

(Re)CONSTRUIR LA CIUDAD DESDE LOS BORDES:

los barrios de Los Hornos, Moreno

Esta publicación es el resultado de un trabajo conjunto entre estudiantes y docentes de la Licenciatura en Urbanismo de la UNGS, con la participación esencial de los vecinos y vecinas de los barrios de Los Hornos, Cuartel V, Moreno, así también de los referentes de las organizaciones sociales Barrios de Pie y Madre Tierra, que trabajan en la localidad.

(Re)CONSTRUIR LA CIUDAD DESDE LOS BORDES (2016) recupera las particularidades de un abordaje participativo en el desarrollo de un proyecto urbano en un área periférica, al mismo tiempo que abre un interrogante acerca de las limitaciones de las políticas públicas referidas al hábitat popular, así como también de la propia formación como urbanistas.

Viviana Colella

Lucas Dombroski

Santiago Fernández Ceci

Lorena Nieva

Diana Rodríguez

Rosario Rojas

Franco Santucho

Alejandra Soto



ÍNDICE

3	PREFACIO
5	INTRODUCCIÓN
7	I. HISTORIAS DE ESPERANZAS (SIN CRONOPIOS NI FAMAS)
9	II. HABITAR EL CONURBANO
13	III. “SEPA DISCULPAR LAS MOLESTIAS OCASIONADAS”: LOS HORNOS EN CONSTRUCCIÓN
21	IV. “SALIR A LA RUTA”: LOS DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD EN LA PERIFERIA
25	V. LA LUCHA COMO LUGAR DE ENCUENTRO
27	VI. PENSAR LO COLECTIVO DESDE EL COLECTIVO
33	VII. APUNTES PARA UN MANIFIESTO: UN URBANISMO DESDE LOS BORDES
35	BIBLIOGRAFÍA

Imagen de tapa: Diana Rodríguez

Corrección: Gustavo Castaño

PREFACIO

Esta publicación comprende lo trabajado junto con vecinas y vecinos y con referentes de Barrios de Pie y Madre Tierra en el marco del proyecto de voluntariado universitario “Armar la ciudad. Ambiente, urbanismo e inclusión social en el conurbano bonaerense”, dirigido por Guillermo Tella, responsable de la Licenciatura en Urbanismo de la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). Intentaremos dar cuenta de los aprendizajes, las limitaciones y las ambigüedades que atravesamos durante este tiempo. Creemos que lo más interesante del recorrido hecho fue que su final no es más que una invitación a iniciar una nueva etapa con lazos de confianza y acuerdos compartidos.

Queremos agradecer a la Secretaría de Políticas Universitarias, a la Universidad Nacional de General Sarmiento y a la Licenciatura en Urbanismo, que hicieron posible el desarrollo de un espacio para pensar nuestra formación en y desde el territorio; a otros colegas urbanistas con quienes pudimos conversar y reflexionar en cada momento del proceso;

a las organizaciones sociales Barrios de Pie y Madre Tierra por poner su absoluta confianza en nosotros desde nuestros primeros encuentros (no queremos olvidar a las referentes de Proyecto Habitar que nos acompañaron en el inicio del proyecto); a otras organizaciones de la zona que se sumaron con mucho entusiasmo a participar de diversas actividades culturales; a las vecinas y vecinos: en especial a Zulma y Susana, que nos abrieron sus casas, y a María, que ofreció su tiempo y, sobre todo, su pasión para mejorar su barrio; y a todos aquellos que pusieron su energía y sus expectativas en este trabajo.

Esperamos que esta publicación sirva como disparador para pensar otras experiencias similares y contribuya a seguir reflexionando sobre nuestra profesión como urbanistas.

INTRODUCCIÓN

Los vecinos de Los Hornos miran el cielo, están pendientes del pronóstico del tiempo, buscando pistas de una posible lluvia. Pero no se trata de quienes aún realizan allí agricultura, ni tampoco de costumbres que guardan de sus pasados rurales. En Los Hornos una lluvia puede dejar a una familia aislada dentro de su casa, o, peor, no permitirles volver a ella. Los primeros rastros de una tormenta se convierten en avisos para realizar las compras previendo no poder salir por algunos días, para organizar las ausencias de los chicos en las escuelas o cómo llegar al trabajo.

Los Hornos, en realidad, es una zona que comprende diversos barrios que surgieron en su mayoría a partir de sucesivas tomas de tierras que se iniciaron en los años 90, que crecieron exponencialmente desde mediados del 2000 y que continúan expandiéndose cada mes. Los primeros loteos de la zona se localizaron sobre la arteria más cercana a la ciudad, la ruta 24, que conecta con la estación de José C. Paz del Ferrocarril San Martín. Allí se asentó la fábrica de ladrillos Stefani, cuya presencia en la zona, así como de otras ladrilleras, dejó sus huellas con grandes cavas y suelo impermeabilizado que con el tiempo se fueron convirtiendo en contenedores de residuos de todo tipo y que las sucesivas tomas fueron nivelando para asentarse sobre ellos.

La fábrica Stefani y la base de la VII Brigada de la Fuerza Aérea, sobre el límite con el partido de José C. Paz, oficiaron de barreras a cada lado de esta zona de suelos degradados, lo que impide el avance de la mancha urbana. Lo mismo ocurre con los arroyos que la surcan, el Catonas y sus afluentes, que llegan hasta el río Reconquista e inundan los barrios con cada tormenta.

Miles de familias caminan numerosas cuadras diariamente hasta sus casas, desde la última parada donde los acerque el transporte público. Solo desde hace unos meses un ramal de la línea 365 recorre unos tres kilóme-

tros por las calles principales del barrio, únicas con algunas cuadras con un mejorado que apenas resiste el paso del colectivo.

La forma en que estas familias llegaron a la zona es ampliamente heterogénea. Las primeras tomas comunitarias conviven con otras, producto de loteadores ilegales, proyectos de organizaciones sociales e intervenciones del propio municipio. Muchas de las familias provienen de otras provincias o países limítrofes, con poca estadía previa en otros barrios del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Los corrales de cerdos y gallinas, las canchas de vóley y la construcción de viviendas en forma colectiva son algunas huellas de sus procedencias y estrategias de supervivencia. Son conscientes de los resultados de sus esfuerzos, que cambiaron una zona degradada en un barrio en consolidación, y de sus luchas, que hicieron posible la llegada del colectivo. Pero también de sus limitaciones, muchas veces vistas como fracasos, para abordar problemas que los exceden, como la disposición de los residuos, la trata de adolescentes o la presencia de tráfico de drogas.

Hace unos dieciocho meses algunos de los autores de esta publicación caminamos por esos barrios por primera vez. Entre calles que parecían ríos, techos de casas que apenas sobresalían en algunas cavas convertidas en lagunas, colectivos que buscaban cómo avanzar unas cuadras más y muchos vecinos que improvisaban sus caminos sobre tablonés, recorrimos asombrados esa inmensidad de casas en construcción. Como urbanistas, como habitantes del conurbano, recorríamos un paisaje que no podía resultarnos ajeno. Desde entonces tuvimos encuentros y desencuentros, avances y retrocesos, frustraciones y alegrías en un proceso de trabajo conjunto que tuvo como objetivo desarrollar un espacio participativo donde pudiéramos reflexionar acerca de qué ciudad queremos construir.

I. HISTORIAS DE ESPERANZAS (SIN CRONOPIOS NI FAMAS)

Como hemos anticipado, esta propuesta formó parte de un voluntariado universitario. Creemos que el trabajo en territorio así como el abordaje desde un voluntariado tiene particularidades que se deben tener en cuenta para prever dificultades y contratiempos que pudiesen complicar la continuidad del proceso. La decisión de realizar un voluntariado territorial va más allá de una vocación, de adquirir beneficios para la profesión o de establecer vínculos y nuevas redes de contacto. *Un voluntariado territorial es algo muy subjetivo que a cada uno interpela en su historia personal.* Eso es sin dudas nuestra primera base de datos y punto de partida.

Preparándonos

¿Desde dónde partimos cuando llegamos a un territorio? ¿Qué es lo que se espera de nosotros por parte del barrio y sus vecinos y qué esperamos nosotros también de la acción que llevaremos adelante? Hacerse estas preguntas es algo primordial porque a medida que las semanas avanzan la motivación decae, y esa motivación es un punto clave a sostener.

Tener presente desde el inicio cuáles son los compromisos asumidos por cada uno y qué se espera conseguir, no solo es importante por la carga horaria que implica para los estudiantes, sino también por las expectativas que se generan en el barrio.

Nuestros PRIMEROS PASOS, luego de establecer un vínculo con referentes de la zona, fueron socializar en el equipo las experiencias personales, de grupo y de otras organizaciones con una larga trayectoria de trabajo en asentamientos informales. En paralelo trabajamos sobre materiales ya existentes con el objetivo de tener una primera aproximación al barrio.

Aterrizar en el territorio

ATERRIZAR en el territorio implica tener interlocutores, referentes sociales, dispuestos y organizados. Y decimos *aterrizamos* porque, si bien tuvimos una preparación previa, íbamos con una mirada ya intencionada; llegar a ese territorio nos movilizó, como si descubriéramos nuevas posibilidades para nuestra disciplina, desbordados de entusiasmo y muy atentos a los estímulos externos. Al recorrer hubo cruces de miradas sospechosas, otras curiosas, otras amables de sus habitantes.

Para algunos de nosotros las bolsas plásticas vacías derramadas en las *calles* eran basura y descuido. Los de alma detectivesca descubrieron que eran las protecciones del calzado los días de lluvia. Y así unos y otros fuimos intercambiando entre nosotros y entre y con los vecinos información sobre qué era vivir en esos barrios.

Por momentos la desconfianza se hacía presente; es que en estos barrios la constante entrada y salida de organizaciones y punteros políticos es habitual. Sin embargo, los más tenaces salían al encuentro, se presentaban y nos preguntaban qué hacíamos allí, siempre con la esperanza de cambio, de ser vistos y escuchados.

En esta primera salida al barrio recogimos estímulos visuales, auditivos, olores y hasta sabores, agudizamos las percepciones de manera intuitiva con el objetivo de incorporar las vivencias de los vecinos. Muestra de ello era la música, el alma feliz, alegre de estos territorios, que como un popurrí nos enseñaba los límites de cada barrio con sus distintas colectividades. Asimismo, los olores a la hora del almuerzo nos hablaban de sus culturas.

Recogimos también los relatos de los vecinos, que nos servirían para intentar construir un relato colectivo más adelante. También tomamos nota de los

elementos urbanos, las calles, las casas, los equipamientos, las zonas vacías, registramos localización, estado, superficies.

Primeras decisiones

El análisis de lo estudiado hasta ese momento nos llevó a la DECISIÓN de concentrarnos en un problema que parecía recorrer transversalmente mucho de lo expresado por los vecinos y los referentes barriales, y que también los implicaba a todos: la movilidad barrial. La problemática implicaba un abordaje cuanti y cualitativo. Realizamos encuestas en distintos hogares y mantuvimos algunas conversaciones con referentes barriales.

Mapeos colectivos

Realizamos un primer taller con los vecinos, con el objetivo de RECONOCER el barrio, que consistía en dibujar entre todos. La participación siempre fue compleja, pero intentamos sacar de allí aspectos positivos. Por ejemplo, se creó una intimidad óptima para quitar velos y sacar a relucir otros matices que tenían que ver con cuestiones políticas locales a nivel barrial. Pero la participación era estratégica para hacer un proyecto (y no solo un dibujo en un papel), por lo que era el momento de replantear las acciones. ¿Cómo motivar a los vecinos para que confiaran, cómo hacer que se sintieran convocados?

Cambio de estrategia

Decidimos salir al encuentro de otras organizaciones y otros vecinos que estuvieran trabajando en temas similares, y allí estaban. En estos territorios siempre hay organizaciones trabajando, ahora debíamos trabajar en conjunto. Salir al encuentro nos abre a nuevos ACUERDOS, nuevas metodologías, formas de convocatoria y de trabajo.

Abrimos nuevamente el juego, entonces, poniendo en discusión sobre qué problemática trabajar, pero ahora presentando lo trabajado por todos los

equipos. Al final de este nuevo taller acordamos continuar con el trabajo sobre la movilidad y desde allí trabajar con la necesidad de la organización barrial.

En un tercer taller se trabajó sobre propuestas alternativas de movilidad y también en la posibilidad de que la propia presentación del proyecto se concibiera como un espacio de encuentro y apertura a otros vecinos y organizaciones que se sintieran convocados.

Por esto, lo siguiente era preparar el material para presentarlo en un evento que integrara a todos los barrios.

Decisiones conjuntas

Nuevamente salir al encuentro, pero ahora desde un evento social, un festival barrial. Como urbanistas nunca habíamos realizado esto, pero los vecinos estaban seguros de que la mejor manera de convocarlos era esa. Los escuchamos y se involucraron, y a su vez nos involucramos para llevarlo adelante.

Hacia unos meses habíamos aterrizado en el barrio, ahora estábamos abajo caminando a la par con los vecinos, hablando de juegos para los niños, comidas típicas, música, baile y contenido... mucho contenido que pusiera EN AGENDA el urbanismo organizado en el barrio, el derecho a la ciudad.

Así, la decisión conjunta fue armar una jornada familiar titulada Encuentro "Hábitat y organización barrial". A esta altura, los vecinos manifestaron un sabor amargo porque las mesas de participación vecinal que articulaba el municipio dejaron de funcionar. Estas mesas abordaban las necesidades e inquietudes de los habitantes. Ahí donde se había creado un vacío, decidimos proponer una mesa de "Hábitat y organización barrial", autárquica, transversal, en la que participaran las distintas organizaciones sociales y referentes barriales, y, con el final del voluntariado en un horizonte cercano, conformar un espacio que diera continuidad a lo trabajado.

II. HABITAR EL CONURBANO

La población que vivía en villas y asentamientos informales era del 4,1% de la población del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) en el Censo de 1981, del 5,2% en 1991, del 6,9% en 2001, y ascendió al 10,1% en 2006 (Fernández Wagner, 2010). Para fines de la década pasada esto representaba un millón de personas que vivían en 819 asentamientos informales y villas (Cravino, Del Río y Duarte, 2009). Este aumento se debió, según diversos estudios, a las dificultades cada vez mayores de acceso al mercado inmobiliario (Del Río, 2008; Ciccolella y Baer, 2008).

Durante su proceso de urbanización, el AMBA creció a partir de ejes cuyo origen se encontraba en el puerto de Buenos Aires. Desde allí, y en forma radial, los corredores viales y luego ferroviarios conectaron las distintas áreas productivas y residenciales. A lo largo del siglo XX, el AMBA se extendió y se consolidó en el territorio como una mancha tentacular, en la que la mayor superficie fue ocupada por distintas formas de tejido residencial de producción popular. Históricamente, los sectores medios y altos se asentaron en las zonas más altas, a lo largo de las avenidas y líneas ferroviarias, particularmente en la zona norte del AMBA. Por otro lado, los sectores populares se localizaron cerca de las áreas industriales, en la zona sur de la ciudad, y luego en las riberas de los ríos de la Plata, Reconquista y Matanza-Riachuelo.

A partir de la década del ochenta, con las dificultades de acceso al suelo, se iniciaron las *tomas de tierra*, ocupaciones organizadas de predios públicos o privados, y la constitución de los llamados *asentamientos informales*, que continuaron la trama urbana e imitaron la morfología del AMBA, con trazados ortogonales, manzanas cuadradas o rectangulares, y un parcelario regular en el que se asentaron viviendas individuales autoconstruidas (Pérez, 2006). Los mismos habitantes realizaban los trazados, dejaban zonas libres

para los futuros equipamientos, construían y acondicionaban los espacios públicos y la provisión de servicios, colectivamente. La morfología de los asentamientos, imitando la urbanización del resto del AMBA, tiene dos objetivos: por un lado, cumplir con las normas, lo que facilita los procesos de regularización, y por otro lado, confundirse con otros barrios no estigmatizados (a diferencia de las villas) (Merklen, 1997). Estos procesos se fueron incrementando con la privatización de los servicios públicos y el transporte y la desindustrialización en la década del noventa y luego con la profunda crisis económica a fines de esa década e inicios de la siguiente (Fernández Wagner, 2010).

Hacer vivienda o hacer ciudad

Muchas personas, aun con algunas limitaciones económicas, pueden elegir el lugar donde vivir y establecerse con su familia, ya sea al alquilar o al comprar una casa o un lote. Otros no tienen esa posibilidad y terminan asentándose en lugares que quedan vacantes, que no son atractivos para el mercado formal por diferentes factores, como lejanía, estado del suelo, etcétera. Estas familias terminan instalando sus viviendas en lugares degradados ambiental y socialmente, teniendo en cuenta las consecuencias o no, pero sin tener otra posibilidad.

Aun con la construcción masiva de viviendas de los últimos años,¹ para muchos sectores la búsqueda de una vivienda es un proceso individual. En el caso de Los Hornos, la mayoría de los vecinos accedieron a comprar

¹ El Plan Federal de Viviendas (PFV) implicó la construcción de 102.000 viviendas en el AMBA, hasta el año 2006 (Del Río, 2008).

informalmente sus terrenos y edificaron allí sus viviendas. En algunos barrios se observa capacidad económica para construir una vivienda consolidada en un breve lapso. Pero si bien la adquisición de un lote o la edificación de una vivienda parecen poder resolverse en forma individual, a pesar de la precariedad del suelo o la edificación, además de los problemas de salud asociados a contextos ambientalmente degradados, el acceso a redes de servicios, al transporte público, a equipamientos de salud y educación o a un ambiente saludable excede la capacidad de cada familia, aunque cuenten con estrategias colectivas en cada barrio.

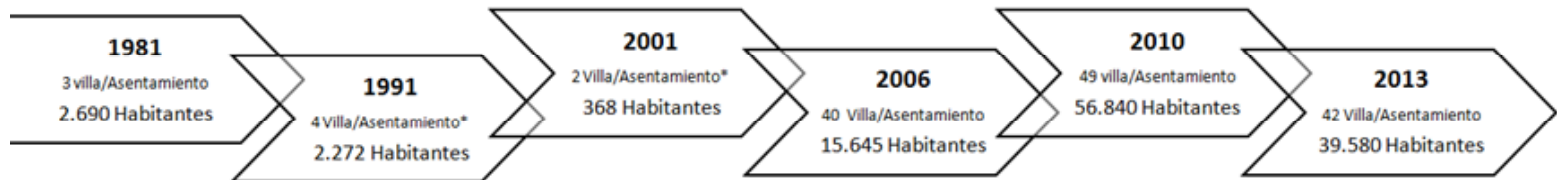
Suele plantearse, tanto por especialistas internacionales como desde diversas políticas públicas, que ante una situación de emergencia se debe plantear un proceso de urbanización progresiva, que se inicie con la subdivisión del suelo, la construcción de la vivienda y la provisión paulatina de servicios y equipamientos, según la posibilidad pública para brindarlos. Luego de la edificación de la vivienda, en la práctica se observa una amplia constelación de actores que intervienen por acción u omisión (gobierno municipal, cooperativas, empresas privadas o individuos aislados), que forman parte, con diferentes intereses, del proceso de construcción de esos barrios. Sin embargo, como urbanistas nos interesa pensar en la ciudad, no centrarnos solo en la vivienda. En este marco, Los Hornos es un buen ejemplo para comprender la necesidad de abordar la construcción de la ciudad y su crecimiento desde una perspectiva urbanística, sin separar la vivienda de la ciudad.

El barrio Los Hornos se encuentra en el partido de Moreno. Este último posee una población de 452.505 habitantes, distribuidos muy desproporcionadamente sobre una superficie de 186,13 km². La cobertura de servicios básicos de saneamiento es del 49% de cloacas y del 40% de agua.²

En el municipio, el proceso de urbanización informal se da mayormente en los bordes del arroyo Las Catonas y en las localidades de Cuartel V y Trujui, que son zonas marcadas, a lo largo de los últimos años, por diversos conflictos sociales y ambientales. Las ocupaciones informales de tierra y la “autoconstrucción” de las viviendas y fragmentos de ciudad se desarrolla de forma acelerada en áreas alejadas de las infraestructuras, servicios y equipamientos de la ciudad.

Desde el punto de vista procesual, es preciso señalar que la urbanización informal en este territorio estuvo signada este último tiempo por un aumento en la escala y por su localización en terrenos de borde y poco aptos. Antes se señaló el aumento de la población en toda el AMBA desde el censo de 1981; para ese año, el municipio registraba tres villas o asentamientos informales (V y A), que albergaban 2.690 habitantes. Para 2001 el número había descendido gradualmente; según los censos nacionales, llegó a dos villas o asentamientos con un total de 368 habitantes. A partir de ese mismo

² Fuente: IDUAR.



Fuente: elaboración propia según datos de: censos nacionales de 1981, 1991, 2001 y 2010, estimaciones realizadas por Cravino y otros (2006), UNGS, y Techo (2013).

año, la población en urbanizaciones informales creció a 15.645 habitantes en 2006, a 56.840 en 2010, y descendió a 39.580 en 2013.³

La localidad de Cuartel V, donde se localiza Los Hornos, se caracteriza por ser el territorio más periférico del municipio; atravesado por dos rutas provinciales, resulta ser un área de expansión de la ciudad con posibilidades de desarrollo de actividades productivas. Actualmente, concentra la mayor cantidad de suelo destinado a la radicación de industrias y toda el área rural del municipio (Código de Zonificación del Municipio de Moreno, 2008).

Los Hornos se ha desarrollado como la continuidad del tejido urbano de José C. Paz, con el cual se vincula a través de la Ruta Provincial n° 24 (RP24), y se encuentra desconectado del área central del municipio al que pertenece. En las 500 hectáreas que comprenden los barrios de Los Hornos se han generado más de 7.530 viviendas,⁴ que arrojan un estimativo de 40.000 habitantes.

³ Según Info Hábitat, en el período 1981-1991 se iniciaron al menos diez nuevas V y A; y en 1991-2001, al menos siete. Ello sugiere que los datos censales de los períodos no reflejan la magnitud de la situación.

⁴ Relevamiento propio sobre la base de imágenes de Google Earth, marzo de 2015.

III. “SEPA DISCULPAR LAS MOLESTIAS OCASIONADAS”: LOS HORNOS EN CONSTRUCCIÓN

Los Hornos es producto de tomas comunitarias de tierras que conviven con otras: de loteadores ilegales, de proyectos de organizaciones sociales y de intervenciones del propio municipio sobre una zona de cavas. A principios de 2015, esto comprendía los barrios 18 de Julio, La Unión, El Progreso, Seis Manzanas, San Francisco II, 23 de Diciembre, 8 de Diciembre, 6 de Enero y Santa Rosa. Reconocer el proceso de urbanización del territorio e identificar sus momentos claves, desde donde se pueda dar cuenta del accionar de los distintos actores involucrados y de la ciudad, es necesario para comprender qué está en juego a la hora de intervenir este territorio. Esto no implica un relato histórico del proceso, sino que es una perspectiva analítica que aporta conocimiento sobre las formas y el origen de las transformaciones del territorio, y es un elemento valioso a la hora de pensar propuestas sobre él.

Los actores involucrados en cada uno de los momentos identificados imprimen marcas en el territorio, espacializando así las lógicas que tienen por detrás. La lógica de reproducción de la vida imperante en la construcción de la ciudad informal se encuentra a lo largo del proceso en un constante conflicto y diálogo con las lógicas propias del mercado y del Estado.

La explotación del suelo arcilloso por parte de las familias y la productora de cerámica Stefani generó las cavas que aún se mantienen como marcas del pasado muy reciente en medio del tejido urbano. Esta actividad que se desarrolló en el área y su localización en relación con la VII Brigada Aérea tuvieron mucho que ver en la posibilidad de conservar el suelo vacante hasta la primera toma de tierras y la intervención del IDUAR, junto con la asociación civil Madre Tierra, que repercutió en la posterior expansión de la mancha urbana en forma de asentamientos informales. Las intervenciones

municipales en la organización de la ciudad formal en el área y la dinámica de la urbanización informal pueden verse muy estrechamente ligadas como dos caras de una misma moneda, los dos tipos de ciudad se retroalimentan.

A grandes rasgos se puede decir que hay dos procesos paralelos en la construcción del barrio: (1) uno, en relación con la intervención del IDUAR junto con la asociación civil Madre Tierra y otras intervenciones en la extensión de la ciudad formal; (2) y otro, asociado a la toma de tierras y el loteo llevados a cabo por organizaciones civiles, punteros, familias y loteadores informales en la expansión de la ciudad informal.

(1) El desarrollo del barrio Los Hornos en sus dos etapas, entre fines de 2009 y principios de 2010, fue uno de los casos de intervención en los que la asociación civil Madre Tierra hizo de intermediaria entre el organismo descentralizado del Estado municipal (IDUAR) y los habitantes. En este proyecto, a partir de la utilización del instrumento de lotes con servicios, se les facilitó tierra a personas provenientes de otros asentamientos, que fueron relocalizadas.

El proceso de construcción de las viviendas y los lotes de cada una de las familias se dio de manera mancomunada; las familias que se mudaron a la zona cuando las calles ya habían sido abiertas por las máquinas del municipio hicieron sus casillas el primer día, al frente del terreno en el que les quedaban más cerca el pilar de luz y la conexión a la red comunitaria de agua, que progresivamente el municipio fue proveyendo. Más adelante, las familias, siempre acompañadas por la asociación civil Madre Tierra y, trabajando juntas, fueron autoconstruyendo las viviendas más sólidas al fondo del lote y extendiendo las redes de agua y luz.

Este desarrollo de viviendas por parte del municipio, la extensión de los servicios y la apertura de calles en la zona descampada facilitaron el acceso a otras familias necesitadas de suelo y vivienda, que ocuparon las tierras en torno al barrio y a la calle Portugal.

(2) La extensión de la ciudad informal, cara opuesta y complementaria del desarrollo de la ciudad formal, se dio de forma muy conflictiva, alimentada por una serie de actores que gravitaban en torno a la venta y ocupación del suelo y la construcción de las viviendas. En este sentido, es preciso señalar dos procesos diferentes de ocupación informal del suelo: uno asociado a la ocupación de las familias organizadas o no, y otro asociado a la venta de tierra a las familias por parte de un ocupador. Si bien las dos formas de ocupación se suelen dar de forma simultánea y resulta difícil distinguirlas, en el caso concreto de Los Hornos esta distinción amerita ser tomada en cuenta, sobre todo por el impacto que ha tenido en el territorio.

Las dos formas de ocupación informal del suelo tuvieron detrás distintas lógicas: la que se dio promovida por las familias, que respondía a una lógica de reproducción de la vida, y la promovida por grupos de ocupantes, que respondía a la lógica inmobiliaria de reproducción del capital, aunque se tratara de un mercado informal.

La ocupación del suelo por familias, organizadas o no, asociadas a loteadores ilegales y punteros, o no, se dio de forma tal que los lotes y las carpas y casillas montadas en el momento fueron de ocupación efectiva.

Las familias que se hicieron de una porción de suelo descampado debieron resistir los posibles desalojos y negociar en muchas ocasiones con los “punteros” y loteadores ilegales, debieron resistir y construir de forma muy precaria una primera casilla que les permitiera guarecerse del ambiente externo. Con posterioridad, llegaron los servicios a la vivienda, y esta se fue modificando y consolidando.

Los grupos de ocupantes, “punteros”, loteadores ilegales y mafias han estado presentes en Los Hornos desde los primeros momentos del proceso

de extensión de la ciudad, pero se han incrementado muy fuertemente a partir de 2013, con un crecimiento explosivo e irregular sobre los suelos de la fábrica Stefani.

La extensión de la ciudad se venía dando en general sobre suelo fiscal o de propietarios pequeños y/o ausentes, hasta la llegada de nuevos actores con más recursos que lograron imponerse y se apropiaron en solo tres meses de una porción de suelo semejante a la que se había dado en los anteriores cinco años.

Esta explosión de la ciudad irregular sobre el suelo de la fábrica Stefani no respondió únicamente a las necesidades de vivienda de las familias, sino más que nada a la apropiación del espacio por parte de grupos organizados que buscaban reproducir su poder y hacer negocios con la venta de suelo y viviendas. Las marcas de estos actores en el territorio se ven a partir de la uniformidad de las casas de dos y tres ambientes que se produjeron con materiales sólidos y que se encuentran en venta. Esta ocupación del territorio se puede lograr solo a través de valerse de la legitimidad que les da la necesidad de las familias que ocupan las tierras circundantes y las que luego ocuparán las casas en venta.

En la lectura de estos procesos simultáneos de ocupación del territorio se pueden identificar distintos momentos coyunturales.

¿Qué criterios siguió el proceso de construcción de Los Hornos?

Podemos dar cuenta del desarrollo del asentamiento en cuatro momentos.

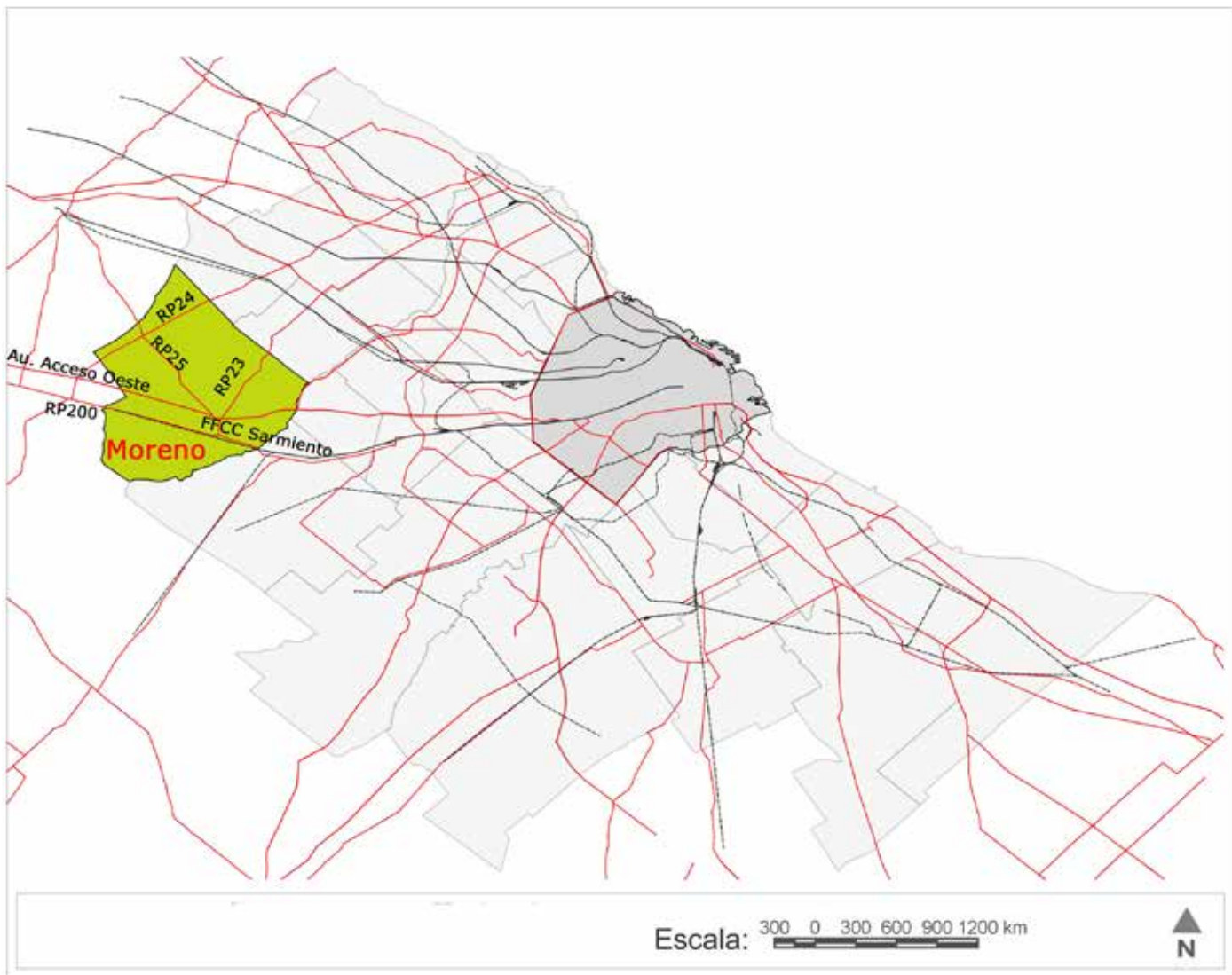
- Por extensión del borde de la ciudad formal. Inicialmente, en el año 2008 una primera ocupación de unas 80 familias continuó la mancha urbana ligada al tejido de la ciudad regular (barrio 18 de Julio).
- De crecimiento aislado y lotes con servicios. Un segundo momento, a fines de 2009 e inicios de 2010, tuvo que ver con la actuación directa

del municipio en el territorio a través del IDUAR y de la asociación civil Madre Tierra, que trabajaron articulados en el desarrollo de un loteo con servicios a continuación del barrio 18 de Julio, sobre tierra municipal (barrios Los Hornos I y II), y que implicó la extensión y construcción de redes urbanas.

- Por extensión de la nueva “ciudad formal”. Un tercer momento, a partir de 2012, tuvo que ver con la expansión progresiva del barrio Los Hornos en la zona vacante entre esta intervención y los arroyos tributarios del Catonas (barrios Seis Manzanas y La Unión), así como otros barrios posteriores paralelos a la calle Portugal.
- De crecimiento “explosivo” y aislado. El último y cuarto momento, en el año 2013, tuvo que ver con la expansión del asentamiento de una forma vertiginosa en escala y tiempos, asociada a la incorporación de nuevos actores en lo que se puede calificar como el mercado ilegal del suelo (barrios 23 de Diciembre, 6 de Enero y 8 de Diciembre).

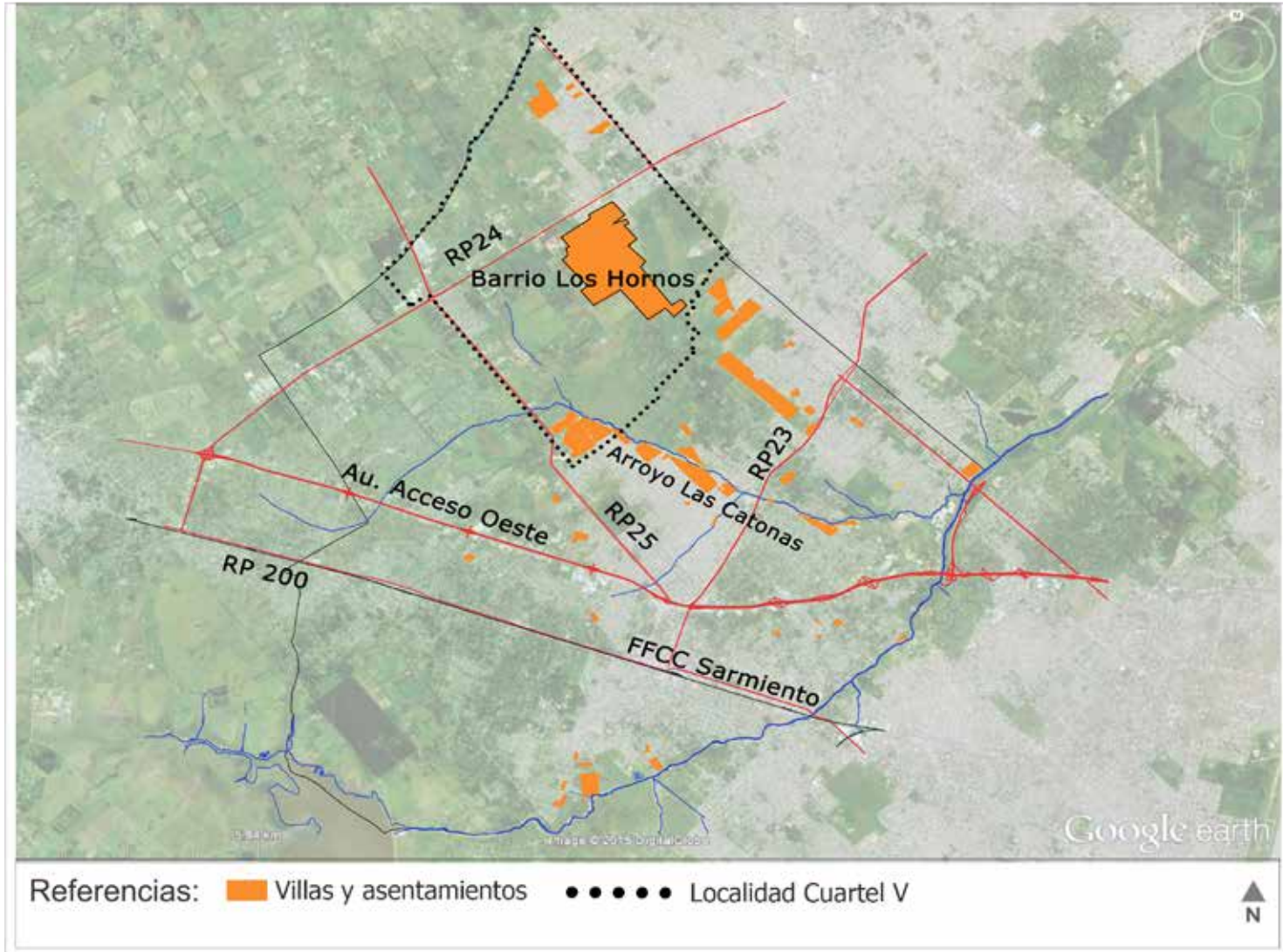
Esta identificación de los actores y los procesos arroja luz sobre la construcción de la ciudad formal e informal desde una perspectiva dinámica. Esto resulta un elemento valioso a la hora de proyectar transformaciones sobre el territorio. A lo largo de este capítulo se ha abordado muy sintéticamente una compleja realidad urbana tratando de desmenuzarla para entender la dinámica de la urbanización y las lógicas que están por detrás.

Ilustración 1. Partido de Moreno



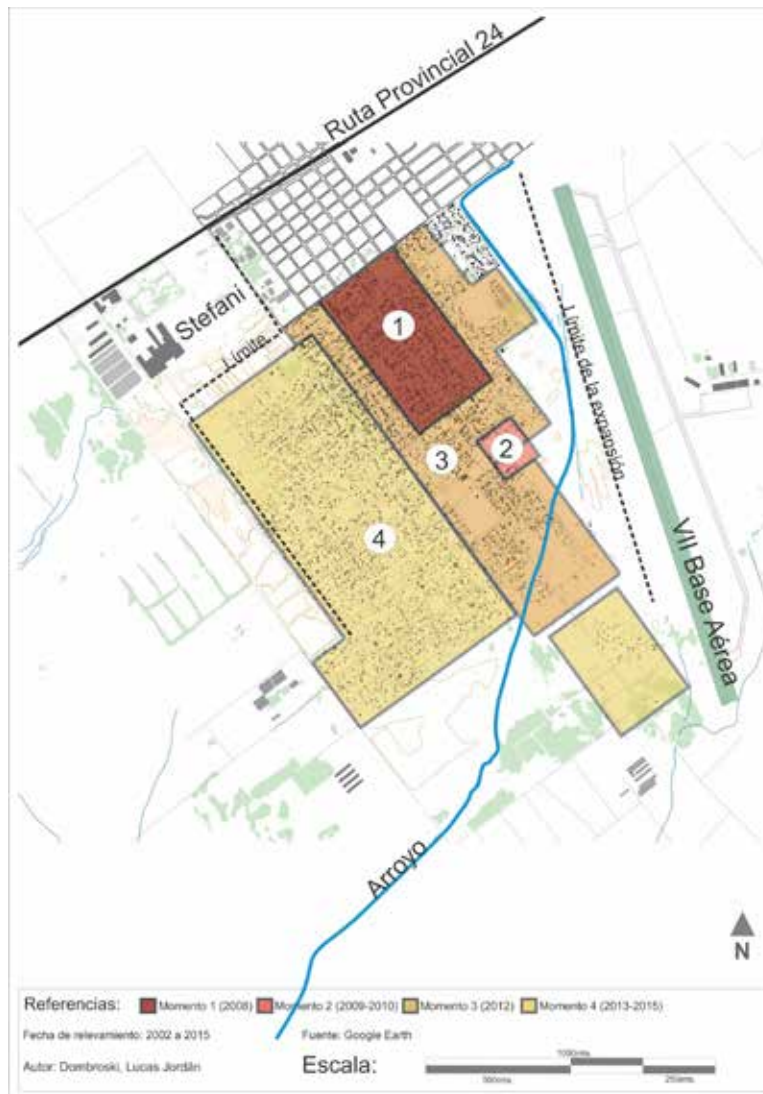
Fuente: Lorena Nieva, sobre base elaborada por Potoko-Dombroski, 2016.

Ilustración 2. Barrio Los Hornos



Fuente: Lorena Nieva, sobre imagen extraída de Google Earth, 2016.

Ilustración 3. Etapas en el proceso de urbanización del barrio Los Hornos



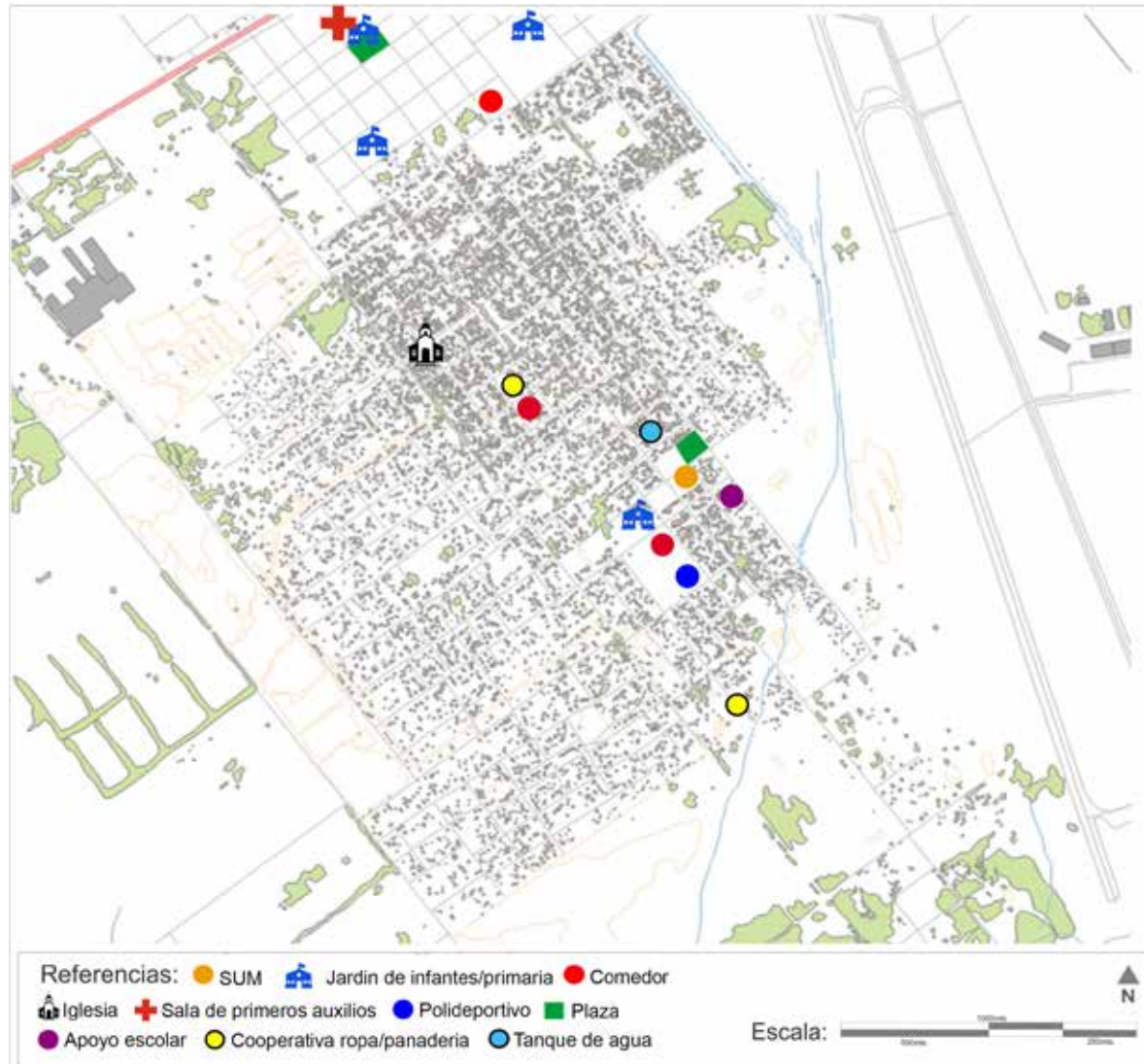
Fuente: Lucas Dombroski, 2015.

Ilustración 4. Barrio Los Hornos



Fuente: Lucas Dombroski, 2015.

Ilustración 5. Equipamientos urbanos



Fuente: Lorena Nieva, sobre base elaborada por Dombroski, 2016.

IV. “SALIR A LA RUTA”: LOS DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD EN LA PERIFERIA

La movilidad de las personas en un barrio es una de las causas principales por las cuales los habitantes pueden satisfacer la mayoría de sus necesidades. Trasladarse en el barrio y/o fuera de él brinda la posibilidad de integrarse y de estar conectado con el resto de la ciudad. Por esto, entendemos la movilidad como un derecho que nos permite acceder a otros derechos (a la salud, a la educación, etcétera). Es, entonces, un eje fundamental para el desarrollo de la ciudad. Desde este marco, cuando iniciamos este proceso nos propusimos pensar el barrio desde la movilidad, ya que nos permite pensar esta zona en distintas escalas: en su relación con el resto de la ciudad y, además, desde la escala que asume la vida cotidiana de los vecinos.

La movilidad, la posibilidad de desplazamiento pero también los motivos, necesidades y deseos asociados, fue mutando en Los Hornos a medida que pasaban los años y a medida que el barrio crecía demográficamente y cambiaban las actividades que allí tenían lugar. La zona se encuentra entre las rutas provinciales 23 y 24 (RP23 y RP24). A través de la ruta 24, el barrio se conecta con la estación José C. Paz del Ferrocarril San Martín, y desde allí con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el resto de la zona oeste, y también con líneas de transporte colectivo que lo vinculan, además, con la zona norte y noroeste, donde muchos de los residentes en Los Hornos trabajan en empleos relacionados con limpieza y construcción.

Si bien el barrio conforma una grilla de calles ortogonales, solo dos arterias perpendiculares a la RP24, Ricchieri y Portugal, están reconocidas catastralmente y cuentan con algunas cuadras con un mejorado. Por ellas, en su momento, entraban y salían de la zona los vehículos de carga que llevaban tierra y ladrillos, especialmente por Ricchieri, que limita con

la fábrica Stefani. Por Portugal ingresa hoy el transporte colectivo y es la calle que agrupa la mayoría del desplazamiento peatonal y vehicular, en bicicletas y motocicletas, que conviven en una vía de 9 a 13 metros de ancho, según la zona, con veredas muchas veces inexistentes, o sitios en los que se confunde cuál es la calzada y cuál es la vereda, o cuál es la línea municipal. Este movimiento es un escenario propicio para la localización de los comercios improvisados, que a veces estiran su escasa superficie con mesas sobre las angostas veredas hasta ocupar a veces parte de la calzada. Generalmente asociada a la falta de regulación y mantenimiento del espacio público por parte de los municipios, la vereda no es exclusiva de los desplazamientos a pie, sino que es apropiada muchas veces como un espacio privado por las viviendas o comercios lindantes (podemos encontrar mesas de un comercio de comidas, materiales de construcción, autos y camionetas estacionadas, carteles, etcétera). Esto ocasiona que la calle Portugal, debido a su gran tránsito, sea la más insegura del lugar, tanto para el peatón como para el tránsito vehicular.

Dos nodos de gran concentración y atractivo también se localizan a lo largo de la calle Portugal. Uno de ellos coincide con el cruce de la RP24, en cuyas primeras dos cuadras se localizan distintos equipamientos educativos, sanitarios y de seguridad, así como una plaza donde se lleva a cabo una feria popular durante los fines de semana. El otro se encuentra en el cruce de Oyuela y RP23, con una feria popular de gran dinámica a la que concurren numerosas familias tanto de Moreno como de municipios cercanos cada fin de semana.

Siguiendo el recorrido sobre la calle Portugal, casi al finalizar el área edificada, en su cruce con Lillo (aproximadamente a 2 km de la RP24), el

municipio y la organización civil Madre Tierra, junto con los vecinos, fueron construyendo allí diversos equipamientos: un SUM con biblioteca y centro comunitario, plazas, un comedor y una escuela de educación inicial inaugurada recientemente. En esta zona se percibe la conformación de un nuevo nodo que se perfila como centro de toda la zona, con la localización de comercios consolidados. Este punto de intersección entre Portugal y Lillo es un gran potencial a futuro para la zona, ya que es uno de los pocos lugares que todos los vecinos reconocen como lugar de encuentro, por aglutinar los pocos servicios y equipamientos de la zona. En este mismo sentido, su localización en una zona perimetral del área edificada puede convertirse en una causa más de extensión de esta hacia el encuentro con las urbanizaciones informales que también avanzan desde la RP23. Consideramos que este es un tema a considerar para una futura planificación de la zona.

Si bien en una primera aproximación el resto de las calles parecen similares, algunas se constituyen en referentes para cada barrio por agruparse allí algunos equipamientos colectivos: comedores y merenderos, centros de apoyo escolar o asistencia contra la violencia de género, así como cooperativas textiles o de panaderías. En Los Hornos, las edificaciones no reconocen la zonificación de las normativas urbanísticas, sino que albergan actividades residenciales, comerciales, productivas y sociales, al mismo tiempo.

Las calles internas son angostas, muy pocas tienen veredas que permiten una separación entre la circulación peatonal y vehicular. Las escasas veredas en buenas condiciones fueron construidas por los mismos vecinos, y en ocasiones a través de cooperativas con financiamiento nacional. Los desplazamientos a pie y en bicicleta son los principales en la zona, tanto por la escasez de medios de transporte como por los costos de los pasajes. Además, muchas calles tienen canales de desagües pluviales a cielo abierto, que en ocasiones desbordan por no tener continuidad. Por otro lado, las calzadas mayormente son intransitables en días posteriores a la lluvia, muchas quedan anegadas por varios días.

La zona de Los Hornos nos muestra las claras diferencias que podemos encontrar entre la ciudad consolidada y la nueva periferia en proceso de consolidación: en el acceso a los servicios, en la calidad de la infraestructura y, específicamente, en cuanto a la movilidad. Estas diferencias, además de ser económicas (pensando, por ejemplo, en los gastos que tienen los vecinos para trasladarse diariamente), son sociales y tienen incidencia en todas las acciones que los vecinos realizan diariamente, como ir a un hospital, hacer las compras, visitar a un familiar, etcétera. Acciones que en una ciudad consolidada son parte de la cotidianeidad debido a la proximidad que hay con equipamientos y servicios así como la buena accesibilidad. En una zona como Los Hornos, desplazarse implica una serie de condiciones que lo posibiliten (buen estado de las calles, ausencia de anegamientos, transporte público en funcionamiento, medios económicos), las cuales escasean.

Los vecinos siempre se refieren a Los Hornos como un lugar aislado: conectarse con la ciudad requiere “salir a la ruta”. Llegar a la RP24 y desde allí poder desplazarse a los destinos deseados implica salvar muchos obstáculos: materiales, económicos, sociales, culturales. “Llegar a la ruta” implica ampliar las oportunidades de desplazamiento hacia otras zonas del AMBA.

Gran parte de las personas que habitan en este lugar se trasladan a grandes centros urbanos para satisfacer muchas de sus necesidades: en primera instancia a José C. Paz y en menor medida al centro de Moreno. José C. Paz es el principal punto adonde la mayoría de los habitantes de Los Hornos se dirigen, tanto para satisfacer muchas de sus necesidades como para hacer trasbordo con otros medios de transporte (estación del Ferrocarril San Martín, terminal de transporte colectivo, parada de taxis, etcétera) hacia la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) u otras zonas del AMBA. La estación de ferrocarril de este distrito (José C. Paz) y las distintas líneas y ramales de colectivos que hay son unos de los principales atractores de personas a causa de la importancia de llegar a la CABA u otros puntos de intercambio y de atracción de mano de obra.

La lucha por “salir a la ruta”

Cuando Los Hornos comenzó a poblarse, la mayoría de sus habitantes estaban obligados a utilizar un servicio de remís, de las pocas empresas que ingresaban al barrio, o bien caminar varios kilómetros para llegar a sus puntos de interés, mayormente la RP24. El desplazarse a pié en esta zona traía varios inconvenientes, sobre todo relacionados con las infraestructuras con las que contaba el lugar (calles y veredas angostas e irregulares, en ocasiones anegadas, falta de iluminación, ausencia de señalización, entre otros). La prioridad de los desplazamientos peatonales resultaba ser una necesidad de primer orden, que a la vez se convertía en dificultad para ingresar o salir de Los Hornos.

El traslado a pie y en bicicleta eran los medios predominantes, de hecho, actualmente lo siguen siendo. Muchas veces son los únicos medios por los cuales los vecinos pueden trasladarse hacia otras zonas (siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan y si la persona cuenta con la voluntad y capacidad necesaria para hacerlo). Las dificultades para estos tipos de traslados, ya mencionadas anteriormente, no eran ni son impedimentos para los habitantes. La necesidad de ir al trabajo, a la escuela, a centros de salud, a comprar la comida diaria, obligaban y obligan al habitante a hacerlo, sorteando y superando los distintos tipos de obstáculos que se han mencionado.

Entonces, ¿cuáles serían los principales desafíos de pensar la movilidad en un territorio de estas características particulares?

En estos dos últimos años, con la expansión territorial y el crecimiento demográfico de Los Hornos, y ante las dificultades para desplazarse, se hizo evidente la necesidad de un transporte colectivo que ingresara al barrio y permitiera a los vecinos una conexión con el resto de la ciudad. Es así que luego de algunos intentos de transportes colectivos locales, los vecinos autoorganizados presentaron una solicitud a la línea 365 para que esta proveyera un servicio que ingrese a la zona.⁵ Si bien lo consiguieron, por algunas cuestiones legales,

ligadas a los procesos administrativos locales, a los diez días el colectivo dejó de circular. A la cuestión legal se sumó que ante el nuevo recorrido de la línea 365 surgieron conflictos de intereses con las remiserías de la zona, que hasta ese momento eran los únicos que brindaban un servicio de desplazamiento. En esos días ocurrieron cruces entre los choferes de los distintos transportes, en los cuales también mediaron referentes políticos de la zona.⁶

Ante la falta de servicio de transporte público, luego de estos sucesos los vecinos, acompañados por el Movimiento Barrios de Pie, organizaron “la marcha de los pies descalzos” hacia la Secretaría de Tránsito y Transporte de Moreno,⁷ luego de la cual finalmente llegaron a un acuerdo con la municipalidad y lograron que se reanudara el servicio de la línea 365. Actualmente, la línea funciona y es el principal conector con el centro de José C. Paz. Esto fue un hito en el barrio ya que persiste en las memorias como una lucha conjunta que pudo sostenerse y conseguir un resultado concreto para todos.

A los vecinos no solo los reunió durante estos últimos años la dificultad para trasladarse. Antes de esta lucha, habían logrado algunos resultados tanto por emprendimientos conjuntos como por reclamos sostenidos a las autoridades. Así, lograron el mejorado de la calle Portugal y la construcción de veredas a través del programa Argentina Trabaja. También organizaron colectas de dinero para alquilar maquinaria necesaria para nivelar algunas calles internas o para consolidar veredas frente a sus viviendas.

La movilidad en esta zona es una necesidad indispensable para contribuir al desarrollo del lugar. Estar conectado con la ciudad brinda una serie de oportunidades que contribuyen al bienestar de la población. Consideramos que es relevante recordar que trasladarse dentro del barrio y/o salir de él es una manera de luchar contra la exclusión y contribuir a la mejora de las condiciones de vida de la población de la zona.

⁵ <http://desalambarrar.com.ar/Y-no-es-La-Perlita>.

⁶ <http://www.snonline.com.ar/el-ejecutivo-garantizo-la-seguridad-y-la-linea-365-volvio-a-funcionar-11012>.

⁷ <http://desalambarrar.com.ar/La-organizacion-logro-un-servicio>.

V. LA LUCHA COMO LUGAR DE ENCUENTRO

Los barrios que conforman Los Hornos relatan historias de lucha, encuentros y enfrentamientos que han generado una impronta propia en el territorio.

Sus principales elementos de identificación están relacionados con fechas que los unen como comunidad, las cuales se han convertido en hitos históricos y, en muchos casos, fueron adoptadas como el nombre del barrio. Los barrios 8 de Diciembre y 6 de Enero, por ejemplo, llevan sus nombres por el día en que se realizó la toma de los terrenos; el barrio 18 de Julio fue bautizado así por el día previo al intento de desalojo que se produjo luego de la ocupación.

Si bien se repiten situaciones en los relatos de los barrios, esto no parece reflejarse en la relación entre ellos, totalmente heterogénea, algo que se manifiesta también en su organización interna. Si bien coexisten ciertas actividades que los relacionan, como las mesas barriales, los comedores y merenderos, los espacios de apoyo escolar, la biblioteca y las viviendas en las que se alojan cooperativas textiles y de panadería, igualmente hay cierto alejamiento entre ellos. Pero aun así lo destacable de todos estos barrios es la relación de cooperatividad, esos lazos que se van formando cada vez más fuertes y que los unifica como comunidad. En esta cooperatividad no existen los límites barriales, solo el deseo y la buena fe de salir todos adelante.

Referentes comunitarios y organizaciones sociales

Diversas organizaciones sociales trabajan en el barrio. En el plazo en el que desarrollamos el voluntariado lo hicimos de la mano de dos de ellas: Barrios de Pie y Madre Tierra. Cada una, con distintas perspectivas políticas, nos dio las herramientas para acercarnos a los vecinos.

El movimiento Barrios de Pie forma parte del Partido Libres del Sur y trabaja con los vecinos en cooperativas de trabajo y merenderos, principalmente en el barrio 18 de Julio. Desde estos lugares han podido canalizar los reclamos de los barrios en lo referente a redes de servicio y transporte y han impulsado las luchas desde el movimiento.

La asociación civil Madre Tierra es una organización dedicada a promover proyectos referidos a políticas de hábitat; trabaja en la temática hace 30 años. En el área de Cuartel V se encuentra trabajando desde el año 2007, y en la actualidad se articula fundamentalmente con los vecinos de los barrios Los Hornos y El Progreso. Durante este período, en Cuartel V ha acompañado la lucha de los vecinos colaborando e impulsando proyectos de vivienda popular y lotes con servicios, buscando financiamiento de organismos crediticios y guiando los reclamos hacia el gobierno del partido de Moreno. También asesora a los vecinos en lo referente a la regularización dominial y territorial de los terrenos que se ocupan en el área para que estos puedan ser reconocidos por el Estado como barrios.

Hacia la finalización de esta experiencia, también tomamos un breve contacto con la organización TECHO, que trabaja cuestiones de vivienda en asentamientos y villas. Dentro de Cuartel V, además de construir casas, se moviliza en lo respectivo al mejoramiento del barrio por medio de la construcción de veredas y la provisión de luminaria pública.

Actividades productivas, redes de servicios, saneamiento dominial, vivienda, son temáticas que, abordadas sectorialmente por las organizaciones, comprenden avances en el barrio pero no terminan de poder articularse para “dar un salto” y construir una parte más de la ciudad, no solo soluciones para cada familia individualmente. Además, la vinculación territorial de cada orga-

nización con barrios en particular y la conformación de referentes en cada uno identificado con ellas parece resultar un obstáculo, muchas veces, para la cooperación tanto entre organizaciones como para el armado de redes entre los distintos referentes.

Sin embargo, hay lazos que por momentos asoman en algunas prácticas y permiten imaginarlos como comunidad. Durante nuestra experiencia pudimos notar distintas prácticas en los barrios, que los identifican y unen. Los fines de semana tuvimos la oportunidad de presenciar cómo los vecinos se reunían para colaborar con aquellos que estaban construyendo su casa de material, un gesto que no solo es una muestra de solidaridad, sino también de interés en la formación de cada barrio, así como también lo son las actividades financieras que se han ido extendiendo, parrilladas en las que los vecinos recaudan dinero para financiar la construcción de las veredas de su barrio. También, como una comunidad más amplia, que toma conciencia de su propia dimensión y crecimiento, los barrios en conjunto han sabido organizarse alrededor de distintos reclamos que llevaron a la calle, los cuales relatamos a continuación.

Límites del accionar barrial

Los reclamos y luchas de los vecinos también comprenden situaciones y problemas que exceden su posibilidad de darles solución sin la intervención del Estado. Redes de trata de menores y narcotráfico, loteadores ilegales,

pero también el reconocimiento del barrio y la obtención del dominio de la tierra, son cuestiones que ocupan la “agenda” del barrio y que parece ausente en las instituciones públicas pertinentes. Las acciones individuales y colectivas de los vecinos, como denuncias, solo ocasionan conflictos directos entre ellos, situaciones de violencia y frustración.

Lugares de encuentro y acción

Merenderos, comedores, centros culturales y espacios de apoyo escolar cumplen funciones específicas para cubrir necesidades concretas, en particular intentan contener a los niños y jóvenes del barrio brindando diversas actividades educativas, culturales y deportivas.

Pero, al mismo tiempo, estos espacios funcionan como semilleros de ideas. Las cooperativas de trabajo nacen desde estos espacios en los que madres y padres se encuentran y comparten ideas. También funcionan como centros de ayuda en momentos de dificultad para el barrio.

Finalmente, aun cuando algunas relaciones, barriales o individuales, resultan en conflicto o en desencuentros, existe una memoria de hechos concretos que solo pueden llevarse a cabo gracias al encuentro y el trabajo en conjunto, desde la construcción de la vivienda, el mejoramiento del espacio público o la llegada del transporte. Esto nos dio una “pista” para trabajar sobre la necesidad de pensarse como comunidad para poder proyectarse como ciudad.

VI. PENSAR LO COLECTIVO DESDE EL COLECTIVO

El propio proceso de lectura colectiva del territorio nos llevó a centrarnos, como hemos anticipado, en la movilidad, ya que nos permitía abordar la escala urbana, pensar cómo integrar esta zona con la ciudad y, al mismo tiempo, cómo “llevar ciudad” al barrio, una perspectiva que fue, sin duda, eje de nuestra labor. En este contexto, elegimos hablar de hábitat como nuestro espacio de trabajo, no de vivienda o de espacio público o de transporte, sino de la interrelación compleja que se da en el ambiente urbano. Y para poder lograr la transformación del hábitat, a diferencia de la vivienda, se requiere tener la capacidad de incidir en el proceso de toma de decisiones.

En efecto, Moreno y la posibilidad de aplicación de la Ley 14449, de Acceso Justo al Hábitat, que prevé la conformación de un consejo local en el que participen las organizaciones zonales, parecían un buen contexto para anticiparse y promover la constitución de una organización social en torno al hábitat con la solidez suficiente para representar a Los Hornos en ese marco. De este modo, la constitución de un actor fuerte en tal territorio les permitiría a los vecinos incidir en ese proceso tan complejo que es el de construir ciudad, y eso solo es posible si se constituye un ámbito donde confluyan los distintos actores, como las organizaciones sociales, políticas y barriales que

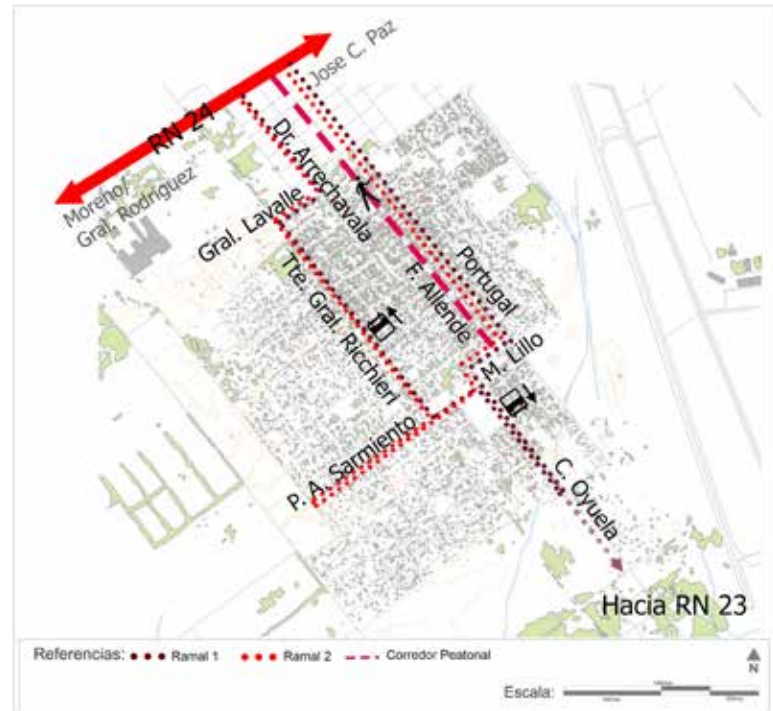
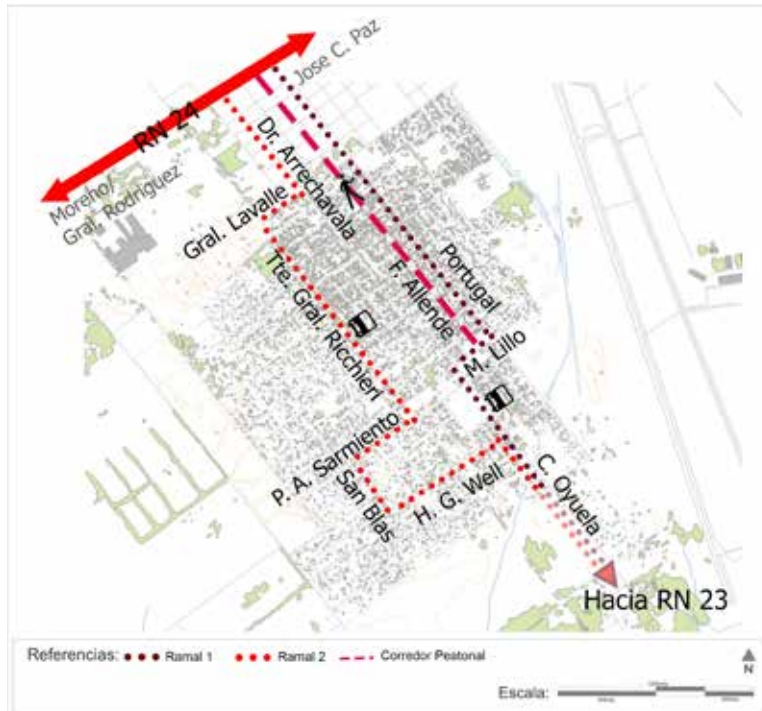
operan en la zona. Lograr esto es difícil si los propios vecinos no motorizan esas acciones y no luchan en conjunto. “Sin una organización dirigente, la energía de las masas se disiparía, como se disipa el vapor no contenido en una caldera. Pero sea como fuere, lo que impulsa el movimiento no es la caldera ni el pistón, sino el vapor” (Trotsky, 1932: 2).

En este contexto, frente a los grandes problemas de movilidad ya relatados, se proyectó una propuesta que buscaba dar respuesta a las demandas que explícitamente habían surgido en el proceso de trabajo en el barrio, y que, al mismo tiempo, se constituyera como un espacio en el que trabajar juntos. La propuesta era al mismo tiempo un resultado concreto, como un intento de contribuir a la lucha de los vecinos para mejorar su hábitat. Así, uno de los resultados del proceso fue el acuerdo entre los referentes sociales para la creación de una mesa de “Hábitat y organización barrial”, que buscaba consolidar un espacio barrial de debate sobre las principales cuestiones que hacían al barrio y beneficiaban o perjudicaban la experiencia diaria del vecino con su territorio; pero, sobre todo, buscaba pensar al barrio de manera colectiva, con la participación de los vecinos de todos los barrios que conforman Los Hornos.

Imágenes del barrio Los Hornos



Ilustraciones 6 y 7. Propuestas de movilidad: alternativas a y b



Fuente: Lorena Nieva sobre base elaborada por Dombroski, 2016.

Imágenes de actividades del proyecto de voluntariado "Armar la ciudad"



Fuente: Lucas Franco, Barrios de Pie



Fuente: Proyecto Habitar – FADU-UBA



A partir de las características de los nodos, las calles y las actividades que se fueron identificando y caracterizando con los vecinos, se desarrollaron por un lado, dos alternativas de recorridos de transporte público y, por otro lado, un evento de cierre del trabajo del voluntariado que se convertiría en el puntapié inicial de una nueva etapa de trabajo articulado entre las organizaciones que se fueron sumando en el proceso.

Haciendo camino

Las alternativas de recorrido del transporte público, presentadas a los vecinos con el formato de un cuadernillo, pretendían ser herramientas que acompañaran sus demandas. Ambos recorridos intentaban integrar los distintos barrios, recorriendo las arterias principales de la zona y atravesando, a la vez, las calles principales de cada barrio. En ellas se localizan equipamientos que atraen mayor movimiento pero que también se constituyen como elementos identitarios. Así, se buscó articular toda la zona respetando (y consolidando) la diversidad identitaria de cada barrio. La elección de dos ramales se relacionaba con la escala de este territorio, lo que permitía conectar todos los barrios, en particular Santa Rosa, 23 de Diciembre, 6 de Enero y 18 de Diciembre, que son actualmente los más alejados del transporte público.

Las alternativas suponían ventajas y desventajas. Cuanto más se alargara el recorrido del transporte colectivo, más inversión implicaba en mejora y consolidación de las calles. Y, al mismo tiempo, nuclear todo el transporte público sobre la calle Portugal, que, como se dijo, junto con Ricchieri son las únicas reconocidas actualmente en catastro, implicaba la reubicación de algunas viviendas que hoy ocupan parcialmente la calle. Es decir, considerar distintas alternativas nos permitía un escenario que se podía adaptar mejor a las decisiones que se irían tomando. Y, además, eran documentos que ponían de manifiesto la necesidad de discutir y generar un espacio de negociación entre los vecinos.

Finalmente, y teniendo en cuenta las dos dimensiones territoriales expuestas antes, es importante destacar que aún se debe continuar trabajando arduamente para lograr un espacio menos segregado y disfuncional, para lograr uno que integre todas las funciones que ya se vienen llevando a cabo en el territorio, en el que los vecinos se reconozcan entre sí como tales y puedan luchar por un mejor barrio; en definitiva, lograr una mejor calidad del hábitat.

Si el proyecto hasta aquí se trató de encontrar los caminos que permitan articular mejor al barrio con la ciudad y de pensar qué otros caminos se podrían abrir o consolidar, también el proceso mismo abrió otro tipo de caminos. En efecto, la actividad de cierre de este proceso de trabajo colectivo se planificó y vivió como el inicio de la siguiente etapa, con organizaciones sociales, referentes barriales y vecinos conduciendo el proceso.

La actividad se centró en una serie de espacios de trabajo bajo el lema “Hábitat y organización social”, como inauguración de la mesa barrial que, bajo ese mismo nombre, tendría el desafío de articular acciones conjuntas en torno a estas temáticas. Este momento, más que un cierre, fue un punto de inflexión para pasar a una nueva etapa. Varios de los espacios de trabajo produjeron nuevos resultados: un mapeo colectivo de nuevos barrios, un trabajo con niños que plantearon ideas para armar un mural sobre el barrio deseado, un material fílmico con relatos de vecinos, etcétera, es decir, muchas actividades que implicaron un esfuerzo por parte de todos los participantes. Sin embargo, se propuso dejar de lado la formalidad, la solemnidad o los formatos tradicionales, más bien los espacios fueron pensados como un festival y se convirtieron, así, en un momento de encuentro entre nuevos y viejos vecinos, entre residentes y referentes de las organizaciones sociales, entre los referentes del barrio y otros de áreas vecinas, entre el barrio y referentes políticos.

VII. APUNTES PARA UN MANIFIESTO: UN URBANISMO DESDE LOS BORDES

Sin dudas, quienes transitamos este proceso no vemos la ciudad ni nuestra profesión de la misma manera que cuando iniciamos este desafío. Nos encontramos con situaciones que implicaron conocimientos y herramientas de otras disciplinas, con problemas que excedían la capacidad del equipo y que nos llevaron a establecer límites y resultados concretos, con cansancio, superposición de actividades y deserciones internas que nos fortalecieron como equipo y favorecieron un proceso de toma de decisiones más horizontal. Ciertamente fue un proceso de aprendizaje sobre lo que podemos o no hacer como urbanistas, lo que también nos permitió explicitar(nos) cuál es nuestro posicionamiento como profesionales de la ciudad.

Si la pregunta obvia sería ¿tenemos los conocimientos y herramientas para afrontar estos desafíos?, consideramos que la conformación de un equipo interdisciplinario, junto con la experiencia que se va adquiriendo en estos procesos, podría fácilmente responderla. Sin embargo, nos interesa más pensar desde dónde nos posicionamos como urbanistas, qué tipo de profesionales queremos ser. Entendemos que esto último nos interpela más directamente, podemos ser protagonistas de nuestra propia formación.

Nos proponemos un urbanismo desde los *bordes*, literalmente desde la periferia de la ciudad, y también desde los de la disciplina. Cambiar tableros por tablonas, como mesas improvisadas sobre las que proyectar, o la sole-

dad de sentarse frente a una computadora por el trabajo colectivo en taller, no solo nos pone en contacto con la cotidianeidad de nuestros “clientes”, sino que también favorece una mirada más real y menos “romántica” de esa realidad. Por un lado, la periferia tiene su propia identidad, no solo carencias. Estos barrios comprenden esfuerzos e historias que hay que proteger; el estudio de la construcción de estos territorios permite reconocer el “saber hacer” de distintas colectividades. Sin embargo, por otro lado, las historias de resistencia y lucha para no perder sus viviendas, las condiciones del hábitat que dificultan actividades cotidianas, nos lleva a reflexionar acerca de cuáles son las mejores políticas para transformarlos.

La autoconstrucción y un urbanismo de “bajo estándar” que prevé un proceso paulatino de provisión de equipamientos e infraestructura (que muchas veces nunca llegan) posterior a la edificación, ¿es la mejor manera de abordar estos territorios desde las políticas públicas? Se ha escrito más extensamente acerca de los impactos ambientales de estas políticas que implican un crecimiento extensivo de la ciudad, pero creemos que este proceso nos abre la pregunta acerca de cuál es el impacto en la vida cotidiana de quienes habitan estos territorios, de quienes no tienen posibilidades de elegir dónde y cómo vivir.

BIBLIOGRAFÍA

- Ciccolella, P. y Baer, L. (2008). Buenos Aires tras la crisis: ¿Hacia una metrópolis más integradora o más excluyente? En *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, Vol. XL, N° 157. Madrid. Recuperado de <http://www.scribd.com/doc/25167836/Ciccolella-Pablo-y-Baer-Luis>.
- Cravino, M. (org). (2009). *Los mil barrios (in)formales*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento. Recuperado de <https://periferiaactiva.files.wordpress.com/2015/06/los-mil-barrios-cravino-final.pdf>.
- Del Río, J. P. (2008). El acceso al suelo en la política habitacional en el área metropolitana de Buenos Aires. Notas metodológicas sobre un objeto problemático. En X Jornadas de investigación del Centro de Investigaciones geográficas y del Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, ISSN 1850-0862.
- Di Virgilio, M. M., Arqueros Mejica y M. S. y Guevara, T. (2013). Conflictos urbanos en los procesos de regularización de villas y asentamientos informales en la región metropolitana de Buenos Aires. En *Urban*, NS04, septiembre 2012-febrero 2013, Madrid, 43-60.
- Di Virgilio, M. M.; Arqueros Mejica, M. S. y Guevara, T. (2012). Estrategias de acceso al suelo y a la vivienda en barrios populares del Área Metropolitana de Buenos Aires. En *R. B. Estudos Urbanos e Regionais*, V. 14, N° 1, Río de Janeiro, 29-49, ISSN 1529-2317.
- Fernández Wagner, R. (2010). Transformaciones recientes del espacio residencial en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Políticas públicas y mercado. En 8ª Bienal del Coloquio de Transformaciones territoriales "Territorio y territorialidades en movimiento", Comité de Desarrollo Regional de la Asociación de Universidades del Grupo Montevideo.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Liernur, F. (1984). Buenos Aires: la estrategia de la casa autoconstruida. En Dos Santos, R. (Dir.), *Sectores populares y vida urbana* (107-122). Biblioteca de Ciencias Sociales: Buenos Aires, ISBN 9231-05-5.
- Merklen, D. (1997). Organización comunitaria y práctica política. Las ocupaciones de tierra en el conurbano de Buenos Aires. En *Nueva Sociedad*, N° 149, Fundación Friedrich Ebert, 162-177.
- Pírez, P. (2006) La privatización de la expansión metropolitana de Buenos Aires. En *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, N° 21, México, 31-54.
- Trotsky, L. (1932). *Historia de la Revolución rusa*. Edición 2, Madrid: SARPE.

(Re)CONSTRUIR LA CIUDAD DESDE LOS BORDES:

los barrios de Los Hornos, Moreno

Compuesto en Chivo y Archivo Narrow, diseñadas por Héctor Gatti y el equipo de
Omnibus-Type, disponibles para descarga gratuita bajo licencia SIL Open Font
License, 1.1 en www.omnibus-type.com