



INSTITUTO DEL CONURBANO

HACIENDO CENTRO EN LA PERIFÉRIA

TRABAJO DE TESIS DE LICENCIATURA
DE LA CARRERA DE URBANISMO

Por
LILIANA MARTUCCI
Instituto de Desarrollo Urbano Ambiental y Regional (IDUAR)
Municipalidad de Moreno. Buenos Aires. Argentina

lmartu@gmail.com

lmartucc@ungs.edu.ar

Zeballos 1262. Moreno. CP 1744

DIRECTORA DE TESIS
ANDREA CATENAZZI

Año 2004

1. RESUMEN

Para el presente trabajo de tesis hemos elegido estudiar el centro urbano de la ciudad. Nos interesa el tema por considerar que es el espacio más democrático de la ciudad, en tanto es recorrido, disfrutado o en algunos casos sufrido por el mayor número de pobladores de un área o región. Es el marco elegido para los festejos populares, sean: deportivos, religiosos, institucionales o meramente festivos y, es también el lugar donde se desarrollan los reclamos en forma de protesta. En conclusión, es donde la gente va a ver a otras personas y, a su vez, va a mostrarse. Cuestiones fundamentales para la construcción de la identidad a partir de lo común y la diferenciación.

La investigación no tiene como fin responder a una hipótesis, por lo que se encuadra en una tesis descriptiva con el propósito de aportar al conocimiento de la aglomeración de la ciudad de Buenos Aires siendo la periferia nuestra ubicación como observador. Nos preguntamos cuáles son los elementos o soportes físicos en tanto atributos del espacio urbano que determinen que un espacio de la ciudad se constituya como central.

Para responder esta primera pregunta primero recortamos nuestra área de estudio a la Región Metropolitana de Buenos Aires (o la aglomeración Gran Buenos Aires). Luego hicimos una breve caracterización geográfica del territorio donde se asienta la ciudad metropolitana.

Y por último hicimos un recorrido histórico con la intención de identificar en el proceso de urbanización de la región los componentes existentes en la configuración de las áreas centrales.

El recorrido histórico fue dividido en cuatro momentos de acuerdo a la división por períodos realizada por Horacio Torres.

Partimos de la premisa de que los centros urbanos son un fenómeno multidimensional y espacial, consecuencia de un conjunto de prácticas sociales determinada en cierto lugar y momento histórico, que deja sus marcas en el territorio.

Para nuestro estudio de caso hemos elegido el Proyecto Parque Central del Municipio de Malvinas Argentinas. La particularidad de este proyecto es que fue ideado para un nuevo municipio, creado a partir de la división del partido de General Sarmiento. En él, su autoridad municipal, a poco de asumir, fija como uno de sus ejes estratégicos la necesidad de conformar un espacio de nueva centralidad, a pesar (o como consecuencia) de la existencia de dos centros comerciales de cierta complejidad (Grand Bourg y Polvorines).

El lugar elegido para desarrollar el proyecto es un predio de 61 hectáreas, cruzado por las vías del ferrocarril Belgrano y la Ruta Nacional 197, que perteneció al Ejército Argentino y donde había funcionado un polvorín.

El proyecto tiene cuestiones que lo hacen único y sumamente interesante para analizar como caso en el estudio de áreas de centralidad. Primero, la necesidad de refuncionalizar un espacio que albergaba un equipamiento que pasó a ser obsoleto por su localización y donde existen suficientes elementos para presumir que funcionó como centro de detención clandestino durante el gobierno militar que gobernó al país entre los años 1976-1983.

En segundo lugar, la ubicación del centro urbano va a condicionar el comportamiento del resto del territorio del partido. Si hacemos una analogía de la ciudad como una gran sala teatral diríamos que el escenario es el centro urbano y la platea el resto de la ciudad, todo estaba diseñado para “mirar” en dirección al centro de San Miguel (localidad cabecera del partido General Sarmiento). A partir de este proyecto, el escenario pasaría a ser el nuevo centro a ser creado y en consecuencia se debe reorientar la platea que debe “mirar” al nuevo escenario, o sea, reconfigurar la ciudad.

El trabajo se divide en 5 partes, además de la Introducción. En la primera parte, en el Marco Conceptual intentamos precisar nuestro objeto de estudio y su relación con la periferia, con ese propósito seleccionamos los autores desde tres grandes ejes: el cultural, el urbanístico (dentro de este eje tomamos dos vertientes económicas, una neoclásica y la otra marxista) y por último apelamos a trabajos empíricos realizados sobre el área metropolitana de Buenos Aires. Luego hicimos una breva descripción de las características físicas y climáticas del área metropolitana. Más adelante, realizamos un recorrido histórico con especial énfasis en los procesos que propiciaron el desarrollo y consolidación de los centros urbanos, como también aquellos que llevaron a la definición de los límites políticos administrativos de los partidos que componen el área metropolitana.

La segunda parte está referida a la metodología de investigación elegida para poder alcanzar los objetivos planteados.

En la tercera parte examinamos el partido de Malvinas Argentinas. Para ello seguimos los mismos pasos que utilizamos para investigar la RMBA con el agregado del estudio de la estructura urbana. Como quien va aproximándose a un objeto con un zoom nos fuimos acercando al predio donde se proyecta crear el nuevo centro urbano.

En la cuarta parte nos concentramos en analizar el proyecto “Parque Central” tomado en consideración la relación entre el diagnóstico realizado en el proyecto con la historia de la RMBA y también la relación entre el mismo diagnóstico y la parte propositiva del proyecto.

Por último exponemos nuestras conclusiones e intentamos contribuir con algunas recomendaciones, para el centro urbano a crearse, a partir de la investigación desarrollada.

PALABRAS CLAVES: Centro, periferia, urbanización, consolidación, ciudad

ÍNDICE

1. RESUMEN

2. MARCO CONCEPTUAL

2.1. Líneas teóricas que guían el estudio y principales conceptos

2.2. Conformación de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

2.2.1 *Medio físico y condiciones climáticas*

2.2.2 Desarrollo Histórico de la Región Metropolitana de Buenos Aires

De Garay a la Gran Aldea, período 1580-1865.

De la Gran Aldea a la Reina del Plata, período 1865-1930.

Del campo a la ciudad, período 1930-1970.

Los nuevos vecinos en la periferia de la ciudad, período 1970-2000.

2.3 Globalización económica y reforma del Estado

2.3.1 Génesis 2000

3. ASPECTOS METODOLÓGICOS

3.1 Configuración de áreas centrales.

3.1.1 Objetivos generales

3.1.2 Objetivos específicos

3.2 Un acercamiento conceptual al área de estudio

4. ESTUDIO DEL CASO

4.1 Reseña histórica del Partido Malvinas Argentinas

4.1.1 De los pagos a los Partidos. Período 1580-1865

4.1.2 La llegada del ferrocarril impulsa la creación de nuevos partidos. Período 1864-1930

4.1.3 Extensión y consolidación del Gran Buenos Aires. Período 1930-1970

4.1.4 Movimientos autonomistas y división del partido General Sarmiento

4.2 Estructura urbana del partido Malvinas Argentinas

4.2.1 Ambiente Físico

4.2.2 Niveles de consolidación urbana respecto a la cobertura de infraestructura de servicios

4.2.3 La accesibilidad. Sistema ferroviario, estructura vial, líneas de transporte de colectivos

4.2.4 Funciones Centrales

4.2.5 Tejido y uso del suelo

4.2.6 Estructura Poblacional. Nivel de crecimiento, densidad y nivel socioeconómico

4.3 Descripción del proyecto “Parque Central”

4.3.1 Justificación del proyecto

4.3.2 Área de intervención

4.3.3 Trama del entorno próximo

4.3.4 Tejido y usos del suelo

4.3.5 Infraestructura de Servicios

5 ANÁLISIS URBANA DEL PROYECTO PARQUE CENTRAL

5.1 Localización del nuevo centro

5.2 A modo de primer boceto

5.3 Accesibilidad al área de intervención

5.3.1 Tránsito y transporte

5.4 Usos proyectados y geometría de las manzanas

5.5 Volumetría y Diseño de los Edificios

6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFÍA

2. MARCO CONCEPTUAL

2.1. Líneas Teóricas Que Guían El Estudio y Principales Conceptos

Con el propósito de precisar el objeto de estudio el primer paso fue definir que es un centro urbano y su relación dialéctica con la periferia.

Centro y periferia son dos términos opuestos pero que no puede existir el uno sin el otro, es más, uno determina al otro, lo define y le da sentido, por lo que ambos están estrechamente enlazados. Al investigar desde diferentes enfoques la definición de centro y periferia hemos identificado, una basada en los estudios culturales, otra en la economía neoclásica (teoría de los lugares centrales) y por último la perspectiva marxista. De los que hemos seleccionado los que consideramos más relevantes para nuestro estudio.

Perspectiva Cultural. La Construcción de Identidad.

Desde una perspectiva histórica y refiriéndose especialmente a los centros tradicionales europeos. Christiansen, Carsten Juel (1992) nos dice: “Los centros históricos de las ciudades representan las puestas en escena del poder divino. La organización axial del centro incorpora el cuerpo del observador en un espacio jerárquico gobernado por la figura central. Una torre, una cúpula o un cimborrio representaban la autoridad que le había otorgado sentido al todo. Los ciudadanos se habían vistos reflejados en la ciudad, experimentando el orden mundial a través de su estructura y reconociéndose a sí mismos en los frisos sobre puertas y ventanas. El espacio pictórico. El espacio icónico.”

En oposición a este tipo de centro tradicional cargado de tanto significado. La periferia no es caracterizada ni reconocida por la particularidad de sus atributos. En cambio los autores, marcan la debilidad en términos de identidad que ella posee. Herse Vallejos¹ (1999), señala: “... las periferias de las ciudades enfrentan el terrible desafío de tener que existir y de tener una identidad. No existen en el espacio económico. Son la periferia de, el entorno de; son un territorio que no tiene ni siquiera símbolos de identidad, que la gente conoce cuando las atraviesa en autopistas, trenes o ferrocarriles. En un territorio que podría estar tanto en la periferia de Buenos Aires como en Bogotá, como en una ciudad del Mediterráneo. En esas periferias se están planteando problemas gravísimos, ¿Cómo dejar de ser lugares de paso? ¿Cómo dejar de ser territorio vacío y anónimo ofrecido a unas hipotéticas inversiones que vendrán? Porque ellas necesitan existir como espacio económico, existir como espacio donde las actividades van a venir porque si no hay actividades no hay riqueza y si no riqueza no hay vida urbana y no hay integridad social. Esas periferias no pueden existir si no crean su identidad.”

En el mismo sentido, Jordi Borja presenta un catálogo de derechos que reivindica para los habitantes de las ciudades de las regiones metropolitanas, como es el caso del Área Metropolitana de la ciudad de Buenos Aires, de los que seleccionamos: “Derecho a la identidad colectiva dentro de la ciudad: la organización interna del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (barriales, de grupos de edad, étnicas, etc.) y el Derecho a la centralidad: todas las áreas de la ciudad metropolitana deben poseer lugares con valor de centralidad y poder acceder con igual facilidad a los centros urbanos o metropolitanos.....”²

¹ FADU/UBA. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires

² Dr. Jordi Borja (1999). “Hacia una Estrategia Metropolitana para Buenos Aires. Escenarios Futuros” Ponencia presentada en Jornadas sobre Gestión del Territorio. Encuentro organizado por la Unidad de Gestión y

Una visión del centro urbano más próxima a la realidad de Latinoamérica y a nuestra postura, la expresa Celso Daniel, quien introduce la problemática de la centralidad en la oposición entre el espacio público y el centro comercial cerrado. Él demuestra el valor simbólico que tienen los centros urbanos y como se construyen: “...Los centros de ciudades son locales típicamente democráticos, en la medida en que son factibles de apropiación por el conjunto de la población y, sobretodo, de aquella que habita la periferia. Las elites, al contrario, tienen acceso a espacios privados (en condominios cerrados, clubes deportivos, shoppings centers etc.). En términos urbanos, la verdadera oposición es entre los centros de las ciudades (espacios públicos) y los grandes centros de compras y ocio cerrados, como shoppings (espacios privados)³.”

Para dar cuenta de la forma en que se materializa el antagonismo planteado por Daniel, recurrimos a trabajos realizados en Brasil, donde el fenómeno de los Centros comerciales aparece en década de los '80, diez años antes que en Argentina⁴.

Un ejemplo es el caso del shopping “Center Norte” en la ciudad de San Paulo, nace con una estrategia de mercado sintetizada en el slogan “un shopping para todos”. El proyecto arquitectónico, nos relata Heitor Frúgoli⁵, incorporó signos presentes en los centros urbanos tradicionales. Así por ejemplo, en el Centro Norte existen veredas, kioscos, pequeños balcones y corredores externos que reproducen el pequeño comercio próximo a las estaciones ferroviarias y terminales de micros. Se retoma aquí la idea de una simulación urbana, la creación del un centro que excluya de su ámbito la miseria, la marginalidad, la contaminación y el deterioro, que el centro tradicional evidencia. La puesta en escena de una ciudad ideal, la iluminación, siempre artificial, crea un efecto de atemporal. El ambiente climatizado por sistemas de aire acondicionado central, permite un “clima” donde no existen, lluvias, invierno ni verano.

García Canclini hace referencia a un estudio sobre Bogotá y São Paulo realizado por, Armando Silva, “quien pregunto dónde se daban cita los habitantes de esas ciudades. Las respuestas mostraron que los lugares peculiares (las iglesias, las plazas, las cafeterías, y en Bogotá especialmente las panaderías) predominan entre los adultos, sobre todo si tienen mas de 50 años; a medida que la edad descende la preferencia es mayor por los centros comerciales y las estaciones de metro”⁶. Estos espacios constituyen una nueva forma de socialización y esparcimiento, especialmente en los sectores de clase media y alta más jóvenes de la sociedad.

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como relacional ni como histórico, definirá un no-lugar”⁷, Augé va a decir

Coordinación para el Área Metropolitana de Buenos Aires FADU/UBA. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 12, 13 y 14 de julio. ...

³ Traducción propia.

⁴ Alto Palermo Shopping, Spineto Shopping, Shopping Solei, por ejemplo, son construidos en la década de los '90, en las áreas centrales de la ciudad de Buenos Aires, los dos primeros y en la autopista Acceso Norte el último.

⁵ Pintaudi y Frúgoli Jr. (comp.) Shopping Centers. Editora UNESP. “ Os Shoppings de São Paulo e a Trama do Urbano. Um Olhar Atropológico” Heitor Frúgoli Jr.

⁶ Armando Silva, “Imaginarios urbanos, Bogotá y São Paulo: cultura y comunicación en América Latina” Tercer Mundo Editores, (1992), p 205-208 y 272-275. Citado por García Canclini en, “Consumidores y Ciudadanos”. Capitulo “Políticas culturales urbanas en América Latina” p.103.

⁷ Marc Augé. p. 83

que esta polaridad entre lugar y el no-lugar no se da en forma pura, pero “los no lugares son la medida de la época y esta medida puede ser cuantificable a partir de las superficies, volúmenes y distancias que ocupan las vías aéreas, las ferroviarias, las autopistas y los medios de transporte que las recorren, adicionando a este listado las grandes cadenas hoteleras, los supermercados.”

Frente a las nuevas prácticas sociales que se constatan en los centros comerciales, se pone en duda definirlos como un “no-lugar”, García Canclini se pregunta: “¿no se convertirán, sin embargo, estos sitios neutros, como los *shoppings*, en *lugares* por el modo en que las nuevas generaciones los marcan al utilizarlos como significativos y los incorporan a su propia historia?”

Los centros comerciales, bien podrían ser una expresión del movimiento de arquitectura moderno, debido a su desinterés manifiesto por el espacio público, que es una forma de estimular la segregación socio-espacial. En el caso de los *shoppings* su diseño y estilo pocas veces tiene que ver con el entorno próximo de ciudad que lo rodea y están dirigidos a segmentos determinados de la sociedad. En tanto, la arquitectura moderna no estima el espacio público como lugar de encuentro, siendo destinado sólo para la circulación; concentrando en edificios especializados los distintos usos y los diferentes extractos sociales. “La Ciudad Contemporánea, que proyecto Le Corbusier tendría una estructura espacial claramente diferenciada que reflejaría una estructura social específica y segregada: la vivienda dependería del trabajo de cada uno”⁸.

A modo síntesis de este apartado, traemos los conceptos vertidos por Javier Fernández Castro⁹ en el marco del Diagnóstico Urbano de Malvinas Argentinas.: “Si el centro es el lugar de referencia (por oposición) la periferia es el territorio que intenta construir su identidad. Los distintos modos de producción y apropiación reconocidas para el centro, adquieren en la periferia una conformación distinta, la de los productos aún no concretados, en proceso de materialización constante. La periferia leída como el lugar de la construcción de la identidad, necesita el reconocimiento de sus propias formas y prácticas, de su definitiva instauración como otro orden.”

*Teoría de los Lugares Centrales*¹⁰

Esta teoría hace referencia a las ciudades desde una perspectiva de la economía neoclásica. A pesar de que no centre su análisis en los centros urbanos específicamente, la hemos introducido porque consideramos que al definir a los lugares centrales por los servicios que ofrece a una población determinada, puede aportar para evaluar los posibles comercios y servicios privados que debería contener un centro urbano. Considerando, también, que los empresarios de comercios o servicios de cierta envergadura hacen un estudio de “mercado” al momento de decidir una nueva localización.

Esta teoría profundiza en uno de los cuatro factores, que según Jonson (1987), determinan la localización de ciudades, en primer lugar identifica a los núcleos que se dedican especialmente a atender necesidades de sus áreas circundantes, a los que llama “lugares centrales”. W. Christaller señala como el factor más importante que guía la distribución de los

⁸ Fishman, 1977 citado por Peter Hall. Ciudades del mañana, Ediciones Serbal, Barcelona (1996). p220

⁹ Capítulo I, escrito por Javier Fernandez Castro, Documento Preliminar Diagnóstico Urbano de Malvinas Argentinas.

¹⁰ James H. Johnson (1987) pp. 141,142

asentamientos es el, “principio de mercado”. Definido como “la necesidad de que los lugares centrales estén tan cerca como sea posible de los clientes a quienes sirven”.

Respecto a algunas observaciones de esta teoría, opinamos que es necesario incluir las limitaciones que expresa el territorio natural, en ese sentido, la distribución de los centros (o ciudades) no responde exactamente a un patrón de localización que se pueda representar geoméricamente en el territorio, como lo plantea Christaller, debido a que accidentes geográficos o barreras urbanas limitan el área de influencia.

En las regiones urbanas las ciudades se relacionan por vínculos sociales y económicos, teniendo o no un área de edificación continua. Esta área ha recibido varios nombres, algunos geógrafos han adoptado el término de hinterland.

El área sometida a la influencia de una población es una característica bidimensional y no unívoca; tampoco forma necesariamente una zona continua. En realidad las mercaderías y los servicios entran en una ciudad, pero también salen de ella, y los núcleos urbanos modernos y sus hinterlands son económicamente interdependientes, en vez de ser tributarios los unos de los otros.

Por otra parte, en una región metropolitana los hinterland se solapan a causa de la tracción que ejercen distintos servicios en lugares centrales distintos.

W.L. Garrison y B.J.L. Berry han trabajado en forma explícita sobre dos factores que controlan la distribución de los lugares centrales (ambos explícitos en la teoría de Christaller) denominados: “ámbito de difusión” o “alcance económico” de un bien o servicio, que es la distancia máxima que esta dispuesta la gente a recorrer para obtener un bien o servicio. El otro se llama “requisito de umbral” o “condición de entrada”, y es la mínima cantidad de poder adquisitivo necesaria para mantener el suministro de un bien o un servicio determinado desde el lugar central.

Como resultado lógico de estos dos factores es de esperar una jerarquía de lugares centrales. Los servicios mas especializados requieren umbrales más amplios, pero a su vez poseen mayor alcance económico¹¹

Perspectiva Urbanística Marxista

En el arco ideológico opuesto a la postura anterior, la teoría urbanística desde una perspectiva marxista señala que, los usos en los diferentes espacios de una ciudad se van a estar redefiniendo permanentemente, según las necesidades que tenga el capital en un momento histórico determinado de acuerdo al modo de producción imperante.

Por lo tanto, en la ciudad conviven las infraestructuras y los edificios representantes de los modos de producción pretéritos y actuales.

La introducción de esta teoría nos permite interpretar el por qué de la existencia de ciertos equipamientos en determinados lugares, que hoy, por su ubicación, se vuelven obsoletos o ineficientes.

¹¹ Ibis , p. 145

Entre sus autores podemos citar a Manuel Castells, quien plantea: “Recordemos que toda sociedad concreta, y por tanto, toda forma social (el espacio, por ejemplo) puede comprenderse a partir de la articulación histórica de varios *modos de producción*. Por modos de producción no entendemos el tipo de actividades productivas, sino la matriz particular de combinación entre las “instancias” (sistemas de prácticas) fundamentales de la estructura social: económica, política-institucional e ideológica esencialmente. Lo económico, o sea, la manera como el “trabajador”, con ayuda de determinados medios de producción, transforma la naturaleza (objeto del trabajo) para la producción de bienes necesarios a la existencia social, determina, en última instancia, la forma particular de la matriz, es decir, las leyes del modo de producción. Las combinaciones y transformaciones entre los diferentes sistemas y elementos de la estructura se hacen por intermedio de las prácticas sociales, o sea, de la acción de los hombres, determinada por su particular inserción en los diferentes lugares de la estructura así definida.”¹² Por lo tanto, podemos identificar la combinación de sistemas de prácticas que da lugar a un centro urbano en concordancia con los modos de producción que conviven en la sociedad en cada momento histórico.

Portillo ¹³ agrega: “... uno de los elementos más importantes y característicos de la urbanización capitalista, son las denominadas condiciones generales de la producción. Por tales se entienden al conjunto de servicios y sus respectivos soportes físicos, que hacen posible al proceso productivo en su conjunto. Asumiendo que el concepto de producción incluye como una de sus fases el consumo.” Partimos de la premisa que en los centros urbanos es donde se desarrolla especialmente la fase del consumo, en ese sentido identificaremos los servicios y los soportes físicos que los sustentan.

En tanto Milton Santos, introduce en el concepto de “vocación” de un espacio para la realización de prácticas sociales específicas, él dice: “Cada lugar, dentro de la ciudad, tiene una vocación diferente, desde el punto de vista capitalista, y la división interna del trabajo en cada aglomeración no le es indiferente. Así, las diferentes combinaciones de infraestructuras corresponden a diferentes combinaciones de superestructuras específicas.

Cuanto más intenso es el proceso de división del trabajo de una ciudad en partes, tanto mayor será su subdivisión en espacios particulares, organizados para servir como soporte de las actividades correspondientes. Cada sub-localización será mejor utilizada cuando la correspondencia entre, por un lado, la forma física y su localización relativa dentro de la ciudad es, por otro lado, un uso posible. A cada nueva división del trabajo corresponderá una nueva funcionalización de las actividades y de los lugares, como la desfuncionalización de algunos lugares y actividades. Cuanto más intensos y más rápidos son los cambios (tecnológicos, organizacionales etc.) mayores son los riesgos de disfuncionamiento.

Una gran firma que se localiza en una gran ciudad servida por instalaciones que facilitan su trabajo está dotada de un beneficio mucho mayor del que la que se dirigen a otra ciudad que no dispone de equipamientos. Y, en una misma ciudad, las posibilidades de ganancias (de realizar más valor) son diferentes en función de los diferentes usos de la ciudad por las diferentes firmas.”¹⁴

Por último Topalov, respecto de la urbanización capitalista, va a enunciar: “La urbanización produce y reproduce las condiciones generales de la producción. (...) En primer término, hay un conjunto de infraestructuras físicas necesarias a la producción y a los transportes. En

¹² Castells, año 1974, p. 153 y 154.

¹³ Alvaro Portillo, CIUDAD Y CONFLICTO, un análisis de la urbanización capitalista,

¹⁴ Milton Santos p. 138

segundo, una reserva de mano de obra donde la fuerza de trabajo se reproduce con base en equipamientos colectivos de consumo. En tercer término, un conjunto de empresas capitalistas privadas, en el sector productivo o en el sector de la circulación, cuya cooperación en el espacio aumenta la productividad. Por último, y es esencialmente igual a los tres elementos ya citados, esas condiciones generales están constituidas por la articulación espacial de esos elementos, por el valor de uso complejo que se desprende del sistema de todos esos valores de uso simple. (...)Estas condiciones generales a su vez son condiciones de la producción y de la circulación del capital y de la producción de la fuerza de trabajo. Son además, el resultado del sistema espacial de los procesos de producción, de circulación, de consumo; procesos que cuentan con soportes físicos, es decir, objetos materiales incorporados al suelo (los inmobiliarios). Este sistema espacial constituye un valor de uso específico, diferenciado del valor de uso de cada una de sus partes consideradas separadamente; es un valor de uso complejo que nace del sistema espacial, de la articulación en el espacio de valores de uso elementales. Llamaré a esos valores de uso complejo, efectos útiles de la aglomeración.”¹⁵

Diferentes enfoques sobre la RMBA

Hemos realizado una selección de capítulos del trabajo de relevamiento y análisis de la RMBA realizado por la CONAMBA en el año 1995. Apreciando que el estudio en su conjunto se basa en nuestra área de análisis y eligiendo los capítulos que consideramos pertinentes para nuestro trabajo.

El Arq. Alfredo Garay¹⁶, el primer autor seleccionado, plantea que: “razones de índole económica y cultural determinan formas diferentes de apropiación del territorio, de acceso a niveles de consolidación del espacio urbano, de diferenciación funcional de usos. Estos parámetros confluyen con otros de tipo cultural referidos al modo de ocupación del espacio urbano, y a formas particulares de desarrollar la vida cotidiana, los que a su vez están sujetos a cambios a través del tiempo.”

El autor desarrolla la noción de “pauta” o “patrón” de asentamiento como concepto que permite analizar un conjunto de problemáticas sectoriales. Distingue tres comportamientos referidos a modos particulares de implantación, en el territorio, de una actividad o de un grupo social, ellos son:

- Patrón de asentamiento productivo. Dentro de las actividades productivas, el autor, reconoce actividades primarias, secundarias y terciarias, cada una de estas responden a distintas pautas de asentamiento
- Patrón de asentamiento comercial
- Patrón de asentamiento residencial

“Cada una de estas actividades o sectores presenta parámetros propios que en muchos casos son excluyentes entre si. Su coexistencia (residencia y comercio, residencia e industria, comercio e industria) puede suponer tanto la coincidencia de factores de localización, como la existencia de una incompatibilidad, y por lo tanto puja por el predominio en el territorio.”

A continuación se presenta una breve caracterización, hecha por el autor, de los patrones de asentamiento tomando como contexto de referencia el proceso de sub-urbanización de la aglomeración de GBA.

¹⁵ Topalov (1978) p. 20

¹⁶ Garay Alfredo, Capítulo III Estructura Urbana en CONAMBA (1995)

a) *Pautas de asentamiento productivo de actividades primarias:*

La expansión de la mancha urbana produce, por una parte, la expulsión de las actividades agrícolas extensivas. Por otra parte, induce en su borde periurbano el incremento de actividades extractivas (extracción de tosca, fabricación de ladrillos, extracción de arena, etc.) y la producción agrícola intensiva (criadero de aves de corral, horticultura, floricultura, etc.) debido a la proximidad de un mercado importante que permite abaratar los costos de comercialización y traslado.

b) *Pautas de asentamiento productivo de actividades secundarias y terciarias:*

Desde la fundación de la ciudad de Buenos Aires se asentaron y desarrollaron en ella artesanos y comerciantes. El puerto determinó en gran parte la estructura urbana de la ciudad (red ferroviaria y vehicular). A fines del siglo XIX se podía reconocer distintos modos de producción coexistiendo en la ciudad.

Los artesanos (sobre parámetros coloniales) se agrupaban en ciertos barrios, de la misma manera se comportaban las pequeñas fábricas y talleres manufactureros.

La actividad industrial con mayor desarrollo tecnológico estaba destinada al acondicionamiento de la producción alimentaria consignada para la exportación (Molinos harineros, frigoríficos, aceites) tareas que se van complejizando dentro de la línea agroindustrial (cueros, lanas, algodón, lino). Su localización estuvo siempre ligada a la presencia del puerto y a los ríos, por necesidad de transporte, higiene, refrigeración y producción de energía.

El agotamiento de este modelo da paso al modelo sustitutivo de importaciones. El nuevo modelo, debido a su localización, genera un enorme suburbio fabril en el que conviven la vivienda permanente con el taller y la pequeña industria.

En la década del '60 surge un nuevo tipo de establecimiento, la empresa multinacional. Estas empresas se caracterizan por la construcción de plantas nuevas en tierras suburbanas, cuentan con la tecnología necesaria para construir sus propias redes. Se asientan en general sobre grandes terrenos, próximos a fuentes de agua abundante y los rodea un área parquizada que los aísla del entorno. En la década del '70 este modelo entra en crisis, siendo el patrón dominante la expulsión de la actividad de la ciudad. Se prohibió la radicación de industrias en un perímetro de 70 Km. de la ciudad de Buenos Aires.

La transformación tecnológica de las industrias preexistente se ve acotada por la figura de precinto industrial. Este hecho y la recesión que siguió a este período dejó como saldo una gran cantidad de establecimiento vacíos diseminados por toda la RMBA.

En la década de los '90 las pautas de producción han cambiado y a partir de ello cambian los patrones de localización industrial: uno tiende a la concentración en grandes establecimientos de muy alta tecnología, cuya expresión más significativa es el parque industrial. Otra muy desagregada, que tiende a articular pequeños talleres de en una línea de montaje desplegada en las grandes vías de circulación, así como entremezclado con los usos residenciales.

c) *Pautas de asentamiento comercial:*

Podemos identificar al comercio con los orígenes de la ciudad. Sin duda su patrón de asentamiento es una clara expresión del despliegue en el territorio de las leyes de oferta y demanda. La definición de valor en términos de intercambio define dos patrones

sumamente claros: uno relacionado con la vida cotidiana, y otro a la especialización por rubro.

El primero requiere de proximidad, así, la panadería estará presente en cada barrio, pero la joyería, por ejemplo, exigirá un radio mayor de acción o dicho de otra forma, un número mayor de posibles compradores, prefiriendo su localización en las proximidades de los grandes centros de intercambio de medios de transporte. La especialidad de determinados rubros buscará la afinidad en torno a usos (librerías cerca de tribunales, farmacias de hospitales, florerías de cementerios).

d) Pautas de asentamiento residencial:

Las modificaciones que han sufrido en el tiempo, responden a distintos factores.

Por un lado, modificaciones en las pautas de asentamiento residencial de acuerdo a los distintos sectores sociales, asociado con su capacidad de apropiación del espacio en el marco de las leyes de mercado. Pero también, sobre determinaciones culturales que desarrollan pautas de asentamiento diferenciadas.

Se comprueba la presencia de población de los niveles socioeconómicos más altos, en consonancia con el nivel de consolidación, con valores ambientales (costa del río) y con excelentes accesos. Asimismo los sectores socioeconómicos más bajos se localizan en lugares donde cuentan con bajos niveles de provisión de infraestructura, con las peores condiciones de acceso así como las peores condiciones ambientales (áreas inundables, contaminadas y/o degradadas). Los sectores sociales medios desarrollan distintas estrategias de localización, dentro de un esquema que relaciona la historia del asentamiento y su consolidación con la historia de los habitantes, es decir, del grupo familiar y su vivienda.

El autor relaciona distintas cuestiones con las pautas de asentamiento. De estas articulaciones hemos extraído, las pautas de asentamiento relacionadas con, los niveles de consolidación, y con la accesibilidad

Definiendo consolidación urbana como: “el nivel de realización de infraestructura alcanzado por cada uno de los sectores de la ciudad. Las infraestructuras consideradas¹⁷ son: energía eléctrica, gas, agua y cloaca”.

La relación de la red de energía eléctrica con los patrones de asentamiento no esta desarrollada en el trabajo, consideramos que se debe al hecho de que en la RMBA, en ese momento, la red de electricidad cubría toda la región. De esta manera queda en forma implícita que la de electricidad sería la primera infraestructura, ya que el autor dice: “la red de gas es la segunda de las infraestructuras que se construye”. Considera que la construcción de la red de gas coincide con la etapa en que los propietarios de los lotes terminaron los primeros ambientes de sus viviendas. Prosigue diciendo que, ésta red cuenta con el beneplácito de los vecinos que ven en este servicio un ahorro económico y una comodidad en relación al consumo de gas envasado en garrafas.

No pasa lo mismo con el tendido de la red de agua (generalmente la tercera infraestructura que se realiza) aunque significa un ahorro en el gasto de energía eléctrica para quien obtenía

¹⁷ El autor aclaran que son para el trabajo citado.

el agua a través de una bomba a motor, es percibida como un impuesto más y una caída en los estándares de consumo, ya que la red no garantiza el mismo caudal de agua que se extraía por bombeo de un acuífero. En cuanto a la red cloacal es la más tardía y esta condicionada su construcción a distintas circunstancias (densidad poblacional, nivel socioeconómico de la población, existencia o no de planta de tratamiento de líquidos cloacales a la que pueda tributar la nueva red) a pesar de que Obras Sanitarias consideraba que, a partir de los 100 habitantes por hectárea se compromete la calidad del agua extraída de las napas por influencia de los pozos sépticos.

Por lo tanto deducimos que la construcción de las distintas obras de infraestructura va acompañando el proceso de ocupación de las parcelas habilitadas en el tejido urbano.

En cuanto a la relación entre pautas de asentamiento y accesibilidad, el autor señala, que la red vial ha sido otro de los elementos determinantes de la estructura de la ciudad. La superposición de ferrocarril y rutas, así como los puntos de combinación de medios de transporte, aparecen como elementos determinantes de las localizaciones comerciales.

A nivel local se reproduce el mismo esquema radial que presenta RMBA pero un nivel mas acotado, a causa del esquema radial del transporte público de pasajeros desarrollado a partir de las estaciones ferroviarias. Según Garay, esto implica, “resignar la posibilidad del desarrollo de subcentros especializados (salud, universidad, comercio para jóvenes, recreación, etc.) que justifiquen el desplazamiento de unos a otros como alternativas al centro de la ciudad.”

Considera el autor que, en la actualidad, los puntos de combinación de medios de transporte aparecen como los centros más dinámicos a escala de la ciudad. Liniers, Ramos Mejía, Pompeya, el cruce Varela, la rotonda de San Justo, Aristóbulo del Valle y Don Torcuato, se presentan como los centros más dinámicos de la región, muchos de ellos con escasa significación ferroviaria pero con una altísima complejidad en el desarrollo de líneas de transporte de colectivos. Su importancia funcional deriva en desarrollo comercial y en crecimiento en altura.

La presencia de ejes viales de altas velocidad, por ejemplo, Panamericana, y Acceso Oeste, junto con el aumento del parque automotor modificaron las pautas de asentamiento comercial. En los lotes frentista a los carriles laterales (donde desciende la velocidad de los vehículos) al igual que en los ubicados frente a los accesos y egresos de las vías rápidas, pasan a ser los “nodos” de localización comercial. Concluye en que en la actualidad coexisten dos pautas diferentes de asentamiento comercial, una tiende a consolidar el sistema jerarquizado de centros y subcentros sobre una matriz de corredores urbanos, otra tiende a desarrollar espacios de nueva centralidad sobre nuevos nodos de localización en relación con los grandes ejes viales.

Del mismo trabajo hemos seleccionado el capítulo redactado por Artemio Abba¹⁸. Donde se trata específicamente el tema de centro urbano. Para calificar las áreas centrales de la RMBA ha considerado la cantidad y calidad del equipamiento existente.

Se fundamenta en que, por razones de economía de escala, las funciones, cuando no son localizadas arbitrariamente, tienden a alcanzar una ubicación acorde con su nivel de oferta.

¹⁸ El Conurbano Bonaerense, Relevamiento y Análisis. Artemio Abba. Capitulo V, Centros Urbanos y Equipamiento

Este fenómeno agrupa funciones de niveles de alcance similar, definiendo jerarquías y funciones polifuncionales.

La definición adoptada por el autor, para centro urbano, es: “El concepto de centro urbano se relaciona con la cantidad y complejidad de las funciones localizadas en el mismo. La definición operativa fue la siguiente: se considera centro a la presencia en el espacio de por lo menos tres de las funciones centrales consideradas. Por debajo de ese nivel se considero que no alcanzaba el rango de centro urbano”.

Las funciones centrales seleccionadas, están ordenadas en cada módulo de acuerdo al grado de jerarquía dada para cada una de ellas, por el autor:

1) *Módulo de equipamiento social*

- ❖ Hospitales con internación
- ❖ Servicios educativos
 - Establecimientos de nivel medio, a pesar de su alto número se comportan espacialmente con un mayor grado de asociación a funciones centrales.
 - Establecimientos de educación superior no universitario, constituyen el segundo nivel jerárquico.
 - Establecimientos universitarios constituyen el tercer nivel jerárquico.

2) *Módulo de equipamiento institucional*

- ❖ Sedes Municipales.
- ❖ Sedes Diocesanas
- ❖ Sedes de Poder Judicial
- ❖ Comisarías

3) *Servicio financiero*

- ❖ Instituciones Oficiales
- ❖ Instituciones Privadas

4) *Módulo de Comunicación*

- ❖ Telefónicas y Postales

5) *Módulo de transporte*, describe la conectividad de los centros.

Para la selección de los equipamientos y servicios, a las que denomina en forma genérica funciones, él tuvo en consideración que la distribución espacial de la función fuera homogénea. Es decir que no se presentara en forma dispersa por todo el territorio de la RMBA, como es el caso, por ejemplo, de las escuelas de nivel primario.

La información recopilada fue volcada a un escalograma¹⁹, y a partir de los resultados obtenidos se agruparon los centros identificados en el estudio en tres niveles jerárquicos.

El módulo de transporte y accesibilidad fue el menos explorado, debido (según el autor) a la falta de información secundaria en cuanto a flujos de pasajeros. En consecuencia, determina distancias máximas que está dispuesto a recorrer un usuario para alcanzar un servicio o un bien de acuerdo al nivel de especialización del mismo, que se corresponden con los niveles jerárquicos de cada centro urbano. Siguiendo el mismo criterio delimitó áreas de influencias para cada uno de los tres niveles de especialización.

¹⁹ El escalograma utilizado es el de Guttman que según cita Artemio Abba se encuentra desarrollado en: Dirección Nacional de Desarrollo Urbano, “Metodología de Análisis y Diagnóstico de Situaciones y del Sistema Urbano Nacional”, SDUV, 1980.

FUNCIONES	DISTANCIAS
Nivel 1	9 Km.
Nivel 2	4 Km.
Nivel 3	2 Km.

Esta construcción metodológica fue utilizada para reconocer los centros urbanos existentes en la RMBA y la jerarquía de cada uno de ellos. Consideramos que la metodología adoptada es aplicable a estudios de mercados destinados al sector privado comercial o de servicios a fin de determinar su mejor localización en un territorio dado.

En nuestro estudio de caso nos va a permitir seleccionar los equipamientos y los servicios necesarios, para hacer que un territorio tenga elementos de centralidad acordes con la jerarquía que pretendemos alcanzar. En cuanto al tema de transporte y accesibilidad, que ha planteado Abba, nos introduce en la importancia que adquieren las tramas viales de acuerdo al tipo de centro urbano que estamos estudiando y los medios de transporte, sean estos públicos o privados, nos están diciendo que sectores socioeconómicos de la sociedad pueden acceder a este espacio.

El último artículo seleccionado está escrito por Bozzano y Cuenca²⁰. Ellos parten de la lectura e interpretación de distintas cartografías de la región, con el objetivo de caracterizar distintas áreas de la RMBA.

A fin de analizar el uso del suelo en el área metropolitana van a tener en cuenta lo siguiente: “El territorio se organiza a partir de las racionalidades sociales, económicas y ambientales, mediadas frecuentemente por racionalidades políticas y que, todas estas racionalidades están presentes de muy diversas formas. Ofrecemos una clasificación preliminar a partir del predominio, en cada ámbito, de una racionalidad sobre otra. Identificamos la presencia de territorios donde dominan racionalidades sociales, económicas o ambientales”.

Entre las racionalidades económicas dominantes, los autores, reconocen aquellos territorios donde se asientan diversas fases de circuitos económicos, sean en términos de producción, distribución, comercialización o de consumo.

Ellos van a clasificar el territorio en:

- Territorios Centrales
- Territorios Intermedios
- Territorios de Bordes

Vamos a observar la definición adoptada, por los autores para Territorios Centrales, para aplicar a nuestro estudio: “Dominan fases del circuito económico relacionadas con la circulación, el comercio y el consumo, así como con servicios variados. Son los ámbitos donde los efectos útiles de aglomeración urbana se manifiestan más fuertemente. Se trata de ámbitos de la metrópolis donde se verifica la concentración económica-social de actividades comerciales, de distribución, de transporte y de servicios. Incluye sistema de centros, subcentros y corredores comerciales y de transporte, todos de diversa jerarquía.”

Nos van a advertir que en la RMBA estos territorios no siguen un patrón de distribución acordes con los modelos de localización de la ecología urbana, de la economía espacial, ni de

²⁰ El Conurbano Bonaerense, Relevamiento y Análisis. Bozzano y Cuenca. Capítulo II, Usos Del Suelo

otras vertientes clásicas o neoclásicas. “Mientras territorios centrales pueden ser casi periféricos en la configuración espacial metropolitana, territorios de borde pueden transformarse en centrales. Podemos afirmar que los conceptos de centro y de borde no se conciben con referencia a una configuración espacial geométrica única. En el conurbano hay muchos centros y muchos bordes distribuidos por toda la región”

Más adelante, los autores van a estudiar el comportamiento de los tejidos destinados a usos comerciales que, “permiten diferenciar áreas centrales y áreas periféricas dentro de la misma unidad administrativa.

De esta manera, identifican estratos diferenciados (anillos) los que disminuyen su peso relativo de estos territorios a medida que nos alejamos del eje de aglomeración comercial. Tal como vimos en las pautas de asentamiento comercial que desarrolla Alfredo Garay, los rubros comerciales de mayor especialización necesitan localizarse en áreas de concentración de personas a las que visualizan como posibles compradores.

Las Leyes de definición del valor señalan una lógica estructurante del territorio ligado a los usos centrales. La amortización de este valor como uso eficiente de cada predio incidirá sobre su densidad, calidad y volumetría.

Centros de diversas escalas, de acuerdo a la jerarquización que hace Artemio Abba, se concentrarán cerca de las estaciones, de los pavimentos y de zonas de concentración como hospitales, sedes administrativas o escuelas.

En los casos de San Fernando, Vicente López y Avellaneda esta característica adquiere mayor significación en torno a las grandes vías de circulación que estructuran estas áreas (Avda. Libertador-Maipú-Mitre)”.

Los autores utilizan el término subcentro para denominar a lo que aquí estamos llamando centro urbano.

Ellos consideran a la ciudad de Buenos Aires como el centro metropolitano y los otros centros como parte de un sistema de subcentros, y los clasifican según los usos predominantes en cada uno de ellos, de la siguiente manera:

- Subcentros con predominio de usos comerciales y/o administrativos, Se trata, generalmente, de los centros de algunas cabeceras de partidos, donde se articulan una fuerte actividad comercial con actividades político-administrativas. Ese tipo de tejido presenta el centro de Lomas de Zamora donde el uso comercial dominante se densifica alrededor de la estación del FFCC. con edificación en altura y con la presencia de centros administrativos importantes (Municipalidad, Tribunales, entidades bancarias, servicios varios). Este territorio se ve potenciado al ser cruzado por dos importantes corredores: el FFCC. Roca que une la zona sur y el eje vial de la Avda. H. Irigoyen. Dentro de esta tipología también se encuentran los centros de Quilmes, Lanús, San Justo, San Isidro, Caseros (Tres de Febrero).
- Subcentros que alternan usos comerciales con talleres o galpones y usos administrativos, Son territorios donde se verifica una conjunción de usos, con un claro predominio del uso comercial, presencia de equipamiento, pero con la aparición de grandes depósitos, talleres y/o industrias. Dentro de este tipo de tejido podemos encontrar a San Martín y Berazategui

(cuya particularidad es la presencia de un gran predio industrial frente a la estación del FFCC. lo que actúa como barrera para el desarrollo del área comercial al eje de la calle 14).

- Subcentros con actividad comercial dominante,
Son territorios donde predomina el uso comercial, con edificación en altura, pero no existe, o es mínimo, el equipamiento destinado a funciones político-administrativo por no ser cabecera de partido. Los dos casos más típicos Hurlingham²¹ y Villa Ballester, podemos incluir a las estaciones de Ramos Mejía, Castelar e Ituzaingó.
- Subcentros que se desarrollan en corredores viales o de transporte,
Son territorios donde las actividades comerciales, político-administrativas y la edificación en altura conforman un área de implantación lineal sobre un eje vial o de transporte. En la década del '90 son los que se desarrollaron más, por la instalación de centros de compra (shopping) supermercados y centros de entretenimientos, en las autopistas en general.

Esta clasificación subraya la importancia de las vías de comunicación y los puntos de ruptura de pasajeros, en especial las estaciones ferroviarias.

Según los autores, la concentración del uso comercial y su relación con los administrativos son un factor determinante a la hora de identificar territorios centrales.

Además identifica a partir del estudio del tejido urbano las distintas expresiones espaciales de, la relación existente entre el valor del suelo y densidad, constructiva y poblacional, que es lo que Topalov enunció como efectos útiles de la aglomeración, que en este caso se aplica para los procesos de distribución y consumo dentro de las condiciones generales de la producción.

2.2 Conformación de la región Metropolitana de Buenos Aires

A fin de conocer los procesos urbanos que determinaron la conformación de áreas centrales en la RMBA. Primero haremos una breve descripción física y climática del territorio donde se asienta la ciudad, por ser condicionantes de los procesos sociales que en ella se desarrollan. En segundo lugar realizaremos un recorrido histórico haciendo especial énfasis en aquellos hechos que dejaron su impronta en la conformación urbana de la región.

2.2.1 Medio físico y condiciones climáticas

La región se asienta sobre tres ambientes diferenciados: el delta del Paraná y la línea de falla Matanza-Riachuelo que marca los otros dos ambientes al norte y sur de la misma, uno alto y otro bajo.

El delta representa una formación aluvional de avanzada subtropical a las puertas mismas de la región, durante décadas estas islas proveyeron de recursos naturales, como por ejemplo, leña, duraznos y naranjos silvestres.

La sección norte (de la línea de falla Matanza-Riachuelo) se caracteriza, a su vez, por tres sectores, la planicie pampeana, la barranca formada por los sedimentos loessoides (en los ríos del norte y centro donde marcan el borde costero de la Pampa Ondulada) y, por último, el bajo

²¹ Con la creación de nuevos municipios Hurlingham e Ituzaingó pasaron a ser la ciudad cabecera de los nuevos Partidos que también tomaron su nombre.

delta. Este sector separa la barranca pampeana del río Paraná y alcanza una cota de 5 a 10 metros sobre el nivel del mar en contraste con los 15 a 30 m.snm. del borde pampeano; al ingresar en el tramo inferior de los ríos pampéanos, que afluyen al Paraná, se confunden con el valle normal de los cauces en ancho y altura, ejemplo de ello son los ríos Luján y Reconquista. La sección sur es de una geomorfología más compleja, en ella se distinguen: la alta terraza que incluye al escalón, las nacientes de los ríos y arroyos, y la baja terraza que comprende el llano inundable y el albardón.

Toda la RMBA incluye tres cuencas principales con drenaje al Río de la Plata, ellas son: las de los ríos Luján, Reconquista y Matanza-Riachuelo, incluidos sus sistemas de arroyos. La presencia de estos sistemas hídricos ha sido ampliamente aprovechada por el hombre de distintas formas en los diferentes períodos de la historia, sea como vía navegable, como fuente de recurso de alimento, fuente de energía, o como vaciadero de residuos líquidos, tanto domiciliarios como industriales.

Los ríos son también los responsables de la inundación (casi la única catástrofe natural que se registra en el área), que esta asociada a ciertas condiciones climáticas y al tipo de urbanización, por ejemplo, cuando en zonas bajas se construyen viviendas inadecuadas. Además, la impermeabilización de los suelos, en áreas urbanas, facilita el escurrimiento en superficie del agua de lluvia que se deriva hacia los ríos y arroyos, produciendo los desbordes de éstos, por el aumento rápido del caudal de agua que transportan.

Por otra parte la presencia de recursos hídricos subterráneos de fácil acceso permitió a la población desde la época de la colonia, proveerse de agua en forma individual, a través de pozos abiertos o jágüeles, luego mediante bombas manuales y moto bombadores. Este recurso fue ampliamente utilizado y en algunos sectores de la región presenta conos de depresión por sobreexplotación, produciendo de esa manera su contaminación por ingreso de agua con alto tenor salino. Otros conflictos que contribuyen al deterioro de este recurso tan importante, son: la incorporación de elementos contaminantes (provenientes de la disposición de residuos, el relleno sanitario, la utilización inapropiada de plaguicidas y abonos), y alteraciones en las condiciones naturales de recarga debido a la impermeabilización de los suelos.

El clima de la región es templado húmedo, esta característica hace propicio el crecimiento rápido de pastos aptos para la cría de ganado, el desarrollo de una variada actividad agrícola y el asentamiento de grandes grupos de población

2.2.2 Desarrollo Histórico de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Para entender la configuración de los centros urbanos de la RMBA, en especial, los ubicados en la zona NE/NO, dividiremos la historia en cuatro momentos, que marcan los distintos modos de apropiación del territorio y explican su expansión y conformación. La primera 1580 a 1865 La segunda 1865 a 1930. La tercera 1930 a 1970. Y la cuarta desde 1970 hasta nuestros días.

Desde la Ciudad Colonial a la Gran Aldea, Período 1580-1865

Rasgos de la urbanización durante esta primera etapa

- 1- *Los edificios más significativos de la ciudad se disponen alrededor de la plaza central, siguiendo las normas de las Leyes de Indias.*
- 2- *La expansión de la ciudad repite el formato de la manzana, variando sólo sus dimensiones (damero)*

- 3- *Desde su fundación, Juan de Garay, divide la tierra y la reparte. De esta manera se divide lo público y lo privado.*
- 4- *En ese entonces surge una primera división espacial de actividades. Predomina en la región norte, (desde el hoy Barrio de Belgrano hasta el Partido de Tigre) las viviendas de veraneo y descanso. En el oeste los servicios destinados a los viajeros. La zona sur se especializa en la producción, comenzando con los saladeros*

En su avance colonizador, España, necesitaba contar con un fondeadero seguro en el Río de la Plata, por esa razón, después del intento fallido de Pedro de Mendoza, la Corona impulsó una nueva fundación en un sitio cercano a la localización anterior. En esta segunda oportunidad Juan de Garay funda la ciudad de Buenos Aires en 1580 con un número reducido de hombres descendientes de españoles nacidos en estas tierras y, por lo tanto, conocedores de cómo relacionarse con los indios sin provocar conflictos que pusieran en riesgo la misión.

El diseño de la nueva ciudad fue determinado por las Leyes de Indias, que contenían instrucciones precisas sobre como debían ser las nuevas ciudades fundadas por la Corona española en América. Por esta razón, toma la forma de un damero, con manzanas de 140 por 140 varas (equivalente a 120 metros) divididas entre sí por calles de 11 varas (9,5 metros aproximadamente), que se extendía doce cuadras al norte y al sur del fuerte y diez cuadras hacia el oeste. El ejido original estaba limitado por las actuales calles: Balcarce-25 de Mayo, Viamonte, Libertad-Salta e Independencia, formado por 120 manzanas iguales.

Los fundadores levantaron un fuerte, sobre la barranca. En su frente trazaron un rectángulo con una superficie equivalente a dos manzanas, destinado a la plaza central (hoy Plaza de Mayo). En este lugar se desarrollaban, principalmente, actividades comerciales. Al otro lado de la plaza se destinó una fracción de terreno para la cárcel y el Cabildo, llamado también, recinto del Concejo Municipal. En el extremo nordeste se asignó otra fracción para la iglesia. Las cuarenta manzanas que rodeaban la plaza fueron divididas cada una en cuatro lotes y adjudicadas a los sesenta y cuatro vecinos, principales o colonizadores.²²

Pero, la decisión de Garay no fue sólo fundar una ciudad, sino también ocupar las tierras que la circundaban, por ello las distribuyó condicionando su propiedad a la ocupación efectiva por un período de cinco años.

La campaña fue dividida en suertes de estancias y suertes de chacras. Las estancias medían, media legua de frente por legua y media de fondo (aproximadamente 4000 hectáreas), las chacras, median 300 a 400 varas de frente por una legua de fondo (entre 135 y 180 hectáreas)²³. Los ríos eran los ejes de cómputo para las chacras y estancias y entre suerte y suerte debía existir un camino corriendo desde el camino principal, fondo de la suerte, hasta los ríos y aguadas, este camino debía medir 12 varas de ancho²⁴

Las chacras y las estancias constituían pagos, que eran sólo unidades territoriales, por lo tanto no cumplían funciones administrativas y la autoridad sobre las tierras seguía siendo ejercida por el Cabildo de Buenos Aires.²⁵

²² James R. Scobi, "BUENOS AIRES, del centro a los barrios 1870-1910",

²³ La conversión en metros es la siguiente: 1 vara = 0.866 metros; 1 legua = 6000 varas = 5199,9 metros

²⁴ De Paula A., Gutiérrez R y Viñuales G.M., "DEL PAGO DEL RIACHUELO AL PARTIDO DE LANUS" 1974

²⁵ "MALVINAS ARGENTINAS un partido que esta haciendo historia"

El proceso de asentamiento de población en la región fue lento, desalentado por el medio hostil en el que se desarrollaba; debido, por un lado a las condiciones de inseguridad, ya que la línea de defensa establecida no lograba controlar el avance de los indios, y por otro lado, la precariedad de los transportes terrestres, que dificultaban la comunicación.

La actividad que se desarrollaba en este territorio casi deshabitado, estaba relacionada con las incursiones (vaquerías) para la caza del ganado vacuno cimarrón. Con el tiempo la región comenzó a presentar cierta especialización. Por esta razón a mediados del siglo XIX vemos que la zona norte albergaba residencias de fines de semana o veraneo; la zona oeste y noroeste tendía hacia el desarrollo de las tareas agrícolas²⁶ y los “servicios” relacionados con los Pasos Reales; en tanto, la zona sur había desarrollado la cría de animales (en principio: ovejas, caballos, mulas y mas tarde vacunos) y la industria relacionada con ella, como por ejemplo: los saladeros²⁷.

La existencia de Pasos Reales (caminos) generó la aparición de postas, y alrededor de ellas los primeros núcleos urbanos. El desarrollo de estos núcleos estuvo condicionado por la magnitud del flujo de los viajeros. En la zona oeste el camino real cruzaba por el pueblo de Flores atravesando Morón y Moreno, conectándose con los caminos que llegaban hasta el Alto Perú al norte y la Región de Cuyo al oeste. El camino del sur cruzaba el Riachuelo por el puente de Barracas y atravesaba el actual partido de Avellaneda rumbo a Quilmes y al pueblo de Ensenada que marcaba el límite sur de las estancias de la colonia. Hacia el norte partía el camino a Tigre, donde funcionaba un primitivo puerto de cabotaje, que fue el nexo entre el mundo fluvial de las islas y la no muy distante aldea de Garay (a un día de camino) la que se aprovisionó desde un principio con la leña y la madera proveniente del Paraná. Allí, junto a las naves de cabotaje (también de contrabando) y el río, se fue articulando un caserío que a mediados del siglo XVIII comenzó a figurar en los documentos como pueblo de Las Conchas, nombre que también se aplicaría al pago de Las Conchas, establecido a fines de ese siglo.

La ciudad de Buenos Aires no contaba con recursos mineros, ni con grupos indígenas de la zona a los que se pudieran someter para realizar las tareas de abastecimiento de la población de la ciudad. Su importancia residía en su ubicación estratégica, frente al avance conquistador de Portugal. Con el objetivo de controlar y resguardar las posibles invasiones a las ciudades y emplazamientos ubicados río arriba de la desembocadura de los ríos Paraná y Uruguay.

Al mismo tiempo, Potosí y su entorno se consolidaban como principal fuente de abastecimiento de plata del imperio, esto provocó un aumento de la riqueza y de la población en la zona. Por otra parte, el acceso desde el sur a la riqueza mineral de Potosí en el Alto Perú estaba facilitado por, aproximadamente, mil quinientos kilómetros de caminos sobre terrenos casi llanos, de los dos mil existentes entre Buenos Aires y Potosí.

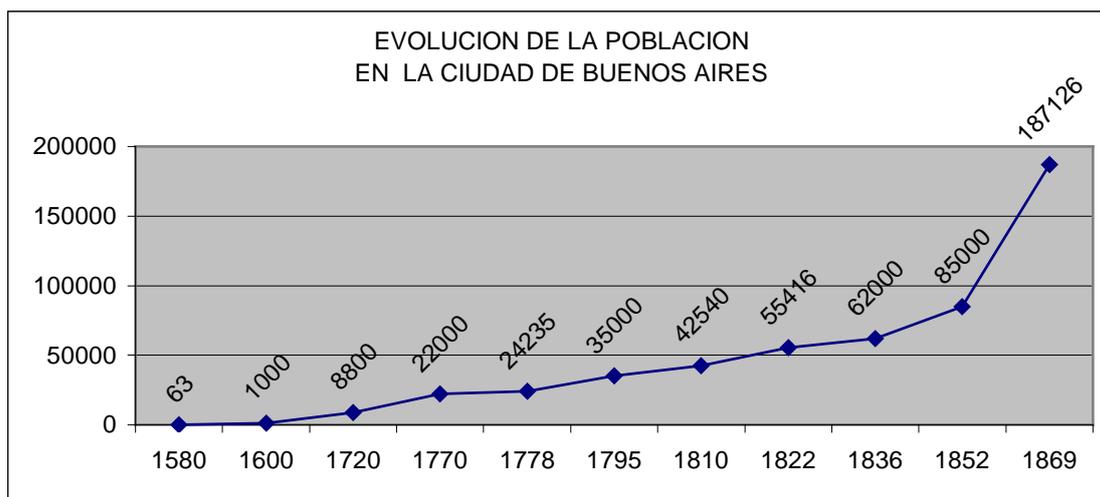
Teniendo en cuenta, que el intercambio de bienes estaba restringido entre la Corona y sus colonias, en 1618 se estableció una barrera aduanera en Córdoba para evitar que las importaciones europeas llegaran a Potosí por esta ruta.

²⁶ En 1855, vecinos del hoy partido de San Miguel, presentan una solicitud ante el gobierno para que declaren a sus tierras **de pan llevar**, es decir que las destine a la agricultura exclusivamente.

²⁷ “El 25 de Noviembre de 1815, ante el Escribano del Consulado, Manuel J. Záinz, Juan Manuel de Rosas y Juan N. Terrero formalizaron con Luis Dorrego el contrato de una sociedad, con el objeto de faenar carnes saladas; el asiento elegido era el paraje de “Las Higuieritas”, en el entonces partido de Quilmes.” De Paula, p 73

La plata, al principio en pequeñas cantidades y luego en crecientes montos, se fue trasladando hacia Buenos Aires, donde estimuló un floreciente comercio, que si bien era ilegal, estaba fomentado por los capitanes de los barcos portugueses, franceses, holandeses e ingleses. Con la plata que llegaba del norte compraban objetos suntuarios y manufacturas de contrabando, además de cueros y mulas producidos en la región.

En consecuencia, la ciudad de Buenos Aires sobrevivió y creció, debido a la agricultura de subsistencia, las funciones administrativas, el comercio de cueros y sebo, y un contrabando en constante aumento.



Fuente: Hardoy y Gutman (1995)

Elaboración propia

De La Gran Aldea A La Reina Del Plata, Período 1865-1930

- 1. Se federaliza la ciudad de Buenos Aires y se establecen los actuales límites.*
- 2. Los productos agropecuarios representan un porcentaje importante, entre los productos que se comercializan, en el mercado internacional*
- 3. La aparición del ferrocarril en esa década y con él, los nuevos loteos alrededor de las estaciones.*
- 4. Se fragmentan los partidos en unidades regionales más pequeñas. Los movimientos autonomistas justifican esta división por la capacidad de sus territorios de generar algún tipo de riqueza y por la capacidad de sus hombres para gobernarse*

Los acontecimientos políticos determinaron el triunfo del pensamiento liberal, que tenía a Europa como faro, en especial a Inglaterra en la faz industrial y económica, y en la expresión cultural a Italia y Francia.

Tres hechos fundamentales marcaron el crecimiento de la ciudad, que pasó de la Gran Aldea a la Reina del Plata.

El primero, fue la designación de la ciudad de Buenos Aires como Capital Federal de la Republica Argentina, a partir de la resolución del conflicto entre los porteños, por un lado, que querían que la ciudad fuera la capital de la provincia de Buenos Aires, y los representantes de las fuerzas nacionales que aspiraban a que fuera la Capital Federal.

El interés que los enfrentaba era la potestad sobre el puerto y los recursos que generaba. Con el triunfo de Julio A. Roca (representante de las fuerzas nacionales) sobre Carlos Tejedor

(Gobernador de la provincia de Buenos Aires) se consolida el poder político nacional en la ciudad.

La ley de federalización, en 1880, fijó los mismos límites, para la ciudad de Buenos Aires, que habían sido determinados en 1867, pero estos límites fueron ampliados en 1887 cuando se incorporaron las jurisdicciones de Belgrano y Flores ubicadas al norte y oeste del antiguo municipio de la capital, definiendo así un área de 18.869 hectáreas. La ciudad entonces estaba limitada hacia el sur por el río de la Matanza (Riachuelo) que la separaba del entonces partido de Barracas al Sur, hacia el este y nordeste por el Río de la Plata, hacia el norte y noroeste por los entonces partidos de San Isidro y de San Martín, y hacia el oeste y sudoeste por el partido de la Matanza.

Durante este período se crean los siguientes partidos en la RMBA:

1821 San Isidro

1856 La Matanza

1861 Lomas de Zamora corresponde a un desprendimiento del partido de Barracas al Sur.

1864 Moreno conformándose con tierras que correspondían al partido de Lujan.

1864 Merlo

1864 San Martín

1873 Almirante Brown

1889 General Sarmiento

Un segundo acontecimiento fue, la incorporación del país al mercado internacional como parte de una economía agro-exportadora, siendo el puerto de Buenos Aires la principal puerta de salida de lo producido en el país.

La región pampeana mostró tempranamente su capacidad para adaptarse a las demandas del mercado internacional, la cría de ovejas y la exportación de lana, fueron el centro de las transformaciones del campo.

Luego la prosperidad económica del sector social ligado a la producción vacuna se expresa en la ciudad de Buenos Aires (lugar de residencia de la mayoría de los productores de ese sector) barrios residenciales donde abundan las construcciones de estilo italiano y francés, diseñadas por arquitectos e ingenieros europeos.

Durante la intendencia Torcuato de Alvear la remodelación de la ciudad tomo el un estilo europeo. El ornamentación y la higiene que caracterizó su programa de remodelación en el marco del Plan de 1925 de la Comisión de Estética Edilicia, se implementaron en las zonas céntricas, aplicándose sólo higiene a los barrios alejados del centro y a los conventillos. Se demolió la recova y se remodelo la plaza de Mayo, también se construyó la Av. de Mayo y se proyectaron las diagonales norte y sur. Se realizaron obras de gran envergadura como el tendido de las redes: de agua potable, de residuos cloacales y de desagüe pluvial, también se adoquinaron las calles centrales

Una de las obras mas importantes fue la construcción del puerto, proyecto presentado por Eduardo Madero cuya inauguración fue en el año 1889²⁸. Entre las obras destinadas a edificios públicos se destacan la ampliación del depósito de provisión de agua de la ciudad, el Departamento Central de Policía y la Casa de Gobierno. También se proyectó y construyó: el

²⁸ La obra fue completada en el año 1898.

Palacio de Justicia y el del Congreso y obras de remodelación de hospitales, cementerios, asilos y escuelas.

El crecimiento de la economía del país impulsó el desarrollo de políticas migratorias. En 1876 se sancionó la Ley de Inmigración y Colonización, Juan B. Alberdi otorgaba a la inmigración (europea) un papel central, transformador y civilizador. En el proyecto de Sarmiento la inmigración era sinónimo de colonización. Como consecuencia de esta política, entre 1880 y 1910, el país y la ciudad recibieron el mayor flujo migratorio que registra la historia argentina después de la colonización española.

El censo municipal realizado en 1895 contabilizó un total de 433.375 habitantes para la capital federal (en comparación con los 187.346 habitantes según el censo nacional de 1869). Donde el 52,8% correspondía a los extranjeros, entre los cuales predominaban los italianos, luego los españoles y franceses, y en menor cantidad uruguayos, ingleses, alemanes, suizos y austriacos. Dentro del porcentaje de argentinos (47,2%), el 29,6% eran emigrantes de la provincia de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe, Tucumán y Corrientes, y el resto eran nacidos en la capital.

La vivienda típica de los inmigrantes eran los conventillos que predominaban en las zonas céntricas (El Socorro y Balvanera), en la Boca, Flores y Belgrano. Había un total de 2.835 conventillos ubicados en el antiguo municipio con una población de 116.197 personas.

El tercer hecho fundamental de este período, tiene que ver con adelantos tecnológicos en el transporte: el tranvía y los ferrocarriles.

La aparición del tranvía, primero impulsado por caballos, luego con su electrificación y simultáneamente el abaratamiento de la tarifa, impulsó la expansión de la población dentro de los límites de la capital, consolidándose la urbanización de los barrios en una franja de unas cuatro cuadras a ambos lados de la línea de recorrido del tranvía.

La ejecución del ferrocarril del Oeste, el primero de la Argentina, había sido pactada, inicialmente, con capitales privados argentinos pero, a raíz de las crecientes dificultades financieras para su concreción, el gobierno de la provincia de Buenos Aires se hizo cargo de la línea en 1863, y permaneció en poder del Estado Nacional hasta 1889 cuando fue vendido a una compañía británica. El ferrocarril Oeste inició su servicio en 1857, sus coches circulaban por un ramal desde la Estación Parque a siete cuadras de la Plaza de Mayo, hasta su terminal en Plaza Once²⁹

En 1862 un grupo de residentes de origen inglés promovió el Ferrocarril del Sud para servir a las zonas de cría de ovinos y vacunos, tres años más tarde se inauguró un tramo de ochenta kilómetros.

El ferrocarril del Norte concluyó en 1863, los primeros veinte kilómetros de la línea Retiro a San Isidro con capital y administración británicos. El ferrocarril Norte había levantado la Estación Central en la manzana adyacente al lado norte de la Casa Rosada y un ramal la conectaba con la estación Retiro. En 1870 cada uno de los ferrocarriles, el Oeste, Sud y Norte, estaban estrechamente unidos a Plaza de Mayo.

²⁹ Scobie, obra ya citada.

Los propietarios de las tierras próximas al ferrocarril se veían alentados a lotearlas en parcelas urbanas a lo largo de la traza ferroviaria, especialmente en las proximidades de sus estaciones. Para el diseño de estos loteos se convocaron a ingenieros agrónomos y agrimensores muchos de ellos extranjeros.

En el caso de Morón y Merlo, el encargado del diseño fue el Ingeniero agrónomo Benoit. En Merlo proyectó una plaza adyacente a la estación ferroviaria destinada al estacionamiento de carretas y carruajes para facilitar la distribución de la carga y de los pasajeros. En ambos proyectos, el diseño de las manzanas replicaban la cuadrícula española, pero las calles fueron trazadas con dimensiones mayores a lo que disponía la normativa vigente, respondiendo así a las necesidades de “la vida moderna”³⁰.

En el caso, de ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, una vez conocido su tendido ferroviario y previo a su concreción, el ingeniero agrónomo francés, Adolfo Sordeaux, diseñó dos núcleos urbanos, San José del Pilar (San Miguel) y Bella Vista. Las manzanas y los lotes proyectados en Bella Vista estaban destinados a la construcción de viviendas de veraneo, eran de tamaño de mayor a los dispuestos en San José del Pilar, que estaban pensados para una edificación de tipo urbana.

Algunos de los núcleos urbanos que se diseñaron y construyeron en este período se constituyeron en la localidad cabecera de los nuevos partidos que se fueron creando por el impulso de sus habitantes. Quienes sintieron que la distancia física que los separaba del centro administrativo existente era igual a la distancia en la consideración que las autoridades tenían para con ellos, lo que se transformaba en una valla importante para el desarrollo de la región.

El transporte de colectivos³¹ logró una gran expansión en conjunto con la mayor cantidad de caminos pavimentados, consiguiendo ser una de las respuestas más baratas a la marcada centralidad de la Capital Federal.

Del campo a la ciudad. Período 1930 a 1970

- 1. El proceso de industrialización sustitutiva de importaciones. En la primera corona se establecen las pequeñas industrias que responden al nuevo proceso de industrialización. Sus propietarios son en su mayoría inmigrantes europeos, especialmente italianos y españoles, que llegan al país con conocimiento de diferentes oficios. La vivienda que construyen va a estar asociada al taller o al comercio familiar*
- 2. Nuevas corrientes migratorias del campo a la ciudad*
- 3. La subvención de las tarifas ferroviarias, el crecimiento de la ocupación industrial, el crecimiento económico del país, el crédito barato, La ley de venta de lotes en mensualidades posibilitaron la expansión del gran Buenos Aires, constituyendo la segunda corona.*

³⁰ En discurso inaugural de Chivilcoy, la ciudad programada de Sarmiento, este proclama: “En toda la América del sur las calles tienen doce varas, porque así lo ordeno ahora dos siglos una Ley de Indias: Chivilcoy la trazó de treinta, porque así lo reclaman las necesidades de la vida moderna”. Discurso del 3 de octubre de 1868. Citado por Arquitecto Rene Longani. Artículo “Los Pueblos de Morón y Merlo en 1859 primeros proyectos urbanos de Pedro Benoit” en Revista de la Historia Bonaerense. Año III, Numero 9. Abril de 1996. Del Instituto Histórico del Partido de Morón

³¹ Surgió cuando algunos taxis privados comenzaron a realizar recorridos fijos con frecuencias regulares, pronto se agruparon los propietarios de los taxis formando empresas. La creación de la Corporación del Transporte en 1936 obligó a las empresas creadas después de 1934 a integrarse a ella.

4. *El puelche permitió el crecimiento urbano sin servicio de agua por red. En tanto, las condiciones del suelo permitieron la construcción de pozos absorbentes individuales para recibir los residuos líquidos.*
5. *En este período vuelven a dividirse y crearse nuevos partidos en la primera corona del Gran Buenos Aires.*

El proceso de industrialización sustitutiva de importaciones, se inicia como respuesta a la falta de insumos y repuestos de maquinarias, automotores y otros bienes, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial donde se enfrentan los países más industrializados de Europa.

La recesión mundial de los años '30 contribuye a diversificar la industria incipiente, debido a que la contracción de los mercados mundiales inciden en la baja participación de nuestros productos, esencialmente agropecuarios, y nuestra balanza comercial arroja baja disponibilidad de divisas para la compra de bienes e insumos.

A partir de la presidencia de Juan D. Perón, la industrialización pasa a ser parte de la política del estado. Se destina el superávit del sector agropecuario para impulsar líneas de créditos destinados a la industria. Buenos Aires, Córdoba y Rosario son las ciudades elegidas para la localización de la industria.

La tendencia histórica de asentamiento industrial en la zona sur de la ciudad y partidos contiguos, que se remonta a los años de la colonia con los saladeros y curtiembres ubicados a ambos márgenes del Riachuelo, comienza a cambiar a partir de 1930. Numerosos establecimientos comenzaron a instalarse en los partidos del oeste y norte cercanos a la Capital Federal debido a que a las industrias les resultaba más rentable y eficaz localizarse en terrenos suburbanos ubicados fuera de la Capital Federal por la disponibilidad de grandes superficies de suelo urbano a menor precio.

Para estas nuevas radicaciones perdió importancia la cercanía al ferrocarril y al Riachuelo y fue determinante la proximidad a los grandes accesos pavimentados. De ese modo, entre 1930 y 1960 se formó el cordón industrial del Gran Buenos Aires y comenzó a delinearse la formación de un área industrial más nueva en el norte de la RMBA a lo largo de la ruta Panamericana.³²

La creciente dimensión y complejidad de la aglomeración fue reconocida oficialmente en el censo nacional de 1947 que identificaba 17 partidos integrando el Gran Buenos Aires circunvecino de la Capital Federal.

Varias medidas tomadas en conjunto van a impulsar el crecimiento urbano fuera de los límites de la ciudad, ellas son:

- El subsidio a la tarifa del pasaje del transporte de ferrocarril.
- La reforma bancaria de 1946 que transformó al Banco Hipotecario Nacional en el organismo responsable del crédito para la vivienda³³.
- La ley de propiedad horizontal
- La ley de venta de lotes en mensualidades que frenó los contratos exigentes por los cuales no se permitía obtener la posesión, hasta la cancelación de la deuda.

³² Hardoy y Gutman, 1995, pag 170.

³³ Yujnovsky Oscar 1974, pag. 16. citado por Hardoy y Gutman 1995, pag 203

En la década de 1940 por primera vez en la historia del país, la política de vivienda fue asumida por el Gobierno Nacional. El instrumento básico fue el Banco Hipotecario Nacional el que desplegó una gran actividad en la financiación de la construcción privada e individual de la vivienda propia, abarcando tanto la construcción de nuevas unidades, la terminación de viviendas existentes y la adquisición de las ya terminadas. Desde el estado Nacional se construyeron barrios de viviendas colectivas en monobloques, con la intención de dar respuesta a gran escala a las viviendas de interés social.

En todo el Gran Buenos Aires, gracias a condiciones geográficas favorables, como son: el terreno llano y la existencia de acuíferos a los que se pueden acceder con cierta facilidad y que poseen agua en cantidad y calidad buena, es que se produce y comercializa una gran cantidad de suelo urbano sin servicios por red (de agua y cloaca) a bajo precio y con la posibilidad de ser pagado en cuotas, que tenía al obrero como su cliente preferido. La nueva ley de venta de lotes en mensualidades introdujo modificaciones significativas, ellas son: la posesión del lote antes de la cancelación total del crédito, otorgando el derecho a edificar y evitar perder todo lo pagado en caso de un atraso en el pago de la deuda³⁴.

Las familias que se asientan en estos nuevos loteos, van a construir su vivienda y, a través de las distintas organizaciones sociales van a impulsar la construcción de la escuela, la sala de primeros auxilios, el tendido eléctrico, el pavimento y todo el equipamiento del barrio. Esta modalidad va a influir en el paisaje urbano donde la vivienda va a permanecer por varios años en construcción permanente.

La población que habitó la región en este período provino de migraciones en su mayoría de las provincias del interior del país, aunque se verifica la última oleada de emigrantes europeos, expulsados de sus países de origen por el hambre como consecuencia de la segunda guerra mundial.

Es decir, la región se puebla, principalmente, con los sectores medios y bajos de la sociedad a excepción de la zona norte y de algunos sectores donde se construyen “casas quintas” como segunda residencia donde se trasladaban los habitantes de la ciudad de Buenos Aires los fines de semana o en el verano.

En las décadas de 1940 y 1950 y en coincidencia con el segundo período de crecimiento acelerado de la población del RMBA, se produjo la gran expansión de la superficie urbanizada acompañada con una baja general de las densidades. Al mismo tiempo que se consolidaban los partidos del primer anillo, la metrópoli se extendía rápidamente hacia la periferia, a lo largo de los rieles del ferrocarril y de los caminos asfaltados. Aún con valores absolutos mucho menores, los partidos del segundo anillo³⁵ fueron los que crecieron más rápidamente.

³⁴ Hardoy y Gutman, 1995, pag 203

³⁵ Anillos o coronas de crecimiento, que en general reconocen distintos autores, aunque existen ciertas variantes con respecto a la pertenencia determinados partidos a algunas de ellas, en este caso usamos el criterio de Pirez. La primera corona esta compuesto por: Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Tres de Febrero, General San Martín, Morón, San Isidro, el sector norte de la Matanza, San Fernando y Vicente López. La segunda por: Berazateguá, Florencio Varela, Almirante Brown, Esteban Echeverría (hoy dividido en Ezeiza y Esteban Echeverría), Merlo, Moreno, General Sarmiento (hoy dividido en José C. Paz, San Miguel y Malvinas Argentinas), Tigre, Quilmes, el sector sur de La Matanza. Y la tercera corona integrada por: Escobar, Pilar, General Rodríguez, Marcos Paz, Luján y San Vicente.

La ciudad de Buenos Aires se consolida mediante obras públicas como la construcción de la Avenida Juan B. Justo en 1939, sobre el arroyo Maldonado entubado diez años antes, permiten la ocupación de tierras bajas. Esta obra también marca el tratamiento que se le va a dar a los numerosos cursos de agua de diferentes tamaños que surcan el área. La tendencia a entubarlos y no integrarlos al paisaje urbano, supone para el vecino un símbolo de progreso.

Entre 1936 y 1941 se construyó la Av. Gral. Paz que circunvala la Capital Federal y pocos años después se agregaba el acceso norte, como parte de la Ruta Panamericana, que facilitaría, a partir de 1960, la entrada a la ciudad de Buenos Aires del tránsito vehicular proveniente del norte y el oeste del país.

El subterráneo fue un medio netamente capitalino, resultó útil casi exclusivamente para aliviar el acceso al centro de la ciudad desde los barrios. Tres de las líneas fueron construidas en su mayor parte durante la década de 1930, (el B, el C, y el D); la línea A fue construida entre 1913 y 1914. Para su trazado se utilizó el de tipo concéntrico, privilegiando las direcciones oeste-este, porque tenían una mayor demanda que las norte-sur.

La conexión de la Capital Federal con el sur del Gran Buenos Aires, siempre dificultada por el cruce del Riachuelo, fue facilitada por la terminación de tres puentes: Avellaneda (1935), Uriburu (1938) y La Noria (1941).

En este período se construyeron importantes obras viales: la autopista Riccheri que conecta el aeropuerto de Ezeiza, construido a en 1948, con la capital. Esta última obra sumada a la construcción de grandes complejos habitacionales como ciudad Evita y complejos recreativos de escala metropolitana, como las piletas populares y los bosques de Ezeiza se insertan en el área menos urbanizada, hasta ese momento, del Gran Buenos Aires.

Otra innovación en esa época fue la utilización del tiempo libre. Por primera vez los trabajadores cuentan con el derecho efectivo al esparcimiento, debido a ello en los centros urbanos de la región (próximos a las estaciones ferroviarias) se instalan cines y clubes sociales. En las periferias de la ciudad se sitúan centros deportivos y camping recreativos administrados, en su mayoría, por los sindicatos.

En este período vuelven a dividirse y crearse nuevos partidos en la primera corona del Gran Buenos Aires.

El primero de ellos fue Lanús³⁶ en 1944, que se forma con tierra que pertenecían al partido de Avellaneda y el segundo fue Tres de Febrero en 1959 que se separa de San Martín. A diferencia de los casos anteriores de creación de partidos, estos están urbanizados. Cuentan con equipamientos en salud, educación y deporte. Sus ciudades cabeceras se implantan en centros comerciales de cierta importancia ya existentes. Los que en su diseño original no contaban con la plaza fundacional ni con espacios destinados a edificios institucionales.

En los años finales de la década de 1970 por decreto³⁷, se intenta limitar la expansión de la ciudad en la provincia de Buenos Aires. Entre las restricciones que se plantean en la ley están las que se refieren a características de las zonas, la reglamentación de las dimensiones de las parcelas y las manzanas a crearse (que deben dar continuidad a la trama urbana, es decir

³⁶ En un primer momento se llamo partido 4 de Junio y su ciudad cabecera era Lanús

³⁷ El Decreto 8912/77 dictado bajo el gobierno de la Dictadura militar y que va ser sancionado como Ley bajo el gobierno democrático de 1983.

replicar el amanzamiento con forma de damero), los coeficientes de usos del suelo, los coeficientes de edificabilidad que reglamentan las construcciones nuevas. En las nuevas subdivisiones, la obligación, de la provisión de infraestructura de servicios (agua, cloaca, electricidad) y pavimentación de las calles principales, de acuerdo a la densidad proyectada³⁸. Este Decreto sumado a la ausencia de créditos a largo plazo destinados a los sectores de bajos recursos y a la oferta sobredimensionada de lotes, marca el fin de la producción de suelo urbano en la región para los sectores medios y bajos de la sociedad.

Los nuevos vecinos en la periferia de la ciudad, período 1970-2000

- 1. Desde el punto de vista político este período es bastante heterogéneo, se registran hechos de extrema violencia*
- 2. Fin del modo de producción sustitutivo de importaciones. Apertura de la economía a los mercados internacionales de bienes y de capitales.*
- 3. Cambios importantes en la relación centro-periferia. Reaparecen tendencias de deterioro de las áreas centrales y por otro lado en la extrema periferia se localizan urbanizaciones destinadas a sectores de la sociedad de altos ingresos.*
- 4. Nuevas prácticas de consumo, aumento del parque automotor y la radicación de sectores de ingresos altos, en la periferia de la ciudad estimulan la localización de centros comerciales y de esparcimientos, especialmente en el cruce de las autopistas con rutas secundarias, compitiendo con los centros urbanos tradicionales.*
- 5. Reforma del Estado, nuevas prácticas administrativas. Proyecto Génesis 2000 y la división de partidos.*

El comienzo del período está signado por las grandes movilizaciones populares de apoyo o de descontento, todas ellas muestran al espacio público como escenario preferencial de las manifestaciones. El retorno a la democracia (1973) y con ella la vuelta de Perón dejó a la ciudad prácticamente vacía cuando una multitud se trasladó a Ezeiza a recibir al “general”.

Un año después, el 1 de julio de 1974, las calles de Buenos Aires se visten de luto para despedir al entonces presidente Perón. Con su desaparición física recrudecen los enfrentamientos entre sectores ideológicamente opuestos. Las manifestaciones de protesta callejera toman un cariz violento.

El golpe militar de 1976 derroca al gobierno democrático e instaura una política de terrorismo de estado. No se permiten las concentraciones de personas en lugares públicos y se torna peligroso deambular por la ciudad, sobre todo en horas de la noche, reina la paz de los cementerios. La gente pasa la mayor parte del tiempo en sus casas.

Durante el gobierno militar se desplazó la población de menores ingresos económicos de la ciudad de Buenos Aires a la RMBA, radicándose especialmente en los partidos que componen la tercera corona, donde había sobre oferta de lotes urbanos. Entre las medidas que promovieron este movimiento poblacional podemos citar:

- La erradicación sistemática de villas.
- La expropiación de viviendas para la construcción de las autopistas.
- Decreto de indexación del precio de los alquileres de viviendas familiares, que hasta ese momento permanecían congelados.
- Decreto de indexación de los préstamos para la compra y refacción de las viviendas.

³⁸ Torres Horacio (1993) Pág. 28

En este gobierno se prohíbe la incineración de basura y se crea el CEAMSE³⁹. Esta empresa va a disponer, mediante el relleno sanitario, de todos los residuos sólidos generados en la ciudad y en los partidos que integran el llamado Gran Buenos Aires.

Se construye un nuevo camino que pretende conectar en forma transversal los partidos de RMBA marcando el límite entre la segunda y la tercera corona, la autopista del Buen Aire. Su construcción quedo truca en su cruce con Acceso Oeste, conectando de esta forma los partidos de la zona norte con los de la zona oeste de la RMBA.

La última etapa del gobierno militar vuelven las manifestaciones callejeras como, por ejemplo, las movilizaciones populares: festejando el título de campeón mundial de fútbol conseguido por la selección argentina, o la de apoyo al desembarco de las tropas argentinas en las islas Malvinas; como también la movilización para saludar la llegada del Papa al que se le pidió que interceda para poner fin a la guerra en el Atlántico Sur, y por último, el reclamo por el retorno al sistema de gobierno democrático en diciembre de 1982.

En el año 1983, los actos de cierre de campaña electoral, para las elecciones presidenciales, los partidos políticos Justicialista y Radical concentraron cientos de miles de personas en la avenida 9 de Julio. Y más tarde, con la asunción del presidente electo, todas las plazas se llenaron de público para festejar el nuevo período democrático acompañados por músicos que ofrecieron conciertos al aire libre.

A fines de la década de 1980 aparece un fenómeno nunca visto hasta ese momento, como consecuencia de un proceso hiperinflacionario, en las ciudades de argentina, los saqueos a comercios en algunos centros comerciales en las periferias de Rosario, Córdoba y Buenos Aires que apura el cambio de gobierno dentro del sistema democrático. El nuevo presidente electo había realizado su campaña electoral desplazándose por distintas ciudades del país, subido a un móvil⁴⁰. La región metropolitana también lo vio pasar por sus calles y los vecinos salían de sus casas por curiosidad o por adhesión. Otra vez la calle, el espacio público, era el escenario de manifestaciones políticas.

En la década de 1990 esta tendencia cambia radicalmente. Ahora son los medios de difusión masiva, especialmente la televisión, quien mediatiza el discurso político y la protesta social. La protesta social es cada vez menos numerosa en cantidad de personas pero mas ingeniosa en la puesta en escena para la televisión, se utilizan muñecos, disfraces y todo tipo artilugios para concitar el interés de los medios de difusión. El vecino no necesita asomarse a la ventana para ver que sucede en la calle, sólo enciende el aparato televisivo.

En cuanto a la vivienda desde comienzo de los ochenta la evolución de la “villa miseria” clásica sufre cambios importantes. La ocupación de tierras periféricas adopta la forma de “asentamientos”, se trata de una acción colectiva que a su vez trata de evitar toda forma de diferenciación formal con el entorno inmediato, desde la toma inicial se adopta el diseño regular, amanzanado y parcelado (a diferencia de las “villas” donde predomina lo irregular,

³⁹ En 1977, por Decreto 9111 y mas tarde convalidado por Ley se crea el CEAMSE, entre la provincia de Bs. As. y la municipalidad de la Ciudad de Bs. As, que marca la transformación de residuos existente. Mediante esta ley se prohíbe la incineración de los residuos y elimina el cirujeo en la Ciudad para disponerlos en rellenos sanitarios en los Centros de Disposición Final (rellenos sanitarios) de Villa Dominico (Partidos de Avellaneda y Quilmes) y Bancalari (Partido de Tigre)"

⁴⁰ En 1982 el Papa Juan Pablo II ya había utilizado un móvil para desplazarse por la ciudad. En ese momento al móvil se lo llamo “Papa-móvil”. Cuando Carlos Menem usa un medio similar por extensión se lo llamó “Menem-móvil”

las calles interiores, la indiferenciación entre lo público y privado), lo cual facilita el proceso administrativo de regularización dominial. En los hechos, los asentamientos y las políticas de Estado dirigidas a su regulación, constituyen los únicos procesos recientes que plantean formas de suburbanización de los grupos de menores ingresos.⁴¹

En tanto en la Capital Federal reaparece el fenómeno que podría designarse como deterioro del área central⁴², a) perdurabilidad del “conventillo” a pesar de la disminución en términos relativos, b) aparición e incremento de otras modalidades de alquiler de piezas en condiciones de precariedad, sobre todo bajo la forma de “Hoteles y pensiones”, c) aumento considerable de la población de las “villas” de la Capital, luego de su disminución a consecuencia de los intentos de erradicación masiva entre 1976-1982 y d) el incremento del fenómeno de las casas “tomadas”.

Tal como señala Castells (1989), “La ciudad dual, se manifiesta en la coexistencia espacial de un gran sector profesional y ejecutivo de clase media con una creciente subclase urbana, ejemplifica el desarrollo contradictorio de la nueva economía informacional y la conflictiva apropiación de la ciudad central por grupos sociales que comparten el mismo espacio mientras que son mundos aparte en términos de estilo de vida y posición estructural en la sociedad”⁴³

En el arco opuesto de la sociedad se verifica un nuevo fenómeno denominado, en forma genérica, urbanizaciones cerradas⁴⁴ cuyo inicio lo podemos ubicar en la década de 1980 y su punto culminante en los años '90 cuando se produce el mayor número de lotes en estos emprendimientos, todos ellos dirigidos en general a sectores socioeconómicos medios-altos y altos.

Este suceso, si bien es nuevo en las ciudades de Argentina, no lo es en las ciudades de Estados Unidos donde, después de la Segunda Guerra mundial, un porcentaje importante de ciudades se extienden hacia sus periferias en barrios abiertos (en un principio) con ocupación de baja densidad donde se recrea lo que se ha dado en llamar el “pastoralismo americano”⁴⁵. Una visión idílica hacia todo lo rural y el contacto con la naturaleza, en contraposición con la ciudad como lugar peligroso.

En el Gran Buenos Aires, desde el punto de vista inmobiliario, son uno de los objetos de venta casi exclusivos. Su localización privilegia la cercanía a las autopistas, en especial en la zona norte de la región metropolitana a una distancia promedio de 49 Km. de la ciudad de Buenos Aires, predominantemente en los partidos de Pilar, Tigre y Escobar. Estos nuevos vecinos, cuenta con más de un vehículo por familia, se desplazan preferentemente en ellos por las autopistas, trabajan en la ciudad y viven en la periferia. Su presencia estimuló la radicación en su cercanía y sobre las grandes autopistas, de centros de compras integrados con salas de cines múltiples, casas de comidas pertenecientes a grandes cadenas de comercialización (por ejemplo, Mac Donal's) y en algunos casos parques de juegos temáticos.

⁴¹ Torres Horacio (1993) pag. 36

⁴² Torres Horacio (1993) pag 38

⁴³ Castells Manuel. 1989, p 292.

⁴⁴ Las distintas modalidades son: clubes de campo o country, cuentan con espacios deportivos de uso común para los habitantes. Son los más antiguos y estaban destinados a la segunda residencia o casa de fin de semana en ellos viven, en forma temporaria o permanente, sectores altos ingresos. Barrios cerrados, están destinados a la vivienda permanente y los servicios que prestan están centrados en el tema de seguridad, cuentan con cercos perimetrales y vigilancia en las puertas de acceso, sus ocupantes pertenecen a sectores sociales medios y medios altos.

⁴⁵ Rower, Peter (1992)

Estos centros comerciales, compiten con los centros urbanos, simulando ser uno de ellos, recreando en su interior un ambiente similar, pero, que excluye de su ámbito la miseria, la marginalidad, la contaminación y el deterioro, que el centro tradicional evidencia. La puesta en escena de una ciudad ideal, la iluminación, siempre artificial, crea un efecto de atemporalidad. El ambiente climatizado por sistemas de aire acondicionado central, permite un “clima” donde no existen: lluvias, inviernos ni veranos. Tal como los describe Heitor Frúgoli Jr. para el caso de Brasil y cuya descripción se adapta perfectamente a los centros comerciales de Buenos Aires.

Mientras en los centros urbanos, los cines se transforman en “templos evangélicos”, en los nuevos centros comerciales se instalan salas de cines múltiples donde se concentran hasta una docena de locales de proyección⁴⁶, y en los patios de comidas o en las áreas de circulación en las que el diseño lo permite, se ofrecen espectáculos musicales, desfiles de moda o representaciones teatrales.

2.3 Globalización económica y reforma del estado

En la visión de David Harvey⁴⁷ el proceso de globalización tiene tres rasgos fundamentales: la desregulación financiera, la revolución de la información y la reducción drástica en los costos de transporte (de personas y productos). El autor dice: “si tomamos estos tres temas, vamos a ver, inmediatamente, que se abre un abanico de posibilidades para la acumulación del capital de una manera muy diferente a la manera que esto ocurría antes de la década del setenta.”

En nuestro país es posible verificar este proceso en la década de los '90. A grandes trazos podemos resumir el impacto que este fenómeno causó en la RMBA. En el marco de desregulación y descentralización del sistema vial nacional iniciado en 1989 por el Estado Argentino se produce la privatización, bajo el régimen de concesiones, del mantenimiento y operación de aproximadamente 10.000 Km., de rutas nacionales y accesos a distintas ciudades, entre ellas Buenos Aires. Paralelamente se produce un aumento significativo del parque automotor y un incremento de los viajes en auto particular entre 1970 y 1992 del 58 %. Es de señalar, a su vez, el aumento considerable en este período de los sistemas de comunicación con una expansión apreciable de la telefonía celular que permite llegar a los lugares donde no existe tendido de red telefónica.⁴⁸

Con respecto a las autopistas, se transforman en el nuevo eje de expansión, ellas conectan en forma rápida los puntos centrales de la ciudad de Buenos Aires con los nuevos desarrollos inmobiliarios que eligen emplazarse en sus proximidades.

Los nuevos modelos de gestión para la administración pública, se basan en los siguientes principios: modernización tecnológica-administrativa, desburocratización, descentralización funcional y administrativa; gestión, presupuesto y control por resultados; calidad de servicio y

⁴⁶ Algunos de estos emprendimientos en la RMBA: Hoyts en Morón, Martínez, Moreno, Lanús, Temperley, Quilmes. Showcase en, Munro, Haedo, Quilmes. Cinemark 10 en, Boulogne, Malvinas Argentinas, Adrogué. Village en Pilar, Avellaneda y todos ellos en la ciudad de Buenos Aires en distintos barrios y ninguno en el área central donde tradicionalmente se ubicaron los cines, sobre las calles Lavalle, Corrientes y Florida. Fuente: Diario Clarín, Sección Espectáculos, Pág. 8 (27/01/03).

⁴⁷ Benedetti Alejandro y Barsky Andrés. “Globalización y urbanización” (David Harvey). Conferencia. *geographikós* N° 8, 2° semestre (1997). Pág. 17

⁴⁸ Catenazzi Andrea, Lombardo Juan. Fernández Wagner Raúl. (2000) “Notas sobre la cuestión urbana”. Documento preliminar Urbanismo. UNGS.

cercanía con el vecino, racionalidad de estructuras administrativas y plantas de personal acorde a las modalidades de prestación de servicios⁴⁹

2.3.1 Génesis 2000

En el marco de los procesos de reformas del Estado, la Provincia de Buenos Aires impulsa una investigación, dentro del programa GENESIS 2000, cuyo responsable fue Carlos Álvarez⁵⁰, para estudiar el problema del gobierno Local, en el Gran Buenos Aires. La pregunta que se intentaba responder era: ¿Cuál es la estructura municipal (en lo institucional) que podía presentar mejores condiciones de gestión? Que se pudiera considerar como óptima, para ceñirse a los parámetros de eficiencia y llegar a un buen criterio.

Carlos Álvarez contrató cuatro equipos de investigadores. Uno se dedicó al estudio de la cuestión legal respecto al régimen municipal en la Provincia de Buenos Aires y cómo era la experiencia de subdivisión de municipios. Otro grupo estudiaba todas las condiciones sociales, cómo era la distribución social de la población, cómo crecía, cómo se distribuían los distintos sectores sociales, es decir, el mapa social de la ciudad. El tercero estudió la cuestión económica y presupuestaria, en especial, las finanzas de los municipios y qué relación había entre el tamaño del municipio, las finanzas, la localización, los presupuestos, los recursos. Diferenciar cuáles los ingresos provenientes del gobierno provincia y cuáles los recursos propios del gobierno municipal. En síntesis, el gobierno local en términos financieros. El cuarto equipo, se encargó del análisis de la estructura física y de la estructura urbana. Consistía en hacer un relevamiento en términos físicos del Gran Buenos Aires y a la vez analizar el funcionamiento de la estructura urbana, para ver si la estructura de los partidos correspondía a las variantes que tenía la ocupación en términos de procesos de urbanización.

Los partidos que eran considerados grandes por tamaño (más de quinientos mil habitantes), y donde además había un movimiento reivindicativo que planteaba división del municipio de origen para constituirse en uno nuevo, fueron los elegidos para la primera línea de experiencia piloto de partición de partidos. El objetivo era definir un nuevo gobierno local, a través de una serie de programas de transformación de la gestión. La primera medida adoptada fue un cambio en la Norma que restringía el número de concejales, además, acotaba lo que podía gastar la legislatura, es decir, daba una serie de parámetros administrativos, sobre todo teniendo cuidado que la subdivisión no significara crecimiento de la burocracia y/o crecimiento del aparato político. A la vez, planteó un programa de acompañamiento respecto de la deuda existente y a la transición.⁵¹

De lo expuesto se desprenden varios puntos a remarcar. El primero es que el gobierno de la Provincia de Buenos Aires es quien controla la dinámica de desarrollo del conjunto de los municipios (incluidos los del conurbano). Algunos de los datos que confirman el grado de la dependencia de los municipios respecto de la provincia en materia de gobierno, se confirma por la existencia de leyes provinciales que regulan: el empleo municipal, el gasto de los Concejos Deliberantes (fijado en el 3 % del presupuesto municipal), la reforma a la Ley Orgánica de los Municipios, por la cual el gasto de los municipios tiene que estar equilibrado con los recursos desde su elaboración hasta su ejecución (Ley de Saneamiento Económico).

⁴⁹ Lopez Accotto y Krakowiak (2000) citado en: “La región metropolitana de Buenos Aires como sistema político”. Badia Gustavo. Pereyra Elsa, Lupis Aurelia, Patricia Fagúndez. UNGS. Pp 34

⁵⁰ Ministro de gobierno en la Provincia de Buenos Aires.

⁵¹ Arq. Alfredo Garay participo en el programa Génesis 2000 en el grupo de trabajo de estructura urbana. Entrevista realizada en diciembre de 2001

La división de los municipios en el Conurbano Bonaerense, podríamos agregar, en tanto es realizada a través iniciativa del gobierno de la provincia.⁵²

El segundo punto a remarcar es, que desde los Pagos en la época de la colonia a los Partidos de la actualidad vimos que sus territorios se fueron reduciendo en forma inversa a su densificación, es decir, a mayor densidad poblacional menor superficie. La única motivación, para su división, que se repite en el tiempo, es la que manifiestan los vecinos integrantes de los movimientos autonomistas, referida a la falta de atención a las necesidades de los vecinos del territorio que se pretende desvincular por parte del poder central.

Las circunstancias que se consideran determinantes según el poder provincial para hacer lugar al reclamo vecinalista, no parecería responder a un patrón único. Por ejemplo: en el caso de la creación del municipio de Lanús, donde existían proyectos presentados ante la legislatura provincial desde 1918, los que prosperaron y se concretaron recién en 1944 fueron impulsados por el entonces vicepresidente de la Nación, el General Edelmiro Farrel, quien era nacido en Lanús y simpatizaba con el movimiento independentista.⁵³ Otro caso es la creación del municipio de Tres de Febrero en 1959, que se desvincula de San Martín, aquí no se verifican movimientos autonomistas de larga data, incluso en la reseña histórica que difunde el gobierno municipal no presenta antecedentes de movimientos pro autonomía, en ella se puede leer: “En el año 1958 el Diputado Alfredo Longo, vecino de Caseros, presentó un proyecto relativo a la creación de un nuevo partido denominado “Caseros” integrado por las localidades de Santos Lugares, Ciudadela, Sáenz Peña, El Palomar y Caseros, el cual se concreto al año siguiente con la sanción de la Ley 6065 de la Provincia de Buenos Aires y a partir del 15 de octubre de 1959 se creó el Partido de Tres de Febrero separándose del partido de San Martín.”⁵⁴

⁵² Badia, Peyrano, Lupis y Fagundez (2001)

⁵³ De Paula A., Gutiérrez R y Viñuales G.M (1974)

⁵⁴ Subsecretaria de Prensa y Ceremonial, “Reseña Histórica de Tres de Febrero” Municipalidad de Tres de Febrero (2001)

3. TERCERA PARTE. ASPECTOS METODOLÓGICOS

3.1 Configuración de áreas centrales

Nuestra investigación se orienta a contestar la pregunta: ¿Cuáles son los componentes o elementos físicos que determinan que un espacio de la ciudad pase a constituirse como central en la Región Metropolitana de Buenos Aires?

3.1.1 *Objetivos Generales*

- 1 Identificar en el proceso de urbanización de la Región Metropolitana de Buenos Aires, cuáles fueron los elementos urbanos que definieron a un territorio como central.
- 2 Procesos de definición de los límites políticos jurisdiccionales de los municipios de la RMBA
- 3 Analizar críticamente el proyecto “Parque Central Malvinas Argentinas” en relación al proceso de urbanización de la RMBA en especial a la configuración de las áreas centrales.

3.1.2 *Objetivos Específico*

- 1.1 Identificar en los centros existentes en la Región Metropolitana de Buenos Aires, los patrones o pautas de asentamiento socio espaciales y sus relaciones predominantes con el resto de la ciudad.
 - 1.2 Identificar qué soportes físicos fueron necesarios incorporar al suelo para permitir que en ese espacio se desarrollen procesos de: producción, circulación y consumo de bienes y servicios, en términos de áreas de centralidad..
 - 1.3 Analizar la relación entre Diagnóstico en el Proyecto Parque Central de Malvinas Argentinas con la historia de la RMBA
- 3.1 Analizar la Relación entre el diagnóstico y la parte propositiva del Proyecto Parque Central de Malvinas Argentinas.

3.2 Un acercamiento conceptual al área de estudio

El ámbito geográfico es la Región Metropolitana de Buenos Aires, a la que consideramos “la ciudad”, como lugar único donde se desarrollan procesos socioeconómicos particulares, que, plasmados en el territorio en un tiempo determinado se constituyen en patrones de asentamiento. Etimológicamente el término metrópolis significa ciudad principal, o cabeza de un territorio, sobre el que ejerce una función de predominio que puede ser económico, social, político. Siguiendo esta línea de pensamiento, las ciudades pueden clasificarse en función a la amplitud del territorio sobre el que ejercen algún tipo de predominio, que podrá ser regional, provincial, nacional o internacional.

En la medida que las ciudades se expanden fuera de sus límites políticos administrativos, avanzan sobre otros territorios que tienen sus propias organizaciones político-administrativas. En este proceso de expansión, las ciudades, pueden superar los límites del gobierno local donde se originaron llegando a unir diferentes espacios municipales.

Cuando el proceso antes descrito se generaliza, el término metropolitano adquiere otros significados. De esta forma, en las nociones presentes, dicha denominación se utiliza

Nosotros utilizaremos, preferentemente, la denominación Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y nos estaremos refiriendo a ciudad de Buenos Aires [5] y los partidos pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires. De acuerdo al Mapa 1, ellos son: Almirante Brown [1], Avellaneda [2], Berazategu  [3], Ensenada [4], Berisso [6], Escobar [7], Esteban Echeverr  [8], Ezeiza [9], Florencio Varela [10], Marcos Paz [11], General Rodríguez [12], Hurlingham [13], Ituzang  [14], José C. Paz [15], La Matanza [16], La Plata [17], Lanús [18], Lomas de Zamora [19], Merlo [20], Moreno [21], Morón [22], Pilar [23], Presidente Perón [24], Quilmas [25], San Fernando [26], San Isidro [27], San Martín [28], San Vicente [29], Tigre [30], Malvinas Argentinas [31], Vicente López [32], San Miguel [34]

Nos proponemos como estrategia metodológica estudiar en primer lugar la RMBA y los fenómenos que le dieron forma a lo largo del tiempo. Luego haremos un recorte del territorio a escala municipal que será nuestra área de análisis. A este nivel estudiaremos, la historia y la estructura urbana del partido Malvinas Argentinas.

Para poder analizar la estructura del territorio de Malvinas Argentinas en su totalidad y luego particularmente el área de estudio, usaremos la selección de temas realizada por el Arquitecto Alfredo Garay (1995) para determinar áreas homogéneas en la RMBA mencionado en el capítulo XII (Síntesis y Conclusiones). Reconociendo que las diferentes combinaciones de estos temas en el territorio, determinan su apropiación por distintos sectores sociales y diferentes usos del suelo.

- Condiciones naturales del asentamiento, o sea su medio físico.
- El nivel de consolidación alcanzado, determinado por la provisión de servicios de infraestructura, energía eléctrica, gas, agua y cloaca.
- La accesibilidad. Estructura vial, sistema ferroviario, líneas de transporte de colectivos.
- Estructura interna del asentamiento. Sistema de centros, subcentros y corredores urbanos.
- La estructura poblacional, nivel de crecimiento, densidad, nivel socioeconómico

A su vez introduciremos la lectura de la trama y la geometría particular del loteo, ya que condiciona y determina los rasgos básicos de la tipología de la construcción de las viviendas. En tanto para caracterizar los distintos centros existentes en el partido, utilizaremos los criterios empleados por Artemio Abba para calificar las áreas centrales de la RMBA.

Y por último, haremos un recorte territorial que abarque el área del proyecto y su entorno próximo, que será nuestra área de intervención. Aclarando que el entorno próximo, en cuanto a la extensión que éste abarca, está condicionado a la problemática analizada. Por ejemplo, si estamos analizando tipo de tejido, el entorno próximo será una hilera de dos manzanas que rodee el perímetro del proyecto. En tanto, cuando estemos examinando accesibilidad, tendremos que extender nuestra mirada para estudiar la conectividad con la región, o con los barrios que integran el partido.

Nos basaremos en datos cuantitativos y cualitativos, de carácter tanto primarios como secundarios.

Utilizaremos datos secundarios emanados de las siguientes fuentes:

- Bibliografía relacionada fundamentalmente a la historia social de los municipios que integran la RMBA.

- Cartografía de redes viales, catastrales, censales de población y vivienda.
- Normas: leyes nacionales y provinciales; decretos nacionales, provinciales y municipales; ordenanzas
- Información periodística nacional y local: testimonios de funcionarios, políticos y técnicos municipales emitidos para los medios de comunicación (nacional o local) o en situaciones públicas
- Los datos primarios los construiremos a partir de: Entrevistas semiestructuradas a informantes claves (funcionarios municipales, profesionales relacionados con el proyecto, líderes de organizaciones comunitarias) y la observación y relevamiento de diferentes centros in situ.

4. CUARTA PARTE. ESTUDIO DEL CASO

4.1 Reseña histórica del partido Malvinas Argentinas

4.1.1 *De los Pagos a los Partidos. Período 1580-1865*

El territorio que actualmente ocupa el partido de Malvinas Argentinas, fue parte de las tierras repartidas por Juan de Garay cuando fundó la ciudad de Buenos Aires, e integraban los pagos de Las Conchas y de Luján. En la primera etapa de la colonia, la actividad principal que se desarrollaba en estas tierras eran las vaquerías, que consistía en la caza del ganado cimarrón, hasta su prohibición en 1701 por el Cabildo de Buenos Aires. A partir de esa fecha se desarrolló en la región la cría de ganado, como actividad principal.

El Cabildo de Buenos Aires (única autoridad en la región hasta el momento de la creación de los partidos) le daba destino a las tierras de la campaña que iban desde la ciudad de Buenos Aires hasta el río Las Conchas (hoy Reconquista). Las llamadas tierras de pan llevar estaban destinadas a la agricultura. La tierra silvestre valía poco (unos 50 pesos de la época por un lote de 300 varas de frente por una legua de fondo), los campos sembrados y las chacras podían costar diez veces más⁵⁷.

La población en los pagos de las Conchas y de Luján era escasa, los datos de un registro de población llevado a cabo en 1740 consignaba 740 habitantes en el pago de las Conchas y cerca de un millar de habitantes en el pago de Luján.

La demarcación de los caminos reales y el sistema de postas que se desarrollaron a fines del siglo XVIII fueron integrando a la zona con el sistema que unía a Buenos Aires con Asunción del Paraguay y se constituyeron en una de las primeras estructuras de organización del territorio

Uno de esos caminos reales pasaba por el pago de las Conchas y por la Capilla del Pilar. Luego de Pilar seguía por las chacras de Areco, las chacras de San Pedro y de ahí a Santa Fe. Luego seguía hasta Corrientes, atravesaba el territorio de las misiones y desde allí continuaba hasta Asunción. Sobre esta misma traza en la actualidad se encuentra el acceso norte o Panamericana ramal Zarate.

La ex ruta nacional 8, donde hoy pasa la línea demarcatoria que separa los partidos de: Malvinas Argentinas, San Miguel y de José C. Paz, como también, la ruta 197, están construidas sobre los caminos reales de aquella época.

Pequeños núcleos de población, que prestaban servicios a los viajeros, se fueron asentando en las inmediaciones de estos caminos. A su vez impulsaron la práctica de la agricultura, destinada a abastecer a los habitantes de aquellos incipientes poblados.

Hasta ese momento el problema del indio no estaba resuelto, debido a que eran atraídos por el ganado que se reproducía en el campo, por esa razón el asentamiento de población en estas tierras era lento.

⁵⁷ .www.tigre.gov.ar/historia

A partir del trazado de una línea de defensa, vertebrada por fuertes y fortines, nuevas poblaciones surgieron a su alrededor. A su vez, indujo la mejora de las vías de comunicación y contribuyó a ser más segura la vida en el campo.

En 1755 surgió una nueva organización en el campo bonaerense, la creación de los partidos, que pasaron a ser una unidad territorial dependiente de una autoridad que era el alcalde de hermandad y produjo un cambio básico en la estructuración de la geografía política bonaerense: los ríos dejan de constituir el eje de la organización comarcal, para ser utilizados como elemento de límite o deslinde.

En ese mismo año se creó el Cabildo de Luján, la zona que nos ocupa pasó a depender del nuevo Cabildo cuya jurisdicción se extendía hasta la margen oeste del río Reconquista

Entre los nuevos partidos que se formaron entre 1784 y 1810 estaban los partidos de Las Conchas y el Partido del Pilar. Una parte de las tierras del actual partido de Malvinas Argentinas pertenecía a uno de ellos y otra parte al otro.

Las tierras que nos ocupa, seguían teniendo una exigua valorización y permanecían destinadas a la cría de ganado. Su escasa población era rural y vivía en edificaciones muy modestas, en general de adobe y paja.

A mediados del siglo XIX se extendió la frontera agrícola. El General Pacheco, cuya propiedad ocupaba parte del actual distrito de Malvinas Argentinas, elevó un petitorio al gobierno para que sean declaradas tierras “de pan llevar”, es decir, para que fueran destinadas exclusivamente a la agricultura, debiéndose desplazar el ganado que hubiera en ellas.

Para la misma época se inaugura el primer tendido ferroviario para la zona oeste. La locomotora La Porteña llegó en su viaje inaugural a la estación de Moreno, ubicada en el pueblo creado poco tiempo antes estimulado por la llegada del ferrocarril.

4.1.2 La llegada del ferrocarril impulsa la creación de nuevos Partidos. Período 1864-1930

En 1864, se creó el partido de Moreno, con tierras, en su mayoría, pertenecientes al Partido de Luján, y con una porción de territorio del Partido del Pilar.

A partir de entonces, las tierras que hoy pertenecen al partido de Malvinas Argentinas eran de jurisdicción de tres distritos: Pilar, Las Conchas y Moreno.

De este último, la fracción del territorio que después será parte del Partido de General Sarmiento, se conocía como el “Cuartel Segundo” de Moreno.

Para ese entonces Adolfo Sordeaux impulsado por la construcción del ferrocarril y con el conocimiento de la ubicación de la futura estación ferroviaria, había diseñado dos núcleos urbanos, San José del Pilar (San Miguel) y Bella Vista.

Las manzanas y de los lotes de San José del Pilar estaban pensados para ser destinados a una edificación urbana, en tanto los de Bella Vista fueron proyectados con un tamaño mayor debido a que estaban reservados a la construcción de viviendas de veraneo.

El Cuartel Segundo fue creciendo económicamente y demográficamente de manera acelerada, de tal forma, que pronto contó con un juzgado administrativo y el deseo de los vecinos de crear un nuevo partido.

El escrito donde hicieron la solicitud a las autoridades los vecinos, es muy elocuente, por lo que transcribimos el texto publicado en el libro Malvinas Argentinas un partido que esta haciendo historia (p.27):

“Excelentísimo Señor:

Los que suscriben, vecinos de la parroquia del pueblo de San Miguel, Cuartel 2do. Del Partido de Moreno, y los linderos limítrofes de los Partidos de Las Conchas y Pilar; ante vuestra Excelencia nos presentamos a exponer respetuosamente que la localidad de que formamos parte está sumamente poblada, fraccionada la tierra y se han creado en el pueblo de San Miguel y Bella Vista intereses considerables, vinculándose con la parte limítrofe de los tres partidos, de tal manera que superamos en riqueza, población e importancia a las respectivas cabezas de partido. Pero como nosotros nos encontramos en el límite de tres partidos, alejados del asiento de sus autoridades, muchos intereses están abandonados y sufrimos en nuestro desarrollo por causa de esta falta de cuidado.

El plano que acompaña a esta solicitud, levantado por uno de nuestros vecinos, el Ingeniero Chapeaurouge, demostrará a V.E. las razones de ser del nuevo partido cuya creación venimos a solicitar; la subdivisión de la tierra, y la importancia de los productos, con el nombre de sus dueños actuales.

V.E. se dará cuenta, así mismo, por dicho plano, de la facilidad de las comunicaciones que tenemos con estaciones de tres ferrocarriles del tranway rural, y con caminos carreteros de importancia.

El río Las Conchas baña todo un costado del nuevo partido y en el tenemos arroyos caudalosos.

Si pedimos a V.E. la inclusión de parte de los partidos de Las Conchas y Pilar, es porque la topografía del terreno imperiosamente lo exige, pues están en la parte alta y separados por extensos bañados del resto de sus respectivos partidos; a tal punto, Excmo. Señor que los bañados de Las Conchas por ejemplo se encuentran del todo incomunicados con el pueblo de aquel nombre y no pueden durante 8 meses de año servirse si no vienen por la Capital de la Republica.

En el nuevo partido que pedimos, hay Excmo. Señor mas de 300 propiedades de mas de 50 cuadras; unos 34 establecimientos rurales, como ser el de los señores Quirno Quesada, etc.; 415 cabañas; mas de 400 chacras y como 150 quintas de recreo. En los pueblos ya formados que poseemos, hay 150 casas de negocios que giran capital aproximadamente de 700.000 nacionales; una destilería importante, 13 fábricas de ladrillo, 2 fábricas de carbón vegetal, 2 viñedos en plena actividad, que producen mas de 300 bordalesas de vino al año; 1 molino hidráulico sobre el río Las Conchas etc., etc.

La extensión del nuevo partido sería de 18.850 hectáreas aproximadamente o sea unas 7 leguas cuadradas; de estas más de 225 hectáreas con pueblo, otras 985 hectáreas ocupadas con quintas como 7.600 hectáreas de establecimiento rurales.

La contribución directa puede valuarse aproximadamente en 29.780, y los impuestos municipales que corresponderían cobrar en unos 8.500 pesos; es decir, que pasan de 260,46.000 pesos por derecho de abasto, y más de 5.000 pesos de impuestos generales.

La producción del nuevo partido puede valuarse por los datos de estos últimos años en 500.000 kilos de trigo, 800.000 de maíz, 10.000 de lino, 8.000 de cebada y más de 400 cuadras de alfalfa.

De manera que la riqueza de este núcleo de población puede cifrarse en 73.560 pesos por la venta de cereales sin contar que existe a más población de unas 8.000 cabezas de ganado vacuno, 15.000 lanares, 3.000 caballos y 5 ó 6.000 cerdos.

La importancia de las ventas realizadas en el futuro partido es inmejorable, la tierra en el pueblo vale hasta 1 peso 20 la vara cuadrada, 1.200 pesos en las chacras, y de 500 a 900 en el partido.

La población, según datos del último censo, pasa de 3.480 habitantes, y esta aumenta diariamente de un modo notable llamada por la facilidad de las comunicaciones, por las nuevas industrias que están implantando, y por el importante Asilo de Huérfanos.

El Ferro-Carril al Pacífico tiene en San Miguel una importante estación, la de Muñiz, el Ferro-Carril al Rosario tiene otra en el límite norte del partido, la de Pacheco, el Ferro-Carril Central Argentino tendrá también su estación próxima a la esquina noroeste, y el tranway rural la tiene en San Miguel.

Si fuera creado el nuevo partido, tendría vida propia, renta extraordinaria; podrían atender a su vialidad (que hoy es pésima) y a todos sus servicios municipales que hoy sólo existen en el nombre. Las cuantiosas rentas que produce lo que constituye el nuevo partido, van a las respectivas cabezas de partidos y se entierran allí.

Harea V.E. un acto de justicia verdadera en coadyuvar a la formación de un nuevo partido, ya que la opinión pública al respecto está tan convencida de su necesidad que creen los vecinos infrascriptos que no había quien pueda oponerse a petición tan justa.

Pedimos, pues, V.E. que se sirva elevar la presente petición a la H. Legislatura y patrocinar allí para que las cámaras puedan decretar la creación del partido que solicitamos y cuyo nombre indicado sería el de San Miguel, ya que es la localidad mas importante que poseerá.

Poco tiempo después, en 1889, se creó el partido de General Sarmiento, con la firma del gobernador de la provincia de Buenos Aires de promulgación de la ley. Que había sido presentada por la Cámara de Diputados de la provincia. El nuevo partido tomó tierras de los partidos Moreno, Pilar y de las Conchas. Su cabecera estaba ubicada en el pueblo de San Miguel y su población era, aproximadamente, al momento de su creación (tal cual lo habían dicho los vecinos en su petición) de 3500 habitantes.

El actual territorio de Malvinas Argentinas, en ese entonces, estaba destinado a la explotación rural y carecía de centros poblados.

A comienzo del siglo XX ocurren dos hechos fundamentales para nuestra área de análisis. El primero de ellos fue la instalación, por parte del Ejército Argentino, del polvorín Sargento Cabral. Pocos años antes fue creado el campo de maniobras para las tropas, que se llamó

Campo de Mayo. Las autoridades militares evaluaron la necesidad de contar con un predio destinado a recepcionar, almacenar, custodiar y proveer de municiones y pólvora al ejército, el que a su vez debía estar separado de Campo de Mayo, por razones de seguridad, pero a no mucha distancia. Con ese fin, se compraron 59 hectáreas y posteriormente se le anexo una porción de tierra donada que permitió la conexión con la ruta 197.

El segundo, fue la llegada del Ferrocarril, que por entonces se denominaba Central Córdoba extensión a Buenos Aires.

Cuando la empresa estaba realizando el tendido de las vías, descubrió que en su camino hacia la ciudad de Buenos Aires debían atravesar el polvorín Sargento Cabral. Esto generó una serie de gestiones entre las autoridades militares y la empresa. Que culminó con la firma de un decreto presidencial, por el cual el Estado Nacional aceptaba vender a la empresa la franja de tierras necesarias para el tendido de las vías. Por su parte la empresa se comprometía a establecer dos pasos a nivel y un desvío, este último desde un punto de la vía hasta el polvorín que no excediera los quinientos metros.

El servicio de línea comienza a funcionar en 1909 casi exclusivamente como transporte de carga y destinaba solamente un vagón para el transporte de pasajeros. Para poder arribar al centro de la ciudad de Buenos Aires, los pasajeros provenientes del interior del país, debían descender en la estación Villa Adelina y tomar un carruaje, que los conducía, por caminos de tierra, hasta la estación Villa Ballester donde abordaban otro tren que finalmente les permitía llegar a la capital.

La nueva línea ferroviaria no llegaba en ese momento hasta la estación Retiro. Estaban en proceso de construcción: la terminal Retiro y un gran tramo de tendido ferroviario que debía correr en trinchera, que demandaba obras de ingeniería más complejas.

Como en toda la RMBA, la llegada del ferrocarril incentivó el parcelamiento de las chacras en tierra urbana. A pesar de la existencia de un polvorín que debía desalentar esta práctica, en sus cercanías es donde surgieron (casi simultáneamente con la llegada del primer servicio de trenes) los primeros dos loteos en las proximidades de la estación Los Polvorines, una de las pocas estaciones ferroviaria existentes en ese entonces. Sin embargo no consiguieron que se instalaran un gran número de nuevos pobladores.

La falta de un desarrollo económico en la región, por un lado, y la ausencia de conexión directa con la ciudad de Buenos Aires, por el otro, determinó que, la mayoría de los que compraban las tierras lo hacía como una inversión a futuro. Los pocos vecinos que se establecieron en esa zona mantuvieron una relación de buenos vecinos con las autoridades del polvorín, algunos de ellos trabajaban en el cuartel y todos contaban con el teléfono (único en la zona) que había allí para ser usado en casos de emergencia.

4.1.3 Extensión y Consolidación del Gran Buenos Aires. Período 1930-1970

El desarrollo urbano de cierta significación, en nuestra área de análisis, recién se produce en la década del '40, cuando las tierras parceladas se ponen a la venta y son compradas y ocupadas (algunas de ellas) en poco tiempo. Por esa época empezaron a perfilarse las localidades que hoy conforman el partido.

En Villa de Mayo, que contaba con estación ferroviaria desde 1911, recién se establecen casas de fin de semana en 1930 y en 1940 se crean los barrios Los Nogales y el C.U.B.A. con el mismo destino.

Tal como hemos analizado anteriormente entre 1930 y 1960 se formó el nuevo cordón industrial de la RMBA alineando a lo largo de la ruta Panamericana. Este hecho le dio a la zona un gran dinamismo poblacional y las tierras que hasta poco tiempo atrás eran netamente rurales, se convertían rápidamente en incipientes áreas urbanas. Cada censo de población y vivienda va dando cuenta del rápido crecimiento demográfico.

Cuando INDEC comienza a diferenciar los datos estadísticos de una cantidad de partidos de la provincia de Buenos Aires (próximos a la ciudad de Buenos Aires) a este conjunto de partidos lo llamó Conurbano Bonaerense, a partir del Censo de 1947. Entre ellos estaba General Sarmiento y todas las localidades que lo componían.

Las familias que se asentaron entonces en nuestra área de análisis, fueron construyendo su vivienda y, a través de las distintas organizaciones sociales, que organizaron y a las que le dieron vida, impulsaron la construcción de la escuela, la sala de primeros auxilios, el tendido eléctrico, el pavimento y todo el equipamiento del barrio. En tanto los comerciantes ubicados en las cercanías de las estaciones ferroviarias gestionaban la instalación de sucursales bancarias, teléfono y participaban en distintas actividades culturales, como por ejemplo la organización de la biblioteca pública “Los Polvorines”.

4.1.4 Movimientos Autonomistas y División del Partido General Sarmiento

Antecedentes

La misma sensación de abandono y desconocimiento por parte de las autoridades centrales, que dio impulso a los vecinos del Cuartel segundo del otrora partido de Moreno para crear el partido de General Sarmiento, fue la que estimuló la formación de movimientos autonomistas en algunas localidades de General Sarmiento.

El primero de ellos surge en la localidad de José C. Paz en 1964, alentados por la creación, en 1959, del partido de Tres de Febrero. Este movimiento autonomista estimulaba la división de General Sarmiento en dos nuevos distritos, uno de ellos tendría su cabecera en José C. Paz e incluía a las localidades de la línea General Belgrano: Ingeniero Pablo Nogués, Los Polvorines, Grand Bourg, Tortuguitas y del Viso. En los primeros años este proyecto contó con el aval del diputado provincial Varela Barrios, quien propugnaba la creación de municipios más reducidos para toda la Provincia de Buenos Aires. El Consejo Deliberante de General Sarmiento votó en 1965 una Minuta de Comunicación, por la cual solicitaba a la legislatura provincial la autonomía de José C. Paz. El golpe de estado de 1966 puso freno a esa iniciativa. Respecto a las localidades que hoy integran al partido de Malvinas Argentinas, en una primera instancia, adherían a formar parte del partido de José C. Paz.

Otro movimiento autonomista registrado se desarrolla en la localidad de Tortuguitas. Este es un caso especial que requiere una explicación previa para poder llegar a interpretar los acontecimientos. Como hemos visto en la reseña histórica la primera división del suelo fue la parcela rural (suerte de estancia). Las subsiguientes divisiones administrativas del territorio que dieron origen a los partidos de Pilar, General Sarmiento y Moreno delinearon sus límites, en muchos casos, sin tomar el cuenta que quedaban parcelas rurales de un propietario en dos partidos diferentes. Cuando los dueños de la tierra las fraccionaron en parcelas urbanas, lo

hicieron utilizando un diseño único para toda la propiedad, al igual que el nombre del loteo. Este nombre pasa a ser (en muchos casos) el del barrio, con el cual, la población del lugar se siente identificada. La comunidad de Tortuguitas se reconocía como una unidad, a pesar de que, administrativamente, pertenecía a dos municipios (General Sarmiento y Pilar). Esta situación impulsó un movimiento autonomista que, propició en 1973, el proyecto de creación de un nuevo partido que recibiría el nombre “11 de marzo”⁵⁸, y que contaría con una extensión de 122 km² con tierras cedidas por a los municipios de Escobar, General Sarmiento, Pilar y Tigre. Los límites propuestos eran: el arroyo Pinazo, desde su cruce con ruta 8 hasta el cruce con ruta 9; por esta hasta la ruta 197, a la altura de General Pacheco; por la ruta 197 hasta la ruta 8 y desde allí hasta el arroyo Pinazo. Del Viso, Tortuguitas, Grand Bourg e Ingeniero Pablo Nogués dejarían de pertenecer a General Sarmiento para integrar el nuevo partido.

El proyecto despertó apoyos y oposiciones. Los vecinos de los partidos de Pilar, Escobar y Tigre se movilizaron a la ciudad de La Plata para rechazar el proyecto de ley ingresado por la Cámara de Senadores provincial, consiguiendo su objetivo. Por su parte, el movimiento autonomista de José C. Paz también se oponía a la creación del partido 11 de marzo ya que diluía la concreción del proyecto propio. La cuestión de la ubicación de la localidad cabecera en Tortuguitas llevó a la Federación de Entidades Intermedias de Grand Bourg a desistir de formar parte del proyecto de creación del partido.⁵⁹

Con el retorno a la democracia en 1983 se retomaron las gestiones, de los diferentes proyectos de autonomía presentados anteriormente, pero no tuvieron resultado positivo en los gobiernos provinciales de Alejandro Armendáriz y de Antonio Cafiero y no fue sino hasta el gobierno del gobernador Duhalde que se incluiría esta cuestión en la agenda de gobierno.

División de los partidos en el marco de Génesis 2000

Hacia 1993 el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Eduardo Duhalde, decidió reestructurar el Conurbano Bonaerense, fundamentando su iniciativa en los siguientes factores: el desequilibrio demográfico de los municipios del área; la superficie de los mismos; la insuficiente representación política de alguno de ellos, la falta de contacto entre representados y representantes, producto de la extensión del territorio y del gran número de habitantes, el insuficiente control respecto a los recursos y gastos. Con ese propósito creó el proyecto Génesis 2000, ver capítulo 2.3.1

El Arq. Alfredo Garay⁶⁰ nos relataba su experiencia con respecto a la división del partido de General Sarmiento: “ En el caso de la creación del partido de José C. Paz, hubo ahí un movimiento de ajuste, a pedido de algunas asociaciones barriales que preferían formar parte de Pilar y de hecho tenía la misma problemática de Pilar y en José C. Paz, por otro lado, la sociedad local no los consideraba parte de ella, no los valoraban, veían mas bien como un problema tener country y todo ese tipo de urbanizaciones. Cuando estábamos en esa discusión aparecieron los vecinos de José C. Paz diciendo que ellos no tenían nada que ver con Grand Bourg, donde había un movimiento vecinalista que reivindicaba ser otro municipio que

⁵⁸ Fecha en que se realizaron las elecciones presidenciales de 1973, luego de 7 años de dictadura militar y en la que por primera vez después del golpe de 1955 se pudo presentar el partido justicialista, que había estado proscrito por 18 años.

⁵⁹ Rodríguez, Roberto (compilador) (1998) p. 297 y 298

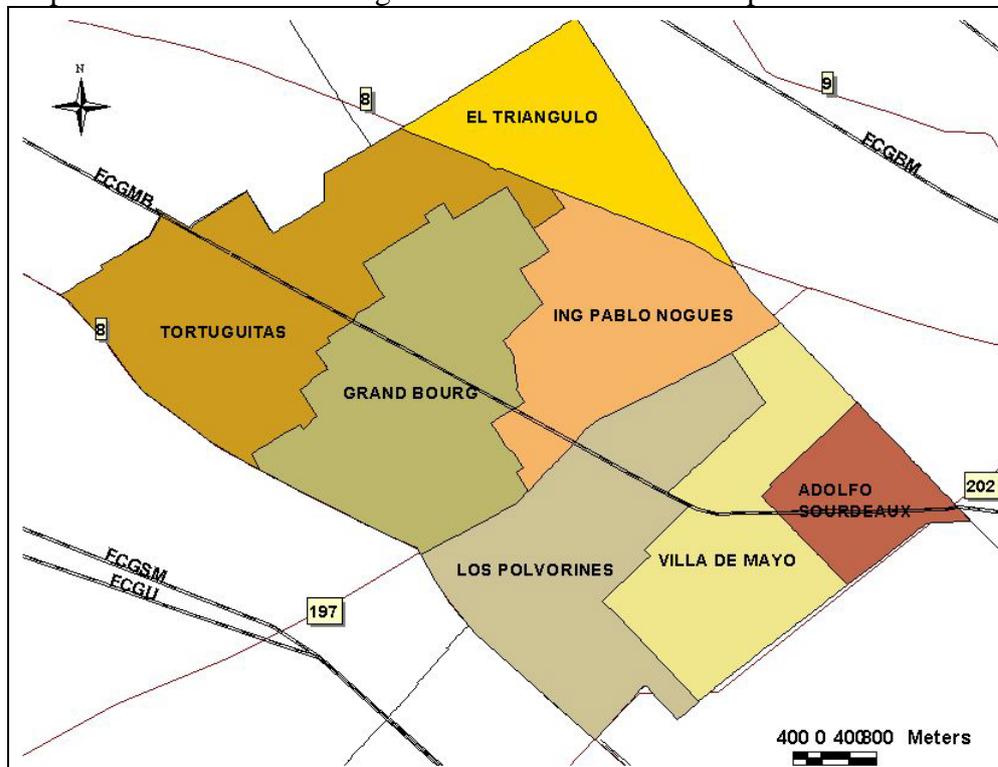
⁶⁰ Entrevista realizada en diciembre de 2001 por Liliana Martucci especialmente para la presente tesis. El Arquitecto Alfredo Garay formó parte del programa Génesis 2000 en el grupo de trabajo de estructura urbana.

tuviera como eje la línea del ferrocarril de Gral. Belgrano. Cuando ellos presentaron ese problema, indudablemente nos surgió una duda consistente, dado que nosotros planteábamos dividir en dos el partido de Gral. Sarmiento. El ferrocarril Belgrano era de hecho una cuenca ferroviaria que nosotros no habíamos considerado porque era una línea ferroviaria con un servicio muy malo, pero, los vecinos nos demostraron que por ese ferrocarril viajaba mucha gente y que realmente la gente que tomaba ese ferrocarril no tenía nada que ver con el ferrocarril San Martín, es decir, viajaba por ese tren y no por el San Martín ni por el ferrocarril Urquiza. Entonces plantearon la posibilidad de tener un Municipio que se llamara Manuel Belgrano, que tuviera que ver con la línea del ferrocarril General Belgrano. Así que, la nueva división propuesta nos pareció razonable, el único punto era que José C. Paz quedaba como un Municipio muy pobre. Esa fue la discusión, donde se planteó las restricciones que tendría ese Municipio en cuanto a la recaudación, que tendría que cubrirse con coparticipación, es decir, este Municipio tenía que ser el principal beneficiado de la coparticipación.”

Finalmente se produce la división de General Sarmiento en tres nuevos partidos, uno de ellos San Miguel, otro José C. Paz y por último Malvinas Argentinas”⁶¹.

El nombre del partido, propuesto por los vecinos, Manuel Belgrano fue cambiado por la legislatura provincial, al nombre, Malvinas Argentinas. El argumento esgrimido, por los legisladores, fue que: debido a que en la provincia de Buenos Aires existe un partido llamado General Belgrano, se podía prestar a confusión por la similitud del nombre, entonces optaron por bautizarlo Malvinas Argentinas. El nuevo partido quedó integrado por las localidades: Sordeaux, Villa de Mayo, Polvorines, Pablo Nogués, Grand Bourg, Tierras Altas y Tortuguitas, originadas y asentadas alrededor de las estaciones del ex ferrocarril Belgrano.

Mapa 1. Partido Malvinas Argentinas. Localidades. Principales Vías de Acceso



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G.

Elaboración: propia

61 Ley N° 11.551/94

4.2 Estructura urbana del partido Malvinas Argentinas⁶²

4.2.1 Ambiente Físico

El estudio del ambiente físico supone el análisis de los elementos relevantes que participan en la interacción entre el medio natural (Incluida sus características geográficas y climáticas) del asentamiento de la ciudad y esta como producto cultural.

Desde el punto de vista físico el partido de Malvinas Argentinas se encuentra en la región llamada pampeana o pampa ondulada⁶³. Posee un extenso sistema hídrico compuesto por las cuencas de los arroyos:

- Las Horquetas
- Darragueyra
- Las Tunas
- Claro

Todos estos arroyos se caracterizan por ser cursos de llanura con escasa pendiente longitudinal. El desarrollo urbano modificó el equilibrio hidrológico natural provocando anegamientos por tres causas fundamentales.

- 1- Impermeabilización de los suelos (construcciones y pavimentos)
- 2- Incremento en la velocidad del escurrimiento en más del doble por la impermeabilización de las cunetas que estaban construidas sobre el terreno natural.
- 3- Diques producidos por la construcción de calles sobre nivel y las vías férreas.

En el subsuelo existen una serie de capas con característica geológicas regionales particulares que pueden abastecer de agua al hombre, ellos son⁶⁴:

Postpampeano (pleistoceno superior- Holoceno), se manifiesta en las planicies costeras y zonas deprimidas, debido a la salinidad de sus aguas su uso es restringido.

Pampeano (pleistoceno medio y superior), su espesor varía entre 10 y 65 metros, en la parte superior aloja al acuífero freático Epipuelche, que contenía agua de buena calidad, con bajos tenores salinos. El uso intensivo y extensivo al que se lo sometió, para consumo humano, mediante perforaciones domiciliarias que, en muchos casos, no reunían las condiciones adecuadas para evitar el filtrado del agua de superficie y la construcción en toda la RMBA de pozos absorbentes para la deposición de los residuos cloacales, produjeron la contaminación de las aguas de este acuífero hasta niveles que las hacen no recomendable para el consumo humano.

Arenas Puelches (Plio-pleistoceno), son arenas cuarzosas finas pardo amarillentas que alojan al acuífero más explotado del país, el Puelche. Su profundidad oscila entre los 15 y los 40 metros y su espesor promedio es de 25 metros.

⁶² Para la realización de este apartado nos basamos en el “Diagnóstico Preliminar Urbano de la Municipalidad de Malvinas Argentinas” realizado por la Municipalidad de Malvinas Argentinas. Y en “Base informativa y análisis de algunos aspectos ambientales para la realización de un Diagnóstico Ambiental del Municipio de Malvinas Argentinas” realizado por la UNGS.

⁶³ llamada así por la presencia de lomadas

⁶⁴ Di Pacce (1998)

Hipopuelche, es de origen marino. Sus aguas contienen una alta concentración de sales que las hacen no aptas para el consumo humano, algunas industrias las emplean para refrigeración y en otros casos son utilizadas con fines recreativos (natatorios).

El clima en la región es templado húmedo, con temperaturas medias estivales de alrededor de 25° C y medias invernales de 9,5 ° C; registrándose las temperaturas mínimas en junio y julio y las máximas en enero y febrero.

El régimen de lluvias de los últimos 40 años registra un promedio de 930 mm anuales con un máximo de 1400 mm. y un mínimo de 600 mm, con un promedio de veinte días con precipitaciones al año.

Espacios verdes

Los fraccionamientos de tierra que se realizaron a medida que la urbanización crecía, destinaban parcelas para equipamientos (escuela, unidades sanitarias) y para espacios verdes públicos. En muchos casos las parcelas destinadas a equipamiento fueron ocupadas por familias que no tenían acceso a la compra de tierra en el mercado formal. Luego, cuando el barrio comienza la etapa de consolidación es el momento que necesita construir la escuela, el jardín de infantes o la unidad sanitaria. Al no tener disponible las parcelas que estaban destinadas a ese fin, se ocupa, generalmente, la reserva destinada a espacio verde público (plaza) de esta manera en Malvinas Argentinas, como en casi toda la RMBA, ha perdido las tierras destinadas a plazas.

En el caso de Malvinas Argentinas, la pérdida se traduce en que, de una superficie de 37,2 hectáreas que deberían estar disponibles, sólo se cuenta con 28,5 hectáreas lo que representa una merma del 22,5 %. Si tomamos como base una población 300.000 habitantes y una superficie libre de 285.000 metros cuadrados destinados a plaza, la relación es de 0,95 metros cuadrados por habitante, considerando que estos espacios fueran de fácil acceso para el conjunto de la población, es decir que estuvieran distribuidos por todo el territorio. Si comparamos con lo establecido por la Ley 8912 que prevee 3,5 metros cuadrados por habitante se puede concluir que el déficit rondaría los 2,55 metros cuadrados por habitante, esto es una superficie total aproximada de 765.000 metros cuadrados, o sea, 76,5 hectáreas.

La situación de las plazas, existentes en cuanto a su consolidación, equipamiento y forestación, es variable, las hay con forestación preexistente, otras que al arbolado se le agrega cierto equipamiento y finalmente aquellas que prácticamente son baldíos.

4.2.2 Nivel de consolidación urbana respecto a la cobertura de infraestructura de servicios

La situación en materia de infraestructura básica de servicios es crítica, especialmente a lo referido a red de agua potable, desagües cloacales y pluviales.

Agua

La mayoría de la población del partido utiliza perforaciones individuales para abastecerse de agua, la calidad de este servicio no está supervisado por ningún organismo que fiscalice las condiciones en que se capta el agua (acuífero a que se accede y tecnología utilizada) condición indispensable para preservar la fuente de abastecimiento y la salud de la población que la consume. Por esa razón, depende de los hogares su realización, los que a su vez están condicionados por su poder económico y el conocimiento que posean de los riesgos sanitarios que se exponen por el consumo de agua contaminada.

Existen sistemas autónomos de redes que fueron realizados como parte de urbanizaciones integrales como son los barrios: Mariano Moreno, Y.P.F. y el club de Campo San Jorge.

En el partido en general, la prestación del servicio fue concesionado por O.S.B.A. (Obras Sanitarias de Buenos Aires) a AGBA (Aguas del Gran Buenos Aires) en el año 2001

Existe una red de agua construida pero no habilitada que abarca parte de la localidad de Grand Bourg y los Polvorines que podría servir a 19.000 conexiones domiciliarias.

Cloaca

La mayoría de las viviendas cuenta con sistema autónomo de tratamiento de residuos cloacales, en algunos casos poseen sistemas que cuentan con cámaras sépticas y pozos, en otros sólo con pozos y en los casos más precarios con baños letrinas. Debido al costo que insume el desagote periódico de éstos sistemas a través de tanques atmosféricos, gran parte de la población evita el vertido al sistema de las aguas servidas provenientes de la cocina y del lavado de ropa, las que son volcadas a las zanjas que corren entre la acera y la calzada y que debieran funcionar solamente como desagüe pluvial a cielo abierto.

Algunas industrias cuentan con plantas de tratamiento de efluentes industriales. Así mismo, existen plantas de tratamiento de líquidos cloacales en el club de campo San Jorge y en el barrio de la Marina Mercante.

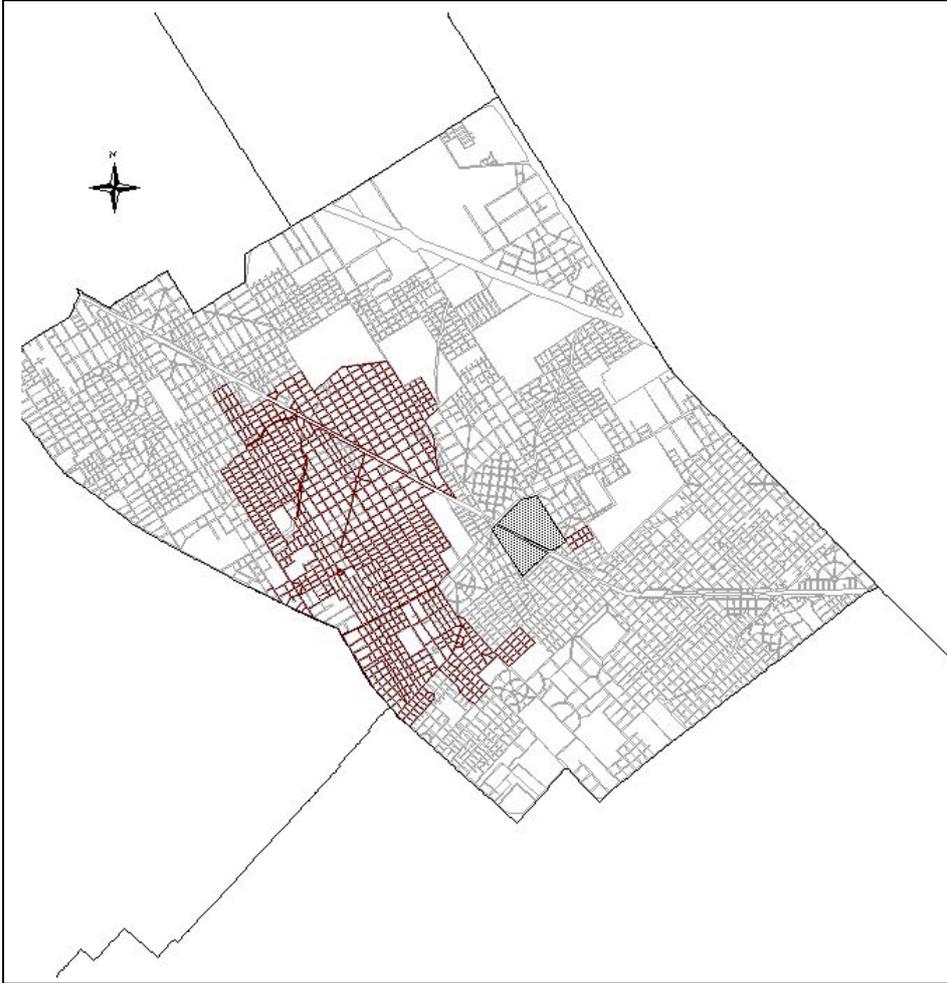
Corresponde el mismo prestador (para este servicio) que para el servicio de agua.

Gas

El servicio esta prestado por la empresa Gas Ban luego de su concesión. El servicio cubre la mayor parte del sector residencial del partido con excepción de las áreas de menor densidad poblacional.

La oferta de ampliación de red por parte de empresas constructoras se rige por la Ley de Obras Públicas, que regula las obras contratadas por terceros. Es decir, el costo de la obra recae en todos los propietarios frentistas al trazado de la red, cuando la aceptación por parte de los vecinos, supera el 70 % de los mismos, por considerarse obra de utilidad pública.

Mapa 2. Partido Malvinas Argentinas. Red de Gas



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G.
Elaboración: propia

Energía eléctrica

La totalidad del territorio posee éste servicio que es prestado por la empresa privada Edenor. El área industrial “El Triángulo” necesita de una obra importante para mejorar la capacidad de suministro de acuerdo a las necesidades de consumo del área.

Desagüe pluvial

El sistema de desagüe pluvial es incompleto y deficitario debido a que no está diseñado como sistema. En la mayoría del partido la red pluvial está construida a cielo abierto (zanjas) y desagua en los distintos arroyos que recorren el territorio.

Por la falta de planificación se produce anegamiento en distintos puntos del partido en los días de lluvias como consecuencia del desborde de las zanjas por el gran caudal de agua recogida por estas.

Mapa 3. Malvinas Argentinas Sistemas Hídricos



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G.

Elaboración: propia

Pavimentos

Las calles pavimentadas en el partido son escasas, se calcula el 25 % del total.

Las conclusiones a las que arribaron en el Diagnóstico, fueron:

- La ejecución de pavimentos, a veces, no guarda relación con las prioridades respecto a las vías principales estratégicas para la conexión del distrito. Debería planificarse una trama básica de acceso a los barrios.
- Es prioritario el ensanche de las rutas 197 y ex 8, para mejorar la fluidez del tránsito que por ellas circula, como así también para mejorar el paisaje urbano.
- No hay relación prevista y estable entre pavimentos ejecutados y densidad poblacional.
- Las autoridades municipales deberían priorizar la conexión entre equipamiento comunitario y áreas de esparcimiento con el pavimento.
- El sector industrial no cuenta, prácticamente, con vías pavimentadas.

4.2.3 *La accesibilidad. Barreras urbanas, sistema ferroviario, estructura vial, líneas de transporte de colectivos*

Barreras Urbanas

La visión tradicional del damero extendido y homogéneo a partir de un centro fundacional único no es aplicable al territorio de Malvinas Argentinas. Se trata de un municipio que reconoce distintos centros originales a partir de los cuales se han desarrollado diversas tramas. Existente distintas modalidades que reconocemos como barreras urbanas:

1. Aquellas que impone el territorio natural. En esta región son los arroyos los únicos condicionantes geográficos que impiden la extensión ilimitada de la ciudad en el

- territorio. La escasez de puentes que permitan cruzarlos refuerza su condición de barrera urbana.
2. Resultantes de grandes infraestructuras viales, que pasan por el territorio sin la necesidad de adecuarse a él. Es el caso de la Autopista Acceso Norte en sus dos ramales y el ferrocarril.
 3. Constituidas por grandes vacíos urbanos asociados a equipamientos, hoy desafectados, como es el caso del Cuartel del Batallón 601 (Los Polvorines).
 4. Fracciones que aún están sin urbanizar.
 5. Los barrios cerrados y los cementerios parques. Su impacto urbano es variable según su inserción en el tejido circundante. En ese sentido, los ubicados en el norte lindante con la autopista están ligados a la falta de vías de salida del partido; los interiores localizados en el tejido barrial producen discontinuidad ocasionando trastornos en la conectividad.

El ferrocarril

La sucesión de tramas coincidentes con las estaciones ferroviarias en la primera mitad del siglo pasado dejaba entre sí áreas rurales sin urbanizar. El ferrocarril pasó a ser la línea a partir de la cual se derivan trazados autónomos y limitados.

La traza ferroviaria mantiene hoy la doble condición de ser: por un lado una barrera urbana, y por el otro, el articulador de los subcentros históricos de las localidades. Su recorrido corta en diagonal el territorio. Por sus características tecnológicas se puede apreciar las vías a distintos niveles con respecto al suelo próximo, vemos tramos: a nivel, en semitrincheras y elevados.

En cuanto a su relación con el tejido circundante, encontramos desde situaciones de medianería, pasando por calles articuladoras, hasta la existencia de espacios verdes o vacíos fuelles. Estos últimos pertenecen a jurisdicciones diversas; los que por ausencia de control sufren estado de abandono y en ellos se arrojan distintos desperdicios, desde domiciliarios hasta autos abandonados (se suponen robados) que se encuentran en distintos grados de destrucción.

Otra dimensión del ferrocarril esta representada por las edificaciones o viejas infraestructuras de servicio, algunas de ellas de gran valor patrimonial, no tanto por su calidad arquitectónica sino por constituir, en muchos casos, el único testimonio viviente de la etapa fundacional.

La cantidad de pasos a nivel es deficitaria, en la actualidad son doce, impidiendo una adecuada comunicación entre las zonas por la que atraviesa.

Un caso particular es la estación de Tierras Altas que, no cuenta con un paso a nivel próximo a ella, constituyendo un escollo para su crecimiento.

La venta de boletos simples del ex Ferrocarril Belgrano en noviembre del año 1997 en su trayecto Retiro- Villa Rosa, fue de dos millones diecinueve mil quinientos sesenta y tres (2.819.563) pasajes. En tanto las siete estaciones ferroviarias existentes en el partido vendieron un total de un millón doscientos quince mil trescientos cuarenta y dos (1.215.342) pasajes.

El gráfico1 representa la participación de la agregación de los boletos simples vendidos en las estaciones pertenecientes al partido de Malvinas Argentinas durante el mes de noviembre de 1997, con respecto a la agregación de la venta de boletos simples en el mismo período del resto de las estaciones en el recorrido de Retiro-Villa Rosa. En la estación Grand Bourg es

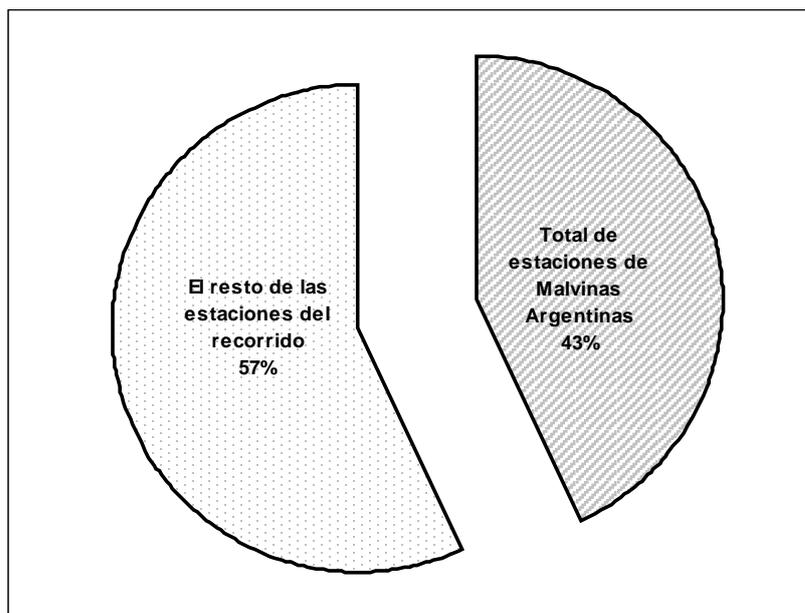
donde se vendió el mayor porcentaje de boletos simples en noviembre de 1997, con respecto al total de boletos vendidos en las estaciones ubicadas en el partido. En segundo lugar, se ubica la estación Los Polvorines. Ver detalle en Tabla 1

Tabla 1. Venta de boletos simples en el mes de Noviembre de 1997.

Estaciones ferroviarias en Malvinas Argentinas	boletos simples mensuales (noviembre 1997)	
	Cantidad	Porcentaje
Grand Bourg	383,129	31.5%
Los Polvorines	200,388	16.5%
Sordeaux	173,624	14.3%
Pablo Nogués	161,883	13.3%
Tierras Altas	125,210	10.3%
Villa de Mayo	95,518	7.9%
Tortuguitas	75,590	6.2%
Total de estaciones de Malvinas Argentinas	1,215,342	100.0%

Fuente: Municipalidad de Malvinas Argentinas
Elaboración propia

Gráfico 1. Venta de boletos simples en el mes de noviembre de 1997 en el recorrido Retiro-Villa Rosa.



Fuente: Municipalidad de Malvinas Argentinas
Elaboración propia

Estructura Vial

La red vial ha sido otro de los elementos determinantes de la estructura de la ciudad. Dentro de la trama urbana podemos diferenciar cuatro categorías distintas de vías de acuerdo a la velocidad de desplazamiento al que pueden llegar los vehículos que por ellas circulan y a su grado de conectividad, las mismas son:

- Vías de tránsito rápido de conectividad regional.
- Vías urbana de conectividad intermunicipal
- Vías o corredores municipales

- Vías o calles Barriales

También haremos mención a aquello que interrumpe la accesibilidad, o sea, las barreras urbanas.

Vía de tránsito rápido de conectividad regional

Autopista Acceso Norte (Panamericana), conocida también como la vía del Mercosur. Es una vía de alta velocidad y su tráfico es netamente pasante. Es un eje de gran conectividad pero a la vez en el territorio próximo es una barrera urbana difícil de franquear, ya que no se puede atravesar en todas las esquinas. En sus inmediaciones se instalan distintos emprendimientos por dos razones fundamentales. La primera, por la facilidad de acceso al centro de la ciudad y a la región del MERCOSUR. Y la segunda, la necesidad de actividades comerciales que por su escala requieren de un alcance mayor.

De los emprendimientos que necesitan tener una vía que les facilite el acceso rápido al centro de la ciudad de Buenos Aires podemos nombrar: las industrias, los centros de transferencias de carga y las distintas modalidades de urbanizaciones cerradas. Todos estos, no necesitan estar radicados frente a las autopistas, les alcanza con estar en las proximidades.

En cambio, los comercios mayoristas y los hipermercados de distintos rubros que van desde los alimenticios, a los destinados a la construcción y equipamiento de la vivienda, precisan localizarse en parcelas que tengan por lo menos un frente a la autopista, preferentemente en los cruces con otra ruta.

Dentro del Partido se encuentra la bifurcación de la autopista en los ramales Pilar y Escobar. El triángulo que queda formado por los dos ramales y límite NO es de difícil acceso desde el interior del municipio.

Vías urbanas de conectividad intermunicipal

Las rutas, en general son vías de alta densidad de tránsito, con medios de transporte común, densidad comercial y con densidad de construcción. Dentro del municipio existen tres rutas:

1. La ex ruta 8, es una de las vías de estructuración radial de la RMBA, fue camino Real, ruta rápida para el transporte de carga y de personas y en la actualidad una importante vía de comunicación intermunicipal. Por su estrecha calzada circulan gran cantidad de camiones y transporte público de colectivo. Su ancho total entre línea municipal es de 30 metros, lo que permitiría el ensanche de la calzada, que hoy es de un carril para cada mano de circulación por el doble. Las actividades comerciales que eligen localizarse sobre esta vía, están vinculadas a satisfacer la demanda del automotor, sea éste de transporte de carga o de personas; colectivo o individual; público o privado. Ellas son: estaciones de servicios, talleres de reparación, venta de repuestos, parrillas. El paisaje predominante es, la fila interminable de camiones, la invasión de las veredas inexistentes, banquetas amplias de tierra deterioradas, calzadas sin demarcación, fachadas inconclusas o readaptadas a usos comerciales. A partir del cruce con la ruta 197 hacia el NE, el paisaje cambia paulatinamente por la presencia de viejas quintas y las incipientes urbanizaciones, la densidad edilicia es menor y una mayor densidad en la forestación.
2. La Ruta 202, es la vía con mayor amplitud de calzada, con cuatro carriles y una sección total de 30 metros. Corre en dirección NE- SO, conectando a los partidos de Tigre, Malvinas Argentinas, San Miguel y Moreno. En su recorrido intercepta el Acceso Norte, en el partido Tigre, las vías del ferrocarril Belgrano y la ex ruta 8. Con formato de avenida, atraviesa el centro de San Miguel y las vías del ferrocarril San Martín, terminando en el partido Moreno luego de su cruce con el Acceso Oeste.

Cuenta con un sólo frente construido desde el cruce con la ex ruta 8 hasta el cruce con las vías del ferrocarril Belgrano a la altura de la estación Don Torcuato, el tejido predominante en este frente es de baja densidad, residencial en su mayoría, clubes deportivos y localizaciones puntuales de comercios y galpones. El otro frente es el cerco perimetral de Campo de Mayo, que a la vez intercepta la trama urbana perpendicular a la ruta.

3. La ruta 197, es paralela a la ruta 202 y vincula al partido de Tigre con el partido de Moreno. Se la considera el límite entre el segundo y tercer anillo de la RMBA y es una de las vías que vincula a los partidos atravesando los ejes de crecimiento (red ferroviaria y rutas) al igual que la 202. El tejido lindante es heterogéneo. Las construcciones que se desarrollan son por lo general galpones destinados a depósitos, pequeñas industrias, viveros, comercios, depósitos de chatarra, viviendas anexas, grandes vacíos y un borde extenso del Club de Campo San Jorge. El paisaje urbano no se encuentra consolidado, como consecuencia de las fachadas inconclusas, las banquetas de tierra no delimitadas, la calzada sin cordón cuneta y las veredas en muchos casos inexistentes.

Foto 1. Vista de la Ruta 197



Foto 2. Vista Ruta 197



*Vías o corredores municipales*⁶⁵

El municipio cuenta con un sistema incompleto de calles o avenidas que permita el desplazamiento dentro del partido, que se ve dificultado no sólo por la diferencia de tramas sino además por el bajo índice de vías pavimentadas.

Los corredores que permiten atravesar el territorio coinciden con el esquema de subdivisión rural preexistente. En general estas vías carecen de jerarquización debido al exiguo ancho de calzada, la única que supera dos carriles es la recientemente pavimentada calle Seguí.

En algunas de ellas se verifica un cierto desarrollo comercial, ya sea por el paso de transporte público de pasajeros o por cruzar áreas comerciales ya consolidadas.

En la estructura general de la trama faltan alternativas de corredores paralelos a la ruta 197, especialmente en el sector norte desde la Avenida San Martín hasta las vías del ferrocarril, y en la ruta 202 desde la Avenida Perón hasta la ruta 8, lo cual representa un potencial problema en caso de la realización de obra pública o por accidente de tránsito. Hay además una escasez importante de vías con salida a la autopista, como consecuencia de grandes fracciones que interrumpen la continuidad de la trama.

Vías o calles Barriales

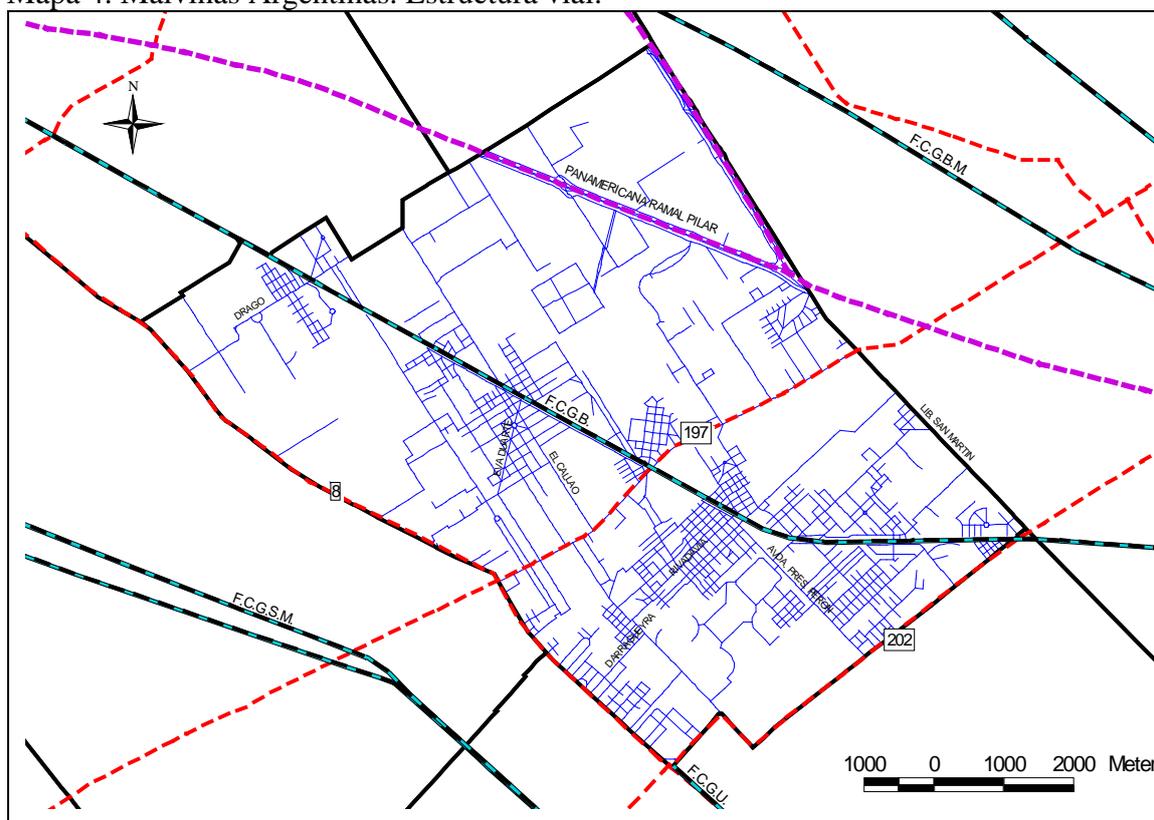
Las calles y pasajes restantes cumplen un rol muy acotado en cuanto a conexión. Los trazados rectos y los curvos de la ciudad jardín se alternan en los diferentes tejidos.

Los tipos de veredas existentes van desde las consolidadas (con cordón cuneta y vereda), hasta las indeterminadas (no hay diferenciación entre la vereda y la calzada, en algunos casos el límite esta marcado zanjas para desagüe pluvial).

En las escasas calles pavimentadas por donde circula alguna línea de transporte público de pasajeros se desarrolla alguna actividad comercial asociada a la compra diaria.

⁶⁵ En dirección NE-SO las vías más importantes son: Olivos, El Callao, Presidente Perón, José León Suárez, Seguí, Libertador, Paso de los Patos, Diagonal Grand Bourg, Sucre, José Hernández, Oliden, Cura Brochero, Patricia Mendocinas, Guayaquil- Ingeniero Huergo
En dirección NO-SE: Eva Perón- Juramento, Perito Moreno-Comodoro Rivadavia-Darragueyra, Fragata Heroína, Palpa-Manuel Trelles- 11 de Septiembre, Provincia de Buenos Aires-Luis M. Drago-Directorio-Soldi- Constituyentes, Maure, Costa Rica, Diagonal Otto Krausse

Mapa 4. Malvinas Argentinas. Estructura vial.



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G.
Elaboración: propia

Líneas de Transporte de Colectivos

El Municipio está conectado básicamente por líneas de transporte público de pasajeros que pertenecen a la jurisdicción provincial⁶⁶. Estas líneas recorren el partido, en forma casi exclusiva, por las vías urbanas de conectividad intermunicipal. Una de las razones que explica el diseño del servicio del transporte público de pasajeros es que, al haber sido Malvinas Argentinas parte integrante del partido de General Sarmiento y, un porcentaje importante de líneas de colectivos tenían el inicio de sus recorridos en las cercanías de la estación San Miguel (ciudad cabecera de General Sarmiento), cuando se produce la división del partido todos esos recorridos pasaron a ser de jurisdicción provincial (línea 440).

Las líneas de transporte público de pasajeros de jurisdicción nacional que circulan por el partido, lo hacen utilizando las vías, intermunicipales y regionales.

Por último, en el partido existen líneas de transporte comunal que inician su recorrido en las estaciones ferroviarias de: Grand Bourg y Los Polvorines.

En el Mapa 5 podemos ver que por el Autopista Acceso Norte (Panamericana) y las rutas ex 8, 197 y 202 circulan más de 5 líneas de transporte público de pasajeros. Por las vías municipales: Darragueyra, Rivadavia, Avda. Presidente Perón, El Callao, Drago y Eva Perón entre 3 y 5 líneas. Y en las vías barriales entre 1 y 3 líneas.

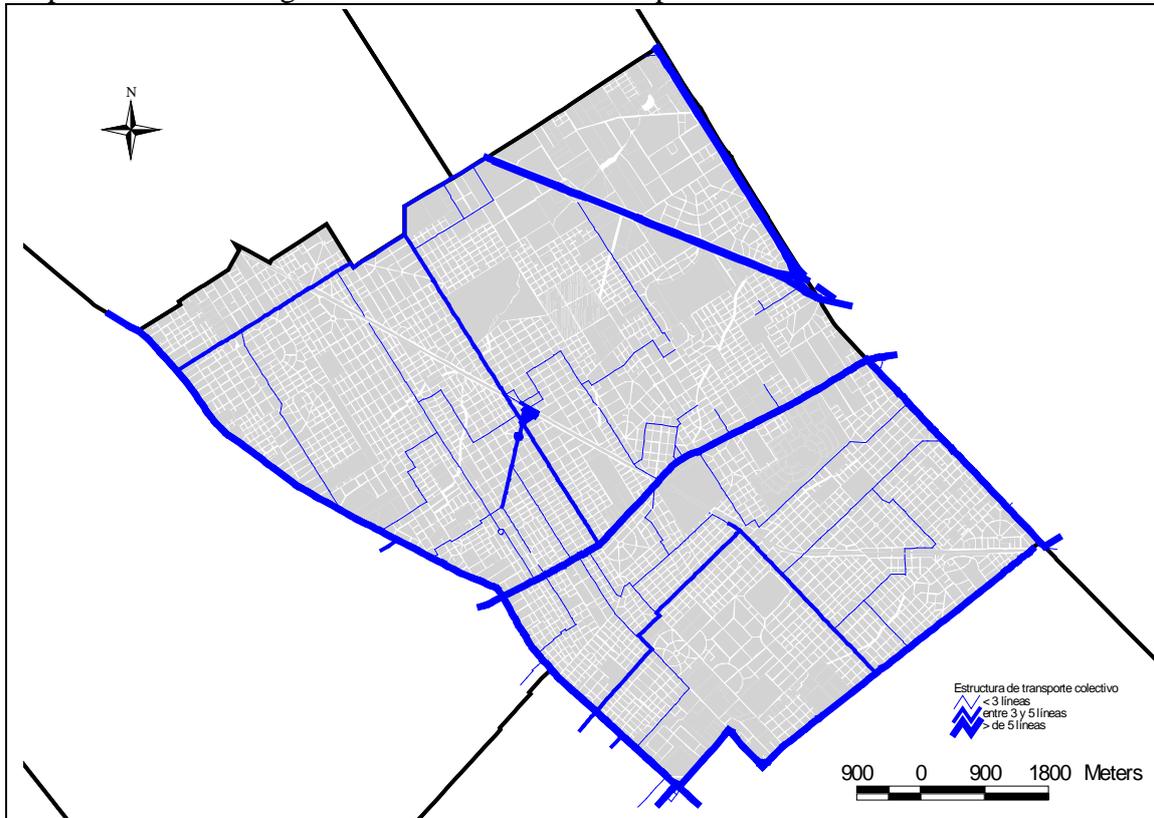
⁶⁶ Son líneas de transporte cuyo recorrido tienen su punto de partida en un municipio de la provincia de Buenos Aires y el final en otro, pudiendo atravesar en su recorrido más de un municipio.

Tabla 2. Malvinas Argentinas. Transporte Público de Pasajeros según Jurisdicción.

Nacionales		Provinciales		Municipales ⁶⁷	
Línea	Ramal	Línea	Ramal	Línea	Ramal
57	D/C	203	A/B/C/D/F/G	720	A/B/C
15	A/B/C	223			
21	A/D	228	A/B		
194		244	A		
176		264	264		
		303	303		
		315	315		
		365	A/B/C/D		
		371	E		
		379			
		391			
		437			
		440	1/3/6/8/9/48/5 2/98/99		
		445			

Fuente: Municipalidad de Malvinas Argentinas
Elaboración propia

Mapa 5. Malvinas Argentinas. Estructura de Transporte



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G.
Elaboración: propia

⁶⁷ La Empresa 1° de Malvinas Argentinas, con recorrido regular con punto de salida en la Estación Grand Bourg, tiene un recorrido regular sin número de línea.

4.2.4 Sistema de Centros

Tal como lo definió Artemio ABBA, el concepto de centro urbano se relaciona con la cantidad y complejidad de las funciones localizadas en el mismo. Considerando territorio central a la presencia en el espacio de por lo menos tres de las funciones centrales, a saber: equipamiento social, institucional, financiero, de comunicación y de transporte. Por debajo de ese nivel se consideró que no alcanzaba el rango de centro urbano.

Dado que en la RMBA en las inmediaciones de las estaciones ferroviarias se encuentran los centros urbanos, y en que en las estaciones existentes en Malvinas Argentinas se verifica un caudal importante de pasajeros (de acuerdo a los datos de venta de boletos visto en el apartado “El Ferrocarril”). En consecuencia, partimos del estudio de estos lugares, para verificar los centros urbanos existentes y su nivel de complejidad.

De acuerdo a los datos vertidos en el Cuadro 2 podemos deducir, que en los alrededores de las estaciones ferroviarias de Grand Bourg y Los Polvorines es donde se concentran la mayor cantidad de funciones relacionadas con las áreas centrales. Ambos lugares reúnen funciones en cantidad y calidad semejantes. Por lo que se concluye que son dos áreas centrales de similar jerarquía.

Analicemos las diferencias. En Los Polvorines se localizan (consideramos que temporalmente) los edificios de la administración central municipal, este hecho le otorga una mayor complejidad en lo relacionado al módulo institucional con respecto a Grand Bourg. En cuanto al Módulo Equipamiento Social, en Servicio Educativo presenta un establecimiento de educación superior no universitaria y un establecimiento de educación media más que los existentes en Grand Bourg.

Grand Bourg cuenta con un banco, una oficina de telefonía más que Polvorines y fundamentalmente con mayor densidad de líneas de transporte.

Cuadro 1. Comparación de Funciones Centrales en las estaciones ferroviarias.

Estaciones ferroviarias	Modulo de Equipamiento Social			Modulo de Equipamiento Institucional				Servicio Financiero		Modulo de Comunicación		Modulo de Transporte	
	Hospitales con Internación	Servicio Educativo		Sedes Municipales	Sede Diocesana	Sede del Poder Judicial	Comisarías	Institución Oficial	Institución Privada	Telefonía	Postal		
		Nivel Medio	Superior no Universitario										Universitario
Los Polvorines	de Agudos Ramón Carrillo	5	1	NO	Palacio Municipal y HCD	NO	NO	1	1	NO	NO	Sucursal de Correo	341-R1-R3/ 440-RA-RB/745-RA-RB
Grand Bourg	de Agudos Gervasoni	4	NO	NO	Sede Municipal de Políticas Sociales y Acción Comunitaria	NO	NO	1	2	NO	1	NO	223-RA-RB/ 341-R2/ 440-RA-RB/ 741-RB/ 448-RA-RB
Villa Mayo	NO	NO	NO	NO	Sede Municipal de Casa de Tierras	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	341-RA/ 440-RA/ 745-RA
Pablo Nogués	NO	2	NO	NO	Delegación Municipal	NO	NO	1	NO	NO	NO	NO	223-RA/ 315-RA-RB/ 365-RA-RB/ 391/ 440-RA/ 741-RA/0745-RA/ 747/ 303
Tierras Altas	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	748-RA-RB
Ing. Sourdeaux	NO	2	NO	NO	Delegación Municipal	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	341-RA/ 440-RA/ 745-RA
Tortuguitas	NO	1	NO	NO	Delegación Municipal	NO	NO	1	NO	NO	NO	NO	228

Fuentes: Dirección General de Escuelas de la Provincia de Buenos Aires. Municipalidad de Malvinas Argentinas. Secretaría de Transporte de la Provincia de Buenos Aires

Elaboración: Propia

4.2.5 Tejido y usos del suelo

En la producción de suelo urbano del hoy partido de Malvinas Argentinas, participaron distintos actores sociales. Algunos de ellos recurrieron a la traza tradicional de manzanas octogonales, otros utilizaron diseños inspirados en el modelo de ciudad jardín. El resultado es una geometría de manzanas heterogénea.

El uso del suelo predominante es el residencial, reconociéndose distintas modalidades de tejido.

Siguiendo el tendido ferroviario en ambas márgenes, predomina la vivienda unifamiliar de ocupación permanente de una o dos plantas de altura, construida entre medianeras con retiro de construcción de línea municipal de diferentes medidas, producto del sistema de autoconstrucción.

En las cercanías de las estaciones ferroviarias, este tipo de vivienda, incorpora uno o más locales en el frente o en la planta baja. Para ser destinados a comercios minoristas. En tanto las construcciones frentistas a las rutas 197, 202 y ex 8 al uso residencial se anexan talleres de reparación, pequeñas industrias y comercios mayoristas.

Los porcentajes de viviendas terminadas y la densidad constructiva disminuyen a medida que nos alejamos del eje ferroviario.

Las manzanas diseñadas con trazados curvos presentan lotes de mayores dimensiones que las manzanas octogonales. Las viviendas que sobre ellas se construyeron fueron pensadas para viviendas de fin de semana. Su diseño típico es el chalet con retiros de construcción de frente, fondo y laterales, para permitir que a su alrededor se cree un jardín parqueado. El destino vivienda de uso transitorio fue mutando en los últimos diez años a vivienda de uso permanente. Estas áreas presentan baja densidad constructiva y poblacional.

En los territorios del partido donde la situación dominial de los lotes es poco clara, como es el caso de la vera de los arroyos, Las Horquetas-Basualdo en la localidad Sourdeaux y el Claro en la localidad Grand Bourg, se encuentran asentamientos poblacionales vinculados a la pobreza. Las manzanas y los lotes son indefinidos, aunque no presentan las características de las “villas” en cuanto a su densidad constructiva. La vivienda tipo tiene paredes de madera o de ladrillos en panderete con techo de chapa, los pisos son de tierra o de cemento alisado. Con este mismo tipo de vivienda se expande el área urbana, como primer paso en el sistema de autoconstrucción de la vivienda.

La producción de vivienda de interés social realizada por el Estado o por otras organizaciones sociales, tiene poca incidencia en el partido Malvinas Argentinas.

Las urbanizaciones cerradas consideradas un fenómeno típico en la RMBA en la década de los años '90, esta presente en el distrito desde mucho antes. Ejemplo de ellos es la presencia del Country San Carlos con cuarenta (40) años de existencia. El barrio C.U.B.A fue diseñado en los años '50 como barrio abierto para la radicación de vivienda transitoria (casas quintas). Con el tiempo se fue apropiando de las vías de circulación, restringiendo el ingreso al barrio de los vehículos ajenos a él, para luego cerrar casi todas las calles con cerco perimetral dejando sólo la vía de ingreso y egreso donde se instaló un sistema de control.

Los usos industriales están presentes en el partido con dos modalidades distintas. Una las que ya describimos asociada a la vivienda permanente. La otra modalidad corresponde a los grandes galpones pertenecientes a industrias corporativas. Existen dos enclaves de este tipo, están ubicados en ambas márgenes de la Autopista Ramal Pilar. El Parque Industrial Tortuguitas en lado sur de la autopista y en el lado norte y limitado por la Autopista ramal Escobar formado lo que se ha dado en llamar “El Triángulo” visualizado por las autoridades municipales como futuro parque industrial. Las formas de las manzanas presentes en ambos lugares son del tipo damero en forma predominante. En el área del llamado “Triángulo” aparecen algunas calles con trazado curvo, especialmente a medida que se acercan a la unión de las dos autopistas. El lote tipo tiene una superficie de cinco mil metros cuadrados (5000 m²), con una edificación constructiva de hasta el 50 % de la superficie total del terreno y con retiros de frente, fondo y laterales

Algunos ejemplos de tipos de tejidos

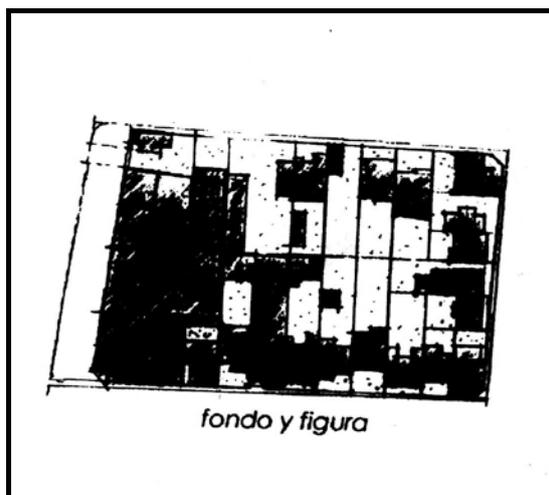


Fig. 1 Manzana ubicada sobre la ruta 197 y Velásquez. Vivienda permanente y locales comerciales



Fig. 3. Manzana tipo damero con vivienda permanente ubicada en las calles O'Brien, Uspallata, Los Patos, San Lorenzo

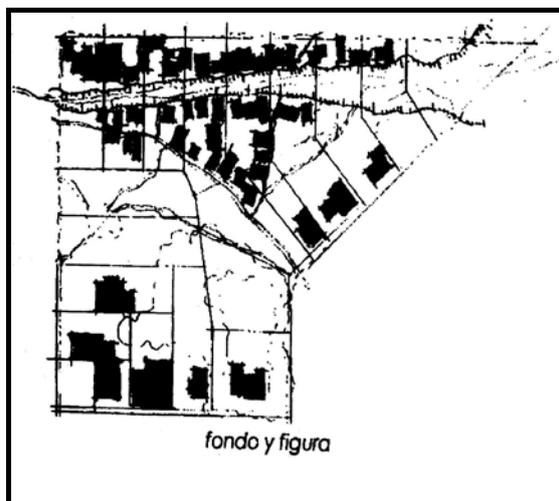


Fig.2. Tejido Marginal sobre arroyo Darragueira y calle Gurruchaga

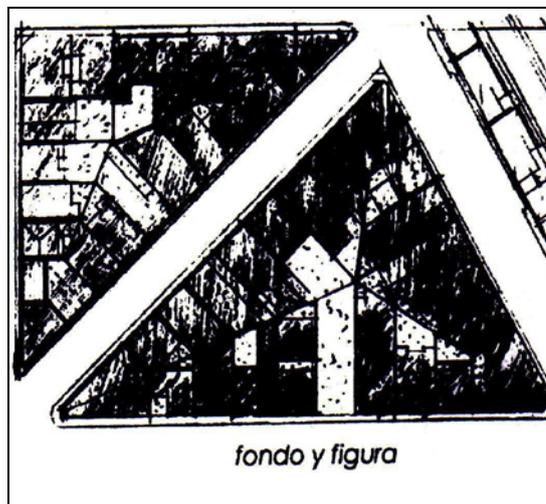


Fig. 4 Manzana tipo damero ubicada próxima a la estación Grand Bourg. Vivienda permanente y locales comerciales

4.2.6 Estructura Poblacional. Nivel de Crecimiento, Densidad y Nivel Socioeconómico

El partido de Malvinas Argentinas no tiene registros estadísticos de población con los que se pueda construir una secuencia histórica, debido a su condición de partido nuevo. Por esa razón apelamos a comparar los datos poblacionales con los disponibles de los otros dos partidos que componían el ex General Sarmiento.

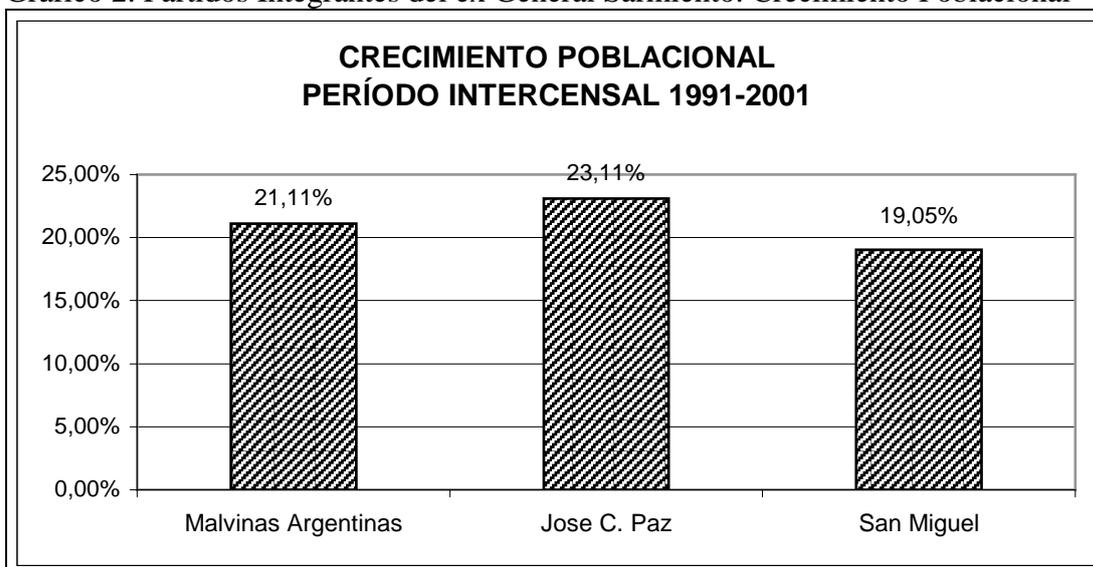
Crecimiento Poblacional

En cuanto al crecimiento poblacional, el ex partido de General Sarmiento, en el Censo de Población y Vivienda de 1991 mostraba una desaceleración de la tasa de crecimiento, con respecto a los períodos intercensales anteriores. En el período intercensal 1970-1980 su población había crecido en un 60 %, en tanto para el período 1980-1991 el porcentaje de crecimiento fue de 29,8 %⁶⁸.

⁶⁸ Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 1970, Sección B; 1980, Serie B; y 1991, Serie B.

En cuanto a los datos provenientes del Censo 2001 podemos decir que el conjunto de la población que correspondía al ex partido, el porcentaje de crecimiento para el período intercensal 1991-2001 fue del 21 % aproximadamente⁶⁹. En el Gráfico 2 observamos los porcentajes de crecimiento para el período intercensal 1991-2001 de los partidos que componían el ex General Sarmiento. Siendo el porcentaje correspondiente al partido Malvinas Argentinas la media esperada para el conjunto.

Gráfico 2. Partidos Integrantes del ex General Sarmiento. Crecimiento Poblacional



Fuente: INDEC
Elaboración propia

Densidad

La superficie total de Malvinas Argentinas es de 63 km² y el total de la población es de 290691 habitantes lo que significa una densidad de 4614,1 hab./km². Esta densidad no es homogénea en todo el territorio, los mayores porcentajes se concentran a lo largo de la red ferroviaria en ambas márgenes y especialmente en las cercanías de las estaciones ferroviarias. A los fines de tener una idea de las diferentes densidades en el territorio hemos incluido la Tabla 2 que contiene datos de población del Censo 1991 correspondiente a cada localidad integrante del partido. De su análisis podemos deducir que las localidades que están localizadas más próximas al área central de la RMBA presentan las mayores densidades, con excepción de la Localidad Gran Bourg.

Tabla 2. Malvinas Argentinas. Densidad Poblacional por Localidades

⁶⁹ En la división de partido hubo una redefinición de los límites originales. Parte de la población de José C. Paz pasó a formar parte del partido Pilar.

Localidad	Superficie Km ²	Población	Densidad Hab./km ²
A. Sourdeaux	3.62	22841	6314.03
Grand Bourg	12.30	70813	5756.69
Villa de Mayo	8.56	39638	4629.74
Los Polvorines	11.01	46464	4219.93
Pablo Nogués	8.75	30368	3468.80
Tortuguitas	13.18	28362	2152.52
El Triángulo	5.67	1208	213.21

Fuente; Municipalidad de Malvinas Argentinas
Elaboración propia

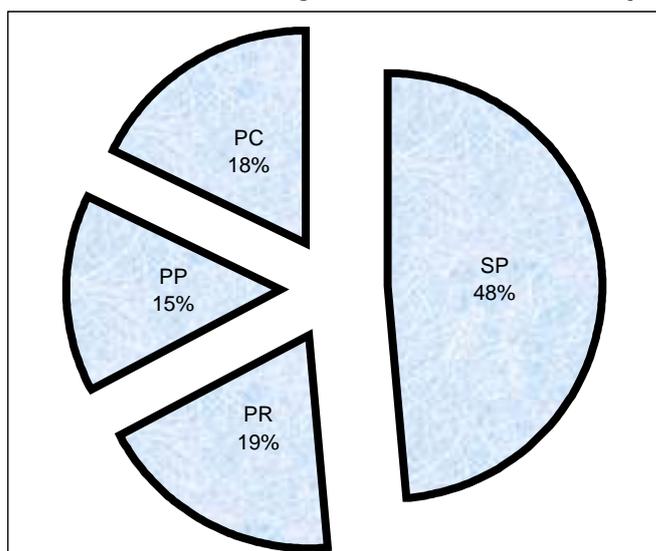
Nivel socioeconómico

Para medir estructura socioeconómica de la población, el INDEC en el Censo 2001 ha construido un nuevo indicador llamado Índice de Privación Material de los Hogares (IPMH)⁷⁰ a partir del cual se introduce cuatro categorías, a saber:

- Hogares sin privación o no pobres (SP)
- Hogares con privación de recursos corrientes (PR)
- Hogares con privación patrimonial (PP)
- Hogares con privación convergente (PC)

De los datos recogidos en Malvinas Argentinas en el Censo 2001 y de acuerdo al IPMH sabemos que hay un total de 72956 hogares censados de los cuales el 48 % son no pobres. Del resto de los hogares que posee algún tipo de privación: 13540 hogares con privación de recursos corrientes, 11018 hogares con privación patrimonial y 12935 hogares con privación convergente, en el grafico 4 vemos estos datos traducidos en porcentajes.

Grafico 3. Malvinas Argentinas. IPMH. Porcentaje de hogares.



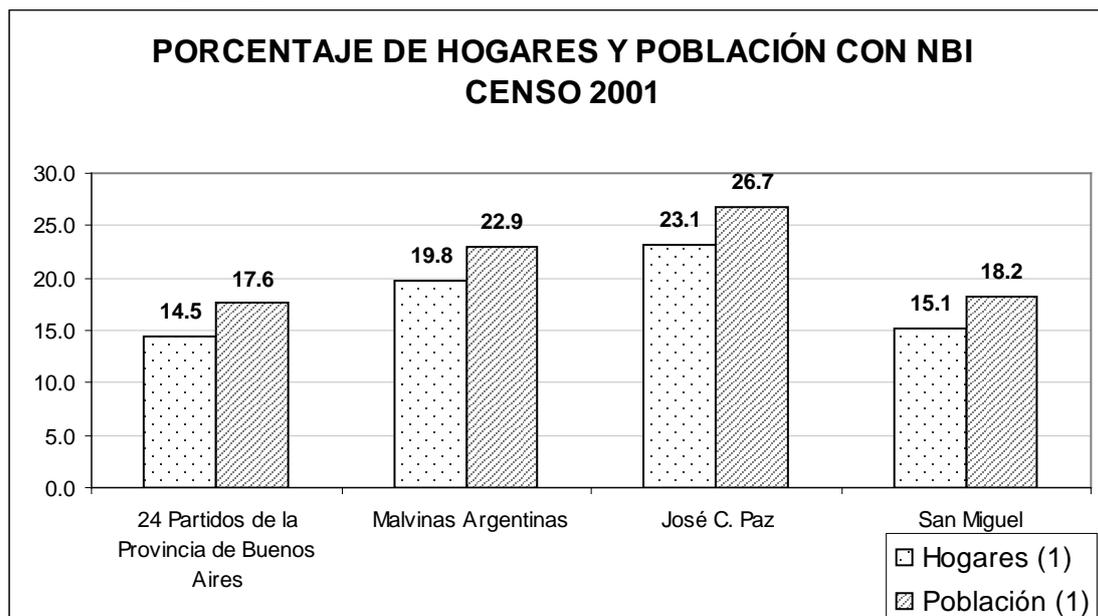
Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001
Elaboración propia

Con la metodología NBI y de acuerdo a los datos del Censo 2001 en Malvinas Argentinas hay 14413 hogares con necesidades básicas insatisfechas sobre un total de 72596 hogares.

⁷⁰ INDEC (2004)

Estos hogares están compuestos por 66428 personas, lo que representa un porcentaje de 4,60 personas por hogar. En el Gráfico 5 se representó estos totales en porcentaje de hogares y población con NBI sobre el total de hogares y de población de cada partido. Hemos incorporado los datos de los partidos que componían el ex General Sarmiento y los del conjunto de los 24 partidos del GBA para su comparación. De los mismos se deduce que: Malvinas Argentinas tiene un porcentaje mayor de hogares y población con NBI que el promedio del GBA y del San Miguel y menor con respecto a José C. Paz⁷¹.

Gráfico 4. Hogares y Población con NBI



Fuente: INDEC. Cuadro 4.13 Provincia de Buenos Aires: 24 Partidos del Gran Buenos Aires según partido. Hogares y Población: total y con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Año 2001
Elaboración propia

4.3 Descripción del proyecto “Parque Central”.

4.3.1 Justificación del proyecto

En el territorio de Malvinas Argentinas, por su condición periférica dentro del ex partido de General Sarmiento, no es posible hallar la tradicional plaza central. No existe un “ágora” a escala de la totalidad del Municipio, aquella conformación tradicional de la plaza fundacional rodeada de instituciones y limitada por la calle comercial que la unía a la estación ferroviaria, tal como se ha desarrollado en el capítulo 2.

Las nuevas autoridades del partido, a poco de asumir, encararon la realización del Plan Director de Desarrollo Urbano, uno de cuyos ejes estratégicos señala la necesidad de conformar “un espacio de nueva centralidad”. El Plan también señalaba el interés por incorporar las tierras, pertenecientes al predio del antiguo polvorín del Ejército Argentino, al

⁷¹ Este último dato confirma los dichos del Arq. Garay cuando nos relataba sus reparos en la forma que quedaría conformado el partido de José C. Paz en cuanto a las condiciones socioeconómicas de su población, debido a los altos porcentajes de NBI que presentaba en ese entonces y que aún persisten.

patrimonio municipal, identificándolas como posible localización del nuevo centro y como respuesta a una serie de problemas que presenta la integración de su territorio.

En diciembre de 1998 el Municipio de Malvinas Argentinas concreta la compra del antiguo polvorín para transformar este espacio en el nuevo parque central. La adquisición se realizó en el marco de una subasta pública convocada por el Estado Nacional Argentino. El precio fue de 7 millones de pesos, lo que significa una erogación muy importante para el presupuesto municipal. Para concretar la operación el municipio obtuvo un crédito cuyo pago será devengado (capital más intereses) en los próximos ejercicios.

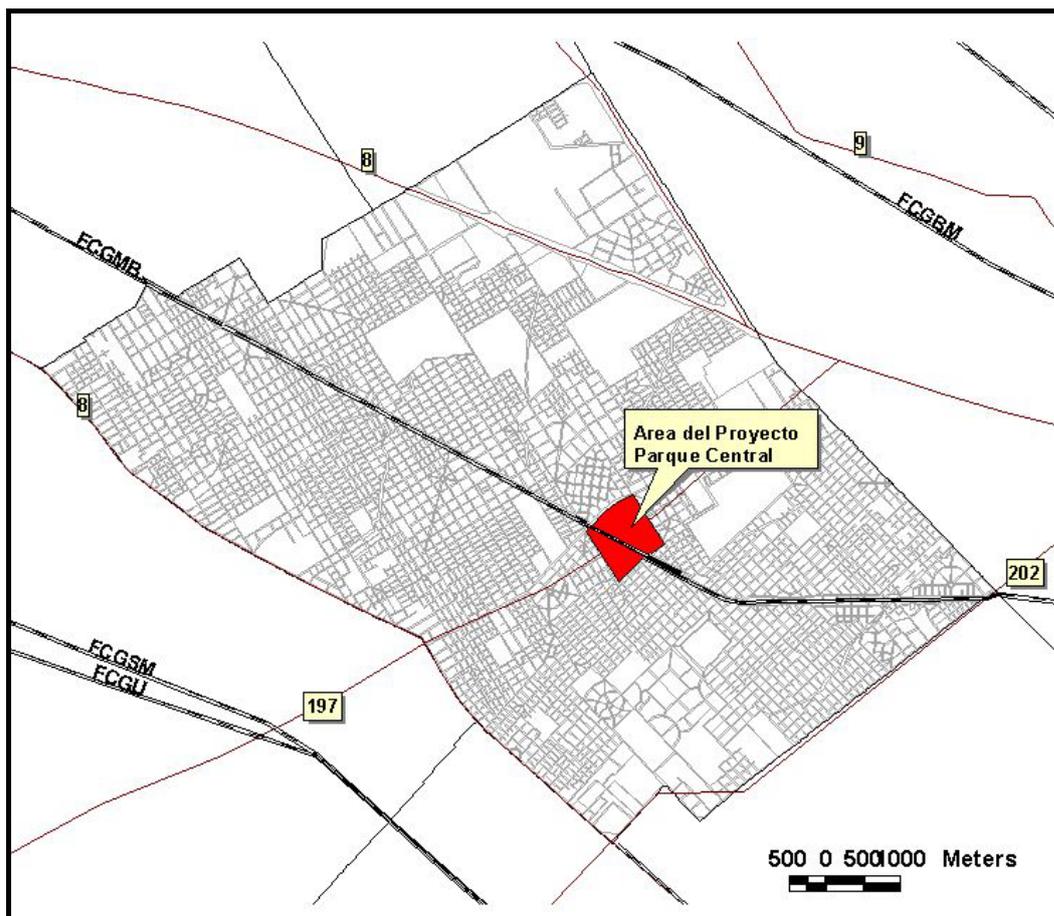
Considerando que se trata de una intervención urbana de gran escala, las autoridades municipales proponen un programa complejo, que incluye: parque, centro cultural, centro deportivo, área recreativa, centro cívico, área comercial, recomposición de la trama urbana circundante, etc.; para su desarrollo se suscribió un convenio de colaboración con la Universidad Nacional de General Sarmiento.

La universidad afectó para este trabajo a docentes investigadores del Instituto del Conurbano y fondos provenientes del programa de desarrollo local, patrocinado por la Interamerican Foundation. El trabajo quedó plasmado en el trabajo titulado: “Proyecto Parque Central”.

También se contó con el patrocinio de la UOCRA (Unión de Obreros de la Construcción de la República Argentina) y con la contribución de otras entidades y personas interesadas en impulsar el desarrollo del proyecto.

En el diagnóstico del Proyecto Parque Central, el predio es identificado como un sitio de enorme potencialidad.

Mapa 3.Partido Malvinas Argentinas. Ubicación del área del proyecto. Vías de tránsito rápido y de conectividad intermunicipal. Traza ferroviaria



Fuente: UNGS. Laboratorio S.I.G
Elaboración propia

4.3.2 Área de Intervención

El predio perteneciente al batallón 601 o el Polvorín (nombre con el que se lo conoce y que usaremos para identificarlo) tiene una superficie de sesenta y una hectáreas (61 ha.) con forma de trapecio. Es atravesado en diagonal por las vías del ferrocarril Belgrano Norte, que afectan una superficie de tres hectáreas (3 ha.) y separan al predio en dos áreas, una de veintidós hectáreas (22 ha.) ubicada en el sector SO, con respecto a las vías y otra de treinta y seis hectáreas (36 ha.) en el sector NE.

Se encuentra limitado al NE por la calle Remedios de Escalda, al NO por la ruta 197, al SE por la calle Esteban de Luca y dos medias manzanas y al SO por una tira de media manzanas de tejido residencial.

El predio, a su vez, está afectado por el curso del arroyo Las Tunas y su valle inundable, que lo recorre en sentido sur-norte. Sobre el límite de la ruta 197 se anega conformando una laguna. Esta es percibida por la población como una laguna de retención⁷² que serviría para controlar los desbordes del arroyo aguas abajo. Sin embargo, su surgimiento parece estar más relacionado a un error en el diseño del ducto por donde circula el arroyo en su paso debajo de la ruta.

En la cuenca alta, antes de ingresar al predio, el arroyo se presenta en la forma de zanjón sobre la calle Bacacay. Aguas abajo, siguiendo las líneas de pendiente natural hasta atravesar

⁷² Cálculos del equipo técnico del Proyecto Parque Central (MMA-UNGS, 1999) demostrarían que su caudal es poco significativo y su influencia desestimable con relación al curso.

las vías y el predio, las zanjas se consolidan como arroyo sin canalizar y en distintos sectores se observan zonas obstaculizadas por pequeños puentes y basura dispersa o acumulada en el lecho (ver foto 3).

Foto 3. Vista del arroyo Las Tunas en el área de intervención.



Foto 4. Vías del FFCC. Con vista al sector 2.



En el área NE del predio, al que identificaremos como sector 1, se encuentran los edificios que estaban destinados a la guarda de municiones (búnker), el casino de oficiales, la cuadra, la caseta de vigilancia, todos ellos rodeados de un parque arbolado con especies nativas y exóticas, donde la mayoría de ellas se encuentra en buen estado de conservación (Ver foto 5).

Foto 5. Parque del ex cuartel. En el fondo a la izquierda se puede ver un bunker y a la derecha un galpón

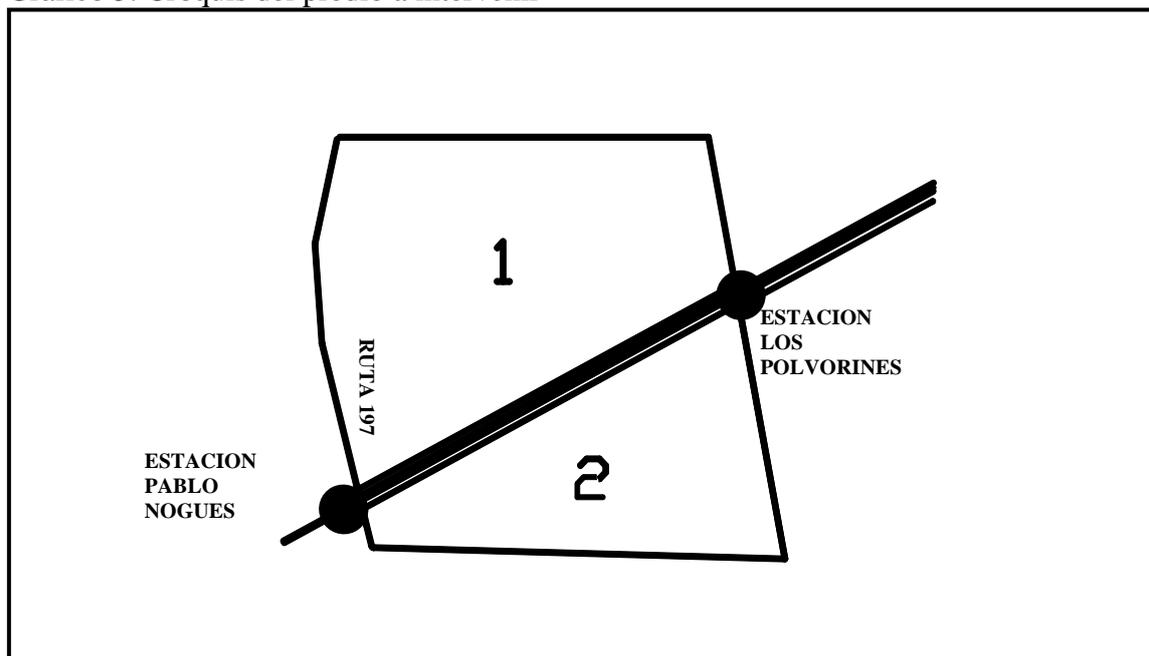


En el área SO, al que llamaremos sector 2, no posee edificios, pero si una arboleda de casuarinas (*Cassuarinas cunninghamiana*) alineada, siguiendo la geometría de antiguos depósitos de municiones, hoy inexistentes (Ver foto 6).

Foto 6. Calle Esteban de Luca y área de intervención. Al fondo se puede ver la hilera de árboles existentes.



Gráfico 5. Croquis del predio a intervenir



Elaboración propia

4.3.3 Trama del Entorno Próximo

Uno de los lados del polvorín es recorrido por la ruta 197 o Av. Sesquicentenario que es un conector intermunicipal. Fuera del partido pero próximo a él se encuentra el cruce del Acceso Norte ramal Escobar con la ruta 197, con puentes de acceso y egreso que articula ambas vías, este hecho potencia la ruta como conector.

El conector municipal más próximo es la Av. Perón, que va desde la ruta 202 hasta la estación Los Polvorines.

A su vez el terreno es atravesado por el ferrocarril, con cruces a nivel en ambos extremos del predio. Estas vías de comunicación son los puntos fuertes del proyecto, ya que permiten una buena accesibilidad al lugar desde otras localidades o partidos.

El cruce del FFCC y la ruta 197 a través de un paso a nivel con cierre de barreras, hace difícil y lento el fluido del tránsito que se desplaza por la ruta, en general tránsito pesado, ya sean camiones o transporte público de pasajeros de distinta envergadura. El lapso de cierre de las barreras y por ende la espera que deben soportar los vehículos para su cruce en una hora pico fue calculado en veinticinco minutos, lo que deja treinta y cinco minutos para el cruce vehicular⁷³. La dificultad en el cruce genera contaminación por ruidos y por gases provenientes de la combustión de los motores de los vehículos, congestión y riesgo de choques además de las mencionadas demoras (Ver foto 7).

⁷³ El tránsito medio diario anual en la ruta 197 fue calculado en 9432 para el sentido este oeste y 8832 en el sentido contrario. Proyecto Parque Central (1999), p 26

Foto 7. Ruta 197 cruce con las vías del ferrocarril



Por el uso que tenía el predio no requería de vías de acceso que lo comunicaran con el resto del partido, es más, su existencia fue un obstáculo para el desarrollo de una trama homogénea, debido a que era un escollo a salvar, convirtiéndose en una barrera urbana. Esta realidad cambia en forma radical a partir del nuevo destino que se le pretende dar.

La calle Ing. Huergo, que recorre el lado NE del predio, se encuentra pavimentada y corresponde a la categoría de conector barrial, es la única calle de esta categoría que bordea uno de los lados del predio en forma completa y une dos puntos importantes, como son la ruta 197 y la estación Los Polvorines. Además, luego del cruce de las vías se conecta con la Av. Perón y por esta vía, como ya fue dicho, con la ruta 202.

El resto de la trama circundante es incompleta, es decir, no se puede recorrer en forma total el perímetro del predio, debido a la existencia de una tira de medias manzanas cuyos fondos lindan con la tierra en cuestión. Luego de un quiebre en su traza, la calle Esteban de Luca actúa como límite con el barrio vecino hasta su intersección con la ruta 197. En este tramo la calle no está pavimentada al igual que la mayoría de las otras calles que llegan hasta ella perpendicularmente

Foto 8. Calle Esteban de Luca. Viviendas con frente al área de intervención



Foto 9. Calle Esteban de Luca. Viviendas con frente al área de intervención



Foto 10. Media manzana con fondo al área de intervención



4.3.4 Tejido y Usos del Suelo

Sobre la ruta 197 predominan las viviendas con locales o galpones, destinados depósitos, viveros, comercios minoristas. El paisaje urbano esta degradado debido al diseño de la ruta, con sólo dos carriles (uno de cada mano) lo que hace que el tránsito de vehículos sea lento; las banquetas son tierra y no posee dársenas para el ascenso y descenso de pasajeros; las veredas no están delimitadas y las fachadas de las construcciones se encuentran inconclusas.

En el resto del perímetro del polvorín la vivienda preponderante es la de uso residencial permanente, con diseño constructivo de tipo casa cajón entre medianeras con jardín.

En las proximidades a la estación Los Polvorines se desarrolla uno de los dos centros urbanos más importantes del Partido⁷⁴. A la actividad comercial que poseía, en la actualidad, se le suma la localización de los edificios donde funcionan distintas áreas de la administración municipal.

Foto 11. Estación Los Polvorines sector comercial lado sur

⁷⁴ El otro es Grand Bourg



Con centro en la estación Los Polvorines del ex ferrocarril Belgrano, entre la calle Baroni y la Av. Perón se sitúa este centro que va perdiendo densidad comercial y constructiva en la mediada que se distancia de la estación hacia el norte y el sur. En su lado norte el área comercial se encuentra limitada en su desarrollo por la presencia de una terminal de autotransporte sobre terrenos del ferrocarril, que genera una zona degradada.

En el lado sur es donde es más densa la actividad comercial, que abarca alrededor de diez manzanas, donde podemos encontrar el Banco de la Provincia de Buenos Aires, el Consejo Deliberante alternando con comercios de indumentaria, artículos del hogar, bar, alimentos, kiosco y otros. La ubicación del edificio de la administración municipal sobre la Avenida Juan Perón a pocos metros de la estación ferroviaria estímulo la densificación del corredor comercial sobre la citada avenida, especialmente comercios de servicios vinculados a la administración, como casa de fotocopiados, librería y casa de fotografía.

En las proximidades del Hospital Ramón Carrillo se encuentran comercios asociados a la salud, desde farmacia hasta cochería. La remodelación urbana producida sobre la Avenida Escalada, consistente en la apertura de un bulevar que potenciaría el área comercial.

4.3.5 Infraestructura de Servicios

Agua

El área de intervención no presenta diferencias considerables con la del resto de la población del partido, se abastece de agua mediante la utilización de perforaciones individuales.

En el antiguo polvorín existe una red de agua y la red contra incendios, abastecidas con una perforación propia y un tanque de reserva. Al igual que los barrios, Y.P.F. y el club de Campo San Jorge, que cuentan con sistemas autónomos de provisión de agua por red a partir de un pozo extractivo.

Cloaca

La mayoría de las viviendas cuenta con sistema autónomo de tratamiento de residuos cloacales, que consiste en cámara séptica y pozo, y otros casos solamente pozo.

En el club de campo San Jorge, existe una planta de tratamiento de líquidos cloacales

Gas

Haciendo Centro en la Periferia

El área de intervención cuenta en su totalidad con el servicio prestado por la empresa Gas Ban de gas natural por red.

Energía eléctrica

La totalidad del área posee este servicio que es prestado por la empresa privada Edenor.

Desagüe pluviales

El agua de lluvia es recogida por zanjas construidas a cielo abierto y a su vez, la mayoría de ellas desaguan en el arroyo Las Tunas.

5. ANÁLISIS URBANO DEL PROYECTO PARQUE CENTRAL

Los autores del proyecto se proponen a partir de la intervención en el área, primero, convertir al predio del antiguo polvorín en el principal centro de referencia de la población de Malvinas Argentinas, lo que implica, según sus palabras: “proponer un sitio para el desarrollo del conjunto de las actividades que definen la centralidad, pero implica a su vez construir la nueva imagen de la ciudad, de proponer una intervención emblemática a través de la cual el conjunto de la población pueda sentirse partícipe, interpretado, representado, integrado y jerarquizado”. En segundo lugar se busca que, la modalidad de gestión adoptada permita que el desarrollo de la propuesta no suponga por parte del municipio ninguna erogación, demostrando que la creatividad y la capacidad de gestión permiten optimizar la capacidad de acción del Estado.

En nuestro análisis nos centraremos el primer objetivo considerando que la modalidad de gestión adoptada amerita otra investigación particularizada.

5.1 Localización del Nuevo Centro

Los autores del proyecto consideran que la ubicación de la pieza a intervenir presenta como fortaleza, por un lado, su ubicación en el cruce de la ruta 197 y las vías del ferrocarril. Y en segundo lugar, su inserción en el centro geográfico del partido.

Si analizamos los fundamentos de la primera fortaleza vemos que ha sido un factor importante para el desarrollo de los centros urbanos de la RMBA el cruce de caminos, en tanto en el lugar comporte como lugar de transferencia de pasajeros entre distintos medios de transporte: ferrocarril y colectivo; o entre igual medio de transporte de distinto alcance: colectivo de media distancia y colectivo local.

En la conformación de la RMBA, hemos visto que desde la aparición del ferrocarril y hasta la década de los años '90, el patrón de desarrollo de los centros urbanos respondió a la superposición de estación ferroviaria y rutas. A partir de los '90 aparecen los nuevos centros (netamente comerciales) que se ubican en los nudos de distribución de las autopistas, especialmente los que corresponden a cruces con rutas⁷⁵ (nacionales o provinciales). El ex ferrocarril Belgrano Norte no sólo se constituyó en el estructurador del territorio del actual partido de Malvinas Argentinas, sino también favoreció en la cercanía de las estaciones el desarrollo de centros urbanos de distintas características. En tanto, en el cruce de la ruta 197 con las vías del ferrocarril, a pesar de la proximidad con la estación Pablo Nogués no se verificó este fenómeno como consecuencia de la existencia del polvorín que actuó como barrera del crecimiento urbano.

En el proyecto se prevé la remodelación y ampliación de la estación ferroviaria de Pablo Nogués que se extendería en dirección SE (hacia la estación Los Polvorines) quedando acaballada sobre la ruta 197, que a su vez, pasaría por un túnel bajo nivel de las vías ferroviarias. Además se prevé la construcción de un centro polimodal de trasbordo en su proximidad sobre terrenos del ex polvorín. Por lo que podemos concluir que la confluencia de la ruta 197 y el FFCC en el llamado nudo de Pablo Nogués es una condición importante pero no es determinante en tanto no cuente con un centro de trasbordo, como el proyectado.

Por otra parte la elección de esta localización habla de la decisión de crear un centro urbano que responde a los centros tradicionales, que son más democráticos o plurales en tanto son de fácil acceso y en ellos se localizan, equipamientos: social e institucional y servicios: financieros, de comunicación y de transportes, todos destinadas al conjunto de la población,

⁷⁵ Por ejemplo en el cruce de la autopista del Oeste con la Avenida Vergara, en Morón, se encuentra un centro comercial que posee en su interior un hipermercado y un complejo de cines

en contraposición a las nuevas centralidades que se generaron en la década de los `90 en los nudos de distribución de las autopistas y que están asociadas al uso del automóvil particular y de los grandes desarrollos comerciales.

La segunda razón que se alega, en el proyecto, para atribuirle al sector enormes potencialidades, es su localización geográfica en el centro del partido.

En el desarrollo de los centros urbanos en la RMBA, esta condición no aparece como relevante. La ubicación geográfica del centro urbano no es única, depende de su origen o del proceso histórico del lugar, puede estar en el límite o borde de la ciudad, como es el caso de la ciudad de Buenos Aires cuyo centro se encuentra recostado sobre costa del Río de la Plata, o ubicado en el centro geográfico del partido, como es el caso de Caseros ciudad cabecera y centro administrativo del Partido de Tres de Febrero.

De todas maneras puede ser un factor positivo en el caso de Malvinas Argentinas, para mejorar y potenciar la accesibilidad interna del municipio hacia el nuevo centro.

De acuerdo al análisis de las funciones centrales realizada en el apartado 4.2.4 del capítulo anterior hemos identificado en el área próxima a la estación Los Polvorines el centro urbano que reúne mayor número de funciones en el partido. Este centro se ubica a escasos metros del área de intervención, por lo que consideramos que va a entrar en competencia con el nuevo centro a crearse. Al igual que el centro que se desarrolla en las proximidades de Grand Bourg, que a pesar de que se encuentra un poco más alejado, la agregación y complejización de sus funciones se verán limitadas por la existencia del nuevo centro.

5.2 A Modo de Primer Boceto

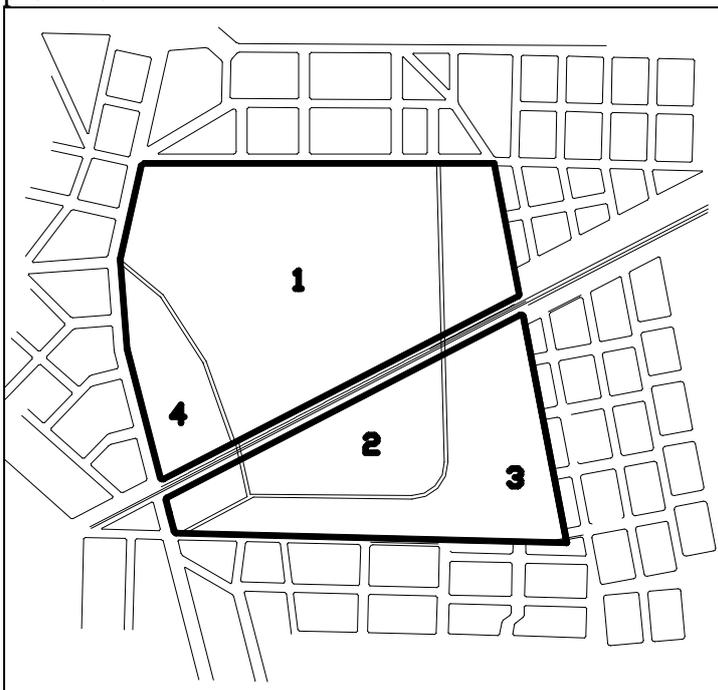
El primer recorte que se hace en el proyecto es dividir el predio en dos sectores, coincidiendo con el trazado del ferrocarril que separa a la pieza en dos partes. Asignándole al sector 1 el destino de parque, por considerarlo que presenta condiciones para ese fin o, como se lee textualmente “vocación” de parque y al sector 2 mejores condiciones para el desarrollo de un centro urbano.

Queda definido de esta manera el centro en la segunda pieza. Luego hacen un segundo despiece a partir de las vías de acceso al lugar que se proyectan, otorgándole a la pieza 3 el uso de suelo residencial, completando de esta forma la tira de manzanas y continuando el tejido residencial existente. En la pieza 4, que contará con un frente importante sobre la ruta 197 y otro frente sobre la nueva avenida a crearse, que a su vez tendrá vista al parque, será el área donde se proyecta concentrar de actividades comerciales y de servicios.

Vemos que estas nuevas piezas toman parte de las piezas 1 y 2, constituyéndose ellas mismas en una nueva unidad. De forma que, queda la superficie total del parque algo reducida y se le generan dos frentes distintos a los existentes. El que miraba a la ruta 197 tendrá a la pieza 4 como nuevo linde y el lado que miraba a la calle Baroni tendrá como frente al área residencial de la pieza 3.

Gráfico 6. Croquis del predio a intervenir con la identificación de las piezas y entorno

próximo



Elaboración propia

5.3 Accesibilidad al Área de Intervención

La accesibilidad es una de las cuestiones a la que el proyecto le asigna particular importancia, podemos leer que “La posibilidad de definir una nueva centralidad requiere mejorar las posibilidades de acceso”.

Cuando analizamos la estructura urbana del partido de Malvinas Argentinas hemos visto que el sector cuenta desde el punto de vista regional con una buena accesibilidad, a partir de las rutas 202, 197 y ex 8, a pesar de las deficiencias que estas presentan (ancho de calzada, falta de veredas, congestión de tráfico, etc.). Y en las proximidades del sector a intervenir el cruce a nivel de la ruta 197 con las vías del ex Ferrocarril Belgrano, presenta un alto grado de congestionamiento.

En lo referente a la vinculación interna del partido, esta se encuentra dificultada para comunicar el área de intervención con la totalidad del distrito ya que (como hemos visto cuando analizamos la estructura del partido) el trazado de la red vial es sinuoso como consecuencia de los diferentes diseños de tramas existentes, sin la presencia de vías que las relacionen adecuadamente. Además, la pavimentación de las calles ha seguido un orden de prioridades distinto al que hoy se requiere para integrar a la totalidad del territorio del partido.

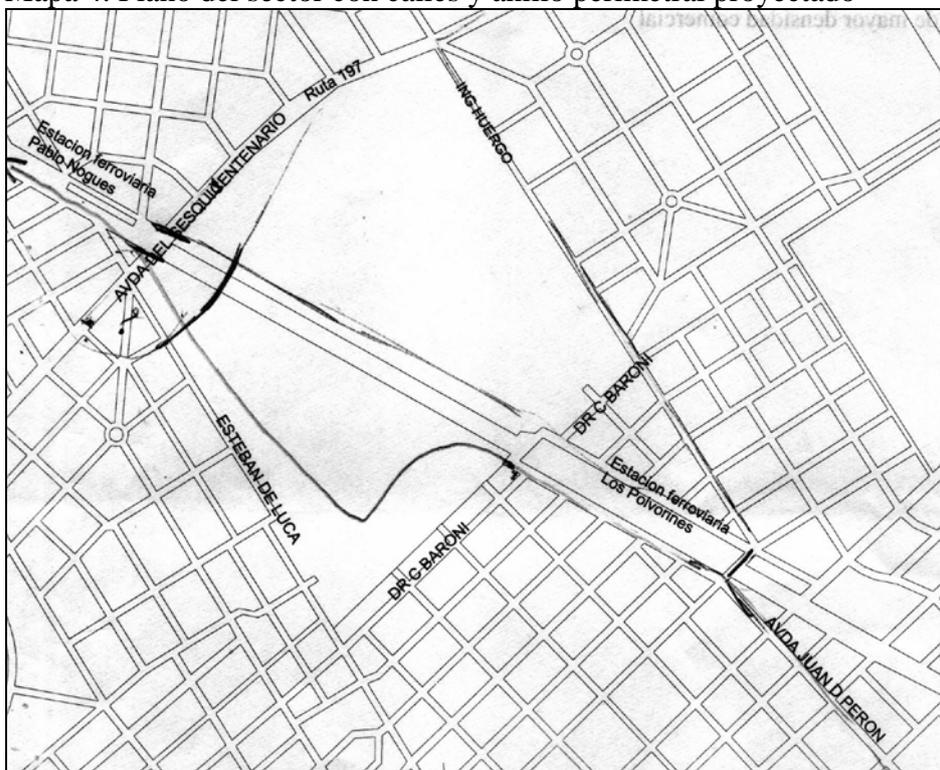
En el diagnóstico del proyecto se reconocen estas carencias y para solucionarlas o por lo menos mitigarlas, se proponen distintas intervenciones. En una primera instancia se plantea un anillo perimetral que permitiría vincular el sector con los principales conectores, sin atravesarlos.

Para ello propone, en el apartado “Decisiones de Proyecto”

- 1- Extensión de la Avenida Perón desde el límite del Polvorín transformándose en Avenida del Parque y su continuidad en Seguí sur.
- 2- La penetración del Boulevard Remedios de Escalada y su posible transformación en Seguí norte paralela a la traza ferroviaria.
- 3- La definición de la Avenida Costanera, desde el cruce Polvorines, formando un par vial con la ruta 197 y su continuidad en la Avenida del Parque.

- 4- La duplicación de la Avenida Ingeniero Huergo, a partir de la transformación en boulevard delimitando el sector norte del proyecto.

Mapa 4. Plano del sector con calles y anillo perimetral proyectado⁷⁶



Fuente: Municipalidad de Malvinas Argentinas

5.3.1 Tránsito y Transporte

Podemos decir que la solución propuesta crearía condiciones favorables para la radicación del comercio especializado, el que requiere mayor afluencia de público⁷⁷, razón por la cual se establecen en las proximidades de los centros de intercambio de transporte. Recordemos a Bozzano cuando identifica los subcentros urbanos con predominio de usos comerciales y/o administrativos, donde estos centros se ven potenciados al ser cruzados por importantes corredores viales y a la vez se produce un importante tránsito de personas.

Asimismo agrega al diseño la solución a un problema que enfrentan los centros urbanos de la región, la congestión vehicular de la vía de tránsito rápido que los cruza (que no deja de ser la misma que los potenció). En este caso, se ordena el tráfico de vehículos de la ruta 197 creando un nudo de distribución. Donde, el tránsito pasante de velocidad rápida circularía por debajo del nivel de las vías del ferrocarril. En tanto, el que quiera ingresar al centro deberá desviarse por la Avenida del Parque a una velocidad menor.

La creación de un anillo perimetral de circulación cumple similar propósito, diferenciar velocidades en el acceso al área central. Los vehículos que circulen por el anillo lo harán a una velocidad mayor que aquellos que ingresen al centro, el que se supone tiene una

⁷⁶ Sobre el plano del sector, el Arq. Rodríguez de la Municipalidad de Malvinas Argentinas, trazó a mano el circuito proyectado.

⁷⁷ Por comercio especializado se entienda a aquellos que requieren un ámbito de difusión o alcance económico mayor, que profundizan W.L. Garrison y B.J.L. Berry en la teoría de los lugares centrales

velocidad vehicular lenta. Esta velocidad permite al que circula en algún medio de transporte apreciar mejor la oferta comercial y de servicios que se presenta el área. Y de considerarse necesario en el futuro se podría hacer peatonal alguna de las calles que quedan dentro del anillo, sin interferir el flujo vehicular de las calles de acceso.

Para alcanzar los objetivos propuesto en el proyecto en el apartado Decisiones de Proyecto se considera indispensable las siguientes obras:

- ensanche de la ruta 197 la que debería tener entre cuatro y seis carriles con cordón cuneta, para permitir que el tránsito pueda circular con mayor fluidez y seguridad.
- mejoramiento de los bordes de la ruta con la construcción de veredas y políticas de relocalización de las actividades que influyen negativamente en el desarrollo de un corredor comercial.
- prolongación de la Av. Juan D. Perón, que ingresa desde la ruta 202 y luego corre paralelamente a las vías del ferrocarril vinculando a con las principales localidades del partido.
- consideran que el parque debe ser resguardado previéndose la habilitación de un reducido número de puertas de accesos, las que permanecerían cerradas por las noches y a la vez regularía el ingreso diurno de los vehículos que deberán circular a baja velocidad en el interior

Si bien en el apartado dedicado al estudio de la accesibilidad no se hace referencia, en el apartado “Proyecto” esta planteada la construcción de otro cruce por debajo del nivel de las vías ferroviarias, por donde circularía la calle denominada Av. Costanera, que sería el par vial con la ruta 197.

El Transporte Público de Pasajeros

Por otra parte, el colectivo es el principal transporte público de pasajeros (a parte del ferrocarril) y el medio de movilidad con que cuentan amplios sectores de la población de Malvinas Argentinas.

Como hemos visto en la configuración del RMBA, la aparición de este medio de transporte permitió la extensión de la urbanización de la ciudad a una distancia mayor que la que se podía recorrer a pie, entre la estación ferroviaria y los nuevos loteos. Por esta razón hoy vemos que la localidad cabecera de partido es generalmente el punto de partida de las líneas de colectivo locales y en menor medida de recorridos intercomunales. En el partido de Malvinas Argentinas esta característica no es muy marcada por haber formado parte del ex partido de General Sarmiento en forma muy periférica y tener un desarrollo urbano de cierta significación recién a partir de la década del '40.

La única línea de transporte de colectivos comunal de Malvinas Argentinas, cuenta con cuatro recorridos que parten de la estación de los Polvorines y un recorrido distinto que tiene su punto de partida en la estación Ing. Pablo Nogués. El resto de las líneas de transporte que circulan en el distrito son pasantes.

En el proyecto hay una serie de recomendaciones para tener en cuenta al momento de diseñar las paradas de los colectivos, también se recomienda la creación de un centro de trasbordo y destinar espacios para el estacionamiento de los vehículos particulares fuera de espacio público. No se estudio la modificación de los actuales recorridos de colectivos, por esa razón no se evaluó el volumen de llegada y partida de unidades en el área, como tampoco se calculo el caudal de pasajeros que van a circular por el sector. Estos temas quedaron planteados en el Proyecto Parque Central bajo el titulo de recomendaciones.

5.4 Usos Propuestos y Geometría de las Manzanas

Con el primer gran despiece realizado y el diseño de la estructura circulatoria, queda delimitado el espacio público y el privado. Simultáneamente se le otorgó, a cada pieza un destino predominante (parque, centro cívico, centro comercial y residencia). En alguna medida reproduciendo la diferenciación de usos por espacios que existe en los códigos de zonificación o de ordenamiento urbano (zoning)

El diseño de las manzanas no es homogéneo para todo el sector a intervenir, se encuentra vinculado a los usos otorgados, a la trama existente en el entorno próximo y condiciones del terreno.

En el pieza 1, destinada al parque, se respeta la trama existente y no se generaron parcelas. La propuesta es que se desarrollen distintas actividades sociales, deportivas y recreativas, en sectores diferenciados. Para ello, en cada uno de estos sectores se plantean distintos equipamientos que sostengan las prácticas sociales inherentes a cada actividad. Por ejemplo: se propone la afectación de un sector de aproximadamente 4 hectáreas como centro polideportivo. Este equipamiento incluiría un sector de canchas, un playón abierto de usos múltiples.

Foto 12. Parque del ex cuartel. En el fondo a la izquierda se puede ver un bunker y a la derecha un galpón



En el parque se plantea, además, un área ceremonial, donde se erigiría el monumento a los combatientes en la guerra de Malvinas y donde se desarrollarían los actos recordatorios. A su vez, a pedido de la UNGS⁷⁸, y de constatarse que el establecimiento funcionó como centro de detención clandestina de personas en el período 1976-1982, una vez identificados los locales utilizados para esas prácticas, se propone que se los exponga al público, resguardándolos como memorial de los detenidos desaparecidos.

Se proyecta rehabilitar los galpones existentes para ser utilizados en aquellas actividades que requieran espacios cubiertos, por ejemplo: exposiciones, obras de teatro, conciertos, recitales, gimnasios y canchas cubiertas, etc.

⁷⁸ Universidad Nacional de General Sarmiento

Foto 13. Parque del ex Cuartel. En el fondo se puede apreciar parte de la laguna.



De esta manera el proyecto estaría resolviendo el insuficiente stock de espacios verdes públicos existente en el partido. Ya que estaría aportando alrededor de cuarenta hectáreas de las cuales treinta corresponden al parque, donde si bien existen y van a permanecer construcciones (los edificios correspondientes al ex cuartel) el destino que se ha proyectado para el área tiene que ver con usos recreativos y culturales, por esa razón consideramos que las edificaciones funcionarían más como, servicios, en algunos casos, y en otros como hitos históricos; que como invasión del área verde. El resto de la superficie destinada a área verde se distribuye en las plazas que están ubicadas en el área central.

Las manzanas diseñadas para la pieza 2 (denominada como área central) se crean a partir del respeto de la geometría existente dada por la arboleda. En cuanto a los usos proyectados, se propone la convivencia de usos institucionales y comerciales que se articulan a partir de las áreas destinadas a espacio verde.

Los usos institucionales previstos son: el edificio del ejecutivo municipal, el edificio del consejo deliberante, la iglesia y la escuela, ubicados alrededor de una plaza. Este diseño es similar al utilizado en los centros de la RMBA y que responde al usado por los colonizadores que seguían las instrucciones originadas en las Leyes de India.

No están planteados los servicios financieros (bancos públicos o privados y financieras de capitalización o consumo). Como así tampoco los destinados a la comunicación, ya sean, telefónicas o postales. Debido a que la mayoría de estos servicios son prestados por instituciones privadas, consideramos que por esa razón no sea predesignado parcelas para su radicación. De todas maneras, consideramos que, se van a situar en el área en la medida que halla concentración de personas y de actividades comerciales.

En la pieza 3, el uso predominante es el residencial y convive con uso espacio verde. En las manzanas 3 y 4, que se encuentran en un nudo de circulación, se prevé el desarrollo de usos comerciales, que estarían alojados en la planta baja de los edificios en altura.

En cuanto al módulo transporte si bien esta planteado un centro polimodal, ya hemos visto que no fue dimensionado. No está calculado cual será el caudal de pasajeros, ni el número de unidades de autotransporte público de pasajeros, que arribarán al centro polimodal

En tanto la pieza 4, los usos proyectados son: centro comercial, centro de trasbordo, playa de estacionamiento residencial y gastronómico.

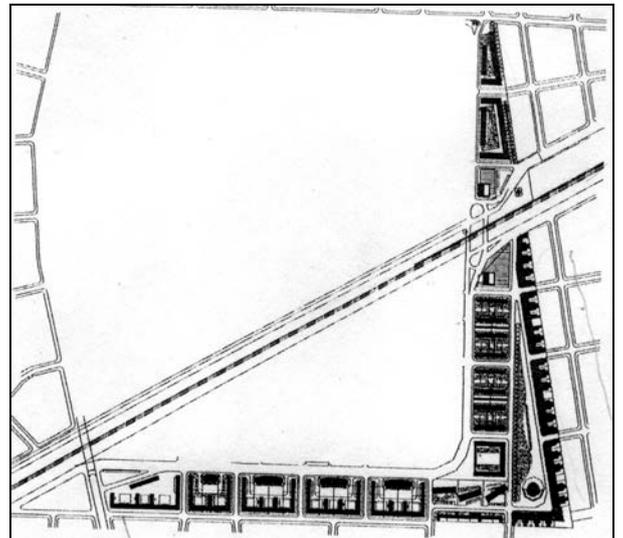
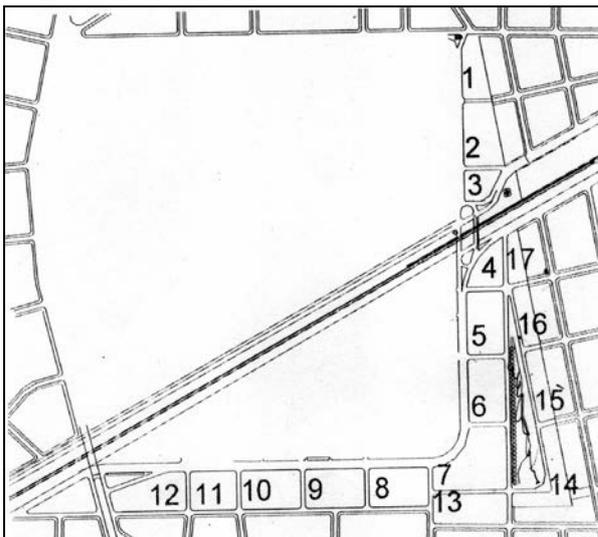
Esta pieza puede llegar a constituirse en un polo de atracción independiente de las otras partes del área a intervenir, como consecuencia de la concentración de actividades comerciales (incluidas las gastronómicas) y la afluencia de personas.

Podemos decir que, la afluencia de personas va a estar inducida por la coexistencia de un centro comercial, un centro de trasbordo polimodal y por el nudo vehicular que posibilita el acceso al lugar del ocasional transeúnte que circula por la ruta 197 y que podría ser tentado por las diferentes ofertas del lugar, además de, la población permanente residentes en los edificios proyectados.

En cuanto al módulo transporte si bien esta planteado un centro polimodal, ya hemos visto que no esta dimensionado tanto el caudal de pasajeros como el número de unidades de autotransporte público de pasajeros.

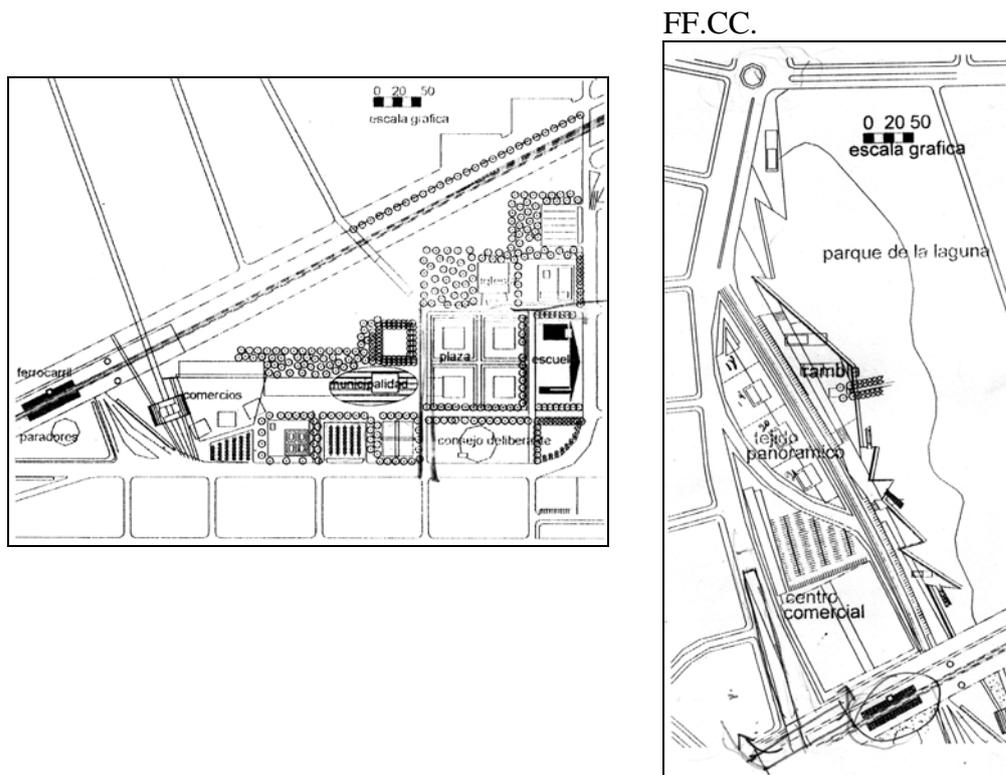
Partes del Proyecto

Mapa 5. Manzanas creadas en el Proyecto
Con uso residencial



Mapa 6. Tejido de manzana residencial

Mapa 7. Tejido Centro Urbano Proyectado.



Mapa 8. Tejido área cruce de Ruta 197 y el

5.5 Volumetría y Diseño de los Edificios

En la RMBA el diseño de los distintos edificios (ya sean públicos o privados) que se construyen están condicionados por la normativa de uso y ocupación del suelo (parámetros de constructibilidad) y los códigos de edificación.

En este caso se le otorgan diferentes parámetros de constructibilidad a cada sector, lo que va a generar una volumetría determinada. Las alturas previstas para los edificios forman una gradiente ascendente en la medida que se acercan al parque. Los edificios de mayor altura fueron concentrados en los nudos de circulación, ya sea, en el cruce de ruta 197 con la Avenida del Parque, como el que queda formado por el cruce a nivel de las vías del ferrocarril en la calle Baroni y la continuación de la calle Perón a ambos lado del tendido ferroviario. Queda clara la intencionalidad en el proyecto de que todos los edificios tengan vistas a un espacio verde.

La existencia de una gran superficie destinada a área verde pública en un espacio central es una de las características distintiva de la propuesta. Este hecho no es casual, diríamos que es una decisión fuerte del gobierno municipal e interpretado por el proyecto, de forma tal que le da el nombre “Proyecto Parque Central”. Así mismo en la RMBA (con excepción de la ciudad de Buenos Aires) no hay otro centro urbano que tenga esa característica, por lo que difícil predecir su impacto en la construcción de centralidad.

El área residencial proyectada en la pieza 3, en la tira de medias manzanas, repite los parámetros existentes completando de esta manera el tejido presente. En tanto, en las nuevas

manzanas de la misma pieza se busca que la geometría de parcela y la volumétrica planteada permitan el desarrollo de edificios de mediana altura (PB + 3 pisos).

En ningún caso se establece las características de los frentes a construir y se intenta abrir un amplio catálogo de posibilidades: duplex sobre duplex, edificios en tira o conjuntos de media o una manzana con espacios comunes.

La propuesta de edificación planteada producirá un cambio importante en el paisaje urbano existente en el que predomina la vivienda unifamiliar de una o dos plantas y el local comercial en planta baja asociado a la vivienda en la planta alta. Además la densidad poblacional se vería incrementada en el centro urbano, lo que resuelve desde su creación el problema de la falta de circulación de personas fuera de las horas pico de las actividades comerciales y de servicios, otorgando mejores condiciones para el control social del espacio y la posibilidad de generar otras actividades vinculadas al esparcimiento, como por ejemplo restaurantes y bares.

Consideramos que las viviendas existentes con frente a la calle Remedios de Escalada, no van a sufrir grandes modificaciones con la creación del nuevo centro, excepto, en las proximidades de las puertas de acceso al parque donde posiblemente se desarrollen algunas actividades comerciales destinadas a atender a los visitantes, siempre y cuando, por un lado no se permita el ingreso del transporte público de pasajeros y este medio de transporte tenga paradas de ascenso y descenso de los colectivos en las inmediaciones de las puertas de acceso. Pero, si dentro del parque se autoriza en el futuro el desarrollo de actividades comerciales y de servicios, que cubran la demanda del visitante en cantidad y calidad, desalentará la radicación de estos servicios en otros lugares. La existencia de un cerco perimetral rodeando el parque y limitando el acceso a través de puertas en horarios restringidos, estaría dando respuesta a la cuestión de la seguridad.

En cuanto al diseño de las manzanas, se optó por la cuadrícula tradicional, con algunos ajustes dada la situación preexistente que es condicionante. La presencia de medias manzanas determinaban la ausencia de un frente orientado hacia el nuevo centro, esta realidad no podía ser negada y en forma correcta se diseñó el completamiento de la trama y se proyectó parámetros de construcción que definen un tejido similar al existente, quedando así conformada una nueva manzana homogénea. Esta zona es la más beneficiada por el proyecto ya que se revalorizará un espacio barrial deprimido. Los vecinos que hoy se encuentran a los fondos de un gran vacío pasarán a ser los frentistas del nuevo centro

Por otro lado la forma geométrica en la que se encuentra alineada la arboleda existente, va delineando senderos o caminos que bien pueden transformarse en calles.

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Contestando a nuestra pregunta inicial concluimos que los elementos urbanos primarios que definieron a un área como central, a lo largo de la historia de la RMBA fueron las vías de comunicación en especialmente el lugar donde se realiza el intercambio de pasajeros y de mercaderías. En segunda instancia los edificios institucionales que justamente eligen los puntos de transferencia de pasajeros para su localización. Y por último el comercio que va a privilegiar estos sitios para su radicación

A partir de la investigación vemos que el actual centro de la ciudad de Buenos Aires se encuentra emplazado en el que fue el lugar fundacional de la ciudad y su diseño responde a las instrucciones emanadas de las Leyes de Indias que fijaban las pautas para los nuevos asentamientos humanos en las tierras americanas conquistadas por los españoles.

A lo largo de la etapa colonial se verifica un lento pero continuo crecimiento poblacional de toda la región. El gobierno representante de la corona española, asentado en la ciudad, pasó de ser gobernación dependiente del Virreinato del Alto Perú a ser Virreinato del Río de la Plata y Buenos Aires su ciudad capital. A pesar de que las funciones político administrativas fueron más complejas, siguieron funcionando en los mismos edificios ubicados en las cercanías de la plaza de Mayo, donde ya existían equipamientos, financieros y comerciales.

En tanto, en el área rural también creció la cantidad de población. Además se transformó la organización de la región, que pasó en 1755 de estar dividida en pagos a constituirse en partidos. Con superficies menores a la de los pagos, los partidos creados respondían a la demanda de la población de mayor cercanía y poder para los organismos que debían resolver los problemas que los afectaba. Los nuevos edificios institucionales se fueron estableciendo en el mismo lugar donde se habían desarrollando los primeros poblados nacidos a la vera de los caminos reales, como por ejemplo el partido de Morón o próximo a un puerto es el caso de Tigre llamado originalmente “Las Conchas”. En esta etapa vemos que la conjunción de camino o puerto con lugares institucionales son el germen para el nacimiento de un centro urbano; con la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX se suma a esta ecuación las inmediaciones de las estaciones ferroviarias.

En el período de conformación del estado nación moderno se resuelve el conflicto de la federalización de la ciudad de Buenos Aires que pasa a ser capital federal del país. En 1887 se establecen los límites definitivos de la ciudad. Las grandes obras de infraestructura la dotan de un mejor estándar de calida ambiental.

Parte de la primera gran oleada de inmigrantes europeos se estableció en la ciudad de Buenos Aires. Los avances tecnológicos en el transporte permitieron que la población se expanda dentro de los límites de la ciudad. En tanto en la periferia los partidos pasaron tener una superficie territorial menor debido a la creación de nuevos municipios. El diseño de los centros urbanos de sus ciudades cabeceras replicó el diseño del centro fundacional de la ciudad de Buenos Aires que respondía a las Leyes de Indias, la única diferencia estaba dada en la medida mayor del ancho de las calles.

El nuevo estado se inserta en el mercado mundial como productor agropecuario y construye su red ferroviaria para sacar su producción a través del puerto de Buenos Aires. Una parte de los beneficios obtenidos por el comercio internacional se traducen en obras de embellecimiento de la ciudad en el marco del Plan de 1925 de la Comisión de Estética Edilicia. El centro fundacional muestra las mayores transformaciones realizadas desde su creación con: la demolición de la recova y el rediseño de la plaza de Mayo; la apertura de la Avenida de Mayo y el proyecto de apertura de las diagonales norte y sur.

En el siglo XX con el cambio del modelo productivo (de agroexportador a industrial sustitutivo de importaciones) sectores de la ciudad (en términos metropolitanos) cambiaron los usos del suelo. Tal como plantea Milton Santos: “cada lugar tiene una vocación, a cada nueva división del trabajo corresponderá una nueva funcionalización de las actividades y de los lugares, como la desfuncionalización de algunos lugares y actividades”. El efecto de este cambio se verifica especialmente en la incorporación de suelo rural para uso urbano en la expansión de la ciudad, con el fin de responder a la necesidad de incorporar mano de obra proveniente del campo destinada a la industria.

Los nuevos habitantes, provenientes en su mayoría del interior del país, se establecían generalmente en forma transitoria en: villas, pensiones o casas alquiladas en la ciudad capital, estas últimas tenían la ventaja de que sus precios permanecieron congelados por disposición del gobierno nacional. Una vez que se establecieron laboralmente abrazaron el sueño de la casa propia. Sueño que se pudo concretar en las afueras de la ciudad (en el segundo cordón) al conjugarse distintas medidas, como fueron: la subvención al precio del pasaje ferroviario, la construcción de vivienda por parte del Estado Nacional y la Ley de venta de lotes en mensualidades que permitió la posesión antes de la cancelación del crédito. En tanto el sector propietario de la tierra, hasta ese entonces rural, se vio incentivado para convertirla en suelo urbano.

La expansión de la ciudad se produjo en forma radial a partir de los ejes ferroviarios y va a repetir este modelo en cada partido de la RMBA desde la estación ferroviaria, donde se originaron los recorridos de las líneas de transportes públicos de pasajeros que unían la estación con los diferentes barrios que se fueron creando. La conjunción de ciudad cabecera de partido y estación ferroviaria produjo la consolidación de los primeros centros urbanos ubicados en la periferia de la ciudad. El crecimiento y especialización de su comercio es altamente dependiente del flujo de pasajeros que realizan el cambio de medio de transporte en el lugar, siendo las proximidades a las paradas de colectivos las ubicaciones privilegiadas.

Las industrias ya no van a privilegiar la cercanía a los ríos y el ferrocarril, en cambio van a optar por emplazarse de acuerdo a su tamaño y complejidad en términos tecnológicos. Por un lado las más pequeñas y de menor complejidad buscan tierra de menor precio desarrollando de esta manera el primer cordón que rodea la ciudad, donde se conjuga la vivienda permanente con el taller. Las industrias medianas y grandes de mayor complejidad tecnológica necesitan de mayor superficie para que un espacio verde rodee el edificio destinando a la fabricación. Privilegian la proximidad a las vías rápidas en especial el área norte, próxima a la Panamericana o Ruta 9.

Por otra parte los centros urbanos pertenecientes a los partidos creados en el siglo XX a expensa de desvincular territorio del de origen no replican el diseño de ciudad fundacional porque se localizaron en la trama urbana existente, una trama diseñada para otro destino, como es el caso de la ciudad de Caseros cabecera del partido Tres de Febrero.

Otro dato que hemos recogido en la reseña histórica de la RMBA es la participación del Estado en el crecimiento de la ciudad. Distintas medidas políticas incidieron en la expansión indiscriminada de la ciudad, especialmente las que indujeron la radiación de industrias de distinto tamaño impulsando el crecimiento económico del área. La demanda de vivienda para alojar la creciente población que se radicó en la RMBA fue resuelta en una proporción importante por el sector privado. Los propietarios de la tierra y los desarrolladores urbanos produjeron suelo urbano sin infraestructura básica (asfalto, desagües, pluviales, redes de agua,

cloaca, gas), servicios y equipamiento. La construcción de las viviendas fue realizada por la población en forma individual en la gran mayoría de los casos por el sistema de autoconstrucción. En tanto la realización de la infraestructura, los servicios y los equipamientos fue impulsada por ellos mismos a través de las organizaciones barriales que surgieron. Estas acciones van a construir ciudad y a dotar a los habitantes de capacidades particulares para gestionar temas de interés entre los que podemos incluir la creación de nuevos partidos, como consecuencia de proceso identitarios ligados al territorio. Este proceso puede ser interpretado como lo que plantea Jordi Borja con el derecho a la identidad y el derecho a la centralidad, para el caso de las Áreas Metropolitanas.

A partir de la década de los `90 vemos que los nuevos centros urbanos que se desarrollan en inmediaciones de los nudos de distribución de las vías rápidas de circulación y los “shoppings” entran en competencia con los centros urbanos tradicionales.

En nuestro estudio de caso vemos que las autoridades municipales de Malvinas Argentinas han adoptado la decisión de construir un nuevo centro urbano cuyo diseño es similar al que hemos visto en los albores del siglo XX. La diferencia estriba en que no cambia de uso rural a urbano sino que debe refuncionalizar un predio que tenía uso militar y que posee un valor patrimonial e histórico cargado de contenido. Con respecto a la experiencia de los municipios de creación más recientes, como es el caso de Lanús y Tres de Febrero, Malvinas Argentinas no elige privilegiar alguno de los dos centros urbanos existentes (Grand Bourg o Los Polvorines) para localizar en alguno de ellos en forma definitiva el centro administrativo opta, como ya lo dijimos anteriormente por crear uno nuevo.

La cantidad de espacio verde público es otro rasgo distintivo con que cuenta el proyecto. En la ciudad Autónoma de Buenos Aires, la presencia de un gran parque, estimula en su entorno la localización de viviendas de uso permanente a la vez que aumenta su valorización, tal es el caso de las propiedades que tienen vistas al jardín botánico en el barrio de Palermo. En la RMBA y especialmente a partir del segundo cordón, las viviendas cuentan en su mayoría con su propio espacio verde, ubicado en el frente o el fondo de la vivienda, por lo que en este momento de la construcción de la ciudad no es valorado el espacio verde públicos con igual magnitud que en una ciudad de alta densidad constructiva, como es el caso de la ciudad de Buenos Aires. Por esa razón es que creemos que esta es una propuesta que va a ser reconocida y apreciada con mayor consideración en el futuro cuando el partido de Malvinas Argentinas se encuentre con un grado mayor de densificación constructiva.

En cuanto al proyecto en relación a los centros urbanos de Grand Bourg y Los Polvorines, consideramos que el impacto negativo mayor lo va a recibir Los Polvorines. Por la proximidad al nuevo centro y por que los edificios institucionales que hoy se encuentran funcionando en Los Polvorines deberán trasladarse. Para mitigar este impacto negativo debería impulsarse una mayor afluencia de personas al lugar y pensar en impulsar actividades económicas singulares que no se encuentren localizadas en Grand Bourg o en el área del Proyecto Parque. Es decir, el centro de Los Polvorines debería propender a ser un centro especializado en alguna actividad.

La puesta en valor de toda el área se traducirá en un aumento del precio de la tierra circundante. La presión inmobiliaria inducirá el recambio de pobladores según su poder adquisitivo. Si se quisiera evitar ese fenómeno se debería pensar distintas estrategias que permitan la retención de la población. Una de ellas podría ser la apropiación de la renta urbana, por parte del gobierno municipal, y una redistribución destinada a impulsar emprendimientos comerciales y de servicios, o a la construcción de locales con ese destino.

Hemos visto que la accesibilidad es un punto sobresaliente en la configuración de los centros urbanos por lo que recomendamos poner especial atención en la habilitación y redefinición de los recorridos de las líneas de colectivos privilegiando la comunicación de la totalidad del partido de Malvinas Argentinas con los barrios que lo conforman.

Por último creemos que dilación en el tiempo de las acciones que tiendan a concretar este proyecto atentan contra él. En la medida que los edificios institucionales permanezcan por más tiempo radicados en el centro de Los Polvorines, mayor será la dificultad para su traslado, debido a que se irán asentando en sus proximidades una creciente cantidad de actividades comerciales y de servicio, las que presentaran resistencia para el traslado. Sería bueno que el gobierno municipal retomara la iniciativa para poder avanzar en la concreción de este original proyecto.

BIBLIOGRAFIA

Libros

- Augé Marc. Los “no lugares” espacios del anonimato. España. Editorial Gedisa. (1962)
- Bettatis, C; Duarte, J; Flores, P; Ruggerio, C y Vaca, S. Caracterización del centro comercial y de servicios de Los Polvorines. Buenos Aires. Universidad Nacional de General Sarmiento, Geografía Urbana, mimeo. (2002)
- Carter, Harold. El Estudio de la Geografía Urbana. Madrid. Editorial Estanco. (1987)
- Castells, Manuel. La ciudad informacional. España. Editorial Alianza (1989)
- Castells, Manuel. La cuestión urbana; Siglo XXI, Argentina (1974).
- CONAMBA, El Conurbano Bonaerense, Relevamiento y Análisis. Ministerio del Interior. Argentina (1995)
- Daniel, Celso. “A gestao local no limiar do novo século: desafios dos governos democráticos e populares no brasil”. Direito Urbanístico e Política Urbana no Brasil, Edesio Fernandes (organizador) Belo Horizonte: Del Rey (2000).
- De Paula A., Gutiérrez R y Viñuales G.M. Del Pago Del Riachuelo Al Partido De Lanús, Archivo histórico de la Provincia de Buenos Aires Ricardo Levene. (1974)
- Di Pace M. (Coordinadora), Base informativa y análisis de algunos aspectos ambientales para la realización de un Diagnóstico Ambiental del Municipio de Malvinas Argentinas, ICO-UNGS, San Miguel (1998)
- García Canclini, Consumidores y Ciudadanos. Grijalbo, México. (1995).
- Gutman, Margarita y Hardoy, Jorge Enrique. Buenos Aires, Historia urbana del Area Metropolitana, Editorial Mapfre. Madrid (1992)
- Hall Peter. Ciudades del mañana, Ediciones Serbal, Barcelona. (1996)
- Johnson, James H. Elementos de Geografía. oikos-tau, España. (1987)
- Johnson, James H. Geografía Urbana. oikos-tau Barcelona (1984)
- Jordi Borja. Los desafíos de la urbanización latinoamericana. Barcelona. España (2000)
- Méndez Gutiérrez Del Valle, R. Caravaca Barroso, I. Organización industrial y territorio. Madrid. Editorial Síntesis. (1996)
- Municipalidad de Campana, Soñar Campana, Municipalidad de Campana, (1999).
- Municipalidad de Córdoba, Una propuesta estratégica para la ciudad, Plan Estratégico para la ciudad de Córdoba, (1994).

- Municipalidad de Tres de Febrero, Reseña Histórica de Tres de Febrero, Subsecretaría de Prensa y Ceremonial. (2002)
- FRÚGOLI JR., H. Os Shoppings de São Paulo e a trama do urbano. Um olhar antropológico. In PINTAUDI, S.; FRÚGOLI JR. H. (Org.). Shopping Centers: espaço, cultura e modernidade nas cidades brasileiras. São Paulo. Editora Unesp, (1992).
- Portillo Alvaro, Ciudad y Conflicto, un análisis de la urbanización capitalista. Montevideo, Editorial Compañero, (1992)
- Rodríguez Avial Luis. Estudio de Caso, Madrid. Posgrado FADU-UBA conjuntamente con el Politécnico de Milán. Buenos Aires. (1999)
- Rodríguez, Roberto (Compilador). Documento Preliminar Diagnostico Urbano. Municipalidad de Malvinas Argentinas. Municipalidad de Malvinas Octubre (1998)
- Santos Milton. Por una economía política da cidade. São Paulo. Editora Hucitec. (1994)
- Scobie James, “BUENOS AIRES, del centro a los barrios 1870-1910” Buenos Aires. Solar, Hachette (1977)
- Soja, Eduard W. “La espacialidad de la vida social: hacia una reterritorialización transformativa”. (Capitulo 6 de: Derek Greogory y Juan Ury, eds Social Relations and Spatial Structures, Londres: Mcmillan- Traducción: H.A. Torres) (1985)
- Spárvoli Jorge y otros, Malvinas Argentinas un partido que esta haciendo historia. Municipalidad de Malvinas Argentinas (1999)
- Topalov, Christian, La Urbanización Capitalista algunos elementos para su análisis. Méjico Edico. (1978)
- Torres Horacio, “El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)”, Buenos Aires. Dirección de Investigación y Posgrado, FADU-UBA (1993).
- Ross y Mc Granu . Buenos Aires 400 años. México IPHG, (1985),

Revistas

- Alvarez Gustavo y Otros. “El estudio de la pobreza según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2001 El Índice de Privación Material de los Hogares (IPMH).” DNESyP/DEP/PS/PID Pobreza DT N° 61 (Versión

Preliminar, sujeta a revisión). INDEC (2004)

- Barsky Osvaldo, Ciarfardini Horacio y Cristiá Carlos Alberto. Producción y tecnología en la región pampeana. ”. Polémica. Número 55 (1971). Centro Editor de América Latina S.A. .Buenos Aires. Argentina.
- Benedetti Alejandro y Barsky Andrés. “Globalización y urbanización” (David Harvey). Conferencia. geographikós N° 8, 2° semestre(1997)
- Chioza Elena M. “La población argentina en expansión”. Polémica. Número 48 (1971). Centro Editor de América Latina S.A. .Buenos Aires. Argentina.
- Christiansen, Carsten Juel. “El desierto, el centro y la periferia”. Urbanisme Revista. Numero 9-10.(1992)
- “La nacionalización de los ferrocarriles”. Polémica. Número 82 (1971). Centro Editor de América Latina S.A. .Buenos Aires. Argentina.
- Longani Rene. “Los Pueblos de Morón y Merlo en 1859 primeros proyectos urbanos de Pedro Benoit”. Revista de la Historia Bonaerense. Del Instituto Histórico del Partido de Morón. Año III, Numero 9. Abril de 1996.
- Rowe, Peter. “Poética del paisaje medio americano”. Urbanisme Revista. Numero 9-10.(1992)
- Scenna Miguel Angel. “En el ocaso del poder colonial”. Todo es Historia. Número 149 (1979). Todo es Historia S.R.L.. Buenos Aires. Argentina

Ponencias

- Jordi Borja (1999). “Hacia una Estrategia Metropolitana para Buenos aires. Escenarios Futuros” Ponencia presentada en Jornadas sobre Gestión del Territorio. Encuentro organizado por la Unidad de Gestión y Coordinación para el Area Metropolitana de Buenos Aires FADU/UBA. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 12, 13 y 14 de julio.
- Torres Horacio A. Ponencia: Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Buenos Aires: La suburbanización de las elites. Seminario De Investigación Urbana “El Nuevo Milenio y lo Urbano”. Instituto Gino Germani
- Ing. Manuel Herse Vallejo (1999). “La Construcción del Territorio Nacional. Infraestructura y Metrópolis en el próximo siglo”. Ponencia presentada en Jornadas sobre Gestión del Territorio. Encuentro organizado por la Unidad de Gestión y Coordinación para el Area Metropolitana de Buenos Aires FADU/UBA. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 12, 13 y 14 de julio.

Material consultado de la red

<http://abc.gov.ar/>

www.fundacionmetropolitana.org/region/definiciones/territorial_gonzalez.htm

www.indec.gov.ar

www.moron.gov.ar/historia

www.osp.gba.gov.ar

www.tigre.gov.ar/historia