales asisten con motivos de reunión y recreación.

La gran parte de los usuarios encuestados, destaca su atracción por la cercanía del lugar, la vegetación y la tranquilidad, sin embargo, consideran que al Parque Noroeste le faltan instalaciones y alumbrado.

El Parque Noroeste en la actualidad cuenta con juegos infantiles y pista de salud, sin embargo en el sector aún queda mucho por hacer, desde la colocación de más iluminación hasta la restauración de edificaciones y equipamientos que quedan aún en pie y que pueden constituir un peligro potencial para la población. Estas construcciones constituyen además, atractivos históricos como son los restos del galpón del taller ferroviario, la locomotora, los vagones y la estación Noroeste. Estos forman parte de un paisaje que entrelaza el pasado con el presente constituyendo un rasgo característico del parque y un atractivo para el desarrollo de propuestas culturales. En cuanto a sus atractivos naturales el parque cuenta con una amplia extensión el cual está siendo forestado, además, tiene un lago artificial con una longitud de aproximadamente 70 mts.

El parque es escenario también, de distintos festivales que se realizan a lo largo del año y convocan a personas de diferentes sectores de la ciudad. Se destacan entre los eventos durante febrero los Carnavales, en septiembre la Fiesta de la Primavera que es organizada por los vecinos de la ONG Parque Noroeste con ayuda de la delegación y el Festival por la Unión Barrial que es realizada por el grupo El Grito.

Las principales falencias detectadas, están asociadas a la poca intervención del gobierno local, como son la falta de instalaciones, la presencia de empresas privadas que fragmentan el uso del espacio y genera conflictos para el desarrollo de la propuesta de los vecinos y la falta de promoción y difusión para ampliar el alcance del parque a toda la ciudad. El mismo se lleva adelante a través del trabajo voluntario de los vecinos, pero también de manera espontánea, lo que puede ocasionar futuros problemas.

## 5.1. Matriz FODA

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
ANÁLISIS INTERNO	<p>Localización del parque en el sector SO de la ciudad, contribuyendo a equilibrar la distribución espacial de la oferta de espacios verdes.</p> <p>Propuesta de reutilizarlo como un espacio de ocio público.</p> <p>Rol activo de los vecinos.</p> <p>Organización de los vecinos en la ONG Parque Noroeste</p> <p>Buena accesibilidad.</p> <p>Uso recreativo por parte de los vecinos del barrio y zonas aledañas.</p> <p>Realización de eventos a lo largo del año que atraen población de diferentes sectores de la ciudad.</p>	<p>No ha sido declarado Parque por parte del municipio.</p> <p>Equipamiento e instalaciones insuficientes.</p> <p>Promoción y difusión de escaso alcance.</p> <p>Vandalismo.</p> <p>Presencia de empresas privadas ubicadas en el sector.</p> <p>Alcance barrial de la propuesta.</p> <p>Poca coordinación y cooperación entre el municipio y las ONG intervinientes.</p>
	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
ANÁLISIS EXTERNO	<p>ADIF cede en custodia las tierras y galpones pertenecientes al ferrocarril BBNO al municipio de</p>	<p>Desinterés municipal en impulsar el Parque Noroeste</p> <p>Inversiones inexistentes por</p>

	<p>Bahía Blanca.</p> <p>Complementariedad con otros parques de la ciudad.</p> <p>Interés de la sociedad por los espacios verdes por estar asociados a la mejora de la calidad de vida.</p>	<p>parte del sector privado.</p> <p>Uso de las tierras fiscales en el sector por parte de las empresas privadas.</p>
--	--	--

Fuente: Castillo, A., 2017.

## 5.2. Lineamientos para futuras propuestas

En base al diagnóstico realizado se propone una serie de lineamientos estratégicos para futuras propuestas en el sector, las mismas deberían llevarse a cabo a través de un trabajo conjunto entre el municipio y los vecinos del lugar.

### 1. Recuperar y fortalecer la identidad ferroviaria del barrio:

Creación de espacios que permitan contar la historia del Complejo Ferroviario Estación Noroeste así como también la formación del Barrio Noroeste y adyacentes, lo cual puede contribuir a concientizar a la población local.

Por ejemplo un museo histórico barrial, que se implemente en la Estación Noroeste para la realización de muestras fotográficas y objetos recuperados de la época y con charlas educativas destinadas a los distintos niveles educativos y la población en general.

Incorporación de cartelería interpretativa en los atractivos del parque para comprender con la información necesaria el espacio ferroviario que se recorre. Además de esta forma se contribuye a concientizar e informar a la población.

2. Ampliar el alcance del parque a escala urbana como forma de complementar a las áreas verdes existentes:

El Parque en su escala barrial, tendrá la función de mejorar la calidad de vida y la imagen urbana en el barrio en el que se emplaza y los alrededores, la generación de actividades que promuevan la convivencia social y la conformación de vida comunitaria, posibilitan la mejora en los niveles de seguridad y bienestar de las personas. Pero por otro lado, el Parque Noroeste también puede funcionar como un complemento a los parques ya existentes, formándose como un nuevo pulmón verde de la ciudad.

Es debido a esta importancia que resulta significativo ampliar su alcance a través de eventos y actividades que se promocionen y difundan en la ciudad. Esto puede lograrse mediante los festivales que ya se llevan a cabo anualmente en el Parque Noroeste, e incorporar otros eventos los cuales podrían difundirse junto con otras actividades a través de la agenda cultural.

3. Mejoramiento de los servicios:

La seguridad en el parque es un factor importante para los visitantes por lo que es imperioso contar con la iluminación necesaria, así como el correcto control de los árboles y de los edificios que se encuentran dentro del Parque Noroeste.

Finalmente resulta importante llevar una promoción de un uso incluyente del espacio (todas las edades, géneros y niveles socioeconómicos) y fomentar la interacción social en el espacio.

Por lo tanto, para este uso incluyente es necesario facilitar el libre tránsito a través del espacio a personas con capacidades diferentes vinculado a los flujos peatonales y ciclovías, como además proveer de áreas para el descanso (Por ej.: bancos).

La construcción de un escenario que sirva para eventos y espectáculos y la promoción de la práctica deportiva y el cuidado de la salud, a través de la construcción de una pista de atletismo y cancha de fútbol que complementen la ya existente pista de salud y cancha de basket impulsarían el uso y las interacciones en el espacio.

## 6. REFLEXIONES FINALES

El desarrollo del ferrocarril a finales del SXIX y principios del SXX actúa como elemento nucleador de población, impulsando el crecimiento del Barrio Noroeste y otros sectores de la ciudad de Bahía Blanca. Luego, su posterior abandono, transforma las instalaciones ferroviarias y tierras vacantes en barreras urbanas, generando inseguridad y afectando la conectividad de la zona con el resto de la ciudad.

Sin embargo, se observa, que la comunidad barrial, no ha dejado de velar por el cuidado del legado ferroviario ante un estado ausente, por considerarlo parte del patrimonio de la ciudad y ha realizado constantes reclamos a diversos niveles de gobierno en relación a los saqueos observados, los problemas de inseguridad y conectividad.

Por lo tanto, no es casual, que la propuesta de refuncionalización del complejo ferroviario Estación Noroeste en el Parque Noroeste, es llevada adelante por los vecinos del lugar ante la posibilidad de hacer uso del sector, una vez que el municipio recibió en custodia el complejo e inició tareas de saneamiento.

A partir de las encuestas y entrevistas realizadas se puede inferir que la valorización social del Parque Noroeste está fuertemente asociada a la identidad barrial arraigada a sus orígenes ferroviarios, pero también, a las demandas sociales actuales relacionadas con las mejoras en la calidad de vida en los espacios urbanos, en la que los espacios de ocio públicos cobran un rol relevante.

Además, con respecto a la propuesta analizada, su ubicación en el sector SO de la ciudad, contribuye a equilibrar la distribución de los espacios públicos recreativos en Bahía Blanca. Sin embargo, su alcance actual es a escala barrial, ya que es frecuentado por la población de zonas aledañas que se ven atraídos por la cercanía del parque y la posibilidad de contar con un espacio verde como lugar de encuentro.

Corroborando las hipótesis planteadas, se puede aseverar que la incorporación de este nuevo espacio de ocio público contribuye a la mejora de la calidad de vida de los vecinos del sector, concediéndoles un nuevo lugar de encuentro a la vez que se revaloriza el legado ferroviario que dio origen e identidad ferroviaria al barrio.

El Parque Noroeste genera también, una nueva oferta de espacio público para la ciudad, sin embargo aún no ha despertado el interés municipal para intervenir en la planificación de una propuesta inclusiva de toda la población local. Las actuaciones sobre el mismo son de manera espontánea y por parte de la comunidad barrial, por lo tanto, responden a intereses sectoriales que dificultan el desarrollo de un proyecto urbano integral.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

AGRUPACION Chicos de la plaza Tambor de Tacuarí. (2000). Recuerdos Noroesteños. Imprenta Lenzu. Bahía Blanca, Buenos Aires.

ÁLVAREZ GONZÁLES, C. y GÓMEZ GARCÍA, Y. (2015). Refuncionalización urbano-arquitectónica en la ciudad de Santa Clara. Sector urbano del Ferrocarril Central. Universidad Central “Marta Abreu” de las Villas. Santa Clara, Cuba. 45 pp.

ALBET, A., CLUA, A. y CORTÉS, F. (2006). Resistencias urbanas y conflicto creativo: lo público como espacio de reconocimiento. Las otras geografías. Valencia: Editorial Tirant lo Blanch, 557 p. ISBN: 84-8456-663-3.

ANDRADA, A. (2014). “Revalorización de las estaciones ferroviarias del partido de Bahía Blanca como potencial recurso turístico-recreativo y cultural de la ciudad.” Director: José María Zingoni. Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

BERNARDI, A. (2011). Rediseñando la ciudad (Una mirada ‘ferroviaria’ al Plan de Desarrollo Local, Ideas para una ciudad bicentenario). Disponible en línea: <[http://conti.derhuman.jus.gov.ar/2011/10/mesa\\_17/bernardi\\_mesa\\_17.pdf](http://conti.derhuman.jus.gov.ar/2011/10/mesa_17/bernardi_mesa_17.pdf)>

BORJA, J. (2002). Ciudadanía y globalización. Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 22, Caracas.

BOULLÓN, R. C. (2006). Planificación del espacio turístico. 4a ed. Editorial Trillas, México.

BOULLÓN, R. C. (2009). Las Actividades turísticas y recreacionales: El hombre como protagonista. 4a ed. Editorial Trillas, México.

CASTILLO, A. y DELGADO, L. (2014). Complejo Ferroviario Estación Noroeste. Trabajo final de cátedra: Preservación del Patrimonio Urbano. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca, Buenos Aires.

CERNADAS, M. y MARCLIESE, J. (2009). Noroeste, una historia de trabajo. Universidad Nacional del Sur, Secretaria Gral. de Cultura y Extensión Universitaria. Bahía Blanca, Buenos Aires.

CREEBBA. (2010). Datos socio-económicos del partido de Bahía Blanca. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. INDEC. 2010. Disponible en: <<http://creebba.org.ar/main/index.php?op=censo>>

DIESTE HERNÁNDEZ, J. y PUEYO CAMPOS, A. (2015). Regeneración y apropiación del espacio urbano desde las iniciativas populares de autogestión: actuaciones territoriales en la ciudad de Zaragoza en un contexto de cambio y crisis social. Universidad de Zaragoza. 18 pp.

ELIZALDE, R. (2010). Resignificación del ocio: aportes para un aprendizaje transformacional. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, Volumen 9, N° 25, p. 437-460

ELIZALDE, R. y GOMES, C. (2010). Ocio y recreación en América Latina: conceptos, abordajes y posibilidades de resignificación. Polis, Revista de la Universidad Bolivariana, Volumen 9, N° 26, p. 19-40.

ERCOLANI, P. (2005). “Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuesta de futuro”. Director: Dr. Miguel Seguí Llinás. Departament de Ciències de la Terra. Universitat de les Illes Balears.

ERCOLANI, P y ROSAKE, P. (2007). El rol de los actores públicos y privados en la valorización de los espacios de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina. Anuario Turismo y sociedad, Vol. 8 N°1. Universidad Externado de Colombia. 16 pp.

ERCOLANI, P. y ROSAKE, P. (2009). Ocio y revitalización urbana: de barreras urbanas a espacios con finalidad de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina. Ponencia presentada en XII EGAL, Montevideo, Uruguay. Disponible en: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/02.pdf>>

FONTAN KÖHLER, A. (2013). Políticas públicas de revitalización urbana y fomento al ocio, turismo y entretenimiento: la creación de recintos urbano-turísticos en Manchester, Inglaterra. Cuadernos de Turismo, núm. 32, p. 115-139 Universidad de Murcia, España.

GONZÁLEZ, C. y MELÉNDEZ, L. (2003). Los espacios públicos desde la perspectiva del género. Frónesis v.10 n.3 Caracas dic. 2003. ISSN 1315-6268.

GOOGLE (s.f.). Mapa de Bahía Blanca, Bs. As., Argentina en Google maps. Disponible en: <<https://www.google.com.ar/maps/@-38.718174,-62.2505444,12z>>

HERNANDEZ SAMPIERI, R., FERNANDEZ- COLLADO, C. y BAPTISTA LUCIO, P. (2010). Metodología de la investigación. Mcgraw-Hill / Interamericana editores S.A. 607 pp. ISBN: 978-607-15-0291-9.

LA NUEVA PROVINCIA. (1998). Cien años de periodismo.

LA NUEVA PROVINCIA. (2003). Los niños luchan contra el saqueo de los bienes del FC. Bahía Blanca, 28 de Mayo de 2003. Ed. impresa.

LA NUEVA PROVINCIA. (2009). Siguen los robos en lo que queda de los históricos edificios. Bahía Blanca, 14 de Julio de 2009. Ed. impresa.

LA NUEVA PROVINCIA. (2009). La comuna se hará cargo de los galpones del Noroeste. Bahía Blanca, 21 de Julio de 2009. Ed. impresa.

LA NUEVA PROVINCIA. (2014). Estación Noroeste. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/opinion-impres/744385/estacion-noroeste.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2005). Estación Noroeste. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/deportes-impres/615489/-estaci-243-n-noroeste-.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2015). El barrio Noroeste fue el epicentro de otra jornada de los corsos. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/la-ciudad/799299/el-barrio-noroeste-fue-el-epicentro-de-otra-jornada-de-los-corsos.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2014). Toma forma un parque con un lago artificial en el barrio Noroeste. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/la-ciudad-impres/768539/toma-forma-un-parque-con-un-lago-artificial-en-el-barrio-noroeste-.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2012). Comenzaron a pavimentar en Blandengues. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/sociedad-impres/354130/comenzaron-a-pavimentar-en-blandengues.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2012). Obras en Malvinas y Blandengues. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/sociedad-impres/352855/obras-en-malvinas-y-blandengues.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2015). Abrazo simbólico a un galpón ferroviario. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/la-ciudad-impres/804011/abrazosimbolicoaungalponferroviario.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2016). A un año del abrazo simbólico el galpón espera una respuesta. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/la-ciudad-impres/857354/a-un-ano-del-abrazo-simbolico--el-galpon-espera-una-respuesta.html>>

LA NUEVA PROVINCIA. (2004). Un incendio destruyó la sede social del club ferroviario. Disponible en: <<http://www.lanueva.com/deportes-impres/678607/-un-incendio-destruy-243-la-sede-social-del-club-ferroviario-.html>>

LOYOLA GÓMEZ, C. y ALBORNOZ DEL VALLE, E. (2009). Flujo, movilidad y niveles de accesibilidad en el centro de Chillán año 2007. Propuesta de mejoramiento mediante SIG. Revista URBANO 18. Págs. 17-27. Concepción, Chile.

MARCANO, F. (1998). La Caracterización del Espacio Público: Estética y Función. Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela, Caracas.

MARCILESE, J. (2007). El asociacionismo vecinal bahiense y su lugar dentro de la “comunidad organizada”. Fomentismo y peronismo entre 1945 y 1955. XI° Jornadas interescolas/ departamentos de historia, Tucumán.

MARENCO, S. (2009). Plan de Desarrollo Local Bahía Blanca.

MIRAVALLS, A. (2013). Los talleres invisibles: Una historia de los talleres ferroviarios Bahía Blanca Noroeste. Ferrowhite, Bahía Blanca.

MOLANO, O. (2007). Identidad cultural un concepto que evoluciona. Revista Opera, ISSN-e 1657-8651, N° 7, 2007, págs. 69-84.

MORANT GONZÁLEZ, M y VIÑALS BLASCO, M. (2008). La capacidad de carga recreativa en la gestión de los visitantes. El caso del parque natural del carrascal de la font roja (alicante, España). Revista de análisis turístico, ISSN: 1885-2564, N° 5, pp. 66-74.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA. (1986). Reformulación del plan de desarrollo urbano de Bahía Blanca: análisis y diagnóstico 1985.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA. (2000). Plan estratégico Bahía Blanca.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA. (2010). Plan de Desarrollo Local 2009-2028.

PÉREZ SÁNCHEZ, A. y col. (2003). Recreación. Fundamentos Teóricos y Metodológicos. México, 180p.

RADIO PALIHUE. (2014). Festejos de carnaval en el barrio Noroeste. Disponible en: <<http://radiopalihue.com.ar/2014/02/festejos-de-carnaval-en-el-barrio-noroeste/>>

ROSAKE, P. y ERCOLANI, P. (2014). El rol de los espacios de ocio a escala barrial en la ciudad de Bahía Blanca, Argentina. Universidad Nacional del Sur ARGENTINA. VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística Neuquén. 19 pp.

ROSAKE, P. y ERCOLANI, P. (2012). Los espacios de ocio de Bahía Blanca: preferencias de la población en relación al uso de su tiempo libre. Realidad, tendencias y desafíos en turismo. Año XII. Volumen 10. 115 pp. ISSN 1850-4787.

VALERA, S. (1999). Espacio privado, espacio público: Dialécticas urbanas y construcción de significados. Disponible en: < [www.ub.edu/psicologia\\_ambiental/uni3/img/Tresal.doc](http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/uni3/img/Tresal.doc)>

VILLALÓN OGÁYAR, J. (2014). Reflexiones en torno a las identidades basadas en el ocio. Disponible en: <<http://identification.hypotheses.org/665>>

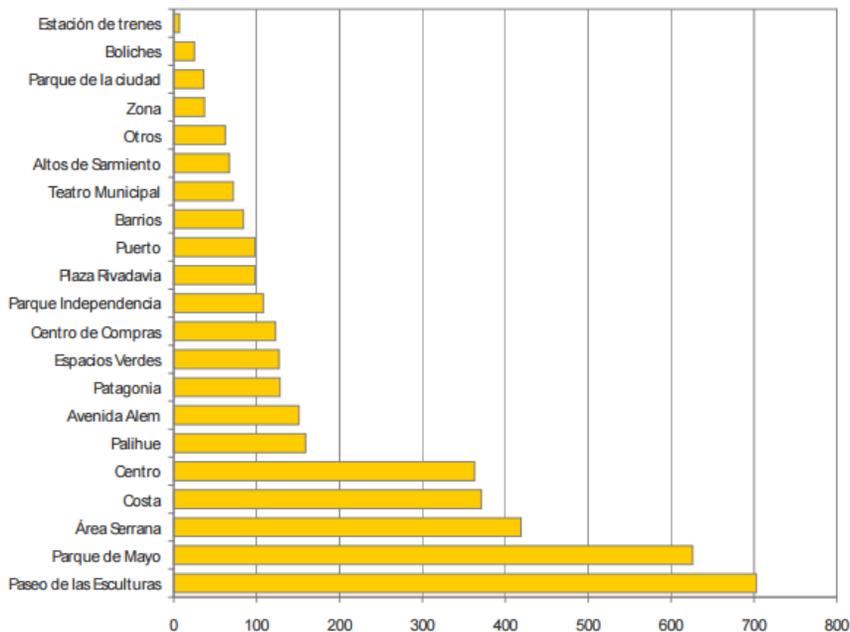
ZINGONI, J. (1996). Arquitectura ferroporтуaria en Bahía Blanca. EDIUNS, Bahía Blanca.

ZUCCARINI, L. (2014). “Importancia del turismo histórico-cultural como actividad de revalorización patrimonial y alternativa de desarrollo local en Pigüé.” Directora: Lic. Rosa Angela Fittipaldi. (Tesis de grado). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

8. ANEXOS

Figura 1

Sitios de la ciudad que más agradan



Fuente: Rosake y Ercolani, 2012.

Tabla I

¿Frecuenta el Paseo de las Esculturas durante el año?

Valor Significado	Frecuencia	%
1 si	186	66,67
2 no	93	33,33
Total frecuencias	279	100,00

Fuente: Rosake y Ercolani, 2012.

Tabla II

**¿Qué otros espacios recreativos frecuenta?**

Valor	Significado (respuestas múltiples)	Frecuencia	% s/ Total	% s/ Muestra
1	parque de mayo	56	13.93	20.07
2	parque independencia	94	23.38	33.69
3	paseo de las esculturas	67	16.67	24.01
4	paseo de la mujer	7	1.74	2.51
5	parque de la ciudad	18	4.48	6.45
6	paseos de compras	95	23.63	34.05
7	puerto	5	1.24	1.79
8	plaza Rivadavia	13	3.23	4.66
9	plazas	5	1.24	1.79
10	boliches	3	0.75	1.08
11	ninguno	22	5.47	7.89
12	otros	17	4.23	6.09
Total Frecuencias		402	100.00	144.09
Total Muestra		279		

Fuente: Rosake y Ercolani, 2012.



Preservación del Patrimonio Urbano- Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.		Ficha N°1		
Estación Noroeste				
Localización:				
		Ciudad: Bahía Blanca. Dirección: Roca y Sixto Laspiur		
Descripción del Edificio				
Constructor: Alejandro Christophersen y August Kihlberg Año: 1891 Corriente Estilística: Ingenierismo		Propietario original: Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. Propietario actual: Municipalidad de Bahía Blanca		
Usos				
Uso original: El principal objetivo era ser utilizada para el transporte de productos, pero también fue utilizada para el transporte de pasajeros. Uso actual: Centro de formación profesional, centro recreacional.				
Estado de conservación				
	Bueno	Regular	Malo	Observaciones:
Fachada		X		El frente que da a la calle Sixto Laspiur que es el actualmente más visible se encuentra en mejores condiciones que el frente a las vías del tren.
Estructura		X		
Instalaciones		X		
Interior		X		
Fotos				





Valoración		
Historico- Cultural	Artístico- Arquitectonico	Paisajistico-Urbanistico
X		X
Bibliografía:	<p>MIRAVALLS, Ana: “Los talleres invisibles: Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste”. Ferrowhite, Bahía Blanca, 2013.</p> <p>ZINGONI, Jose Maria: “Acciones e intervenciones recientes en el patrimonio arquitectónico de Bahía Blanca/ Argentina”. Bahía Blanca, Buenos Aires, 2000.</p>	
Fecha de relevamiento: 26/06/2014		
Responsable: Castillo Adela y Delgado Lucia.		

Fuente: Castillo, A. y Delgado, L., 2014.

Preservación del Patrimonio Urbano- Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.		Ficha N°2		
Estación Noroeste				
Localización:				
		Ciudad: Bahía Blanca. Dirección: Blandengues y Malvinas.		
Descripción del Edificio				
Constructor: Alejandro Christophersen y August Kihlberg Año: 1906-1949 Corriente Estilística: Ingenierismo		Propietario original: Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. Propietario actual: Municipalidad de Bahía Blanca		
Usos				
Uso original: Reparación de locomotoras y vagones. Uso actual:-----				
Estado de conservación				
	Bueno	Regular	Malo	Observaciones:
Fachada			X	
Estructura		X		
Instalaciones			X	
Interior			X	
Fotos				





Valoración		
Historico- Cultural	Artístico- Arquitectónico	Paisajístico-Urbanístico
X	X	X
Bibliografía:	<p>MIRAVALLÉS, Ana: “Los talleres invisibles: Una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste”. Ferrowhite, Bahía Blanca, 2013.</p> <p>ZINGONI, Jose Maria: “Acciones e intervenciones recientes en el patrimonio arquitectónico de Bahía Blanca/ Argentina”. Bahía Blanca, Buenos Aires, 2000.</p>	
Fecha de relevamiento: 26/06/2014		
Responsable: Castillo Adela y Delgado Lucia.		

Fuente: Castillo, A. y Delgado, L., 2014.