Universidad Nacional de General Sarmiento

Código ISSN Nº 2618-4621

ACTAS Y COMUNICACIONES UNGS

4to Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos

Transformaciones metropolitanas en América Latina. La investigación frente a nuevos escenarios

2 y 3 de octubre de 2019

TOMO II: Eje 2

Alejandra Potocko
(Coordinación Editorial)

Secretaría de Investigación
Universidad Nacional de General Sarmiento

Juan M. Gutiérrez 1150 - B1613GSX
Los Polvorines - Provincia de Buenos Aires
República Argentina

Tel. (54) (11) 4469-7530 – Int. 7530
Correo electrónico: actas@@campus.ungs.edu.ar
https://www.ungs.edu.ar/

Presentación

Esta obra, parte de la serie Actas y Comunicaciones UNGS, reúne los trabajos presentados en el 4to Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos organizado por URBARED con la colaboración de CLACSO y el IIGG-UBA, en octubre de 2019 en el Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento.

Es una publicación electrónica de acceso abierto que se propone dar a conocer los avances y resultados de estudios e investigaciones puestos en discusión durante el evento con el fin de que su difusión fomente el diálogo y la reflexión, y promueva la construcción colectiva de conocimiento en torno a las temáticas en las que se centró el Congreso.

Las Actas se organizan en doce capítulos de acuerdo a los doce ejes temáticos que estructuraron la convocatoria a trabajos. Dentro de cada capítulo, los trabajos presentados se ordenan alfabéticamente, por nombre del/la primer/a autor/a; y respetando la decisión de sus autores/as de publicar la ponencia completa o únicamente el resumen.

La coordinación editorial implicó reunir y sistematizar los 148 trabajos presentados (119 ponencias y 29 resúmenes), editar los textos de acuerdo a las Normas Editoriales Actas y Comunicaciones UNGS y las citas y referencias de acuerdo al formato de la American Psychological Association (APA), 7ma Edición. En el proceso de edición se optó por respetar los manuscritos y la voluntad autorial.

Alejandra Potocko
(Coordinación Editorial)

Prólogo

La última década del siglo XX fue visualizada como la década de las reformas "neoliberales", tributarias de la globalización. La privatización de los servicios urbanos, la focalización de las políticas sociales, la creciente visibilidad de los problemas ambientales, las nuevas formas de suburbanización y los procesos de fragmentación y segregación fueron algunas de las cuestiones que examinaron los estudios urbanos. En un cambio de rumbo, los inicios del siglo XXI, fueron asociados al "neodesarrollismo", pues en muchos de los países, el Estado cobró una relevante centralidad en la ampliación de derechos, o de "post neoliberalismo", cuando se quiso indicar que los cambios progresistas que se intentaban implementar enfrentaban un contexto de crisis económica. Las nociones de "desigualdad" o de "injusticia" prevalecieron por sobre las miradas de la segregación y fragmentación con las cuales se interpretaban las injusticias sociales y espaciales de territorios metropolitanos que se constituyeron como canales para la transferencia de recursos estratégicos nacionales. En cierto modo, las "etiquetas" –tales como, neoliberalismo, neodesarrollismo o post neoliberalismo- así como una amplia gama de nociones y conceptos fueron una referencia para las investigaciones, que intentan dar cuenta de las transformaciones que se operan en el heterogéneo conjunto de ciudades latinoamericanas. Pero los instrumentos conceptuales y operativos son siempre insuficientes.

¿Los estudios e investigaciones que estamos desarrollando son pertinentes para dar cuenta de los cambios recientes? ¿Cómo caracterizar los nuevos escenarios? Habitualmente, los estudios establecen una doble conversación. Por un lado, con las problemáticas que se dirimen dentro de una comunidad académica internacional, con la cual existe una intensa red de intercambios. Por otro lado, con las circunstancias de cada uno de los países, pues los estudios –ya lo sabemos –no son neutros y en particular, la investigación en América Latina estuvo signada desde sus orígenes con el interés de "conocer para transformar". En ese marco, se hace imprescindible generar escenarios adecuados para poder reflexionar acerca de los contextos históricos y epistemológicos en los que trabajamos. Se trata, entonces, de identificar: ¿qué hay y qué falta en el campo de los estudios urbanos?, ¿cuáles son los temas vacantes?, y ¿cuáles son las preguntas que es necesario responder?

En América Latina existe una enorme producción en estudios urbanos con significativos aportes conceptuales, metodológicos y empíricos que se suma a una importante experiencia acumulada en trabajo territorial, que es necesario poner, una vez más, en relación. Desde esa perspectiva, este Congreso –el cuarto organizado por URBARED- se propuso examinar los nuevos escenarios de las ciudades metropolitanas en relación a las perspectivas conceptuales y metodológicas mediante las cuales se los intenta comprender, para poder operar, considerando la dilatada tradición de investigación de estas latitudes. Al igual que en los eventos anteriores, el congreso buscó promover la construcción colectiva de conocimiento, recurriendo a las diversas miradas que, en interacción, intentan comprender las situaciones, dando cuenta de los problemas viejos y nuevos que se superponen en las transformaciones metropolitanas.

La reflexión se organizó en torno de doce ejes temáticos que organizaron la convocatoria:

Eje 1: Ciudad, ambiente y recursos naturales

Eje 2: Nuevas configuraciones metropolitanas: territorios de borde y nuevas centralidades

Eje 3: Hábitat y desigualdades urbanas

Eje 4: El buen y el mal vivir en las ciudades latinoamericanas: políticas, conflictos y horizontes

Eje 5: Mirar y habitar la ciudad con perspectiva de género e interseccional

Eje 6: Seguridad ciudadana y territorio

Eje 7: Políticas territoriales, Estado y relaciones intergubernamentales

Eje 8: Actividades económicas y transformaciones urbanas

Eje 9: Economía popular, social y solidaria en las ciudades

Eje 10: Las industrias culturales en la ciudad: perspectivas socioeconómicas, organizacionales y geográficas

Eje 11: Tecnologías de la información geográfica aplicada a la gestión territorial

Eje 12: Enseñanza sobre cuestiones territoriales y urbanas

El Congreso, además de las mesas que reunieron más de un centenar de ponencias, organizó una serie de actividades.

A nivel de las conferencias, se presentaron las de Luiz César de Queiroz Ribeiro, del Observatório das Metrópoles de la Universidade Federal do Rio de Janeiro: "Metrópolis y transición del orden urbano: reflexiones e hipótesis desde el caso de Brasil", y la de Alicia Ziccardi, del Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México, "La cuestión urbana del siglo XXI. Desigualdades territoriales y nueva arquitectura espacial". Como cierre del congreso, en la mesa "Nuevos escenarios para una agenda metropolitana", las exposiciones de María Mercedes Di Virgilio (IIGG-UBA) y de Eduardo Reese (ICO-UNGS / CELS) presentaron una suerte de "balance y perspectiva" del campo de los estudios urbanos.

La presentación de libros fue ocasión para que un conjunto de investigadores del Instituto del Conurbano (ICO) de la UNGS den cuenta del avance de las investigaciones. Daniela Soldano dio cuenta de una obra colectiva, "Pobreza urbana, vivienda y segregación residencial en América Latina" que reúne muchos trabajos del congreso de URBARED en México. Cristina Cravino disertó sobre "La ciudad (re)negada. Aproximaciones al estudio de asentamientos populares en nueve ciudades argentinas". Francisco Suárez revisó las problemáticas de los cartoneros y los residuos, "Recicloscopio V", en tanto Magdalena Chiara presentó las alternativas de la salud en el conurbano: "La salud gobernada".

Es de mencionar especialmente el homenaje -con formato de conversatorio- a José Luis Coraggio, del cual participaron Carlos Fidel (UDT-UNQ), Alicia Ziccardi (IIS-UNAM), Ruth Muñoz (ICO-UNGS), Susana Hintze (ICO-UNGS) y Gonzalo Vázquez (ICO-UNGS), que fue objeto de un Dossier publicado en abril de 2020 en el sitio de URBARED (http://urbared.ungs.edu.ar/dossier-2/)

Durante las dos jornadas se presentaron un total de 148 ponencias en 35 mesas de trabajo. Se presentaron estudios sobre ciudades latinoamericanas (de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Uruguay, Venezuela) y sobre áreas metropolitanas de ciudades argentinas (Buenos

Aires, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, La Pampa, Mendoza, Neuquén, Resistencia, Rosario, Río Negro, Tucumán, Santa Fe, San Luis, San Juan, Jujuy).

La calidad de las conferencias y de las ponencias presentadas, el tiempo que se otorgó para el debate, la decisión institucional de realizar un congreso gratuito para ampliar la convocatoria y la intensa participación y colaboración de nuestros estudiantes y graduados del ICO, fueron algunas de las valoraciones que se compartieron al finalizar este congreso. En particular, para el Instituto del Conurbano (ICO) fue una oportunidad para desarrollar un trabajo colectivo que abarcó al conjunto de sus áreas de investigación, para poner en común sus diversos abordajes y principales resultados de investigación y para revisar con otros colegas, equipos e instituciones, las principales problemáticas de las ciudades y de los estudios urbanos.

Estas Actas reflejan parte de los aportes e intercambios que tuvieron lugar en esos días de octubre de 2019 en el Campus de la UNGS. Consideramos que son la expresión de los logros que resultan del trabajo colectivo llevado a cabo en ocasión del 4to Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos. Nos muestra también que nos queda mucho por hacer…

Comité Organizador

Índice Tomo II: Eje 2

Eje 2. Nuevas configuraciones metropolitanas: territorios de borde y nuevas centralidades 613

De la ciudad batllista a la ciudad neoliberal. El caso de Maldonado-Punta del Este (1935- 1982). Leonardo Altmann Macchio 614

La lucha por los espacios públicos en el sector sur de la ciudad de Mar del Plata. El caso "Verde Mundo", 2010-2018. Solange Arce 641

Procesos de relocalización de población en el Área Metropolitana de Córdoba, Argentina (1991-2010). Sara M. Boccolini 658

Es posible construir centralidades desde el barrio. Planificación, conflictos y continuidades. Rosana Bulesevich, Sandra Ferreyra, Guillermo Marzioni y Violeta Pompa 682

El desplazamiento forzado como base para un proceso de conurbación en áreas metropolitanas con ecotonos urbanos. Andrés Cuesta Beleño 708

Territorios de borde urbano en Córdoba. Problemáticas y abordajes en estudios técnicos sobre periurbanización. Fernando Díaz Terreno y Josefina Tamis 736

El diagnóstico de las centralidades del Área Metropolitana de Cúcuta, Colombia. Keidy Dayana Duran Arias y Deisy Paola Otero Pérez 737

Resistencias y tensiones de la agricultura en los bordes de una ciudad intermedia: un análisis del espacio a través de métodos mixtos. Pablo Valentín Ermini 754

Diagnóstico del subsistema socio-espacial del Área Metropolitana de Cúcuta, Colombia. Leidy Estevez, Juan Rozo, Juan Duarte y Yurley Ramírez 788

La General Paz, cuestionamiento de las modificaciones aplicadas en el límite entre Capital Federal y el Conurbano Bonaerense. Montserrat Fàbregas Flò 818

Novas e antigas configurações da região central de Belo Horizonte: decadência ou gentrificação? Marina Fernandes Ferreira y Carolina Portugal Gonçalves da Motta. 851

Aportes para el debate de la gentrificación comercial: el fenómeno de birrificación y la transformación urbana. Lucía M. Fernández 873

Indicadores de compactación y fragmentación en áreas metropolitanas. Andrea Pamela Flores, Marcela Rivarola y Benítez y María Eugenia Nilda Jaime 893

Cualificación de sub centralidades como herramienta para la reconversión de la periferia difusa. Su posible aplicación en la ciudad de Bahía Blanca. María Jimena Irisarri y Luis Miguel Pites 915

La interfase rural-urbana: el caso del Barrio Bicentenario, partido de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires. Natalia Kindernecht 936

Parque Lineal Belgrano: "Revalorización ecológica de espacios verdes urbanos en el partido Malvinas Argentinas". Eduardo Lamarque, Soledad Cuadrado, Ana Opazo, María Paula Segovia, Nehuen Goñi, Gustavo Cordo, Verónica Meaurio y Leonardo Fernández 966

Dinámica del mercado inmobiliario en el Área Metropolitana de San Juan (AMSJ). Alicia Malmod, Cecilia Castro Aneas, Patricia García y Silvina Tejada 989

Miradas sobre el municipio de San Fernando: las imágenes técnicas en su Plan Regulador. Agustín Manuel Mango 1004

Corredores metropolitanos. Las formas del crecimiento urbano en el Área Metropolitana de Córdoba. Saulo Nazareno Martín 1023

Percepción ciudadana respecto al diseño urbano de nuevos espacios públicos en la periferia. Caso de estudio Parque Costanera Biobío, Área Metropolitana de Concepción, Chile. Laura Navarrete Luengo y Montserrat Delpino-Chamy 1071

Emprendimientos urbanos sobre humedales. Estudio de caso "Barrio náutico Rincón de Urquiza" en Concepción del Uruguay, Entre Ríos. María Carolina Pascal, Ivana Montañana, Carlos Elias Serratti, Noelia Bondaz, Alejandro Dubois, German Nutini, Aracely Gallego, Alejandra Fernández y Melina Crettaz Minaglia 1094

Urbanismo y urbanización en las tierras bajas de la cuenca Reconquista (Área Metropolitana de Buenos Aires). Alejandra Potocko 1105

San Fernando: cambios en los patrones de ocupación y usos de la ribera. De lo privado a lo público. Un caso en el Gran Buenos Aires. Verónica Andrea Rodríguez 1131

Cartografías de la centralidad en el Conurbano Bonaerense. Florencia Sciutto y Lorena Vecslir 1156

Gobernanza territorial en el Área Metropolitana de Santa Fe. Problemas y desafíos, estrategias y propuesta. Mirta Soijet 1180

Orden espacial y control social en la periferia de Buenos Aires: cicatrices urbanas latentes post-dictadura. Guillermo Tella y Jorge Amado 1200

¿Quién está a cargo aquí? Los que deciden las formas en los procesos de extensión urbana, el caso del Área Metropolitana de Córdoba. Cristian Terreno 1240

Las rentas del paisaje. Una indagación en la relación entre política habitacional, mercado inmobiliario y actividad turística en Villa de Merlo (San Luis). Nicolás A. Trivi 1260

El periurbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Hacia una delimitación conceptual y espacial. Juan Pablo Venturini, Diego Rodríguez y Victoria González Roura 1285

Eje 2

Nuevas configuraciones metropolitanas: territorios de borde y nuevas centralidades

Coordinación: Alicia Novick, Graciela Favelukes, Mercedes Di Virgilio, Pablo Elinbaum, Viviana Colella y Estela Cañellas

Durante las últimas décadas, una amplia gama de términos –ciudad archipiélago, ciudad dual, ciudad difusa– intentó caracterizar las nuevas formas de expansión de las grandes ciudades, en un contexto de profundas transformaciones sociales y urbanas. Los centros tradicionales son sede de grandes proyectos, operaciones de rehabilitación patrimonial y procesos de gentrificación mientras las periferias se fueron cualificando con las nuevas centralidades que resultan de los equipamientos de comercio, ocio y el impacto de las urbanizaciones cerradas. Por detrás de esos procesos, la desigual distribución de las redes y los equipamientos, las limitadas alternativas del mercado inmobiliario y la debilidad de los instrumentos de regulación y control fueron marcando una creciente desigualdad urbana que se pone de manifiesto en las diversas formas de urbanización gestionadas por quienes no pueden acceder al mercado inmobiliario.

Este eje buscó reunir investigaciones que consideran la dimensión territorial de los cambios recientes. Entre otras cuestiones, se apuntó a reunir estudios que examinan los recientes procesos de ocupación del territorio y la dinámica del mercado inmobiliario; cuencas, ríos y costas; los planes, proyectos e instrumentos de las políticas urbanas; la rehabilitación patrimonial y los centros históricos; la dimensión histórica de los procesos recientes y las formas y representaciones gráficas.

DE LA *CIUDAD BATLLISTA* A LA CIUDAD NEOLIBERAL. EL CASO DE MALDONADO-PUNTA DEL ESTE (1935- 1982)

Leonardo Altmann Macchio[1]

Resumen

El crecimiento de Maldonado-Punta del Este ha sido la principal transformación del sistema urbano uruguayo desde la apertura y desregulación económica iniciada en la década de 1970. A nivel poblacional, es el segundo ámbito urbano del país luego del Área Metropolitana de Montevideo, pero en la década de 1960, Maldonado era la capital departamental con menos habitantes. Para estudiar sus procesos recientes, en tanto espacios del "neoliberalismo realmente existente" (Brenner y Theodore, 2002) es fundamental comprender las lógicas de los escenarios consolidados en el período del Estado de bienestar, sus escenarios regulatorios y acuerdos políticos, y sus espacios, en los que se activaron por primera vez los programas neoliberales.

El presente escrito aborda dos aspectos de la aproximación a la comprensión del proceso que será objeto de la tesis de Doctorado en Estudios Urbanos, acerca de cómo la ciudad del Estado de bienestar uruguaya, para el caso de esta urbanización turística, se descompone y reconfigura con la neoliberalización. Por un lado, el acercamiento a la trayectoria de Punta del Este como "*ghetto* del ocio" y por otro, la definición de una periodización que apoye esta lectura histórica del territorio.

Palabras clave: Urbanización, turismo, planificación urbana.

[1] leonardoaltmann@gmail.com, Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de la República Oriental del Uruguay.

Introducción

El crecimiento de Maldonado-Punta del Este ha sido la principal transformación del sistema urbano uruguayo desde la apertura y desregulación económica iniciada en la década de 1970. A nivel poblacional, es el segundo ámbito urbano del país luego del Área Metropolitana de Montevideo, pero en la década de 1960, Maldonado era la capital departamental con menos habitantes. Para estudiar sus procesos recientes, en tanto espacios del "neoliberalismo realmente existente" (Brenner y Theodore, 2002) es fundamental comprender las lógicas de los escenarios consolidados en el período del Estado de bienestar, sus escenarios regulatorios y acuerdos políticos, y sus espacios, en los que se activaron por primera vez los programas neoliberales.

El presente escrito aborda dos aspectos de la aproximación a la comprensión del proceso que será objeto de la tesis de Doctorado en Estudios Urbanos, acerca de cómo la ciudad del Estado de bienestar uruguaya, para el caso de esta urbanización turística, se descompone y reconfigura con la neoliberalización. Por un lado, el acercamiento a la trayectoria de Punta del Este como "*ghetto* del ocio" y por otro, la definición de una periodización que apoye esta lectura histórica del territorio.

La trayectoria de los *ghetos* del ocio

La investigación contemporánea sobre los procesos de urbanización se enfrenta a lo que Brenner y Schmid (2015) y Brenner (2017) definen como una crisis epistemológica, respecto a poner en discusión la cualidad de lo urbano como asentamiento fijo, limitado y universalmente generalizable. Por otra parte, Brenner y Theodore (2002) y Theodore, Peck y Brenner (2009) al definir las "geografías del neoliberalismo realmente existente" destacan en la configuración espacial de los territorios contemporáneos, la inserción contextual y la dependencia de la trayectoria, es decir los escenarios previos de acumulación y regulatorios, sobre los que actuaron los procesos de neoliberalización en la década de 1970.

En efecto, dentro de un encuadre que observa relaciones entre modelos de desarrollo económico y patrones de crecimiento urbano, este trabajo se propone aportar a la

comprensión de la gestación de una metrópolis basada en el turismo residencial de temporada, desde su trayectoria previa.

Lefebvre (1978) mencionaba al proceso de industrialización como motor de las transformaciones de las ciudades e inductor de la "problemática urbana". Los requerimientos de fuerza de trabajo e insumos y la concentración de medios de producción, pautaron la localización de los nuevos ámbitos urbanos y los cambios en los existentes, a partir de la primera revolución industrial. En una lectura temporal interpretaba que "la industria puede prescindir de la ciudad pre capitalista, pero para ello debe construir aglomeraciones en las que el carácter urbano se deteriora" (Lefebvre, 1978, p. 23). Luego hacía un salto en el tiempo y se situaba en los procesos urbanos de la Europa de la década de 1960. Allí percibía fenómenos de urbanización sin industrialización, pautados por los circuitos de especulación inmobiliaria, creación de capitales por ese medio, inversión en la construcción y así sucesivamente. Ese proceso fue visualizado como frágil y vinculado a los que ocurrían en América del Sur y África, con grandes ciudades cercadas por suburbios degradados y donde:

> Las estructuras agrarias antiguas se disuelven y los campesinos desposeídos o arruinados huyen a las ciudades en busca de trabajo o subsistencia. Estos campesinos proceden de sistemas de explotación destinados a desaparecer por el juego de los precios mundiales que dependen estrechamente de los países y "polos de crecimiento" industriales (Lefebvre, 1978, p. 25).

En aquel planteo (antes de la crisis del capitalismo de inicios de la década de 1970) se apreciaba la cercanía de otro "punto crítico" dentro de una línea que abarca temporalmente desde las poblaciones dispersas del comienzo de la civilización occidental (0% de urbanización) a un mundo 100% urbano. Tras los pasajes de la ciudad política a la ciudad comercial, y de ésta a la ciudad industrial (donde se da la inflexión de lo agrario a lo urbano), refiere a la existencia de una crisis de la ciudad que dará lugar a otra etapa, utilizando la dicotomía explosión-implosión para definir las transformaciones que daban inicio a la urbanización generalizada: concentración urbana, éxodo rural, extensión del tejido urbano, total subordinación de lo agrario a lo urbano (Lefebvre, 1972; 1978; 2015).

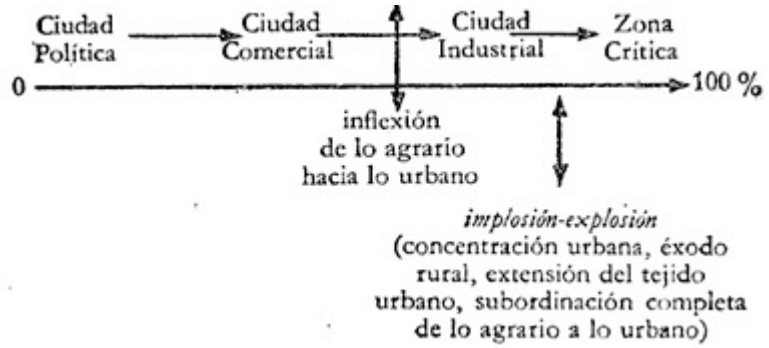


Figura 1: Diagrama del proceso de urbanización de la sociedad según Lefebvre. Fuente: Lefebvre (1972).

Este punto crítico era vinculado a otro evento de "destrucción creativa" del capitalismo. Es decir, una reconfiguración de aspectos relacionales y materiales que hacen a los modos de producción y las relaciones sociales; como parte de las estrategias del capitalismo para salir de sus crisis. Esto se vinculaba con lo que Harvey (1982) denominó "arreglo espacial" decir, la generación de complejas matrices de configuración especial (con un protagonismo claro de las infraestructuras) socialmente producidas y su consiguiente dimensión temporal materializada en el tiempo de retorno del capital en una coyuntura histórica (Brenner, 1999).

Dentro de aquella crisis del capitalismo y sus espacios de la década de 1960, Lefebvre (1978), también destacaba como parte de esta nueva etapa, al surgimiento de lo que denominó "*ghettos* del ocio", espacios mediados por la mercantilización de los entornos naturales y escenográficos.

El fenómeno del crecimiento de urbanizaciones balnearias en el Río de la Plata está vinculado claramente a la urbanización sin industrialización y la mercantilización del paisaje. Pero al rastrear la trayectoria las metrópolis turísticas de la cuenca del Plata, se aprecia que más allá de la transformación urbana de la década de 1970, el turismo estaba ligado en buena medida a las estrategias de desarrollo de modelo fordista keynesiano.[2]

Pero los espacios del turismo fueron parte del sistema territorial derivado de la revolución industrial. Observando los procesos de los territorios turísticos, se reconocen claramente dos etapas, una vinculada a lo contemplativo y exclusivo (siglo XIX, ciudad

[2] El keynesianismo espacial refiere a un territorio integrado en la escala nacional, con estrategias redistributivas y de cohesión regional, mediante una distribución equilibrada de recursos e infraestructuras, las cuales fueron aplicadas en el marco de programas de desarrollo urbano y regional (Sevilla Buitrago, 2017).

industrial) y otra al ocio de masas, vinculado a una interacción mayor con el entorno socio-espacial (siglo XX, ciudad fordista).

Corbin (1993) recorre el trayecto desde una idea de costa tributaria de un mar con connotaciones negativas, hacia una nueva sensibilidad ilustrada y dinamizada por las expresiones artísticas: la costa bucólica, con emoción y profundidad. A eso se le agrega, dentro del paradigma higienista, las recomendaciones médicas de darse baños de mar en aguas termales, luego expandido a las aguas marinas. El turismo costero de las estaciones balnearias de *elite*, desarrollado en Europa fue trasladado a Sudamérica sobre fines del siglo XIX e inicios del siglo XX (Punta del Este, Mar del Plata, Valparaiso). El alto comercio y las clases dirigentes vernáculas tenían un estrecho vínculo comercial y cultural con el mundo europeo y replicaban sus prácticas, inclinaciones estéticas y hasta soluciones espaciales; ya fuera en la conformación urbana, o edilicia. Ello también permeó en los territorios del ocio. Así fue que se desplegó la primera camada de "estaciones de veraneo" para las clases altas, con sus balnearios agrestes y sus *chalets* (Da Cunha *et al*., 2012; Trochón, 2017).

Pero en la sociedad salarial el espacio del ocio llegó a los sectores medios. Los derechos sociales y la generalización del paradigma del turismo de sol y playa (el bronceado, el exhibir el cuerpo), dinamizaron la búsqueda por nuevos territorios del turismo, en particular del turismo interno, atendiendo a la centralidad del ámbito nacional dentro del modelo fordista keynesiano. Todo ello, masificó (y en alguna medida democratizó) la experiencia del ocio como práctica de la sociedad moderna, lo cual replicó y hasta banalizó el trazado urbano balneario. Y amplificó las implicancias del turismo en tanto negocio, ofertando clima, paisaje, servicios y significaciones. La masividad requirió inversiones públicas en infraestructura y comunicaciones, las cuales retroalimentaron el circuito de la circulación del capital (Harvey, 2013) y los actores vinculados al desarrollo de la infraestructura fueron impulsores estratégicos de los primeros impulsos balnearios (los ferrocarriles en el caso argentino de Mar del Plata y las compañías de navegación en Punta del Este). Y dentro de esta intención de favorecer la inversión turística visto el robusto entramado de actividades económicas involucrado, los marcos regulatorios del suelo fueron crecientemente permeables a estas demandas.

En tanto, para las *elites* y sus territorios de exclusividad turística, la masividad fue un desafío para encontrar nuevos territorios de aislamiento, que conservaran las cualidades ambientales, escenográficas y sociales que pautaban su consumo cultural (Bourdieu, 1998).

Siguiendo a De Mattos (2007), "los destinos inmobiliarios más ofrecidos incluyen escenografías urbanas que buscan mejorar el marketing internacional de la ciudad". Considerando un escenario más amplio que la ciudad y la construcción escenográfica y paisajística desde los atributos naturales y cualidades ambientales, ese comentario revela en buena medida las tensiones a las que están sometidos muchos de los territorios turísticos actualmente.

En definitiva, el estudio de los ámbitos espaciales en que se despliegan por primera vez los programas neoliberales en la década de 1970, enfrenta el singular desafío de abordar ese período (1935-1982) del Estado de bienestar, como un clivaje entre la construcción de una metrópolis moderna sudamericana (Gorelik, 1998) y la plataforma de despliegue neoliberal. Apreciar esta etapa como parte de ese proceso implica una riqueza mucho mayor que pensar en los espacios de la ciudad del estado de bienestar. Y más con el interés de que el turismo fuera impulsado en el caso del Estado uruguayo, como una actividad de diversificación económica en tanto no afectaba los intereses de los grupos agroexportadores.

Maldonado y Punta del Este en el Uruguay urbano

Uruguay tiene 176.000 km^2 de superficie, y alrededor de 3,5 millones de habitantes. Está situado al sureste del continente americano, como una cuña entre Argentina y Brasil. La definición del territorio uruguayo como conjunción de pradera, frontera y puerto (Reyes Abadie, Melogno, Bruschera, 1966) puso de manifiesto condicionantes de soporte físico, culturales y políticas en la estructuración del territorio uruguayo. La figura de la pradera y la penillanura suavemente ondulada, permitió (en un territorio considerado por la corona española "tierras de ningún provecho" por no poseer yacimientos de metales preciosos) el desarrollo de la ganadería, introducida a inicios del siglo XVII y que precedió en más de un siglo a los asentamientos coloniales españoles (Alvarez Lenzi, 1972). Territorio de frontera entre el imperio español y portugués, durante el siglo XVIII, la movilidad informal de bienes,

ganado y personas, pautó parte importante de las relaciones sociales y territoriales en la Banda Oriental, dentro del rígido esquema comercial de la corona española. Finalmente, la condición de puerto retroalimentó y equilibró a pradera y frontera. Y a su vez, las condiciones naturales del puerto de Montevideo (profundidad y ubicación) lo ubicaron como el centro de las operaciones de la flota española del atlántico sur.

Maldonado fue una de las primeras ciudades fundadas por los españoles en el actual territorio uruguayo (1757), con el fin de custodiar la estratégica bahía de Punta del Este, situada donde el Río de la Plata llega al océano Atlántico. El pequeño poblado y centro militar se instalaba al fin del cordón dunar que cercaba la costa.

Pero a pesar del protagonismo que tuvo Maldonado en la época colonial, fundado en esa localización militar y el comercio informal, en la era republicana, su trayectoria dentro del sistema urbano uruguayo la muestra perdiendo gravitación. Es invadida y saqueada en las guerras civiles, los médanos inciden fuertemente en una carencia de comunicación terrestre fluida con el resto del país y además queda por fuera del despliegue ferroviario que pauta la modernización del territorio uruguayo a partir de 1870 (Martínez y Altmann, 2016; Musso, 2004). Posteriormente, en la etapa de la sustitución de importaciones, la ciudad no es sede de industrias relevantes.

Punta del Este, estrecha, rocosa y ventosa península, aparece, por tanto, vinculada a Maldonado desde los inicios. El poblado se intenta fundar a mediados del siglo XIX, vinculado a caza y explotación de lobos marinos, pero finalmente el desarrollo que surgió a fines del siglo XIX tenía ya su eje en el turismo. Antes del 1900 se habían instalado los primeros y primitivos hoteles y *chalets*, y era ya considerado el lugar de descanso de las *elites* de Buenos Aires y Montevideo. En efecto, también desde el inicio, Punta del Este aparece proyectada regionalmente e intensamente articulada a las clases altas de Buenos Aires. Su declaración como "pueblo" en 1907, estaba vinculado al emergente desarrollo turístico y propició el primer gran remate de solares, promovido por una sociedad con capitales originarios de Montevideo y Buenos Aires, incluyendo a tenedores de grandes extensiones de tierra en la costa de Maldonado (caso de A. Lussich) y accionistas de las compañías navieras que hacían recorridos entre Buenos Aires y la costa uruguaya (caso de N. Mihanovich).

En 1963 Uruguay realizó su primer censo en más de cincuenta años. En esa fecha, Maldonado era la capital departamental menos poblada del interior del Uruguay, con poco más de 15.000 habitantes. También lo había sido en el anterior censo, en 1908.[3] A pesar de la proximidad, aún no tenía contigüidad espacial con Punta del Este, ya consolidada como principal polo turístico de la costa uruguaya. Salto y Paysandú, las principales ciudades del litoral e históricos centros urbanos que secundaban a Montevideo a nivel demográfico, llegaban a casi 60.000 personas, y vivían el dinamismo urbano de la mano de la industria de sustitución de importaciones. En tanto Montevideo, tenía más de un millón de habitantes y estructuraba su Área Metropolitana por reconversión de lugares de segunda residencia y consolidación de "ciudades-dormitorio" próximas.

En el censo 2011, Maldonado-Punta del Este y una serie de balnearios conurbados llegaban a 110.000 habitantes, mientras Salto tenía 105.000, Paysandú 90.000 y la ciudad de Montevideo se mantenía en 1.300.000 habitantes, pero con su área metropolitana, llegando a casi 1,8 millones.

Hace varias décadas que el país crece muy poco demográficamente (poco más de 30% entre 1963 y 2011) pero, en ese mismo lapso, Maldonado-Punta del Este, la multiplicó cinco veces, duplicándola en el período 1985-2011 (Cuadros 1 y 2). Éste fenómeno merece atención, en la medida que el crecimiento se ha basado en el dinamismo del sector terciario (servicios, turismo) con cíclicas oleadas de inversiones vinculadas al desarrollo inmobiliario (1976-1982; 1995-2000 y 2007-2012). El persistente incremento demográfico se ha solventado en migraciones internas, vinculadas a las posibilidades laborales de la construcción y los servicios. En 2011 más del 40% de los habitantes del aglomerado Maldonado-Punta del Este eran originarios de otro departamento del país (Cuadro 3). A su vez, el posicionamiento de Punta del Este a partir de sus cualidades ambientales y paisajísticas, como balneario exclusivo de escala regional, dentro del espacio metapolitano (en términos de Ascher, 1995) de Buenos Aires, es parte de estas nuevas dinámicas transnacionales y/o globales. Pero como se ha visto, el vínculo con Buenos Aires también está en el origen del balneario.

[3] En 1908, Maldonado ni siquiera era la ciudad más poblada del departamento. San Carlos, distante unos 15 km al norte, era el centro del comercio y del negocio agropecuario del departamento de Maldonado. Está establecida sobre el histórico camino terrestre paralelo a la costa con rumbo a la frontera brasilera, actual ruta nacional 9.

		1985	1996	2004	2011	Diferencia 2011–1985	incremento 1985- 2011
Maldonado-Punta del Este	**población**	47.368	74.060	85.910	107.265	59.897	126%
	vivienda	34.035	47.370	56.367	69.420	35.385	104%
	hogares	14.957	23.833	28.949	38.903	23.946	160%

Cuadro 1: Evolución de población, vivienda y hogares en Maldonado-Punta del Este en los últimos cuatro censos (1985, 1996, 2004, 2011). Fuente: Elaboración propia con datos INE.

		1985	1996	2004	2011	Diferencia 2011–1985	incremento 1985- 2011
URUGUAY	**población**	2.954.713	3.163.763	3.241.003	3.286.314	331.601	11%
	vivienda	988.525	1.126.502	1.279.741	1.389.740	401.215	41%
	hogares	862.962	975.056	1.065.677	1.116.292	253.330	29%

Cuadro 2: Evolución de población, vivienda y hogares de Uruguay en los últimos cuatro censos (1985, 1996, 2004, 2011). Fuente: Elaboración propia con datos INE.

Lugar de nacimiento	Personas	Porcentaje
En esta localidad o paraje	51242	47,78%
En otra localidad o paraje de este departamento	3826	3,57%
En otro departamento	46454	43,32%
En otro país	3288	3,07%
No relevado	2435	2,27%
Total	107245	100%

Cuadro 3: Lugar de nacimiento para los habitantes del aglomerado Maldonado-Punta del Este de acuerdo al censo 2011. Fuente: Elaboración propia con datos INE.

En el desarrollo de Maldonado-Punta del Este durante la neoliberalización son evidentes las trayectorias de:

- La noción de consumo del lugar y mercantilización de los paisajes singulares dentro de procesos de competitividad territorial para atraer inversiones turísticas e inmobiliarias. Esto puede relacionarse claramente con el fomento de la industria turística en Uruguay, particularmente desde la década de 1930 (cuando se legisla declarando el turismo de interés nacional y luego se "lotea" como balnearios casi todo el litoral platense- atlántico uruguayo) y desde los 60, en ambos casos como estrategia de diversificación de actividades económicas ante crisis estructurales.
- La relación entre los ciclos económicos y el desarrollo inmobiliario visto desde la colocación del excedente. En el caso de la región platense, de economías basadas en el sector

primario, los ciclos de expansión sobre los precios de los *commodities* y en particular, en la última década y media del fenómeno del agronegocio ha dado lugar a un desborde de parte importante del excedente hacia el desarrollo urbano.

- En Maldonado-Punta del Este los proyectos de neoliberalización lograron mayor desarrollo que en otras regiones del Uruguay, siendo, por ejemplo, uno de los pocos lugares donde durante los años 90 y hasta 2005, el servicio de abastecimiento de agua potable estuvo concesionado a privados.
- El nuevo consumo de suelo urbano incluyó tanto desarrollos tradicionales en el tejido formal de la ciudad, como asentamientos irregulares, programas públicos de vivienda en lógica de política focalizada para bajos ingresos y clubes de campo o barrios cerrados en enclaves semi-rurales.
- El incremento poblacional ha generado, desde una lógica gravitacional en la provisión públicos de servicios de escala regional, que Maldonado cuente con sedes locales de los centros regionales de la Universidad de la República y del Formación de Docentes de Secundaria, un factor diferencial dentro del conjunto de capitales departamentales (Altmann, 2015).

Pero en la comprensión de cómo ese balneario rioplatense, surgido entre dunas y bosques, se transforma en un pujante espacio metropolitano y balneario global, es necesario comprender la trayectoria de sus procesos urbanos durante el período del estado de bienestar uruguayo.

Develando la trayectoria: de la duna y el *chalet* al bosque y la torre

Los modos de pensar y actuar sobre la ciudad han perfilado la identificación de diferentes etapas, instrumentales al análisis de los fenómenos urbanos. La ciudad, en tanto espacio construido y producido socialmente, tiene un bagaje acumulativo de procesos históricos y debe ser abordada considerando dimensiones estructurales y coyunturales.

La periodización permite valorar variaciones y permanencias en configuración urbana (la ciudad realizada y la ciudad imaginada, hacia dentro, hacia afuera y hacia adelante) y

procesos institucionales y sociales heterogéneos y con lógicas multicapa y multiescala. (Gorelik, 2002; Novick, 2011).

En el caso de la ciudad latinoamericana estas etapas tienen signos particulares en la desigualdad socio espacial como parte del orden implantado (como plantea Rama, 1997) o procesos de más largo plazo donde el conflicto entre europeos y criollos subyace y se reinventa durante siglos (Romero, 2001).



Figura 2: Folleto de remate de solares en Punta del Este (1928). Fuente: Archivo del Instituto de Historia de la Arquitectura, FADU, UDELAR.

Para la identificación de etapas en la historia urbana de Maldonado y Punta del Este se identifican cuatro trabajos relevantes que perfilan etapas del desarrollo del territorio uruguayo y su articulación a diferentes escalas y perfiles.[4]

Musso (2004) dentro de una investigación histórico-documental, de perfil enciclopedista, sobre el proceso de crecimiento urbano de las ciudades uruguayas, desde la época colonial hasta finales del siglo XX; aborda el "origen, evolución histórica y urbanística en el contexto nacional y regional y sus perspectivas de futuro" tal cual el título completo del

[4] No hay trabajos históricos sobre Maldonado que aborden el crecimiento de la ciudad en la segunda mitad del siglo XX.

libro. La determinación de las etapas refiere indistintamente a cuestiones políticas, institucionales, infraestructurales o demográficas, nacionales o internacionales de incidencia mundial (ejemplo: fin de guerras mundiales). Se definen dos grandes procesos: "Formación del conjunto de ciudades" y "Evolución de la urbanización durante el siglo XX", integrados por los siguientes lapsos: (los cuales a su vez se dividen en "fases" y "sub fases").

Alemán (2012) se sitúa desde la indagación epistemológica del urbanismo, abordando la trayectoria de la planificación urbana en el Uruguay (concretamente en Montevideo) durante el siglo XX, encontrando cuatro modelos discursivos: Belleza (1890- 1930): Modelo barroco de filiación francesa vinculado al esteticismo.

- Control (1930-1980): modelo vinculado a los postulados del CIAM, que promueve una lectura abstracta y unitaria del hecho urbano, con una postura optimista sobre el control territorial.
- Memoria (1980-1996). Modelo inspirado en las ideas de Aldo Rossi, con el rescate de la memoria como insumo analítico- proyectual.
- Equilibrio (desde 1996). Modelo que retoma la idea del plan global bajo el influjo de otros aportes y promueve el re-equilibrio urbano desde la esfera pública. Rige la actividad de vastos sectores institucionales y académicos. "No hay dibujos de autor ni férreos anclajes conceptuales".
- Incertidumbre (desde 1996). Instala el escepticismo ante las aspiraciones de control del hecho urbano. Se reconoce la referencia teórica de Koolhaas. Plantea aceptar lo que existe y que el esquema no admite un deber ser.

Respecto a la delimitación cronológica adoptada, es "imprecisa y aproximativa. En general, el límite entre enclaves sucesivos coincide con algunos hitos importantes, como la presentación pública del Plan Regulador (1930) o el inicio de la primera fase en la elaboración del Plan Montevideo (1996)" (Aleman, 2012, p. 41).

Martínez y Altmann (2016) analizan la trayectoria del sistema urbano uruguayo durante el siglo XX e inicios del XXI, considerando procesos de crecimiento urbano y movilidad entre centros urbanos. Intentan develar las relaciones entre modelos de desarrollo y patrones territoriales a través de "cortes históricos" (vinculados a la lectura de la distribución de la población asociada a los censos) y "ciclos territoriales" (en ellos se rastrea las dinámicas

de economía, estado y sociedad y donde estos procesos guardan coherencia desde una lectura sistémica, perfilan un "ciclo" definidos considerando diferentes hitos en alguna de las dimensiones abordadas, del ámbito nacional o internacional, con similitudes con el trabajo de Musso (2004). El primer ciclo, llamado "Sistema urbano tributario de la macrocefalia montevideana" abarca entre 1904 y 1973, se divide en dos fases: "consolidación institucional y creación de entes autónomos y estado de bienestar en la inserción capitalista" (entre fin de la guerra civil de 1904 y crisis mundial de 1929) e "Implantación, auge y crisis del modelo de sustitución de importaciones y fomento del mercado interno" (entre crisis de 1929 y quiebre institucional de 1973). El ciclo "Metropolización y replanteos urbano territoriales durante la inserción global en clave neoliberal" 1973 y 2002, tiene dos fases donde el matiz lo da una vertiente autoritaria (1973-1985) y otra democrática (1985-2002) de similar "modelo". El final del lapso está dado por la crisis uruguaya de 2002.

El último ciclo, "Conurbaciones y policentrismo con irrupción del agronegocio y nueva logística y nueva matriz energética" va desde la crisis de 2002 hasta la redacción del libro (2015) y plantea dos fases: la primera, muy breve, de comienzo de la reactivación posterior a la crisis (2002-2005) y la segunda, definida por el histórico cambio en el signo político del gobierno nacional, con la llegada del Frente Amplio a la presidencia (2005) y un inédito proceso de crecimiento económico.

Trochón (2017) aborda la historia de Punta del Este durante el siglo XX a través de una investigación histórica basada en análisis documental, posicionándose sobre las formas en que fue "imaginada, proyectada y construida" durante el siglo XX (Trochón, 2017, p. 9). Se definen en cuatro períodos donde se evidencian las dinámicas en la fisonomía de la ciudad, los patrones, "modas" y gestión del turismo en tanto hábitos de los veraneantes y referencias a las variantes de desarrollos urbanísticos y arquitectónicos:

- Punta del Este, maravilla de la naturaleza (1907-1930). Etapa "fundacional" del balneario, aún agreste. Abarca los primeros loteos, hoteles y emprendimientos, en un marco "insular", con protagonismo del transporte fluvial. Finaliza con la llegada del tren a Punta del Este.
- El balneario aristocrático (1930-1960). Se caracteriza por el crecimiento del balneario por fuera de la península, ya integrado por carretera y ferrocarril al sistema urbano nacional, el surgimiento y consolidación de los barrios jardín como segunda residencia de

familias aristocráticas de Buenos Aires y Montevideo. El balneario desarrolla a partir de la imagen de "bosque urbanizado".

- Punta del Este, ciudad de alturas (1960-1970). Esta década implicó el despliegue de las construcciones en altura, que planteó una renovación a la fisonomía de la península.
- La Manhattan del este (1970-1990). A partir de 1970 comienza una nueva etapa del desarrollo turístico, inmobiliario y de la industria de la construcción. Un renovado impulso al desarrollo de torres, se dio amparado en una normativa que permitió su implantación en zonas específicas. El nuevo esquema de inversiones inmobiliarias de la mano de la globalización y apertura comercial, y el desarrollo de infraestructura vial de impacto regional en el cono sur, tuvo amplia repercusión en el perfil de los veraneantes y en el paisaje urbano.
- Los noventa. Ecologismo y especulación inmobiliaria. Una dupla contradictoria. Ésta década implicó un empuje edilicio y mayor nivel de sofisticación. Punta del Este desbordó el arco costero, instalando enclaves de exclusividad tierras adentro, como chacras marítimas y clubes de campo.

Comentarios sobre estrategias de periodización

Estos cuatro textos han abordado la caracterización de épocas de diferentes formas. Musso (2004) y Martínez y Altmann (2016), pueden ubicarse en la línea inaugurada para el caso uruguayo por Klaczko y Rial (1981), donde la definición de etapas refiere al sistema urbano uruguayo, en términos de vínculos materiales o inmateriales entre centros poblados y sus patrones de crecimiento urbano. La incorporación de dimensiones económicas, infraestructurales, suponen un esfuerzo de abordaje integral del territorio. La definición de los períodos aparece mediada por factores internos y externos al país.

Esta conceptualización a nivel de períodos definidos como "ciclos históricos", es mencionada por Capandeguy (2002) respecto a las diferentes miradas disciplinares y enfoques sobre la definición de los períodos:

> La noción de ciclos históricos del territorio remite a una concepción genealógica o diacrónica más amplia, convergente en diversas disciplinas y abordajes. Esta idea de

> ciclos históricos del territorio se trata de una construcción verosímil y fuertemente convalidada (Capandeguy, 2002).

Este abordaje manifiesta la influencia de Braudel (1994, citado por Capandeguy, 2002) respecto a ciclos históricos de corta y larga duración.

En el caso de Alemán (2012) al considerar solo las "ideas de ciudad", pero vistos "desde este lado" y "desde el otro lado", sitúa los enclaves y períodos dentro la discusión urbana, a nivel internacional. Aunque los "hiatos" analizan entre las transiciones entre enclaves, por el propio planteo conceptual, la historia es leída sin continuidad coherente. Además se circunscribe al caso de Montevideo.

Finalmente, Trochón (2017) define los períodos de forma variada, tomando hitos del desarrollo propio de Punta del Este que al inicio refieren a instancias concretas (llegada del tren, cambio del status legal del centro poblado) y luego terminan siendo agrupados por décadas.

Maldonado-Punta del Este. Procesos, eventos y el *boom* de la construcción como "clivaje"

La vacancia de un relato propio que vertebre los procesos acontecidos en los diferentes ámbitos espaciales de Maldonado-Punta del Este es un obstáculo en la generación de una periodización para el análisis de la trayectoria del aglomerado. Por un lado, la historia de la ciudad de Maldonado ha sido narrada principalmente por historiadores locales (Seijo, 1945; Capurro, 1947; Mazzoni, 1947; Diaz de Guerra, 1988), pero no en últimas décadas de crecimiento vertiginoso. Por otro, Punta del Este fue observada desde sus orígenes como balneario aristocrático, recuperando relatos de las primeras generaciones de veraneantes y anecdotario de los personajes significativos en su desarrollo inicial (Fischer, 2007; Gattas, 1993). Trochón (2017) aporta un enfoque novedoso, a unificar el relato social y urbano de Punta de Este durante el siglo XX, pero el libro se detiene en 1997. Quedan fuera las dinámicas derivadas de la crisis de 2001-02 en Argentina y Uruguay como: el crecimiento y surgimiento de asentamientos irregulares masivos en Maldonado y una nueva camada de excepciones a la normativa urbana en Punta del Este, para dinamizar el mercado de trabajo de

la construcción. Así como el despliegue de chacras marítimas y urbanizaciones cerradas o semi-cerradas en ámbitos rurales próximos al aglomerado (Varela, 2017).

A otro nivel, cuando se realiza el seguimiento de los procesos de ocupación del territorio, en el caso latinoamericano, aparecen dos grandes períodos, que pueden conceptualizarse, siguiendo a Pradilla Cobos (2014) como los territorios vinculados a los sucesivos patrones de acumulación: "patrón primario-exportador" (inicios del siglo XX), intervencionismo estatal industrialización sustitutiva de importaciones (entre las décadas de 1940 a 1970) y posteriormente, neoliberal.

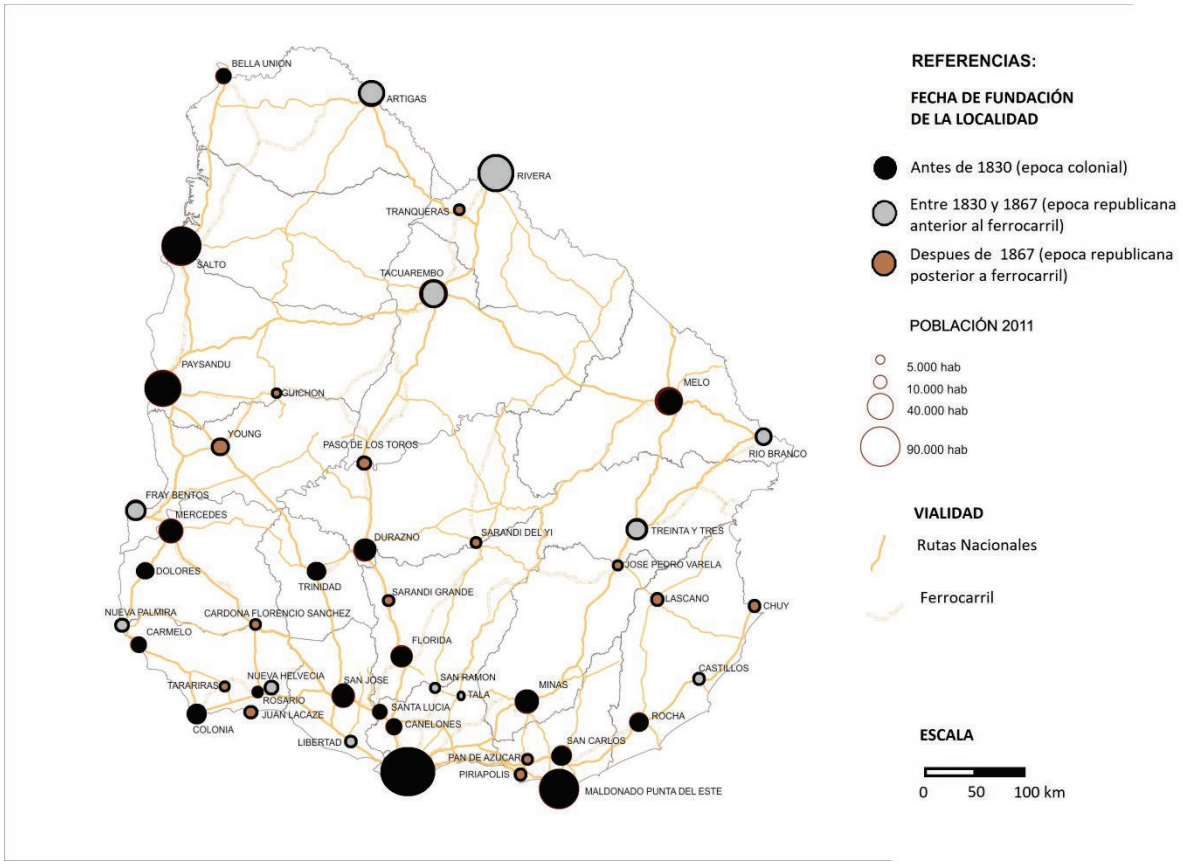


Figura 3: Localidades uruguayas mayores a 5.000 habitantes de acuerdo a su etapa fundacional y población en censo 2011. Fuente: Elaboración propia a partir de datos INE, Klaczko y Rial (1981) y Musso (2004).

Dado el precoz estado de bienestar uruguayo (Real de Azúa, 1964; Faraone, 1968; Caetano, 2011), y su permanencia frente al proceso neoliberalizador, pueden considerarse dos grandes períodos, como nivel marco y de escala nacional:

- La configuración de una ciudad del Estado de bienestar uruguayo, o ciudad Batllista, que refiere a la sociedad "de cercanías" y "amortiguadora" que atravesó el siglo XX, claramente hasta mediados de la década de 1970.
- La emergencia de una ciudad neoliberal, a partir de la década de 1970, a partir de una descomposición leve pero persistente de la *ciudad batllista*. Aquí se incluyen los procesos de metropolización y segmentación social en Montevideo y el nuevo rol de las ciudades intermedias de la mano del agronegocio y el propio fenómeno de Maldonado-Punta del Este como protagonista del sistema urbano nacional.

Tomando en cuenta estos antecedentes, para una mirada del proceso histórico de la conformación de la metrópolis balnearia, es necesario:

- La definición de etapas que den cuenta de procesos coherentes de pensamiento urbano y actuación sobre el aglomerado y su conformación urbana.
- Una mirada que recupere la perspectiva de los procesos institucionales y económicos a escala nacional, en tanto su impacto en los centros urbanos por las particularidades de Uruguay en tanto república unitaria y macrocefálica.
- El reconocimiento de procesos globales que hacen a la dinámica turística y que impactan en el desarrollo inmobiliario y las prácticas de "consumo del lugar y lugar de consumo (siguiendo a Lefebvre, 1968).
- Los escenarios regulatorios y acuerdos políticos históricamente específicos prevalecientes en el Uruguay *batllista*.
- Los patrones de formación de crisis del Uruguay de los 60 y las propuestas desarrollistas/planificadoras, muchas de cuyas iniciativas fueron resemantizadas por el gobierno militar y puestas en práctica parcialmente.
- Evolución de las agendas neoliberales relativas en términos de proyectos neoliberales a nivel nacional o local.

Es así que en el proceso histórico de Maldonado y Punta del Este, desde inicios del siglo XX, pueden identificarse estos períodos:

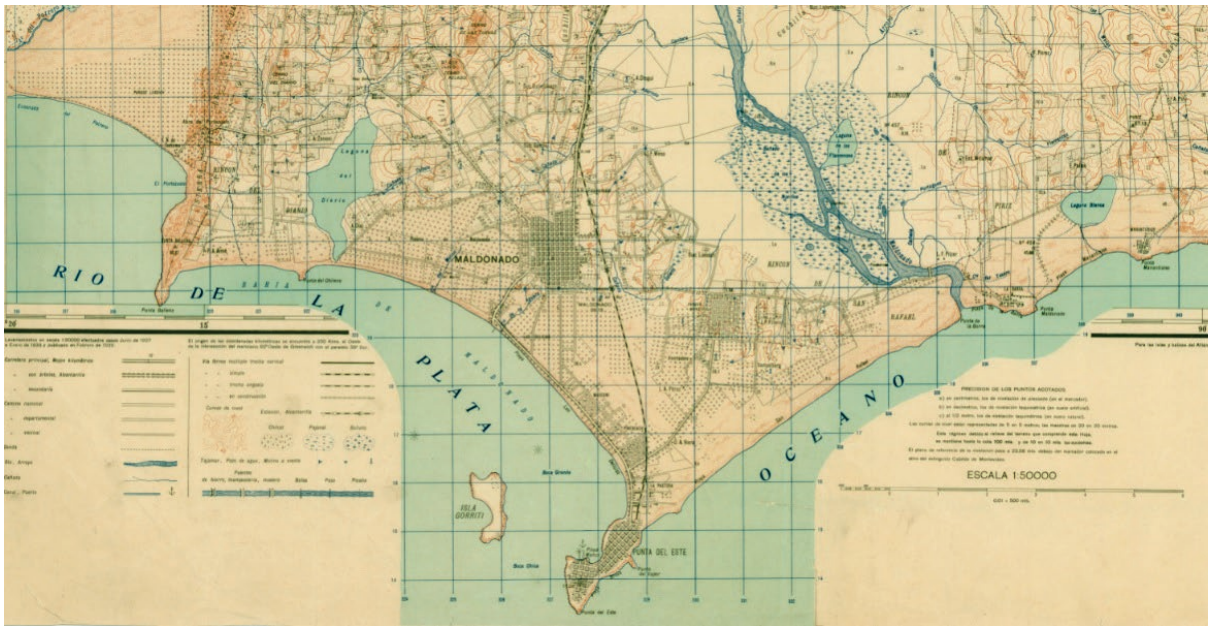


Figura 4: Mapa de Uruguay por el Servicio Geográfico Militar (1939), sector Maldonado-Punta del Este.
Fuente: Mapoteca digital de la Biblioteca Nacional de Uruguay.

Ciudad batllista (hasta 1982)

1907-1935: Ciudad- médano-balneario

Con la plantación de pinos en proceso de fijación de los médanos los separaban, Maldonado era una pequeña ciudad ensimismada en su cuadrícula colonial levemente expandida y aislada de Punta del Este, un pujante balneario encerrado en la península. El inicio del período está dado por la declaración por ley, de Pueblo de Punta del Este (1907). El final en 1935 encierra múltiples aspectos de un año bisagra: la Ley 9.398 que declara Punta del Este lugar de interés nacional para el desarrollo del turismo y fija generosos límites del balneario, desde extremo sur del damero de Maldonado. También se aprueba el fraccionamiento del primer "barrio jardín" por fuera de la península: Pine Beach, sobre playa mansa. El Arq. Carlos Gomez Gavazzo presenta a la Comisión Nacional de Turismo, su plan para la península bajo el influjo del movimiento moderno y el urbanismo de los CIAM. Se inaugura la conexión diaria con Buenos Aires a través de una combinación fluvial vía Montevideo y carretera por bus de ONDA.

1935-1982: Del balneario regional a la internacionalización: Bosque urbanizado, costa colonizada, y boom de la construcción

El período coincide en buena medida con la etapa de auge y crisis del modelo de sustitución de importaciones. Se extienden los barrios jardín por fuera de la península se establece la imagen del bosque urbanizado, con *chalets* entre pinos y baja ocupación de predios. Punta del Este y su área costera adyacente consolidan su perfil exclusivo: el barrio del club de golf, y la urbanización "de autor" del catalán Bonet en Punta Ballena son muestra de ello. Los primeros edificios en altura también son en formato de alta gama. La costa es loteada prácticamente en su totalidad entre la laguna del sauce y el arroyo Maldonado, aunque su ocupación efectiva y consolidación se dará en varias etapas. En tanto, el dinamismo de la construcción de viviendas de temporada y los servicios turísticos durante el verano comienza a generar procesos migratorios hacia la ciudad de Maldonado que agrega, de forma inconexa una serie de barrios periféricos entre 1930 y 60. A inicios de los 70, se perfilan dos grandes operaciones que pautaron el crecimiento de la ciudad: un gran conjunto del Instituto de viviendas Económicas (1971-76) al noroeste, en una zona entonces de borde y "Maldonado nuevo". Este fraccionamiento de casi 80 hectáreas, situado en el extremo noreste, cruzando la vía del tren, constituyó un proceso de lenta y distorsionada ocupación donde medió la carencia de infraestructura y el acceso informal a la tierra en sectores importantes del loteo. La sanción de la nueva ordenanza, consagraba el barrio jardín y establecía una zona de desarrollo de torres, ante la demanda de suelo para ese fin que, mediante la vía de excepciones, comenzaba a distorsionar el paisaje del balneario. 1974 también es el año en que se sanciona la Ley que desregulariza los alquileres a nivel nacional.

El período abarca el *boom* de la construcción 1975-1982 (llegan a construirse 500.000 m^2 en 1979). En esta época, el proceso migratorio interno redundó en nuevos crecimientos en la ciudad de Maldonado, densificando barrios loteados en décadas anteriores y generando nuevos. Se concretó la rambla de la península y la ruta panorámica de Punta Ballena, así como la consolidación de la ruta 10 al este del arroyo Maldonado (crecimiento de La Barra y Manantiales).

Ciudad Neoliberal (desde 1982)

1982-1997: Hacia el balneario global: nuevas periferias y nuevas centralidades.

El período se inicia tras la crisis de 1982 y la recuperación democrática. Se profundiza el crecimiento en vertical y la búsqueda de nuevos ámbitos de exclusividad (José Ignacio, chacras marítimas). Dentro de la ciudad de Maldonado se destaca la operación de "Cerro Pelado" (1993-97), un fraccionamiento, por parte de la Intendencia, de casi 100 hectáreas de suelo anteriormente rural, cercano a la ciudad. El gobierno departamental proveyó la infraestructura y destinó los lotes a diferentes programas de vivienda social. El final del período en 1997 marca varios hitos: la inauguración del Hotel Conrad (primer hotel de cinco estrellas de una cadena global que llega a Punta del Este), la sanción del TONE (texto ordenado de normativa de edificación de Maldonado) que sistematiza las normativas urbanas; la finalización de la autopista en doble vía de Montevideo a Punta del Este y la inauguración del primer shopping center de Punta del Este.



Figura 5: Mapa de divulgación turística de Punta del Este (1977). Fuente: Archivo del Instituto de Historia de la Arquitectura, FADU, UDELAR.

1997- 2008: Exclusividades tierra adentro, fragmentación socio-territorial, excepciones y la conurbación se consolida

Este período, particularmente dinámico, se estructuró en torno a la crisis de 2001-02 en Argentina y Uruguay. La expansión de las chacras marítimas, clubes de campo y barrios privados en entornos semi-rurales, coexistió con el desarrollo de dos grandes asentamientos vinculados a la crisis de 2002: La Capuera (extremo oeste de aglomerado, sobre Laguna del Sauce) y Los Eucaliptus (al norte de la ciudad de Maldonado). Como pretexto para reactivar la industria de la construcción ante la crisis se promueven una serie de proyectos edilicios que exceden normativas de altura y ocupación del suelo, cuyas excepciones son aprobadas por el gobierno departamental y contribuyen a cambiar el *skyline* de la rambla de la playa mansa principalmente.



Figura 6: Fotografía aérea de periferias de ciudad de Maldonado y Punta del Este (1997). Se aprecia la trama de la ciudad de Maldonado y sus insulares barrios periféricos y Punta del Este como "bosque urbanizado", los sectores en altura de la Av. Roosevelt y la península densamente edificada. Fuente: Instituto del Instituto de Historia de la Arquitectura, FADU, UDELAR. Documentos del Arq. Francisco Villegas Berro.

2008- 2015: Reposicionamiento en el sistema urbano nacional y el crecimiento en marco de la Ley de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible - LOTDS

El año 2008 marca un jalón en la medida que se aprueba la LOTDS. Maldonado se encontraba dentro de un proceso planificador desde 2006 y las directrices departamentales se aprobaron en 2010. El 2011 es otro año con "hitos" ya que el censo de población realizado ese año, posicionó por primera vez, al aglomerado urbano de Maldonado y Punta del Este como el segundo a nivel nacional, luego del área metropolitana de Montevideo y se inaugura el edificio sede de la UDELAR en Maldonado. Esta última etapa muestra una transformación urbana tensionada por diferentes frentes. La ciudad de Maldonado consolidó su crecimiento, creando nuevos barrios y marcando la persistencia del fenómeno de los asentamientos. En tanto Punta del Este y los balnearios miraron hacia sus entornos rurales consolidando las modalidades del período anterior.

Más allá del carácter pretendidamente "excluyente" de estos ciclos, el período 1974-1982 está en disputa. En efecto, el *boom* de la construcción fue un lapso determinante en la transformación territorial de Maldonado y Punta del Este. Simultáneamente fue el fin de la *ciudad batllista* y el nacimiento de la ciudad neoliberal. En todo caso, involucra una nueva respuesta a la crisis del país mediante "producción de espacio" y un "arreglo espacial".

Brenner y Theodore (2002) a partir de los trabajos de Peck y Tickel, señalan tres etapas del neoliberalismo que permiten apreciar un pasaje no lineal entre la ciudad del estado de bienestar y la ciudad neoliberal:

- Proto-neoliberalismo. Las ciudades se convierten en ámbitos de disputa entre alianzas conservadoras y modernizadoras por la agenda de reestructuración económica dentro de la decadencia del fordismo keynesiano noratlántico. En las viejas ciudades industriales se promovió el crecimiento manteniendo los acuerdos socio-políticos y enfoques redistributivos.
- Neoliberalismo de recorte. La reducción de costos planteada a diferentes niveles de gobierno, pero particularmente en la escala local (recorte y privatización de servicios públicos e infraestructura, austeridad fiscal) a principios de los 80, era vista como dinamizadora de la actividad privada y del empresarialismo urbano. Al tiempo, se daba la retracción de las formas tradicionales de consumo de la etapa fordista keynesiana.

- Neoliberalismo de despliegue. Una reconstrucción evolutiva del proyecto neoliberal, aparece en la década de 1990, con las instituciones estatales tomando la vanguardia en los procesos de destrucción creativa, y la reestructuración institucional a nivel urbano.

El período 1974-1982 adquiere una importancia significativa, ya que se ubica en este pro-neoliberalismo. Allí la construcción pasó de 40.000 a 500.000 m^2 construidos por año entre 1973 y 1979, al tiempo que Maldonado y Punta del Este aumentó 55% su población entre 1975 y 1985 (entre 1963 y 1975 ya había crecido 45%). En tanto el país vivía una dictadura, que había cerrado un largo período democrático del país durante el siglo XX (y que hizo preguntarse a algunos investigadores políticos, caso de Panizza (1990) no por qué cayó la democracia uruguaya en 1973 sino por qué duró tanto). En el caso de Maldonado, la gestión territorial durante dictadura tuvo su perfil propio, con ribetes ambiguos, entre la confianza en la tecnocracia del urbanismo, la facilitación del negocio inmobiliario y el pragmatismo en la resolución del crecimiento informal de la ciudad. Luego de 1985 estas renovadas tensiones territoriales, debieron abordarse desde la gestión democrática del departamento y el país.

En resumen, el estudio se iniciará en 1935, con el primer barrio jardín por fuera de la península, dentro de las desérticas plantaciones de pinos establecidas para fijar los médanos que separaban la costa de la ciudad de Maldonado; y una ley declara a Punta del Este lugar turístico de interés nacional. Se cerrará con la crisis (1982) que puso fin al primer boom de la construcción (1976-81). La construcción masiva de torres y bloques de baja altura, dio inicio a la reconfiguración del balneario en términos paisajísticos, pero también gestión turística, modo y origen de las inversiones inmobiliarias y público objetivo; e implicó grandes oleadas migratorias por motivos laborales vinculados a la industria de la construcción robustecida por el desarrollo de torres. A su vez, esto fue permitido por una serie de normativas urbanas locales (1974-79) aprobadas durante el período dictatorial (1973-85) que sellaron los patrones de uso del suelo vigentes, en líneas generales, hasta el día de hoy y que hasta incluyeron una ordenanza de clubes de campo (1978).

En este período Maldonado y Punta del Este, vivieron procesos de crecimiento urbano que los acercaron cada vez más espacialmente. Ambos núcleos, desplegaron lógicas propias que matrizaron el explosivo proceso urbanizador de la etapa neoliberal: una ciudad unida

espacialmente, pero dualizada funcionalmente entre el balneario "estacional" y la ciudad "de todo el año". Un Maldonado que creció en base a las migraciones internas, desparramando barrios periféricos desarticulados y en baja densidad, y un balneario que completaba su "bosque urbanizado", despliega sus torres de alta gama levantadas por inversiones inmobiliarias globales, y buscaba, en los nuevos entornos semi-rurales, la nueva huida hacia la exclusividad de las *elites*.



Figura 7: Foto satelital del Aglomerado Maldonado-Punta del Este (2017). Fuente: Google Earth.

Bibliografía

Aleman, L. (2012). *Hilos rotos. Ideas de ciudad en el Uruguay del siglo XX*. Ed. HUM.

Altmann Macchio, L. (2015). Universidad y desarrollo urbano en el interior de Uruguay. Los casos de Maldonado y Salto, en *Actas del VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, UPC Cataluyna. https://upcommons.upc.edu/handle/2117/80494

Alvarez Lenzi, R. (1972). *Fundación de poblados en el Uruguay*. Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República.

Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob.

Brenner, N. y Schmid, C. (2015). Towards a new epistemology of the urban? *City, 19*(2-3), 151-182. https://doi.org/10.1080/13604813.2015.1014712

Brenner, N. y Theodore, N. (2002). Las ciudades y geografías del Neoliberalismo realmente existente, en Sevilla Buitrago (Ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 113-160). Ed. Icaria.

Brenner, N. (2017). La era de la urbanización, en Sevilla Buitrago (Ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 255-269). Ed. Icaria.

Brenner, N. (1999). La globalización como reterritorialización: el reescalamiento de la gobernanza urbana en la Unión Europea, en Sevilla Buitrago (Ed.), *Neil Brenner: teoría urbana crítica y políticas de escala* (pp. 63-112). Ed. Icaria.

Caetano, G. (2011). *La República batllista*. Ed. Banda Oriental.

Capandeguy, D. (2002). Uruguay y sus territorialidades rurales contemporáneas [Paper en Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo urbano, FADU UDELAR].

Capurro, F. (1947). *San Fernando de Maldonado*. Ed. Palacio del Libro.

Corbin, A. (1993). *El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa*. Mondadori-Grijalbo.

Da Cunha, N. *et al.* (2012). *Visite Uruguay: del balneario al país turístico (1930-1955)*. Editorial Banda Oriental.

De Mattos, C. (2007). Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana. *Nueva Sociedad, 212*, 82-96, 181. https://doi.org/ISSN: 0251-3552

Diaz de Guerra, M. (1988). *Historia de Maldonado*. Ed. Intendencia de Maldonado.

Faraone, R. (1968). *El Uruguay en que vivimos (1900-1968)*. Ed. Arca.

Fischer, D. y Pisani, S. (2007). *Al este de la historia*. Ed. Aguilar.

Gattas, M. y Giuria, B. (1993). *Crónica de Punta del Este*. Ed. Linardi y Risso.

Gorelik, A. (1998). *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires 1887- 1936*. Ed. UNQ.

Gorelik, A. (2002). "Ciudad", en Altamirano, *Términos críticos para un diccionario de sociología de la cultura*. Editorial Paidós.

Harvey, D. (1982). *Los límites del capitalismo y la economía marxista*. Ed. Fondo de Cultura Económica.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes*. Akal.

Klaczco, J. y Rial, J. (1981). *Uruguay: país urbano*. Ed. Banda Oriental.

Lefebvre, H. (1978 [1968]). *El derecho a la ciudad*. Ed. Península.

Lefebvre, H. (1972 [1970]). *La Revolución urbana*. Ed. Alianza editorial.

Lefebvre, H. (2015 [1974]). *La producción del espacio*. Ed. Capitán Swing.

Mazzoni, F. (1947). *Senda y retorno de Maldonado*. Ed. Del autor.

Martínez, E. J. y Altmann Macchio, L. (2016). *Entre macrocefalia estructural y policentrismo emergente. Modelos de desarrollo territorial en Uruguay (1908-2011)*. Ed. UCUR- CSIC – UDELAR.

Musso, C. (2004). *Las ciudades del Uruguay*. Ed. Facultad de Arquitectura.

Novick, A, (2011). Los proyectos territoriales en perspectiva, en Charriere, Linares, Novick y Potocko (Eds.), *Planes, proyectos e ideas para el AMBA*. CPAU.

Panizza, F. (1990). *Uruguay: batllismo y después*. Ed. Banda Oriental.

Pradilla Cobos, E. (2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Caderno Metropole, 16*(31), 37-60.

Rama, A. (1997). *La ciudad letrada*. Ed. Arca.

Real De Azúa, C. (1964). *El impulso y su freno. Tres décadas de batllismo*. Ed. Arca.

Reyes Abadie, W., Melogno, T. y Bruschera, O. (1966). *La Banda Oriental: pradera, frontera, puerto*. Ed. Banda Oriental.

Romero, J. L. (2001). *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Ed. Siglo XXI.

Seijo, C. (1999). *Maldonado y su región*. Ed. Intendencia de Maldonado.

Theodore, N., Peck, J. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales*, (66).

Trochón, I. (2017). *Punta del Este. El Edén oriental (1907-1997)*. Ed. Fin de siglo – Intendencia de Maldonado.

Varela, A. (2017). *Paraísos exclusivos* (Tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, FADU UDELAR).

La lucha por los espacios públicos en el sector sur de la ciudad de Mar del Plata. El caso "Verde Mundo", 2010-2018

Solange Arce[1]

Resumen

La ponencia propuesta se deriva de la investigación: "Verde Mundo: la construcción de la identidad colectiva de un movimiento socioambiental en la ciudad de Mar del Plata" y tiene como objetivo exponer algunos de sus resultados. "Verde Mundo", también conocido como "Asamblea Verde Mundo", emerge en el año 2010 como una asamblea autoconvocada de vecinos del barrio San Jacinto, que cuestiona la privatización del espacio público costero. En la lucha por la reapropiación de la naturaleza, Verde Mundo, pone en marcha diferentes estrategias de acción colectiva con el fin de defender un territorio que considera público y al mismo tiempo, propone alternativas sustentables al desarrollo económico imperante. Las implicancias de los valores antagónicos asignados a la naturaleza derivaron en un conflicto ambiental que involucra tanto al movimiento socioambiental como a otros dos actores: inversores inmobiliarios locales y el Gobierno Municipal. Luego de siete años de la emergencia de Verde Mundo, se realizó la presente investigación desde un abordaje cualitativo etnográfico en el marco de una tesis de grado. Su objetivo principal consistió en analizar los procesos de construcción de identidad colectiva del movimiento socioambiental Verde Mundo.

Palabras clave: Conflicto socioambiental, movimiento ambiental, identidad colectiva.

[1] arces7231@gmail.com, Grupo de Estudios Sociourbanos, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Introducción

La presente se desprende de algunos de los resultados obtenidos en mi tesis de Licenciatura en Sociología, en la que abordé la construcción de identidad colectiva del movimiento socioambiental Verde Mundo (VM de aquí en adelante). Esta organización enmarca la resistencia de un grupo de vecinos del barrio San Jacinto al sur de Mar del Plata que en el año 2010 se auto-convocó en asamblea con el fin de frenar la construcción de un barrio privado en el último médano de arena virgen de la ciudad. Luego de una serie de denuncias institucionales y protestas sociales, VM alcanzó su objetivo, hecho que lo distingue de otros movimientos ya que es el único caso en el sur de Mar del Plata en donde se logró impedir el avance del capital frente a un bien común.

VM es –bajo los fines de esta investigación– un "movimiento socioambiental" promotor de nuevas formas de interacción sociedad-naturaleza que apuntan, por un lado, a la desmercantilización de la naturaleza y, por otro, a garantizar el derecho al uso y goce de los bienes comunes. Desde su génesis hasta la actualidad, esta organización se particulariza por realizar acciones colectivas en el mismo territorio que defiende, algunos ejemplos son: asambleas, encuentros culturales, festivales, "mingas", visitas guiadas educativas. Con el correr de los años, el movimiento socioambiental se ha ido apropiando del territorio en términos simbólicos.

La toma de postura de VM como "defensor del espacio público" lo ha enfrentado desde el momento cero con los intereses del Gobierno Municipal y con un conjunto de empresas privadas, dando lugar a un "conflicto ambiental". Creemos que el estudio de este tipo de conflicto es, tanto para los investigadores como para los actores sociales que resisten a los procesos de monopolización de los recursos naturales, una oportunidad para visibilizar la gestión de los mismos así como también una apertura hacia procesos más democráticos (Acselrad, 2001, p. 20).

Objetivo general y técnicas metodológicas

A lo largo de estas páginas expondremos algunos de los resultados de la tesina de grado, donde el objetivo general fue analizar los procesos de construcción de identidad

colectiva del movimiento socioambiental "Verde Mundo". Para el alcance del objetivo, se empleó el método cualitativo etnográfico. Como método abierto y flexible, la etnografía supone que son los actores sociales y no el investigador los privilegiados para expresar en palabras los sentidos que le atribuyen a la vida, a lo cotidiano, al devenir (Guber, 2001). La reconstrucción del caso estuvo basada, por un lado, en datos relevados por medio de la observación participante que constó de un año y medio (participación en asambleas, encuentros culturales, "mingas", protestas sociales, festivales y encuentros de otras organizaciones a los que recurrían miembros de VM) y a los datos obtenidos de las entrevistas semiestructuradas. Por otro lado, se recogieron datos de fuentes secundarias, como son: proyectos de extensión universitaria emplazados en VM; documentos de la asamblea; publicaciones en la página oficial de Facebook y en el blog de VM; videos documentales disponibles en internet, como "Prohibido Privada" e información obtenida de medios gráficos locales.

En una primera fase de la investigación, se realizaron entrevistas de forma aleatoria en días de asamblea o de trabajo colectivo, que tuvieron como finalidad captar los "temas significativos" de los entrevistados para "descubrir preguntas". En una segunda etapa, se realizaron "entrevistas semiestructuradas o etnográficas" (Guber, 2001). Par ello, se seleccionaron casos tomando como criterio que los individuos tuvieran participación en la asamblea desde su inicio hasta el 2018.[2] Creemos que a partir de esta selección, pudieron captarse experiencias comunes entre los integrantes de VM desde el 2010, momento en el que comienza el conflicto ambiental. Si bien la asamblea estuvo conformada por aproximadamente 40 personas en sus inicios, los miembros de VM que se mantuvieron desde ese momento hasta el 2018 son seis pero por distintos motivos sólo pudimos entrevistar a cuatro de ellos. Cabe mencionar que los fragmentos de entrevistas empleados en la investigación exponen los nombres reales de los entrevistados bajo su consentimiento.

[2] Resulta importante aclarar que la investigación comenzó en el año 2017 pero las entrevistas etnográficas se realizaron al año siguiente.

Estado del arte

Nuestro interés por el estudio del caso VM despertó a partir de las nuevas formas de relación con la naturaleza que vienen desarrollándose en nuestro país así como también en distintos puntos de América Latina. Al indagar en la bibliografía de los movimientos sociales latinoamericanos, podemos afirmar que el término de "nuevos movimientos sociales" integró un amplio abanico de luchas, desde las que se gestaron en 1970 bajo el nombre de "movimientos sociales urbanos" hasta las indígenas-campesinas que poco tenían de nuevo en América Latina (Svampa, 2009). Hacia 1990, emergió un nuevo escenario de la acción colectiva que dio lugar a la manifestación de los movimientos de carácter socio-ambiental, que se instalaron en un campo de profundas disputas. Por un lado, los movimientos socioambientales debieron enfrentar directamente la acción global de las grandes empresas transnacionales, provenientes del Norte desarrollado, que se constituyeron en los actores hegemónicos del modelo extractivo-exportador en la nueva etapa de acumulación del capital. Por otro lado, en el plano local, debieron confrontarse con las políticas y orientaciones generales de los gobiernos, tanto a nivel provincial como nacional. Tomando el caso de nuestro país, los dos primeros en emerger fueron el caso Esquel en Chubut, en contra de la explotación de oro a gran escala en el 2002 y el caso Gualeguaychú en Entre Ríos, en contra de la instalación de fábricas de pasta celulosa en el año 2004 (Svampa y Sola Álvarez, 2010).

Los movimientos socioambientales entrelazan la defensa del medio ambiente con nuevas formas de participación ciudadana. Con esto último nos referimos a las asambleas autoconvocadas de vecinos que suelen iniciar con "reclamos puntuales" y luego, tienden a ampliar su plataforma representativa y discursiva, incorporando otros temas, como el cuestionamiento al modelo actual de desarrollo monocultural y destructivo, y la exigencia de la desmercantilización de los "bienes comunes" (Svampa, 2009). En el caso investigado se inicia con una demanda puntual: la resistencia social frente al avance de proyectos inmobiliarios en el espacio público costero. Con el correr del tiempo, esta se fue modelando a la vez que se construyeron nuevas demandas, como las iniciativas para mantener las playas limpias. En este sentido, nos referiremos a VM bajo el nombre de "movimiento socioambiental" dado a su cercanía a estas nuevas organizaciones sociales, no por su proximidad espacial sino por las similitudes en los modos de acción y en la construcción de identidad colectiva frente a un conflicto socioambiental.

Al igual que otros movimientos socioambientales desplegados en nuestro país, el caso de estudio plantea un enfrentamiento en donde el eje de la disputa está puesto en los valores o significados asignados a la naturaleza. Desde un punto de vista utilitarista, la naturaleza es un "recurso" para la actividad económica. En contrapartida, los movimientos socioambientales realzan otros atributos de la naturaleza que no pueden representarse mediante un precio de mercado y que apuntan a nuevas formas de interacción entre sociedad-naturaleza. Estas organizaciones resignifican a los recursos naturales como bienes comunes (Wagner, 2010).[3]

Si analizamos la problemática en el plano local, identificamos que la privatización y explotación de bienes comunes en el litoral marplatense no es una novedad pero podemos afirmar que se ha extendido e intensificado durante los últimos años. Como consecuencia de este proceso, se alzaron una serie de disputas y reclamos provenientes de distintos actores marplatenses que se autodefinen como defensores de los espacios públicos, VM es uno de ellos. Como plantea Leff (2006), los "conflictos ambientales" se plantean en términos de controversias derivadas de formas diversas –y muchas veces antagónicas– de significación, valorización y apropiación de la naturaleza.

Para el estudio de la construcción de la identidad colectiva en VM, fueron fundamentales los aportes del constructivismo social. Según el principal exponente de este enfoque, A. Melucci, la acción colectiva no es un resultado inmediato de contradicciones estructurales, tampoco es el resultado de creencias y motivaciones de actores individuales, ya que estos no son meramente subjetivos sino que se forman en interacción con otros (Amparán y Gallegos, 2007). De la misma forma, no podemos explicar el surgimiento de VM como un conjunto de voluntades individuales que se unieron como efecto espontáneo al cercamiento del acceso público a la playa, sino que existían "redes previas"[4] que permitieron la activación de la organización en el año 2010. Sumado a ello, es necesario aclarar que la construcción de la identidad colectiva no empieza ni termina en Verde Mundo ya que sus participantes interactúan e intercambian experiencias con otras organizaciones sociales, incluso algunos participan en varias a la vez.

[3] Término que cuestiona la valorización económica de los "recursos naturales", en tanto objetos a ser explotados, contrarrestándole a la racionalidad económica una "racionalidad ambiental". La noción de "recursos naturales" desconoce del valor simbólico de los bienes, que envuelve a la historia, la tradición, las costumbres (Wagner, 2011; Sola Álvarez, 2012; Walter, 2008; Bottaro y Sola Álvarez, 2012; Svampa y Sola Álvarez, 2010).

[4] Los movimientos sociales están sostenidos por redes informales que pueden facilitar o limitar su accionar; la acción colectiva de estos movimientos amplía los horizontes de sus redes previas (Carillo, 2009).

Reconstrucción del conflicto socioambiental

A lo largo del litoral marítimo marplatense se distinguen dos grandes espacios playeros, uno se extiende desde la entrada de Mar del Plata hasta el límite donde empieza el balneario Guillermo. Este sector se reconoce como "las playas del norte" y abarca playas del Estado que son concesionadas a inversores privados con el fin de explotar el sector balneario al que tienen acceso. El otro espacio, se identifica como "las playas del sur" y es netamente privado, los propietarios corresponden al grupo "Playas del Faro Sociedad Anónima Inmobiliaria". Este sector se ubica desde el comienzo de las Playas del Faro –a la altura del balneario Guillermo– y sigue su recorrido por las playas aledañas a la ruta provincial número 11 con una extensión de 214 has y 112 has de dominio privado. En total, abarca 5 km de territorio sobre el frente marítimo (Cicalese, 1997; 2005).

Las playas del sur pertenecían antiguamente a los descendientes de Patricio Peralta Ramos, el antiguo fundador de la ciudad, pero le son expropiadas con motivo de construir la ruta N° 11 que conecta a Mar del Plata con Miramar. En el año 1958, los descendientes demandan a la provincia para la recuperación del territorio. Pero es recién en 1970, luego de un fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación que se reconocen como propietarios a los descendientes de Patricio Peralta Ramos, por lo que se le devuelven 102 has lindantes con el límite de la ribera. Una vez restituidas las tierras al dominio privado, los propietarios establecieron un acuerdo con la empresa Playas del Faro SAI (Sociedad Anónima Inmobiliaria) para que se encargaran de administrar el territorio (Cicalese, 1997; 2005). Entendemos que las negociaciones mencionadas no se dieron de forma inocente sino que estuvieron acompañadas por un contexto en el que el "neoexclusivismo" se implantó como un símbolo distintivo de status, prestigio y poder. En Mar del Plata, se da el inicio de una etapa en la que coexistieron un turismo masivo en crisis con un turismo emergente que apuntaba a sectores sociales de alto poder adquisitivo (Cicalese, 1997).

El neoexclusivismo se profundizó en la década de 1990 –periodo clave en el proceder privativo de nuestro país– y se caracterizó por el incremento de los clubes de campo, los barrios y los balnearios privados. En el caso de Mar del plata, la polarización socio-espacial del litoral creció y se visibilizó en los límites norte-sur que dividen a la ciudad según ofertas turísticas para sectores sociales divergentes. A diferencia de Cariló o Mar de las Pampas, donde el neoexclusivismo logra consolidar estas localidades como balnearios, en Mar del

Plata surgieron espacios o nichos neoexclusivos en convivencia con lo "popular-masivo". Por otra parte, si bien la impronta "neoexclusivista" se montó como un proyecto ecológico, la realidad es que se produjo una modificación paisajística[5] del entorno natural del ecosistema costero (Hernández, 2010; Cicalese 1997).

El conflicto socioambiental que abordamos es complejo ya que no sólo analizamos la privatización de un bien de dominio público (la playa) sino también la gestión del espacio geográfico colindante, es decir, la "Reserva Turística y Forestal Paseo Costanero Sud" establecida por la ordenanza municipal 10.011/95.[6] Con el fin de controlar esta área, la Municipalidad de General Pueyrredón implementó permisos en carácter de "Padrinazgo",[7] que consistieron básicamente en tercerizar sus responsabilidades. El "padrino forestal" que estuvo a cargo de la reserva a la altura de Paraje San Jacinto fue "*Green World*", que hizo uso de la misma como "*surf camp*". En el año 2008, el Municipio por medio del Decreto 18905/08, dio por finalizado el padrinazgo forestal y el territorio entró en disputa. En paralelo, Azul Pro Emprendimientos S.A que figura en el boletín oficial de sociedades de la provincia de Buenos Aires como una sociedad formada en el 2005, compró varias hectáreas a Playas del Faro SAI poco tiempo después de constituirse como sociedad. El objetivo de Azul Pro era construir 14 cabañas frente al mar a la altura del barrio San Jacinto (Polleri, 2015). Estas funcionarían como un pequeño barrio privado con salida al mar, que deberían pasar por el Proceso de Evaluación Ambiental con Audiencia Pública (Coronel, 2014).

Para realizar este emprendimiento, el municipio debe tener en cuenta lo reglamentado por la Ordenanza 8.434:

[5] Según Hernández (2010, p. 161) el paisaje es "el resultado de las sucesivas transformaciones históricas que realiza el hombre a partir de los sucesivos modelos de producción que predominan en determinados territorios y contextos. El paisaje es el resultado de las formas de producir de una determinada sociedad, es el pasaje de una forma primaria, y preexistente, a una secundaria, existente".

[6] La Ordenanza Municipal N° 10.011/95 declara Reserva Turística Forestal a toda la franja costera sud del dominio municipal contigua a la Ruta N°11, desde Punta Mogotes como límite norte hasta el Arroyo Las Brusquitas como límite sud, imponiéndose el nombre de "Reserva Turística y Forestal Costanera Sud". Según la Ordenanza Municipal N° 9.784/94 art. N°16 se denomina "reserva forestal" al terreno en el que existan especies arbóreas que, por la cantidad y calidad de sus ejemplares, formen un bosque cuyo valor natural justifique la conservación y preservación.

[7] Según el art. N° 21 de la Ordenanza Municipal 9.784/94, podrán ser aspirantes a Padrinos Forestales las personas físicas o jurídicas, instituciones públicas o privadas con o sin fines de lucro, sindicatos, cooperativas, centros de estudiantes, de profesionales, clubes de servicios, partidos políticos, entidades de bien público y Asociaciones Vecinales de Fomento. En el artículo N° 21 se declara que el aspirante a Padrino Forestal elegirá entre los proyectos forestales existentes, procederá a la plantación de las especies por sus propios medios o por terceros, y se hará cargo del mantenimiento de las mismas por el término de un año.

> se debe verificar que con el corrimiento de la línea de ribera por el avance del mar y la consecuente disminución de las playas, el recaudo de dejar libre de construcción los 100 metros a partir de ella (según la ordenanza) y el límite con el Paseo Costanero como espacio geográfico protegido (...)" (Coronel, 2014, p. 22).

Teniendo en cuenta esto, se deduce que el terreno privado para desarrollar el proyecto es casi inexistente (Figura 1).



Figura 1: "Verde Mundo". Fuente: Fotografía disponible en la página de Facebook "Verde Mundo Reserva Forestal Educativa".

Los vecinos de la zona se enteran del proyecto de Azul Pro ya que la empresa comienza a alambrar el médano con vistas de poner en marcha su objetivo. La privación al acceso sobre un bien de dominio público fue el hecho puntual que movilizó a los vecinos el 7 de diciembre del 2010, momento en el cual se autoconvocó a la primera asamblea vecinal en defensa de este espacio. Las primeras acciones de la asamblea consistieron en cortes parciales de la ruta provincial número 11, denuncias emitidas al Ente de Obras y Servicios Urbanos (ENOSUR) y difusión de la problemática en los medios de comunicación. Finalmente el Municipio emitió un comunicado expresando que Azul Pro S. A. no contaba con la autorización de la Comuna para realizar emprendimientos inmobiliarios en la zona. Las obras de construcción se frenaron mientras que el conflicto ambiental por la disputa del territorio comenzaba a surgir. Así nace lo que luego se llamaría "Verde Mundo", o "Asamblea Verde Mundo", como analogía al ex padrinazgo forestal "*Green World*". En una entrevista Susana (integrante de la asamblea) afirma:

> Creemos que tenemos que aprender a cómo defender los espacios públicos. Hay dos frentes: uno es que el Estado no lo privatice, que no permita que se vaya en manos privadas lo que es el espacio público y después el otro tema que es el de ¿y ahora entre nosotros cómo lo cuidamos?

A partir del momento en que se frenó el proyecto de Azul Pro SA, VM comenzó a realizar asambleas en el espacio de la reserva y a visibilizar la problemática. VM se encargó del cuidado y preservación del sector; y pidió al Municipio el otorgamiento formal del Padrinazgo Forestal. Sin embargo, la postura del ENOSUR fue la de rechazar su pedido y privilegiar la firma Azul Pro SA, dando cuenta que presenta mejores avales económicos para el cuidado de la reserva.

Siguiendo lo expresado por varios de los/as entrevistados/as, pudimos notar en sus relatos que el Municipio en el afán de delegar sus responsabilidades ejecutivas a emprendimientos privados, se desvincula de la protección de la reserva como bien común y la convierte en un área de explotación económica que se enmascara bajo el "Padrinazgo". Si bien existe un marco jurídico que protege este espacio, la realidad es que no se cumplimenta. Al mismo tiempo, el gobierno municipal desconoce el cuidado de la reserva desde una perspectiva ambiental y el trabajo colectivo de educación ambiental que viene llevando a cabo VM.

Con todo, definimos a la defensa del espacio público costero que reclama VM como el eje de un conflicto ambiental que involucra un conjunto de actores que confrontan en la esfera pública en tanto mantienen diferentes valoraciones de la naturaleza (Gudynas, 2007). En este sentido, identificamos tres actores sociales que disputan por el valor asignado a los bienes comunes: 1) el movimiento socioambiental Verde Mundo; 2) el sector empresarial privado (Playas del Faro SAI y Azul Pro); 3) el Estado Municipal (en sus distintas agencias).

En el caso abordado, la "defensa del espacio público" implica por un lado, la definición de playa como bien de dominio público dictaminado por el artículo 235 del nuevo Código Civil. Al mismo tiempo, refiere a los 100 metros de espacio público que deben dejarse libre de construcción desde el límite de ribera según la ordenanza municipal 8.434. Por último, implica tener en cuenta los límites de la Reserva Forestal Paseo Costanero Sud como un espacio protegido.

Construcción de la identidad colectiva

Como expresa Alberto Melucci (1994), los movimientos sociales no son un objeto de análisis unificado y significativo en sí mismo, sino que responden a un sistema de relaciones sociales y más que un punto de partida son un resultado, por ello deben ser explicados. Consideramos pertinentes los aportes del autor en nuestra investigación ya que nos permitieron reconocer la complejidad de la acción colectiva para luego descomponerla en sus partes. Si bien en la redacción de la tesis se realizó un análisis minucioso de cada curso de acción colectiva y sus implicancias en la construcción de identidad, aquí sólo haremos una breve descripción de ellas dado los límites de extensión.

En primer lugar, mencionaremos las trayectorias de los miembros que componen VM. La "red previa" (Carillo, 2009) que tuvo mayor peso en los inicios fue la participación en el "Colectivo Reciclón" que venía desde hace varios antes de la creación de VM. Se trató de un colectivo de educación no-formal que funcionó en la escuela municipal N° 5 en el barrio San Patricio (ubicado en el extremo sur de San Jacinto). En una entrevista, Susana (integrante de VM) mencionó que:

> nos autoconvocamos un par dentro de quienes estaba incluida y veníamos haciendo otro recorrido colectivo que era El Reciclón (…) Entonces nosotros ya éramos una bandita y había también otras banditas por Acantilados, por Alfar, más la gente suelta que se autoconvocó (…).

En este sentido, el Colectivo Reciclón cumplió dos roles fundamentales: en primer lugar, fue un punto de partida porque funcionó como un "impulso" para el surgimiento de la asamblea; en segundo lugar, resultó un punto de llegada ya que los integrantes de la asamblea recuerdan que desde los inicios ya se hablaba de un futuro proyecto educativo en el médano.

En tanto trayectorias de los integrantes de VM, merecen su mención las siguientes organizaciones: "Asamblea por los espacios públicos", "Cooperativa Caminantes", "Asociación Vecinal de Fomento B° Parque Los Acantilados", "Feria Verde", "Verde Orgánico", "La Vía Orgánica", "El Monte Varela", "Fuera Monsanto". Según Javier (integrante de Cooperativa Caminantes y miembro de la asamblea VM):

> Verde Mundo surgió y se fue construyendo entre "todos", y ese "todos" está formado por personas que militan en diferentes lugares y en varios lugares a la vez. De ahí es que comienzan a formarse redes.

A ello agregó que "los movimientos sociales populares no son organizaciones aisladas sino que están en constante diálogo". Los integrantes de la asamblea dialogan, interactúan, intercambian experiencias, conformando redes de relaciones sociales con otras organizaciones de las que al mismo tiempo forman parte. En este sentido, la construcción de la identidad colectiva no comienza ni termina en VM sino que se entreteje con otros colectivos.

En segundo lugar, realizaremos una breve descripción de los principales cursos de acción colectiva del movimiento socioambiental:

1. La "acción directa o extrainstitucional es la que se realiza por fuera de las instituciones, generalmente irrumpiendo en el espacio público con el objetivo de hacer visible el problema ante el resto de la sociedad e instalarlo en la agenda pública y mediática. Tiene un carácter disruptivo y, en ocasiones, no convencional" (Bottaro y Sola Álvarez, 2012, p. 169). En VM, la "acción directa" tiene lugar durante la época estival ya que es un momento crítico en Mar del Plata en donde las demandas del movimiento socioambiental se conjugan con el malestar social de otras organizaciones. Las sombrillas coloridas, los carteles con frases provocativas, los disfraces, los instrumentos musicales, le otorgan al movimiento socioambiental Verde Mundo un toque festivo y a su vez, distintivo. La "acción extrainstitucional" adquirió distintas formas según las circunstancias, en algunos casos se realizaron protestas fuera de la Municipalidad, en otros se convocaron caminatas sobre el área de ribera de las playas en defensa de los espacios públicos, como por ejemplo la conocida "Sombrilleada" (Figura 2). En casos de extrema necesidad se hicieron cortes parciales de la ruta provincial número 11 (en el área lindante con la reserva).



Figura 2: "Sombrilleada". Fuente: Fotografía extraída de la página oficial de Facebook de la asamblea: "Verde Mundo Reserva Forestal Educativa", enero, 2017.

2. El núcleo de VM se halla en la asamblea, de allí se desprenden todos los cursos de acción. Para profundizar en este concepto, tuvimos en cuenta dos componentes: "la horizontalidad y la autonomía" (Bottaro y Sola Álvarez, 2012). En primer término, pudimos observar que en VM las decisiones se toman democráticamente de modo que todos los miembros tengan voz y voto; y se tiende a evitar liderazgos, considerando que ninguna opinión esté por encima de la otra. Relacionarse con otros de forma horizontal implica establecer una relación social solidaria en la que los actores sociales partícipes suponen la capacidad de reconocerse a sí mismos y de ser reconocidos como parte de un movimiento social. En otras palabras, es la capacidad de los actores para compartir una identidad colectiva (Melucci, 1999). En segundo término, observamos que en VM se da la "tendencia a la autonomía", una característica central de los nuevos movimientos socioambientales (Svampa, 2008). Como lo expresa Pilar (integrante de la asamblea): "Me parece que también hay decisiones como la de seguir creyendo de que la forma comunitaria es una alternativa a la forma inmobiliaria y tradicional del manejo de los espacios (...)". Los integrantes de VM se

refieren a la "autogestión" o "gestión comunitaria" del espacio público que defienden ya que no dependen de ninguna institución pública o privada.

3. Las mingas son otro de los pilares de la acción colectiva de VM, consisten en reunión de un grupo de personas que llevan a cabo voluntariamente una actividad con fines comunitarios. A modo de ejemplo, Susana (integrante de la asamblea) afirmó que: "se sale a limpiar, se construye el baño (se refiere al baño seco sustentable), se cuida el espacio, se construyó la placita, se construyeron mesas, hay un fogón comunitario, después a los años surge la Nave Tierra.[8] Entonces el trabajo en el lugar es también una manera de cuidado ambiental". La gestión comunitaria de VM se traduce como aquella acción colectiva que no está reducida a un cálculo costo-beneficio. Esto sumado al involucramiento de las emociones contribuyen a la conformación de un "nosotros" (Melucci, 1999; Tejerina, 2005).

4. Los festivales se organizan y realizan en la reserva desde los comienzos de VM, poseen una finalidad cultural y recreativa aunque también funcionan como un recurso para visibilizar las demandas y recaudar fondos. Según Diego (integrante de VM): "Las visitas guiadas son el cuerpo, la asamblea es la mente y los festivales son un poco el espíritu de todo lo que a mí me significa VM". Los miembros de VM definen a los festivales como "festivales culturales", "ciclos culturales" o bien "encuentros culturales" ya que se combinan los reclamos con otras actividades que se realizan a lo largo del día. Así, en los festivales nos podemos encontrar con una oferta variopinta de atractivos. Por un lado, asisten productores de alimentos veganos y vegetarianos, aunque también hay oferta de comidas tradicionales como "el choripán". Tanto las bebidas como los alimentos que se venden respetan la norma implícita de "precios populares", incitando el acceso al consumo. Además, asisten artesanos/as que hacen uso del espacio para vender sus producciones. Por otro lado, acuden bandas locales (siendo común la asistencia de bandas percusionistas), se realizan espectáculos de circo y/o teatro, y se ofrecen clases de yoga; todas estas actividades son "a la gorra". Según Susana todo esto "genera otra llegada de gente que también quiere hacer otras cosas en el lugar". Los festivales son también una forma de acercarse a distintos públicos para dar a conocer la acción colectiva de VM y a su vez es una excusa para reclutar personas

[8] En el espacio del acantilado que linda con la reserva forestal, se construyó una "Nave Tierra" que consiste en un prototipo de casa construida en gran parte con materiales reciclados a partir de la aplicación de técnicas de arquitectura alternativa.

al movimiento. En una entrevista Diego nos contaba: "siento que por el lado de los festivales hubo aceptación. Por ahí habría sido distinto si hubiéramos prendido gomas en la ruta".[9]

5. Las visitas guiadas educativas fueron una iniciativa de VM que cobraron vida en el 2011 (un año después de la creación de la asamblea). En ese año, VM presentó el Proyecto de Voluntariado Universitario "Reserva Forestal y Educativa San Jacinto" en la Universidad Nacional de Mar del Plata, cuyo desarrollo permitió la organización de visitas escolares para escuelas primarias y secundarias desde un enfoque crítico y creativo. Los destinatarios del proyecto fueron –y continúan siendo– los jardines de infantes y las escuelas de nivel primario y secundario. Son varias las razones por las que se presentó el proyecto educativo comunitario, por un lado los integrantes de la asamblea mencionan que ante la pérdida y potencial destrucción de espacios naturales costeros que nos pertenecen a todos, es necesaria la participación de la comunidad en la recuperación de su patrimonio, como así también en el desarrollo de propuestas ciudadanas para la valoración y mejoramiento del mismo. Sumado a esto, señalan una falta de socialización de la información que conlleva al desconocimiento en relación a la costa y al ambiente en general. También mencionan la necesidad de la divulgación científica del ambiente costero, con el fin de generar una gestión sustentable y participativa. Con todo, la educación ambiental ha permitido generar sensibilidad y concientización en el área de la ribera a través de las visitas educativas. De esta forma, este movimiento socioambiental ha ejecutado acciones colectivas con fines educativos, cumpliendo así un rol que es responsabilidad del Estado.

En síntesis, el entramado de acciones colectivas que viene llevando a cabo VM desde el 2010 tiene como función principal visibilizar las problemáticas que acaecen en el territorio y plasmar nuevas formas de relación con la naturaleza. La acción colectiva va más allá del rol que cumple VM dentro del conflicto socioambiental y de su disputa con actores sociales. En este sentido, lo que se pone de manifiesto es cómo se construye la identidad de VM hacia adentro (entre sus integrantes) y a partir de allí, qué redes de relaciones sociales entreteje para legitimar sus demandas hacia afuera (como pueden ser otras organizaciones sociales de corte

[9] A partir del comentario del entrevistado, vemos la importancia de la creación de una identidad colectiva positiva ligada a los repertorios de acción de los movimientos sociales. En este sentido, Diego, marca una distancia entre los repertorios de acción desarrollados en VM de aquellos que "prenden gomas", refiriéndose a las organizaciones piqueteras. Para el tema, recomiendo a Svampa y Pereyra, Entre la ruta y el barrio. La experiencia de las organizaciones piqueteras, Buenos, Biblos, 2003. Los autores analizan el proceso de criminalización política y mediática de la experiencia piquetera durante el gobierno de N. Kirchner (2003-2007).

ambiental, individuos independientes, actores que poseen conocimiento técnico científico, entre otros).

Reflexiones finales

La desnaturalización de la valorización económica de la naturaleza comprende un proceso de cuestionamiento del orden dado para su modificación y/o propuestas de nuevas alternativas. Los miembros de VM nos contaron que en las primeras asambleas se planteaban interrogantes como: ¿por qué es normal que se privaticen las playas? o bien ¿por qué en nuestro país se da este fenómeno? y luego a partir de la acción colectiva se idearon formas de relación con los bienes comunes que rompían con las formas hegemónicas.

En el intento de crear alternativas en los usos de los espacios públicos, VM creó redes de relaciones sociales que le otorgaron legitimidad a sus demandas. La relación de VM con el saber experto a partir de los proyectos de voluntariado universitario ha dado lugar, por un lado, a la construcción de la Nave Tierra y, por otro, a las visitas guiadas educativas. A nuestro modo de ver, estos lazos generaron afianzamiento y empoderamiento de VM en el territorio en disputa. Otra potencialidad del movimiento socioambiental es la relación con organizaciones sociales (ya sean ambientales o no) que permitieron la creación de lazos de solidaridad y la extensión de la identidad colectiva.

En cuanto a las limitaciones del movimiento socioambiental podemos señalar a la interacción de VM con el Gobierno Municipal que si bien fue planteada como una relación conflictiva, lo cierto es que el movimiento socioambiental ha intentado acercarse a este en varias oportunidades. Una de las propuestas fue la de firmar un convenio con el Municipio para la gestión comunitaria de la Reserva Educativa Verde Mundo. Sin embargo, desde el Municipio no hubo un reconocimiento de la necesidad que plantea esta situación. Otra de las limitaciones es la presencia de intereses económicos por parte de empresas privadas que pueden llegar a avanzar en un futuro. Si observamos la situación de las playas del sur de la ciudad, vemos que los ganadores han sido los inversores privados. En contrapartida, creemos que VM representa un caso emblemático de acción colectiva, porque ha logrado frenar la forma hegemónica de operar en los espacios públicos costeros en la ciudad de Mar del Plata.

A pesar de la ausencia estatal, los integrantes de VM no desalentaron su accionar y continuaron con la gestión autónoma y comunitaria de la reserva. El futuro del conflicto ambiental dependerá en parte de las fragilidades o fortalezas que manifieste la organización social.

Bibliografía

Acselrad, H. (org.) (2001). *A duração das ciudades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas.* DP&A.

Amparán A. y Gallegos, A. (2007). La construcción de la identidad colectiva en Alberto Melucci. *Polis, 3*(1), (125-159).

Bottaro, L y Sola Álvarez, M. (2012). Conflictividad socioambiental en América Latina. El escenario post crisis de 2001 en Argentina. *Política y Cultura*, (72), 159-184.

Cicalese, G. (1997). La revalorización del sector costero sur en la ciudad de Mar del Plata. Proyectos turísticos exclusivos, gobierno municipal y organizaciones vecinales, 1970-1995 [6º Encuentro de Geógrafos Latinoamericanos. Simposios. Instituto de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Buenos Aires].

Cicalese, G. (2005). Territorios críticos y propiedad privada de recursos turísticos valiosos. Las playas privadas del sur de Mar del Plata, 1991-2005 [Taller Internacional "Desplazamientos, contactos, lugares. La experiencia de la movilidad y la construcción de otras geografías". Mesa redonda: "Turismo, patrimonio y mercado". Instituto de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires].

Coronel, S. (2014). La presencia de ciudadanía en defensa de un espacio público (Maestría en Gestión Ambiental de Desarrollo Urbano, FAUD, Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata).

Guber R. (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Norma.

Hernández, F. (2010). Influencia del modelo turístico y urbanístico neoexclusivo en la transformación del paisaje costero bonaerense. Un aporte desde la geografía. *RASADEP, 1*, 159-176.

Leff, E. (2006). La ecología política en América Latina. Un campo en construcción, en Alimonda (Comp.), *Los tormentos de la materia*. CLACSO.

Melucci, A. (1994). Asumir un compromiso: identidad y movilización en los movimientos sociales. *Movimientos sociales, acción e identidad, Asociación de Revistas Culturales de España (ARCE)*, 153-180.

Melucci, A. (1999). Teoría de la acción colectiva, en *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*, (pp 25-54). El Colegio de México.

Polleri, F. (2015). Los dueños del sur. *Revista Ajo. Periodismo de largo aliento,* 1-11.

Svampa, M (2008). La disputa por el desarrollo: territorio, movimientos de carácter socio-ambiental y discursos dominantes, en *Cambio de época. Movimientos sociales y poder político*. Siglo XXI.

Svampa, M. (2009). *Protesta, Movimientos Sociales y Dimensiones de la acción colectiva en América Latina*. CONICET.

Svampa, M. y Sola Álvarez, M. (2010). Modelo minero, resistencias sociales y estilos de desarrollo: los marcos de la discusión en la Argentina". *Ecuador Debate*, (79), 105-126.

Tejerina, B. (2005). Movimientos sociales, espacio público y ciudadanía: Los caminos de la utopía. *Revista Crítica de Ciências Sociais, 72,* 67-97.

Wagner, L. S. (2010). Problemas Ambientales y Conflicto Social en Argentina: Movimientos socioambientales en Mendoza. La defensa del agua y el rechazo a la megaminería en los inicios del Siglo XXI (Tesis de Doctorado). http://www.eumed.net/tesis/2011/lsw/.

PROCESOS DE RELOCALIZACIÓN DE POBLACIÓN EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA, ARGENTINA (1991-2010)

Sara M. Boccolini[1]

Resumen

Este trabajo reconstruyó los procesos de redistribución de la población urbana en el área metropolitana de Córdoba. Se trabajó con datos censales de 1991, 2001 y 2010, desagregados a nivel de radio censal, procesados con software SIG, reconstruyendo variaciones de población en el territorio con un gran nivel de detalle. Se identificaron procesos claros de contraurbanización y periurbanización, suburbanización a escala metropolitana y vaciamiento de áreas pericentrales, no sólo verificando hipótesis planteadas por estudios anteriores sino también descubriendo particularidades sólo visibles gracias al gran nivel de detalle, como la recuperación de población en algunos barrios pericentrales de Córdoba al final del período estudiado o el vaciamiento de áreas centrales y pericentrales de ciudades medias en la región. Finalmente se reflexionó sobre el impacto de estos procesos en la calidad de vida de la población, y se conjeturaron escenarios posibles a mediano plazo como punto de partida para políticas de planificación regional y metropolitana.

Palabras clave: Contraurbanización, periurbanización, vaciamiento.

Introducción

Conocer los procesos de distribución y redistribución de la población urbana en el territorio permite identificar tendencias a mediano y largo plazo que son clave para la planificación y el ordenamiento territorial. Hasta hace algunos años, la mayor parte de los estudios sobre el tema comparaban aglomerados urbanos (generalmente definidos por límites administrativos discrecionales) entre sí o con el territorio rural definido por "todo lo que no

[1] saraboccolini@gmail.com, CIECS – CONICET/UNC.

está incluido en los ejidos municipales". Esta línea de análisis produjo interesantes resultados, sobre todo en las primeras tres cuartas partes del sigo XX, cuando la migración rural-urbana en Latinoamérica era un proceso de gran intensidad, que estructuraba cambios sociales, económicos y políticos en la región (Di Virgilio, 2014).

Esta situación parece cambiar desde fines de la década de 1970, y sobre todo en un país tempranamente urbanizado como Argentina, donde la migración rural-urbana decrece en intensidad y las áreas rurales mantienen su población, o las tasas de decrecimiento son bastante bajas. Sin embargo, algunos aglomerados –principalmente los medios y pequeños próximos a las grandes ciudades– muestran tasas de crecimiento que semejan incluso aquéllas alcanzadas por las grandes ciudades durante el período de industrialización entre 1940 y 1960.

Estos niveles de crecimiento no responden a su crecimiento vegetativo, ni al crecimiento por migraciones desde otros países. La hipótesis más difundida es la de que este crecimiento está producido mayormente por migraciones interurbanas regionales, es decir, relocalización de la población entre los distintos aglomerados de una región metropolitana (Tecco, 2007).

Para verificar esta hipótesis pueden cotejarse, por ejemplo, las tasas de crecimiento de los distintos aglomerados de una región metropolitana; en el caso de Córdoba, los centros menores de la región muestran tasas de crecimiento muy superiores, a comparación del aglomerado principal, cuyo crecimiento parece estar justo por encima del umbral de estancamiento (INDEC, 2012).

Sin embargo, para una comprensión cabal del fenómeno, sobre todo en regiones donde todas las aglomeraciones urbanas tienen tasas positivas de crecimiento, es preciso analizar la información censal con un mayor nivel de detalle; deberá apelarse al máximo nivel de desagregación territorial que los medios de análisis e interpretación permitan. Por ejemplo, el trabajo de Peralta y Liborio (2014), que analiza comparativamente los distintos barrios que componen la ciudad de Córdoba, muestra claramente los procesos de relocalización de población intra-urbanos, como la periurbanización y la densificación del área central. Cervio (2015, p. 369) confirma estas tendencias, demostrando que existe desde la década de 1970 un marcado proceso de periurbanización en la ciudad, acompañado de un

crecimiento moderado a bajo en el área central, producto de algunas áreas que fueron renovadas con construcciones de alta densidad.

Estas investigaciones han contribuido enormemente a comprender las tendencias de desarrollo de la ciudad de Córdoba, y han demostrado ser efectivas para predecir tendencias a mediano plazo hasta hoy. Sin embargo, el desarrollo de Córdoba no puede comprenderse estudiándola como una aglomeración aislada; una comprensión cabal de los procesos de redistribución poblacional debe partir de su estudio a escala metropolitana y regional, y es el motivo por el cual este trabajo propone incorporar la escala metropolitana, estudiando el desarrollo de estos procesos en el área metropolitana de Córdoba (AMCBA), en Argentina.

El AMCBA es un centro cultural, económico, educativo, financiero y de entretenimiento de la región centro de Argentina; es la segunda región metropolitana más poblada de Argentina, y la segunda más extensa del país (Irós, Moiso, Bravo, Alonso y Gómez, 2012; INDEC, 2012). Además –y salvando condiciones ambientales-geográficas específicas–, su estructura urbana guarda similitudes con la mayoría de las regiones metropolitanas grandes y medianas de la región (Rosario, Mendoza, La Plata, Mar del Plata).[2]

Para delimitar la unidad de análisis AMCBA en el territorio se adoptan –por conveniencia en el procesamiento de datos censales y georreferenciados– los límites territoriales definidos por el Instituto de Planificación del Área Metropolitana (IPLAM) (Ministerio de infraestructura de la Provincia de Córdoba e IPLAM, 2012). El IPLAM delimita el AMCBA siguiendo un modelo gravitacional, suponiendo a priori un peso gravitacional superlativo de la ciudad de Córdoba y definiendo su área metropolitana como el territorio que incluye a las "localidades que presentaban un flujo de tránsito relevante en función de la cantidad de servicios semanales prestados por el transporte interurbano de pasajeros (hasta quinientos servicios semanales)" desde y hacia el aglomerado principal

[2] Con la excepción de la megalópolis Buenos Aires, cuya escala, magnitud y estructura dificulta su estudio comparado con estas áreas metropolitanas.

(Parisi y Vargas, 2018, p. 40).[3] Esto resulta en un territorio de 4.291 km^2 aproximadamente, y con algo más de1.590.000 habitantes en 2010 (ADEC, 2014, p.13).[4]

Por otro lado, se propone profundizar en el análisis utilizando el mayor nivel de desagregación de datos disponible, lo que es posible gracias al empleo del *software* QGIS, en el marco de un Sistema de Información Georreferenciada (SIG): los SIG permiten procesar ágilmente gran cantidad de datos referenciados a territorios muy extensos. Sin embargo, la principal limitación de estos estudios es la desagregación de los datos; si bien la información está disponible para la totalidad de los censos realizados desde 1869, la desagregación de la información es insuficiente para realizar un análisis detallado en el territorio; sólo a partir del Censo de 1991 están desagregados a nivel de radio censal (unas 100 viviendas en zonas urbanas y hasta 300 en áreas rurales aproximadamente). Pero incluso contando con los datos a partir de esa fecha, la delimitación de los radios censales varia de un censo a otro, imposibilitando un análisis comparativo. Esta es la principal causa de que en el análisis de las unidades territoriales comparables a lo largo del tiempo fuesen sólo las ciudades o sus barrios.

En este trabajo se resuelve ese inconveniente al construir mapas con la información de población por radio en forma *rasterizada*, donde la información se desagrega en unidades muy pequeñas (1 *pixel* equivale a un área de 30x30 m), comparables entre sí.

El análisis permite identificar procesos claros de contraurbanización y suburbanización a escala urbana (dentro de la ciudad de Córdoba) y metropolitana, de vaciamiento de áreas pericentrales y de periurbanización generalizada, no sólo verificando hipótesis planteadas por estudios anteriores sino también descubriendo particularidades sólo visibles gracias al gran nivel de detalle, como la recuperación parcial de población en algunos barrios pericentrales de Córdoba al final del período estudiado o el vaciamiento de áreas centrales de ciudades medias en la región.

[3] Utilizar la distancia necesaria (o que hace posible) los viajes cotidianos en vehículos entre la aglomeración principal y la región circundante es un criterio seguido desde principios del siglo XX para delimitar áreas metropolitana como unidades de análisis e intervención (Wachsmuth, 2014, p. 364).

[4] Este territorio es el definido en la Ley Provincial 10.004/2011, más los aglomerados de Jesús María- Colonia Caroya al Norte y las localidades ubicadas entre Carlos Paz y Cuesta Blanca en el Valle de Punilla, al Suroeste (ADEC, 2014, p. 23). Una propuesta similar aparece en Tecco (1999), que propone una delimitación restringiendo el AMCBA a los municipios ubicados a una distancia menor a 60 km de Córdoba.

Finalmente se reflexiona sobre el impacto de estos procesos en la calidad de vida de la población, y se conjeturaron escenarios posibles a mediano plazo como punto de partida para políticas de planificación regional y metropolitana.

Metodología de trabajo

Los datos censales procesados en este trabajo provienen de los tres últimos Censos Nacionales de Población y Hogares realizados por el Instituto nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) -1991, 2001, 2010-; los mapas georreferenciados de los radios censales –tal como fueron determinados para cada uno de esos censos– fueron elaborados y cedidos amablemente por el Dr. Gonzalo Rodríguez del CEUR-CONICET.

Para cada uno de los períodos estudiados (1991, 2001, 2010) se combinó la información de población total por radio censal con el mapa de los radios censales de toda la Provincia de Córdoba. Sin embargo, la cantidad neta de población no ofrece una unidad comparativa, ya que los radios censales difieren en su extensión territorial: se decidió entonces trabajar con la densidad de población en habitantes por hectárea (hab/ha) de territorio. Para ello se calculó automáticamente el área de cada radio censal y en función de ello, la densidad de población en cada radio, obteniendo los mapas de las Figuras 1, 2 y 3.

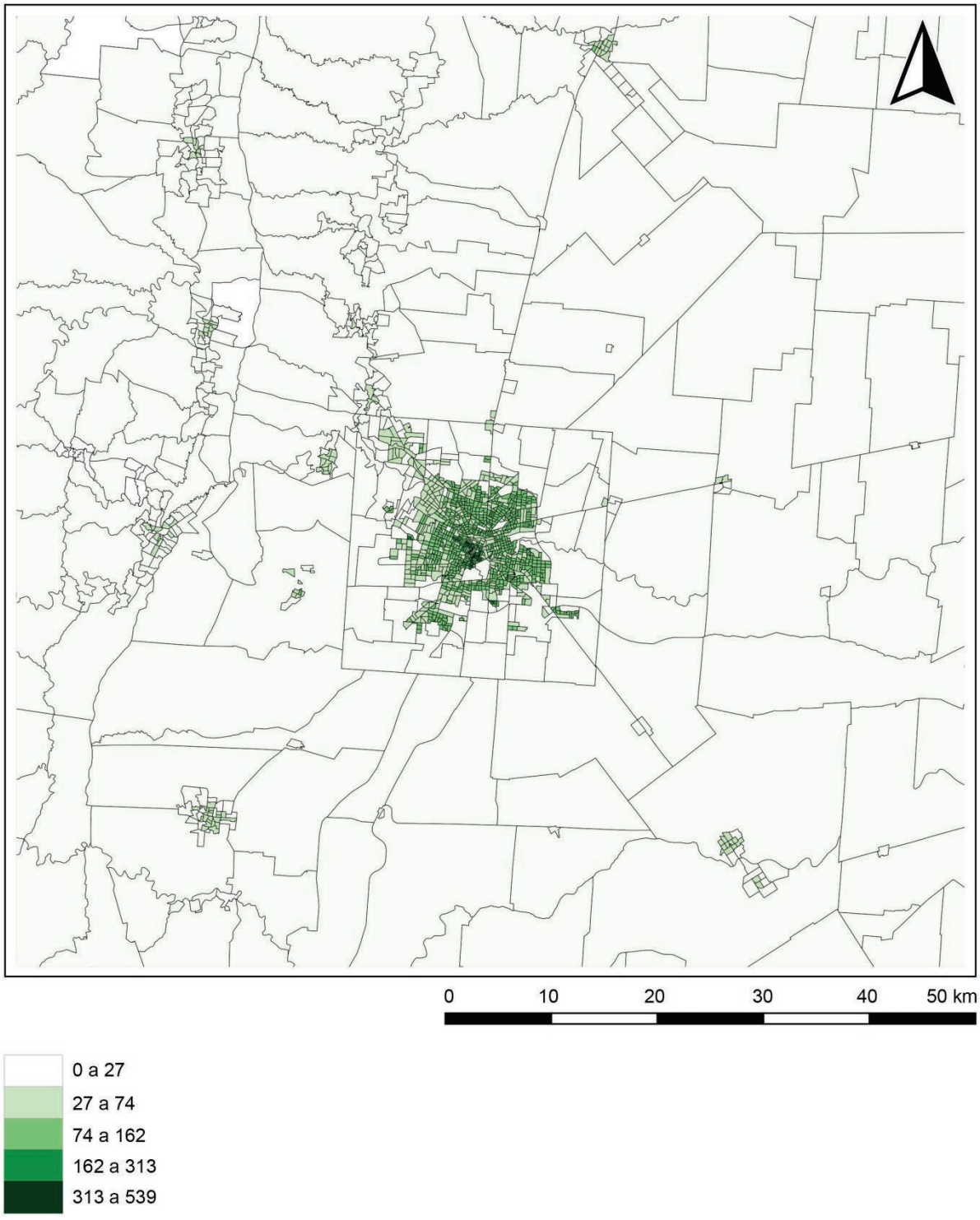


Figura 1: AMCBA. Densidad de población en cada radio censal (1991). Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

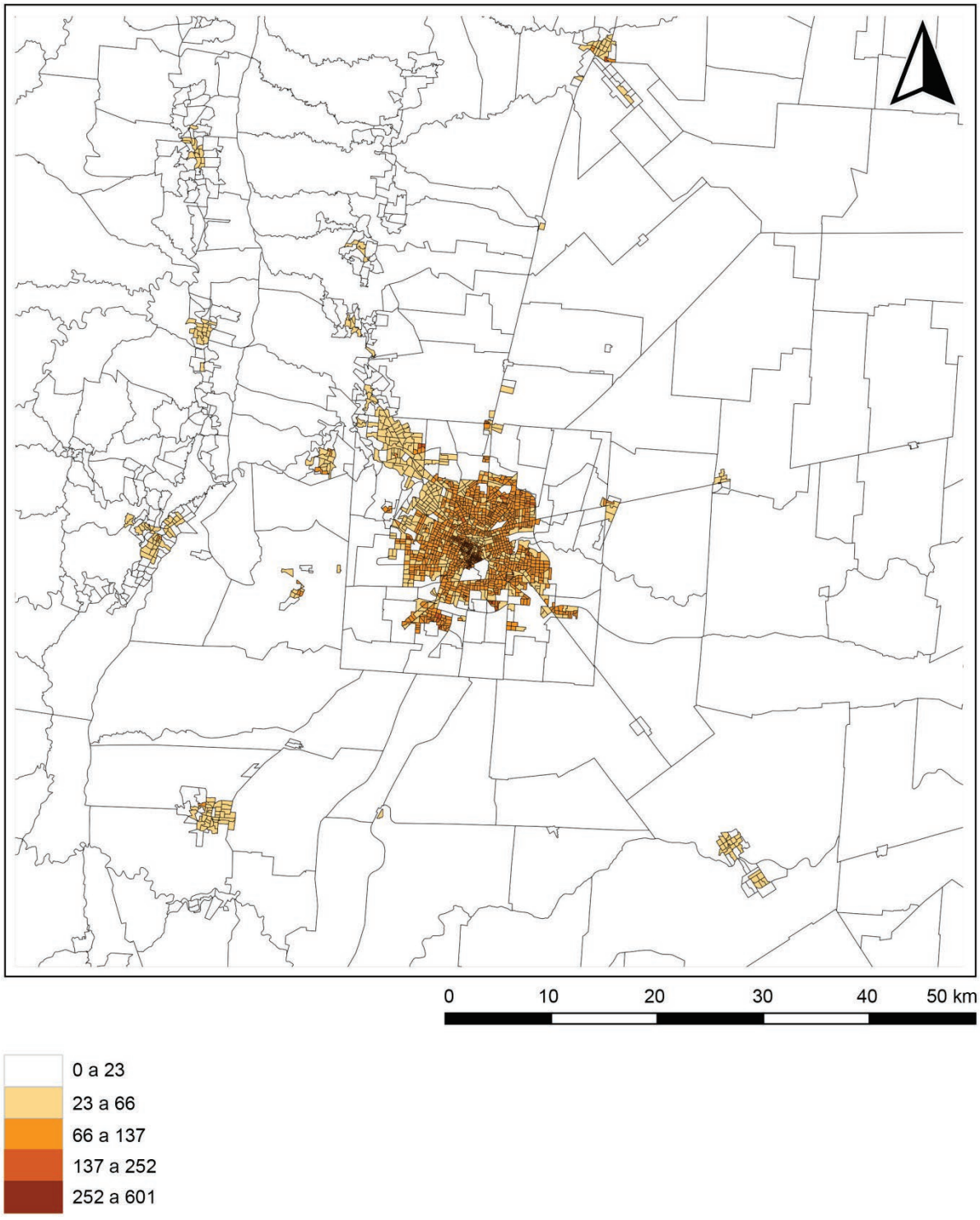


Figura 2: AMCBA. Densidad de población en cada radio censal (2001). Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

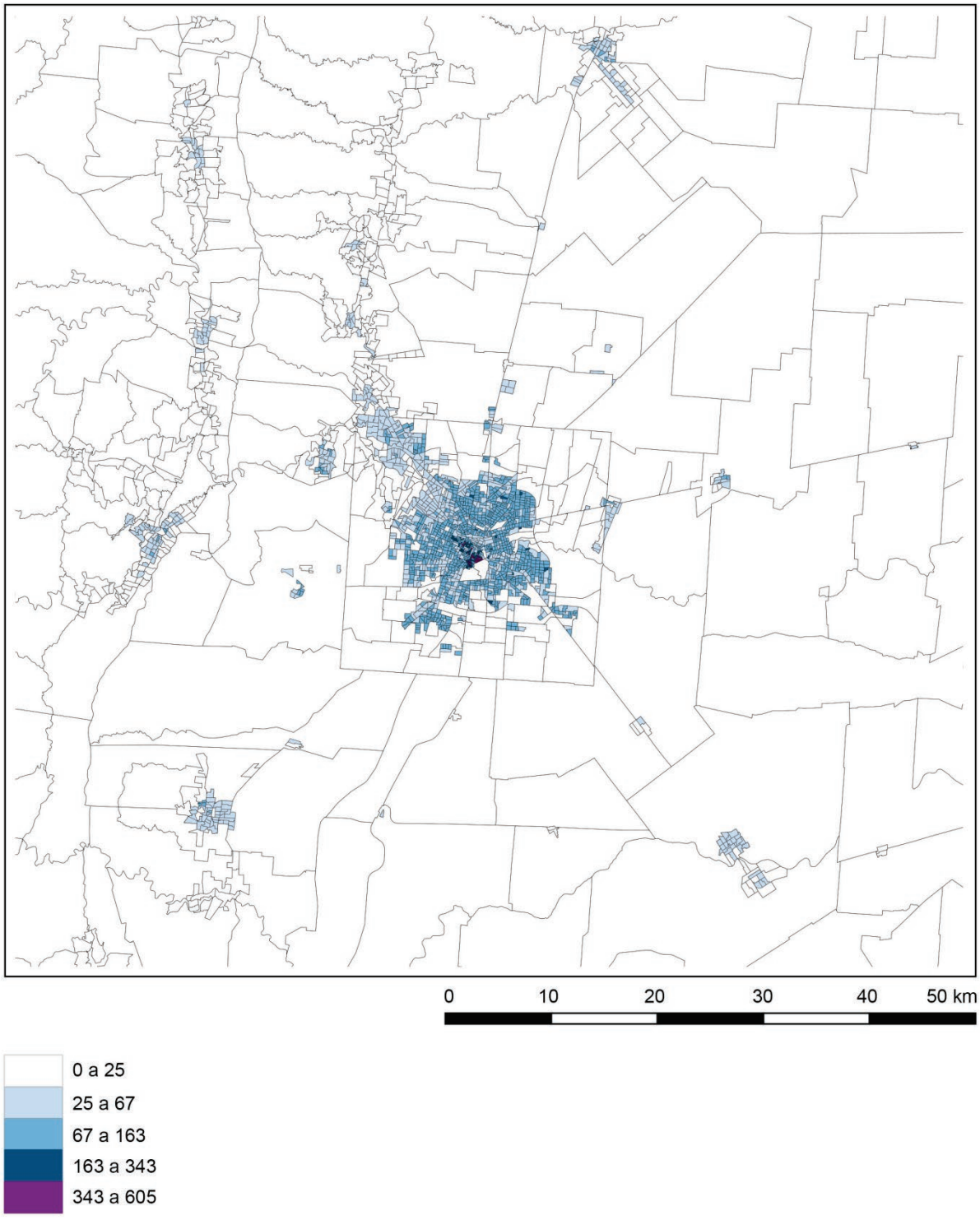


Figura 3: AMCBA. Densidad de población en cada radio censal (2010). Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

Como ya se adelantó, el análisis comparativo que permiten estos mapas es sólo aproximativo, ya que, aunque se han clasificado con prácticamente los mismos intervalos en las muestras, el trazado de cada radio censal ha variado para cada censo.

Para sortear este inconveniente, se recurre a la Calculadora *ráster* de QGIS. Cada uno de estos mapas se *rasteriza*, convirtiendo la información por radio censal en información por pixel; siendo cada pixel equivalente a un área de 30x30 m en el territorio: cada uno de esos pixeles tiene como valor el dato de densidad calculado previamente.

Estas imágenes *ráster* se combinan (nuevamente con la Calculadora *ráster*) para obtener los mapas de diferencia de población intercensal que muestran las Figuras 4 y 5. En ambos mapas se mantiene la misma clasificación para facilitar la lectura comparativa.

Para profundizar el análisis –y mejorar la lectura– se produjeron mapas que muestran los sectores con disminución de población continua (entre 1991-2001 y entre 2001-2010), aumento de población continuo (entre 1991-2001 y entre 2001-2010), y los que aumentaron o disminuyeron su población en sólo uno de los períodos intercensales analizados, como muestran las Figuras 6 y 7.

Finalmente, los resultados de estos mapas se evalúan, reconociendo patrones específicos y tendencias a mediano plazo, sobre los que se reflexiona en la discusión final.

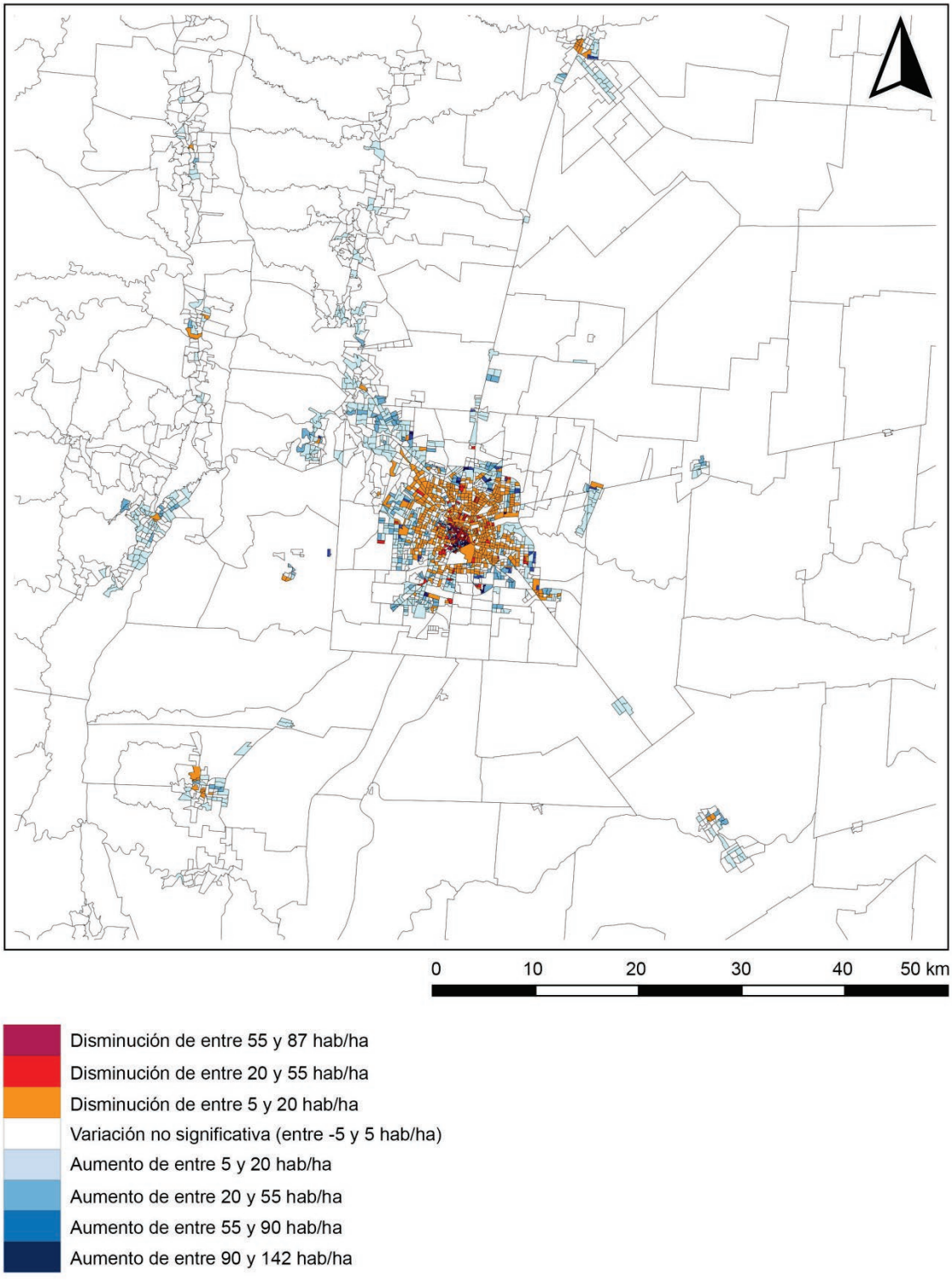


Figura 4: AMCBA. Diferencia de población intercensal (1991-2001). La unidad territorial representada en cada pixel es un área de 30x30 m. La delimitación de los radios censales del año 2010 se incluye como referencia. Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

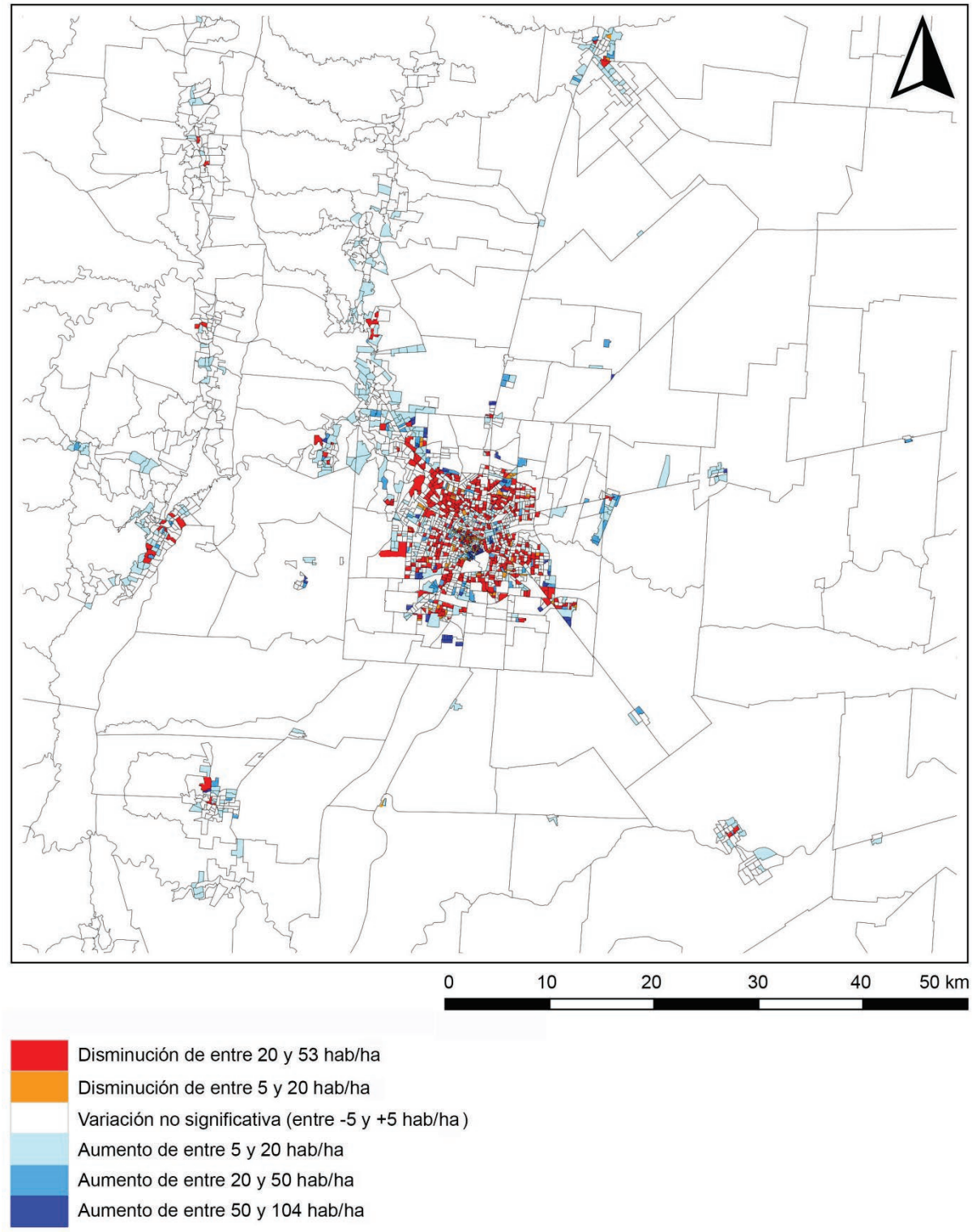


Figura 5: AMCBA. Diferencia de población intercensal (2001-2010). La unidad territorial representada en cada pixel es un área de 30x30 m. La delimitación de los radios censales del año 2010 se incluye como referencia. Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

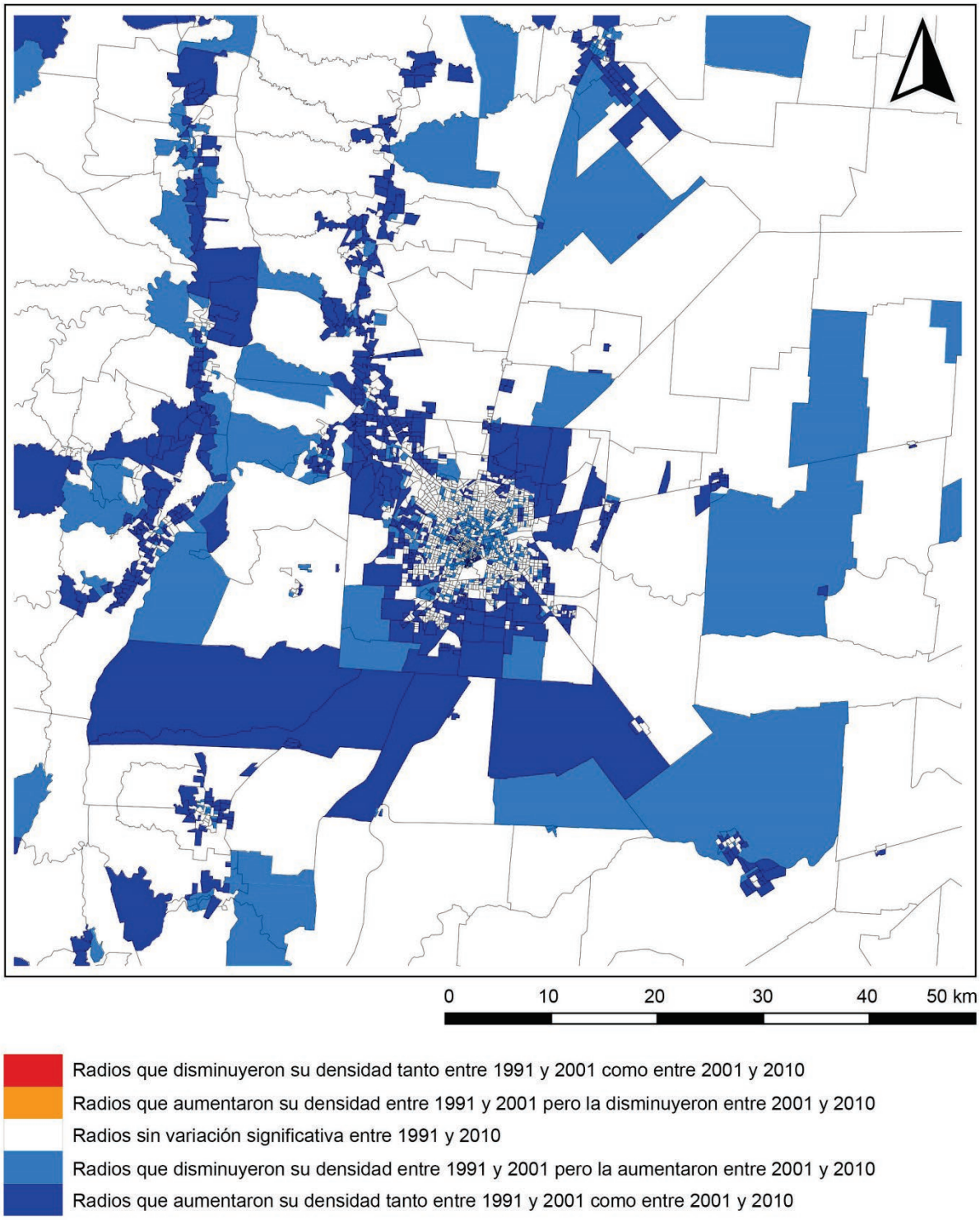


Figura 6: AMCBA. Territorio según aumento de población intercensal (1991-2010). La unidad territorial representada en cada pixel es un área de 30x30 m. La delimitación de los radios censales del año 2010 se incluye como referencia. Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

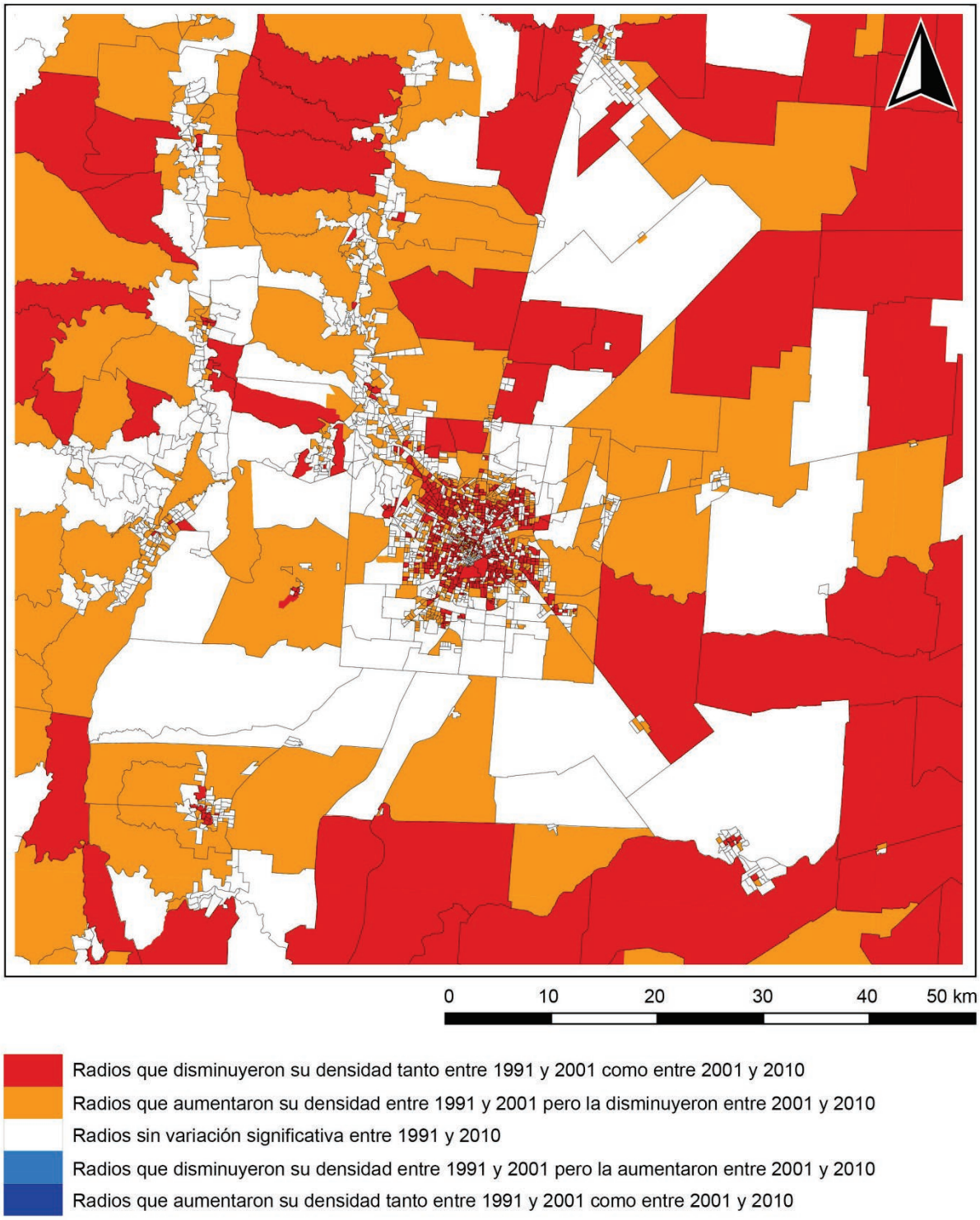


Figura 7: AMCBA. Territorio según disminución de población intercensal (1991-2010). La unidad territorial representada en cada pixel es un área de 30x30 m. La delimitación de los radios censales del año 2010 se incluye como referencia. Fuente: Elaboración propia (2019) con base en datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), de la Dirección General de Estadística y Censos de la Provincia (DGEyC) y mapas elaborados por Gonzalo Rodríguez.

Resultados preliminares

Dado que en esta instancia se presentan sólo los primeros resultados de una investigación en proceso,[5] es evidente que el análisis arroja nuevos interrogantes que deberán ser abordados en las próximas etapas de investigación.

Por ejemplo, si bien está verificado el hecho de que el aumento de población no puede atribuirse al crecimiento vegetativo o a la inmigración extranjera o de otras provincias, debe explorarse con mayor profundidad el origen de la población migrante: ¿la migración es principalmente intra-metropolitana o proviene también de otras regiones de la provincia que no han sido evaluadas en este trabajo? ¿Cuáles son los instrumentos –ya que el censo no plantea el relevamiento de estas variables– que pueden contribuir a explorar esto?

Además, ¿Qué sucede con las distintas densidades de ocupación? ¿Qué tanto se alejan del umbral de eficiencia y sostenibilidad las nuevas urbanizaciones periurbanas, suburbanas o los barrios pericentrales? ¿Cuán cerca del umbral de colapso están las nuevas densidades de los barrios pueblo en Córdoba?

¿Cuál es el costo (social, ambiental) de los patrones de relocalización en áreas serranas –ocupando reservas de monte natural y cuencas fluviales– o pampeanas –avanzando sobre tierras de producción agrícola-ganadera–?

Más allá de estos interrogantes –que serán explorados en futuras instancias de investigación–, el trabajo realizado hasta ahora permite identificar tendencias claras en estos procesos, de gran valor para reconstruir el escenario de desarrollo regional a mediano plazo.

Difusión y reorganización del territorio y la población urbanos

En primer lugar, los mapas demuestran que los niveles más altos de crecimiento y decrecimiento se dan en el territorio urbano y periurbano de la región; el territorio rural, tal como muestran los mapas de las Figuras 1 a 5, no tiene grandes variaciones en ninguno de los períodos estudiados; el proceso de vaciamiento de áreas rurales –que tuviera gran

[5] Este trabajo presenta los resultados preliminares de una investigación a mediano plazo que se completará con los datos del Censo Nacional de Población y Hogares de 2020.

importancia en décadas anteriores– ha dado paso a la contraurbanización a escala metropolitana.

Esto no significa que el territorio rural esté desocupado o no mantenga un desarrollo dinámico; sino que los territorios donde se relocaliza la población se reestructuran con base a patrones urbanos de ocupación del suelo, y la población misma mantiene pautas de vida urbanas. A pesar de la creciente distancia a los grandes aglomerados urbanos, los territorios periurbanos y suburbanos son estructurados en función de las áreas urbanas consolidadas.

Teniendo en cuenta esto, las futuras instancias de investigación podrían enmarcar la comprensión de este fenómeno como parte de los procesos de "producción y reproducción del espacio urbano" (Brenner, 2014; Harvey, [1973]2011; 2010).

Contraurbanización

Dentro de este marco de producción y reproducción del espacio urbano, uno de los procesos más notables que muestran las Figuras 4 y 5 es la contraurbanización. Este proceso –también llamado de urbanización revertida (Peralta, 2006)– consiste en la declinación de la tasa de crecimiento de los principales aglomerados de una región metropolitana, mientras que las tasas de centros medianos y menores aumentan. Ha sido detectado en las metrópolis argentinas a partir de 1980 (Torrado, 2003), y es atribuido principalmente a las migraciones interurbanas.

Los mapas muestran que la contraurbanización es más evidente en el período 1991-2001, concentrado sobre todo en áreas pericentrales e intermedias de Córdoba, aunque encontrándose también en áreas pericentrales de los aglomerados medios (como Carlos Paz, Alta Gracia, Jesús María y Río Segundo). En el período 2001-2010 es más difuso pero más intenso, y el área periurbana que aumenta su población debido a esto está más extendida. Paralelamente, la aglomeración principal (Córdoba) muestra un ligero crecimiento de población en algunos sectores centrales y pericentrales.

Las hipótesis más difundidas para explicar este fenómeno plantean la "migración por amenidad", o el paradigma de "vuelta al mundo rural" por parte de algunos segmentos de las

poblaciones urbanas, una solución al "rechazo de la gran ciudad", a su congestión, artificialidad, poca calidad ambiental, y hasta debido a su mezcla social e inseguridad. Además, tal como se explica en Boccolini (2017a),

> las inversiones en la red vial y de transporte, la penetración de las nuevas tecnologías de información y comunicación en amplios sectores de la población, y el teletrabajo facilitan la localización de la vivienda en zonas cada vez más alejadas de los lugares de trabajo (p. 1005).

Sin embargo,

> También hay causas más profundas, relacionadas directamente con la dinámica del mercado de vivienda y suelo urbano de Córdoba en comparación con las localidades del AMCBA, (…) [por lo que] el valor de mercado del suelo urbano expulsa a sectores cada vez más amplios de la población a áreas periféricas (p. 1005).

En el AMCBA pueden identificarse varias tendencias bien definidas que en conjunto configuran esta contraurbanización. Por un lado, la periurbanización dentro del ejido de la aglomeración principal; por otro lado, la suburbanización de áreas semi-rurales y periferias de aglomerados pequeños y medianos –que además debe diferenciarse entre suburbanización en la región serrana del Oeste y suburbanización en la región pampeana del Este–; el vaciamiento de áreas urbanas centrales y pericentrales; y, por último, la recuperación -e incluso crecimiento- de población en áreas centrales y pericentrales de los mayores aglomerados urbanos.

Periurbanización en los bordes de las mayores aglomeraciones urbanas

El crecimiento en el borde periurbano de la ciudad de Córdoba –concentrado sobre todo a ambos lados del anillo de circunvalación, pero también en el corredor Noroeste que se conurba con Villa Allende– es uno de los fenómenos más intensos del período estudiado. Una de las causas pudiera ser que en la periferia se combina el bajo valor del suelo –en comparación con áreas centrales y pericentrales– con mejor accesibilidad a las áreas de mayor oferta de equipamiento y servicios urbanos de la región –ubicadas precisamente en esas áreas centrales–, a comparación de áreas rurales más alejadas.

En el primer período estudiado predomina el crecimiento en los radios urbanos en el interior del anillo de circunvalación, mientras que en el segundo período varios radios urbanos en el exterior del mismo aumentan su población –posiblemente por una saturación del mercado inmobiliario en urbanizaciones internas y reducción de la *rent gap* para los desarrollistas inmobiliarios–.

En el caso de Córdoba, el anillo de circunvalación demarca un umbral bastante pronunciado en cuanto calidad de vida y calidad urbana entre las áreas interiores y exteriores a él: mientras que las áreas internas tienen un alto nivel de provisión de servicios y equipamiento básico, y buena accesibilidad al área central, las áreas exteriores suelen tener déficits en prestación de servicios urbanos básicos e infraestructura; además, allí aumenta la presencia de industrias y producción agropecuaria de diferentes niveles de peligrosidad incompatibles con las residencias, por lo que se reduce exponencialmente la calidad de vida de sus habitantes.

A esto debe agregarse que la periurbanización en el borde de Córdoba muestra casos de alta segregación residencial socioeconómica, quizás los niveles más altos de segregación de todo el AMCBA. Esto se debe a que en la periferia de la ciudad se ubican tanto la mayor parte de los proyectos de vivienda social "Mi casa, mi vida" o similares, y las Urbanizaciones Residenciales Especiales (URE) –urbanizaciones de baja densidad y de perímetro cerrado o de acceso limitado, destinadas a grupos de clase alta o media-alta–. Estas urbanizaciones tan dispares se ubican en áreas bien diferenciadas de la periferia urbana: mientras que las URE se ubican sobre todo al Noroeste y Suroeste de la ciudad, a lo largo de las vías de acceso a la zona serrana –considerada de mayor calidad ambiental y paisajística–; por su parte, los proyectos de vivienda social se ubican en el borde Norte, Noreste y Este de la ciudad, en el territorio de la media luna industrial de la región.

Suburbanización serrana

La población crece sobre todo en el territorio de los valles serranos, a lo largo de la ruta E-53 al Noroeste de Córdoba, y en el Valle de Punilla, principalmente en urbanizaciones de baja y muy baja densidad que forman conurbaciones lineales de entre 30 y 45 km de largo.

Estas nuevas urbanizaciones serranas tienen un crecimiento demográfico más intenso y más extendido que, por ejemplo, la periurbanización en la región pampeana al Este, ya que se extienden en lo que se considera el territorio con mayores atractivos ambientales y paisajísticos de la región, consolidado como región turística de interés regional y nacional. Al mismo tiempo, los inversores inmobiliarios tienen gran interés en desarrollar esta zona, que combina el bajo costo de urbanización –a pesar de la dificultad del desarrollo de infraestructura básica– con la valorización por calidad ambiental y paisajística.

En los valles serranos, la segregación residencial socioeconómica es baja o muy baja;[6] pero, por razones de rentabilidad, los proyectos inmobiliarios tienden a concentrarse en generar oferta habitacional –u oportunidades de inversión– para grupos de población de clase media-alta y alta. Esto permite suponer que, de continuar la relocalización de población de nivel socioeconómico medio-alto y alto en el período 2010-2020, la segregación residencial socioeconómica aumentará.

Por otra parte, las áreas con mayores tasas de crecimiento se localizan principalmente alrededor de lo que originalmente eran pequeños poblados turísticos (Carlos Paz, Tanti, Bialet Massé, Alta Gracia, La Bolsa, Anisacate, Unquillo, Saldán, Río Ceballos, Salsipuedes, Agua de Oro). Pero el crecimiento constante no se corresponde con el escaso desarrollo local de equipamiento y servicios urbanos de algún grado de complejidad, que todavía permanecen concentrados en Córdoba.[7] En consecuencia, esos pequeños y medianos aglomerados podrían ver colapsado su sistema de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, al igual que la infraestructura de conexión con la ciudad de Córdoba.

Suburbanización rural-industrial pampeana

En la región pampeana al Este de Córdoba, los aglomerados urbanos son más pequeños y menos numerosos; aun así, después de Córdoba, son las que alojan la mayor parte

[6] Los niveles más altos de segregación residencial socioeconómica en la zona serrana corresponden a áreas centrales y pericentrales ya consolidados de Alta Gracia, La Bolsa y Villa Allende que no muestran cambios significativos en cuanto a su cantidad de población.
[7] En este evento se presentan los resultados preliminares de un análisis sobre ese fenómeno; ver "Cartografías de calidad de vida y calidad urbana. Mapeo georreferenciado de equipamiento y servicios urbanos en el área metropolitana de Córdoba, Argentina" de la misma autora.

de las instalaciones industriales de alta y media complejidad así como las instalaciones de procesamiento de productos agropecuarios. En ellos también se observan procesos de periurbanización –quizá no tan extendidos como en la región serrana–.

Aparentemente, en esta región la población crece sin aumentar significativamente la segregación residencial socioeconómica, pero el acceso a equipamientos y servicios urbanos sería muy bajo.

Vaciamiento de las áreas centrales y pericentrales en aglomerados mayores y medios

Los mapas obtenidos muestran el vaciamiento de áreas centrales y pericentrales de los principales aglomerados urbanos, que ocurre simultáneamente a la periurbanización-suburbanización. El interés de esto radica principalmente en dos cuestiones:

En primer lugar, el proceso de vaciamiento de áreas urbanas consolidadas es generalmente atribuido sólo a centros históricos de grandes ciudades; esta hipótesis ha limitado la mayor parte de los estudios sobre vaciamiento como los diagnósticos técnicos y los planes de ordenamiento territorial o políticas públicas de intervención para revertir este proceso. Sin embargo, los mapas muestran la verdadera extensión territorial de este fenómeno, que incluye la mayor parte del área consolidada de Córdoba, y áreas centrales de los principales aglomerados urbanos, como Carlos Paz, Alta Gracia, Jesús María y Colonia Caroya, Río Segundo y La Calera. Esto significa que están vaciándose la mayor parte de las áreas urbanizadas ya consolidadas, con el mejor nivel de prestación de equipamientos y servicios urbanos de la región, mientras que la población se relocaliza en áreas que, en muchos casos, todavía no cuentan con la infraestructura básica suficiente.

En segundo lugar, estos mapas visibilizan el proceso de una forma tal que hace necesario replantear las hipótesis sobre los procesos de periurbanización y suburbanización: la población que se localiza en estos sectores no puede ser entendida como "nuevos hogares" o nueva población de "generación espontánea" en el lugar de destino; son agentes históricos, que abandonan su antigua ubicación para ocupar otra; y si bien no puede determinarse que la totalidad de la reciente población suburbana provenga exclusivamente de los sectores que se están vaciando, es posible verificar con análisis etarios que la estructura de la población en

zonas suburbanas y periféricas es notablemente más joven que la de áreas pericentrales en decadencia, y que éstas últimas muestran un proceso de envejecimiento poblacional mucho más acentuado que la media regional.

Por otro lado, este proceso de vaciamiento (en el caso del AMCBA) parece que no puede atribuirse -tal como predicen las teorías clásicas de desarrollo urbano- a su reemplazo con actividades no residenciales, que hacen un "uso más rentable" del suelo con alto valor de accesibilidad y localización: en la gran mayoría de estas áreas no hay relocalización de actividades comerciales, de gestión o servicios a escala urbana o regional. Las actividades de este tipo tienden a aparecer en las áreas pericentrales que sí están recuperando población, debido a procesos de renovación del tejido construido con edificaciones de alta densidad.

Renovación pericentral en Córdoba

A pesar de que en el período 1991-2001 se observa una disminución generalizada de la población en áreas centrales y pericentrales de Córdoba, en 2001-2010 emergen dos tendencias bien diferenciadas: mientras que en los barrios pericentrales (Boccolini, 2018) la disminución se intensifica, en los "barrios pueblo" (Rettaroli, 1997) –donde la normativa permite la renovación del tejido con edificación de alta densidad– se concentran los proyectos inmobiliarios de torres de departamentos; aprovechando esa oferta habitacional, la población no sólo cesa de disminuir, sino que incluso tiene un marcado aumento. Los barrios pueblo, además, se han convertido en extensiones del área central, atrayendo no sólo nueva población sido también actividades productivas y servicios a escala urbana y regional.

A pesar de que los grupos familiares han tenido una reducción significativa (INDEC, 2012) en prácticamente toda la ciudad, en los barrios pueblo esto se compensa con el aumento significativo de las unidades de vivienda disponibles, a diferencia de los barrios pericentrales donde está fuertemente restringida la renovación del tejido construido. Además, la población que llega es generalmente de nivel socioeconómico medio-alto o alto, aumentando la segregación residencial socioeconómica en estos sectores.

Discusión de estos resultados

Con base a las tendencias detectadas en este trabajo puede avanzarse en la caracterización de un modelo de desarrollo del AMCBA a mediano plazo. Esto se abordará en futuras instancias de la investigación; sin embargo, es posible en este momento delinear algunas premisas iniciales.

En primer lugar, puede plantearse la hipótesis de que es el mercado de suelo urbano el principal estructurador de los procesos de relocalización. Esto ha sido predicho incluso en estudios específicos sobre el mercado de suelo local (Boccolini, 2017b), y se verifica en el hecho de que la oferta laboral de la región (sobre todo la más especializada, y la de servicios de escala regional o nacional) sigue localizándose casi exclusivamente en el área central de Córdoba.[8]

Esto evidentemente sobrecargará la red vial de conexión entre Córdoba y la región; además, hace imperativo un futuro análisis de la red para planificar sistemas de transporte sostenibles, accesibles y equitativos.

Por otro lado, los resultados re-validan las hipótesis sobre un aumento de la segregación residencial socioeconómica, atribuyéndosela a los procesos de relocalización de la población, de sectores con baja o media segregación a nuevas ubicaciones con alta segregación. Esto ocurre a pesar de que los pequeños y medios aglomerados donde aparecen nuevas urbanizaciones sean originalmente lugares de escasa segregación, y a pesar de que la población que se relocaliza en los territorios suburbanos pertenezca a prácticamente todos los niveles socioeconómicos.

Teniendo en cuenta las teorías clásicas de relocalización residencial, esto implica que los grupos de nivel socioeconómico medio-alto y alto se relocalizarán en las áreas de mejores características (calidad ambiental, accesibilidad, buen nivel de infraestructura y servicios, etc.), mientras que los grupos de medio-bajo y bajo nivel socioeconómico se ubicarán en áreas de menor calidad ambiental y urbana, y peor accesibilidad de la región. Esto implica acceso desigual no sólo a una mejor calidad de vida, sino posiblemente también al mercado laboral.

[8] Ver al respecto el otro trabajo presentado en este Congreso (citado anteriormente).

Además, deben estudiarse los patrones de suburbanización serrana que avanzan sobre el monte natural, y los patrones de suburbanización pampeana que se extienden en un territorio de producción agrícola e industrial donde se utilizan frecuentemente sustancias nocivas para la salud.

Otro aspecto que debe analizarse la capacidad de carga de las áreas pericentrales que están aumentando su población, para evitar el colapso de la infraestructura. Paralelo a esto, debe revisarse el rol que tendrán las vastas áreas pericentrales e intermedias que disminuyen su población: no sólo son áreas con infraestructura y servicios infrautilizados, sino que tampoco está claro cuál podría ser su función dentro de la estructura urbana regional a mediano y largo plazo (Boccolini, 2018).

Debe mencionarse que muchos de los resultados que emergen de este análisis son visibilizados gracias al enfoque histórico del marco metodológico empleado, que concibe la condición urbana como un sistema de procesos dinámicos en constante desarrollo, que no pueden comprenderse sin un análisis longitudinal que incorpore la variante temporal al análisis.

Por último, si bien el análisis demográfico no es suficiente para caracterizar un sistema regional –por lo que en este trabajo se lo analiza desde las dimensiones espacial-funcional, socioeconómica, y productiva– demuestra ser una gran contribución para comprender los nuevos escenarios urbanos a escala local y regional.

Bibliografía

Agencia para el desarrollo económico de Córdoba (ADEC) (2014). *Proyecto: Prospectiva Territorial para el Área Metropolitana de Córdoba* [Informe descriptivo]. https://goo.gl/WK6NHR

Brenner, N. (2014). *Implosions/explosions: Towards a Study of Planetary Urbanization*. Jovis.

Boccolini, S. (2017a). Impacto de políticas de vivienda en acceso al hábitat urbano en Córdoba, Argentina. *Revista de Urbanismo,* (37), 1-18. https://doi.org/10.5354/ru.v0i37.46198

Boccolini, S. (2017b). Producción privada de hábitat urbano en Córdoba, Argentina: Condiciones internas y contextuales que organizan su desarrollo. *Papeles de Geografía, 0*(63), 161-180. http://dx.doi.org/10.6018/geografia/2017/292751

Boccolini, S. (2018). La microdensificación emergente de los barrios pericentrales de Córdoba. Una alternativa sostenible y eficiente para la revitalización de la ciudad construida. (tesis de Doctorado, Universidad Nacional de Córdoba / Bauhaus Universität).

Cervio, A. (2015). Expansión urbana y segregación socio-espacial en la ciudad de Córdoba (Argentina) durante los años '80. *Astrolabio. Nueva Época*, (14), 360-392.

Di Virgilio, M. (2014). Diferencias sociales en los procesos de movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). *Quivera, XVI*(1), 11-37.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) (2012). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 Censo del Bicentenario Resultados definitivos, Serie B No 2.* INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos).

Harvey, D. ([1973]2016). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo Veintiuno de España.

Harvey, D. (2010). *Social Justice and the City*. University of Georgia Press.

Irós, G. M., Moiso, E. A., Bravo, A. O., Alonso, C. S. y Gómez, L. (Eds.). (2012). *Lineamientos del plan estratégico urbano territorial de la región metropolitana de Córdoba*. Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Córdoba. Instituto de Planificación del Área.

Ministerio de infraestructura de la Provincia de Córdoba e IPLAM. (2012). *Lineamientos del plan estratégico urbano territorial de la región metropolitana de Córdoba* (Vols. 1-3). Ministerio de infraestructura de la Provincia de Córdoba.

Parisi, D. y Vargas, M. I. (2018). Análisis del área metropolitana de Córdoba mediante un enfoque prospectivo territorial. *Oikonomos, II*, 33-38.

Peralta, C. (2006). La ciudad periurbana. Discusiones acerca de la extensión urbana periférica y el espacio público, en *La periferia de Córdoba: Cuestiones sobre hábitat urbano* (pp. 61-79). Departamento de publicaciones de la FAUD - UNC.

Peralta, C. y Liborio, M. (2014). Redistribución poblacional en la ciudad de Córdoba entre los períodos intercensales 1991-2001 / 2001- 2008. Evaluación de los procesos de dispersión, densificación, gentrificación y renovación. *Revista Vivienda y Ciudad*, (1), 99-113.

Rettaroli, J. M. (Ed.). (1997). *Los Barrios Pueblo de la ciudad de Córdoba: la ciudad objeto didáctico*. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba.

Tecco, C. (1999, julio). Periurbanización y metropolización, desafíos y cuestiones críticas en el Área Metropolitana Córdoba. *Administración pública y sociedad*, (12).

Tecco, C. (2007). Gestión metropolitana y equidad social. Construyendo el Estado Nación para el crecimiento y la equidad [Presentado en 4to. Congreso Argentino de Administración Pública Sociedad, Gobierno y Administración, Buenos Aires].

Torrado, S. (2003). *Historia de la familia en la Argentina moderna (1870-2000)*. http://www.gbv.de/dms/sub-hamburg/370942450.pdf

Wachsmuth, D. (2014). City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept. *Environment and Planning D: Society and Space, 32*(1), 75-90. https://doi.org/10.1068/d21911

ES POSIBLE CONSTRUIR CENTRALIDADES DESDE EL BARRIO. PLANIFICACIÓN, CONFLICTOS Y CONTINUIDADES

Rosana Bulesevich,[1] Sandra Ferreyra,[2] Guillermo Marzioni[3] y Violeta Pompa[4]

Resumen

El artículo pretende, por un lado, dar cuenta de los procesos informales de acceso al suelo de los sectores populares y por el otro, comprender acerca de cómo el Estado piensa, acciona e interviene sobre territorios emergentes. La producción de ciudad se encuentra asociada a procesos especulativos y desiguales en la distribución de la tierra. La estructura urbana muestra un desarrollo con alto crecimiento poblacional que en una quinta parte del total corresponde a los procesos informales de acceso al suelo. El Estado junto a las entidades intermedias y la organización barrial, mediante una mesa de trabajo conjunto, diseñan una estrategia de crecimiento a futuro. El acompañamiento desde el Estado en estos procesos de desarrollo local, trazando ejes y configurando centro, pretende elaborar un plan de trabajo consensuado que garantice el acceso a la ciudad, integre las voces y experiencias de quienes habitan el suelo, las organizaciones y los técnicos que planifican códigos, normativas, obras de equipamientos, infraestructura y la política que acciona la marcha. Esta proyección convierte a la urbanización que crece desde el fondo en el seno de los barrios populares de la zona de Los Hornos en la localidad de Cuartel V del municipio de Moreno, en una centralidad alternativa.

Palabras Claves: Urbanización, asentamiento, centro comunitario.

[1] rosanabule@gmail.com, Madre Tierra.
[2] san_ferreyra@hotmail.com.ar, Madre Tierra.
[3] guillermomarzioni@gmail.com, IDUAR.
[4] violetapompa@gmail.com, IDUAR.

Introducción

En los últimos años, el crecimiento de la población y los procesos de extensión en las periferias, ponen en evidencia como los sectores populares construyen el hábitat, esta producción social va configurando lo barrial y lo local.

La descripción de cómo se dan los procesos urbanos en una zona de borde, límite entre el Municipio de Moreno y José C. Paz pone de manifiesto las desigualdades sociales y su relación directa con las estrategias de los sectores populares para acceder al suelo y la ciudad, como la construcción progresiva de servicios y equipamientos puede tener la vocación de generar nuevos Centros Urbanos Barriales alternativos.

La experiencia que se aborda se inscribe en el Distrito Moreno, en el oeste del Conurbano Bonaerense, distante a 35 km de la Capital Federal, con una población estimada que supera hoy el medio millón de habitantes, en 186 km^2 de territorio. La localidad de Cuartel V creció alejada en el interregno de rutas y ha transformado su característica rural, acrecentando notoriamente el número de pobladores con barriadas populares. El municipio genera alternativas de acceso al hábitat, desde una gestión territorial en diálogo entre distintos actores. Un proceso de urbanización popular que combina acciones del Estado y de organizaciones barriales y sociales y que genera una sinergia que merece ser reflexionada. La iniciativa se implementa en la década pasada con el propósito de relocalizar familias de una reciente toma, en tierras afectadas a otro proyecto urbano, se propone como respuesta al desalojo, se proyecta e implementa así un Plan de Lotes con Servicios, alrededor del cual surgen con el tiempo, 18 asentamientos sobre tierras en situación de abandono, alejados de servicios, transporte, infraestructuras y equipamientos.

Nos preguntamos desde la evidencia empírica que quedó plasmada en el delineamiento de manzanas, lotes, caminos, senderos y lugares valorados cuidados por los pobladores previendo equipamientos futuros para educación, salud y recreación, sobre la posibilidad de reconocer allí, alejados de las vías principales y de los centros tradicionalmente reconocidos, rasgos de nuevas centralidades.

El relevamiento y el mapeo resultante explican y ofrecen sustento gráfico a la experiencia posibilitando el análisis de este proceso urbano iniciado en el año 2009, en Los Hornos.

Lo urbano local se presenta como un tejido crítico transformador que interpela la planificación, cuestiona los esquemas tradicionales de construcción de ciudad y las formas en que se relacionan la sociedad, los gobiernos, las organizaciones sociales y barriales, y sobre todo los pobladores de los sectores populares que habitan, construyen y viven en el territorio que en la búsqueda de soluciones a los diversos problemas urbanos, se movilizan y buscan consolidar modelos participativos y democráticos (Castells, 1999) en la producción de una ciudad inclusiva y colaborativa, como alternativa a los modelos de fragmentación, segregación y especulación.

Es precisamente en el ámbito barrial donde se ven plasmados los efectos de las acciones desarrolladas por la comunidad y el Estado. En la mesa de trabajo, la agenda se propone acompañar los procesos de transformación urbana del hábitat con las familias, actuando sobre la reserva de tierra para equipamientos destinadas a jardín de infantes, escuela primaria, secundaria, biblioteca popular, educación de adultos, unidad sanitaria, así como espacios de esparcimiento y áreas verdes. A partir de una cartografía social construida participativamente entre los pobladores y el área de Consolidación de Asentamiento del IDUAR, se definen los límites de crecimiento de los barrios, determinan las zonas de expansión futura, trazan ejes viales estratégicos de manera de consolidar el entramado social y urbano.

El análisis tiene un doble objetivo, por un lado reflexionar sobre los conceptos de centralidad y por otro dar cuenta de un proceso de urbanización en un territorio de borde, en este caso en Cuartel V, Moreno.

Centralidades. Conceptos y definiciones

Las centralidades tradicionalmente configuradas y reconocidas como espacios en el que convergen actividades, instituciones, servicios y equipamientos se encuentran ubicadas

en el entorno inmediato, por ejemplo, a cada estación del ferrocarril, hecho que se repite en todos los ramales y en todos sus trayectos.

En este sentido Moreno, generó una cuadrícula en relación a esa traza, concentrando en el perímetro que rodea la Plaza adyacente a la Estación, las actividades institucionales. Esta idea de centralidad se ve reforzada al desarrollar el Centro de Trasbordo que revitaliza además el uso comercial.

Encontramos autores que sostienen otro concepto de centralidad. Citamos a continuación a algunos de ellos con sus concepciones de centralidad, vinculados al par centro y periferia.

Liliana Martucci refiere en "Haciendo Centro en La Periferia", en su trabajo de Tesis de Licenciatura en Urbanismo:

> Hasta ahora la mirada estuvo puesta en los espacios centrales tradicionales, ahora correspondería mirar hacia esos espacios no reconocidos o no incorporados al desarrollo urbano (Martucci, 2004).

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. En tanto varios textos enfatizan en la construcción de identidad que se precisa producir en los ámbitos periféricos de la ciudad, como en nuestras barriadas del fondo de Cuartel V.

> 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 (Fernández Castro, 1999).

En tanto Milton Santos, introduce en el concepto de "vocación" de un espacio, 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 (Santos, 1997).

En definitiva el territorio es producto de una construcción social y en consecuencia resulta en espacio de poder, de gestión y de dominio del Estado, de individuos, de grupos diferenciales y por lo tanto de su capacidad real y potencial de crear, recrear y apropiar el territorio. Por lo tanto, es desigual porque allí se manifiestan intereses distintos, con percepciones, valoraciones y actitudes territoriales diferentes, que así como generan relaciones de complementación y de cooperación, también generan relaciones de conflicto.

Acerca de la inclusión y la exclusión observada entre la tensión y el conflicto que se generan retomamos las palabras elegidas por Martucci de Edward Soja "los procesos de relación social suceden en el espacio-tiempo, en consecuencia la producción del territorio se ve afectada por los términos de relatividad, incertidumbre, indeterminismo, movilidad y cambio permanente" (Soja, 1989).

En relación a la interacción social, en el contexto de la globalización y la fragmentación de los territorios, cada vez más la realidad de los territorios se manifiesta según Milton Santos (1997), como "dominios de continuidad de los lugares vecinos reunidos por una continuidad territorial"; o bien "las relaciones entre lugares distantes que se ligan por las formas y los procesos sociales a través de redes".

Milton Santos trabaja con los conceptos de "territorialización y desterritorialización y por lo tanto es fuente de conflictos y luchas por el poder. Todo es político y política en el territorio". Para el tipo de ciudades de la escala de Moreno, esa realidad de continuidad no planificada en principio es un problema, pero también puede ser una oportunidad, desde la perspectiva espacio temporal hay que tener en cuenta "las escalas global, nacional, regional y local en que ocurren la dinámica política, los intereses y los conflictos por y en el territorio". También Santos (1997) refiere a la espesura de los subespacios que resultan de la diversificación y complejidad de las acciones en el espacio del territorio, al que hay que agregar las regulaciones a las que adjudica gran importancia.

Para analizar un conjunto de problemáticas sectoriales, en un contexto de referencia del proceso de sub-urbanización de la aglomeración de Gran Buenos Aires existen cuestiones económicas y también culturales:

> 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 (Garay, 1995).

Las pautas de asentamiento están relacionadas con los niveles de consolidación y con la accesibilidad. La lectura e interpretación de distintas cartografías de la región, con el objetivo caracterizar distintas áreas a fin de analizar el uso del suelo en el área metropolitana.

> Mientras territorios centrales pueden ser casi periféricos en la configuración espacial metropolitana, territorios de borde pueden transformase 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 (Abba, 2006).

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

Al decir de Lorena Vecslir entender que existen lugares de condición central que han sido ignorados o al margen del planeamiento urbanístico.

Mirada del pasado. Proceso de urbanización

En el año 2009 más de 90 familias, durante la implementación de un Programa de Mejoramiento Barrial, ocuparon una fracción afectada a la construcción de un Polideportivo en el Barrio de San Carlos, dicho predio debía ser liberado para continuar con la ejecución de las obras. Estas ocupaciones constituyen una estrategia de los sectores populares para acceder a la tierra y la ciudad, es tarea de los gobiernos asumir los desafíos que emergen del territorio y trabajar en torno a ellos.

La disputa por el suelo y por el suelo servido, es un aspecto problematizado por las políticas públicas, es un sistema complejo que aún espera ser abordado en profundidad e integralidad (Catenazzi y Reese, 2016).

La mirada atenta del Gobierno Municipal en relación a los sectores populares que habitan el suelo de Moreno, encontró como evitar el desalojo forzoso, transformando esta situación límite en una posibilidad de acceso a tierra segura para las familias, en un proceso de diálogo.

El Estado local buscó formas de intervenir a favor de las familias ocupantes, apareció como alternativa posible conformar un Plan de Lotes con Servicios, a muy corto plazo dada la urgencia, en tierras del Banco de Tierras Municipal.

El inicio del loteo municipal de Los Hornos-Cuartel V

Al delinear una alternativa que posibilite la relocalización a corto plazo, el IDUAR (Instituto de Desarrollo Urbano, Ambiental y Regional), convocó a la Asociación Civil Madre Tierra para trabajar en forma conjunta con las familias.

Luego de una serie de reuniones informativas, las familias, en su mayoría parejas jóvenes con niños pequeños, decidieron formar parte del proyecto de Plan de Lotes con Servicios propuesto, y trabajar en conjunto con el IDUAR y Madre Tierra en la generación de un nuevo barrio, un Barrio Joven.

La apertura a la participación en el diseño del barrio fue clave en cuanto a la apropiación del proyecto por parte de los vecinos y vecinas, quienes asumieron colectiva e individualmente compromisos organizativos consensuando roles, responsabilidades y tareas, lo que permitió fortalecer los lazos comunitarios y la vinculación con el estado.

Estos espacios compartidos de dialogo y construcción conjunta permitieron identificar lugares para el encuentro y el desarrollo de la vida comunitaria, acordar el cuidado de los predios reservados para el futuro desarrollo de estas actividades, delinear áreas para equipamientos y servicios, así como áreas verdes de esparcimiento y recreación.

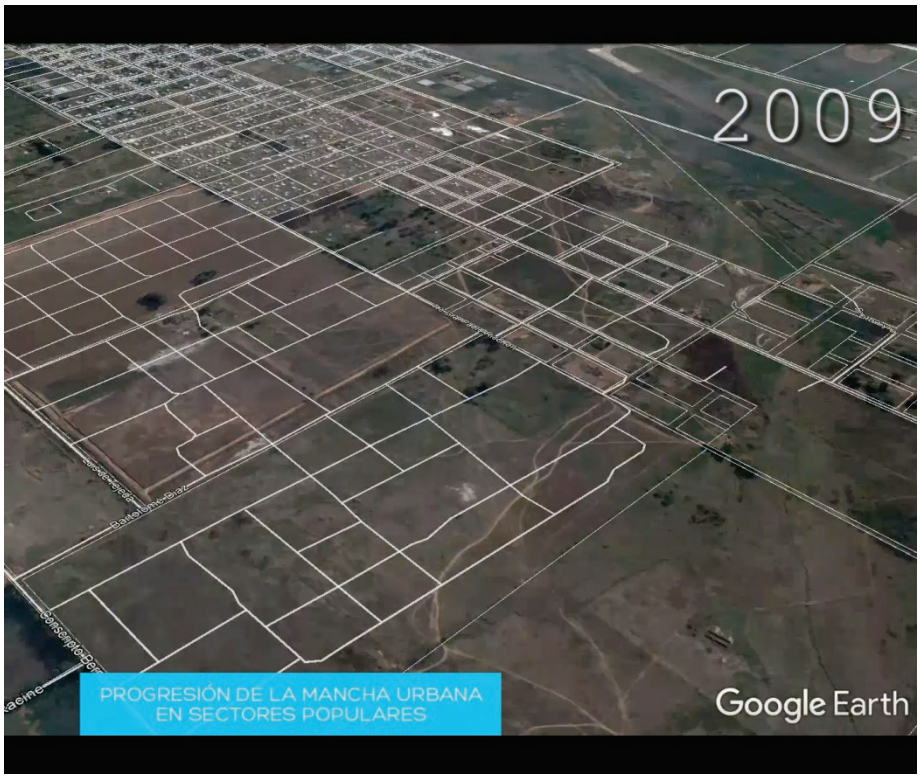


Figura 1: La cuestión dominial de la tierra en la zona de los Hornos.

El Plan de Lotes se localizó en una zona cuyos predios sufrían el abandono de sus propietarios, que durante años, se desentendieron de sus responsabilidades sobre la tierra, en su gran mayoría con irregularidades en el dominio, resultando un desafío la custodia de los mismos, por una parte, y por la otra la imposibilidad de los propietarios de accionar judicialmente en caso de ocupación dado su estado parcelario.

El Municipio intervino con políticas de recuperación de suelo con fines Sociales, enmarcados dentro de la política de Tierras, estos ciclos de regularización de dominio llevan años de gestión estatal.

La producción de nuevas urbanizaciones por fuera de la planificación, en los alrededores del plan de Lotes con Servicios, fue resultado del estado de abandono y de irregularidad en el dominio, en oposición a la función social de la propiedad. El abandono de la tierra por parte de sus propietarios desestima todo tipo de reclamo y deja abierta la posibilidad de que el Estado avance en procesos de regularización dominial y ordenamiento del suelo, transitando los distintos caminos posibles de resolución jurídica según cada caso,

tales como la Prescripción Administrativa, la declaración de Vacancia, la transferencia por Donación, la Usucapión y la Expropiación entre otros.

Con el tiempo nuevas ocupaciones se produjeron en proximidad al Plan de Lotes, originando otros barrios jóvenes, con sus propias características organizativas y urbanas integrándose de a poco con el entorno y tejiendo relaciones y vínculos, estos asentamientos poblacionales espontáneos se producen en derredor, conformando 18 Barrios Populares que construyen un entramado al que es necesario conocer desde la realidad, surge la necesidad de mapear los distintos barrios e ir haciendo a la vez vínculos con los vecinos y vecinas, tejiendo lo urbano y lo organizativo.

Cada uno de los asentamientos ha tenido una historia que forjo la identidad como barrio y que resulta clave al momento de tramitar la regularización dominial, porque todos los habitantes que comparten una parcela están bajo la misma situación dominial y tienen que tramitar la misma gestión administrativa jurídica para lograr el acceso definitivo al suelo.

Los Barrios de la zona son San Alberto, San Francisco; Barrio Portugal, Barrio Los Cedros; 18 de Julio; el Barrio constituido con la 1° Relocalización municipal de Los Hornos. El Barrio constituido con la 2° Relocalización municipal de Los Hornos; el Barrio de las 6 Manzanas, Barrio La Unión; Barrio el Progreso; Barrio Lujan, San Cayetano; Barrio 8 de Diciembre; el Barrio 5 de Enero; el Barrio 3 de Febrero y el Barrio 23 de Diciembre.

Más allá del camino que cada barrio tenga que emprender, es clave la pelea política para resolver el mejoramiento del hábitat en toda la zona.

El mejoramiento habitacional en Los Hornos

El Programa Federal de Mejoramiento Habitacional "Mejor Vivir" fue una operatoria (entre 2004-2015) dependiente de la Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Nación, con el objetivo de aportar refacción, completamiento y ampliación a viviendas deficitarias, que se implementó en este caso a través de la línea de Entidades Intermedias. Fueron unas cuarenta intervenciones a partir de un prototipo de ampliación.



Figura 2.

Mirada del presente: caminar, dibujar e identificar los barrios

Estas nuevas familias asentadas, con el tiempo fueron conectándose espontáneamente a las redes de servicios existentes con anuencia de los vecinos y vecinas del lugar: "El agua no se le puede negar a nadie" dice María vecina de Los Hornos encargada de juntar los fondos necesarios para afrontar el pago de la Factura Eléctrica del consumo del equipo de bombeo de la red comunitaria del Plan de Lotes.

La mancha urbana sigue creciendo hacia el fondo, con nuevos loteos sumando niños y niñas en edad escolar.

Las paredes del barrio expresaron esta realidad reflejando la participación vecinal en torno a la necesidad de contar con un nuevo jardín de infantes y escuela primaria. Las madres de hijes en edad escolar se organizaron y movilizaron para que llegaran a los lotes que habían reservado y cuidado durante los primeros años del barrio, la escuela y el jardín.

Emerge como problemática social el acceso a la educación, que incluye además a partir del año 2006 con la sanción de la Ley Nacional de Educación, la obligatoriedad de los estudios secundarios, que promueve la formación de jóvenes de todo el país.

De la mano de la gestión comunitaria emprendida por las organizaciones barriales y sociales, en el 2016 llega la escuela con 12 aulas modulares que funcionan en forma provisoria, mientras se construye la escuela primaria definitiva. Nace la Escuela Primaria N° 84 del Barrio Los Hornos, de Cuartel V.



Figura 3: Jardin de Infantes N° 964. Fuente: Archivo Fotográfico de La Pachamama.



Figura 4: Primer día de clases EP N° 84 (modular). Fuente: Archivo Fotográfico de La Pachamama.



Figura 5: Unidad Sanitaria (en obra). Fuente: Archivo gráfico de IDUAR.

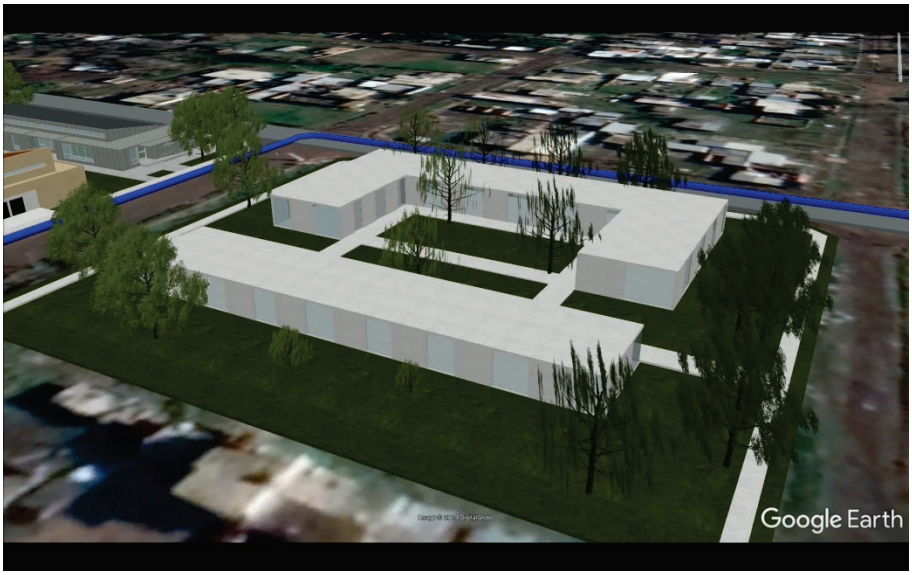


Figura 6: Bachiller de Adultos y Escuela de Artes y Oficios. Fuente: Archivo gráfico de IDUAR.

Escuela Primaria N°84 (en obra)

Del sostenimiento de los acuerdos comunitarios sobre el cuidado y mantenimiento de los espacios reservados para equipamiento y áreas verdes a lo largo de estos diez años, surge la posibilidad de integrar en el territorio de Los Hornos una Unidad Sanitaria, actualmente con considerable estado de avance en su construcción.

Las vecinas ven reflejadas en obras concretas lo que planificaron tiempo atrás, lo que las alienta a seguir participando y comprometiéndose en la construcción colectiva por un lado y en la tarea cotidiana y sostenida que va cociendo acuerdos y acciones, lo que posibilita, facilita y concretiza los proyectos a corto, mediano y largo plazo.

Los espacios de diálogo, intercambio, reflexión y toma de decisiones se fortalecen, desde los barrios en las Mesas de Tierra y Hábitat fortaleciendo los lazos con el Estado Local, construyendo día a día la cartografía social con sus respectivas actualizaciones. Este mapeo geográfico y poblacional, retroalimenta los procesos urbanos, los vínculos entre vecinas y vecinos y de estos con el Estado Local, a la vez que es una herramienta valiosa dentro del proceso de regularización del dominio y hace posible el reconocimiento de la tenencia de la tierra para quienes la habitan.

El ejercicio compartido entre la comunidad y el equipo técnico municipal, de registrar cada barrio, con sus manzanas, calles, pasajes, lotes ocupados, lotes reservados por los barrios como espacio comunitario, con sus dimensiones y ubicación, hace visible las distintas tramas urbanas, sus características singulares y colectivas, con dinámicas y transformaciones propias, poniendo de manifiesto un tejido social y cultural particular.

Esta forma de caminar y dibujar los barrios, refuerza los vínculos con el estado y la propia historia, crea nuevos escenarios de acción reales y sostenidos desde el mismo proceso, hace visibles los actores reales y sus relaciones, incluidos los actores gubernamentales, políticos y técnicos (Catenazzi, 2011).



Figura 7: Mesa de Tierra y Hábitat - Cartografía Social. Fuente: Archivo Fotográfico de IDUAR.



Figura 8: Mesa de Tierra y Hábitat - Cartografía Social. Fuente: Archivo Fotográfico de IDUAR.

Ley Provincial de Acceso Justo al Hábitat

La sanción de la Ley 14.449 que contempla la democratización en los espacios de decisión, la participación real de los distintos actores en la planificación del territorio a nivel

local y la aplicación de recursos en el marco de una planificación consensuada, legitima aún más el ejercicio cartográfico construido socialmente, de su mano la Cartografía Social toma una nueva fuerza y dimensión política.

Por mucho tiempo las categorías de "ciudad legal y ciudad ilegal" (Hardoy, 1988) "formal e informal" o "irregular" (Relli, 2011, p. 75) organizó lo que se puede asumir desde la planificación urbana y lo que no, justificando que la ciudad informal resulte objeto solo de intervención de políticas sociales, la planificación así planteada contribuye con sus indicadores urbanísticos a valorar diferencialmente la ciudad, a incluir a algunos y a desplazar a otros. (Catenazzi, 2011). La Cartografía Social es un paso que avanza en reconocer la tenencia de la Tierra en favor de quienes la habitan y de compresión técnica sobre los procesos de urbanización producidos por sus pobladores (Marzioni, 2012).

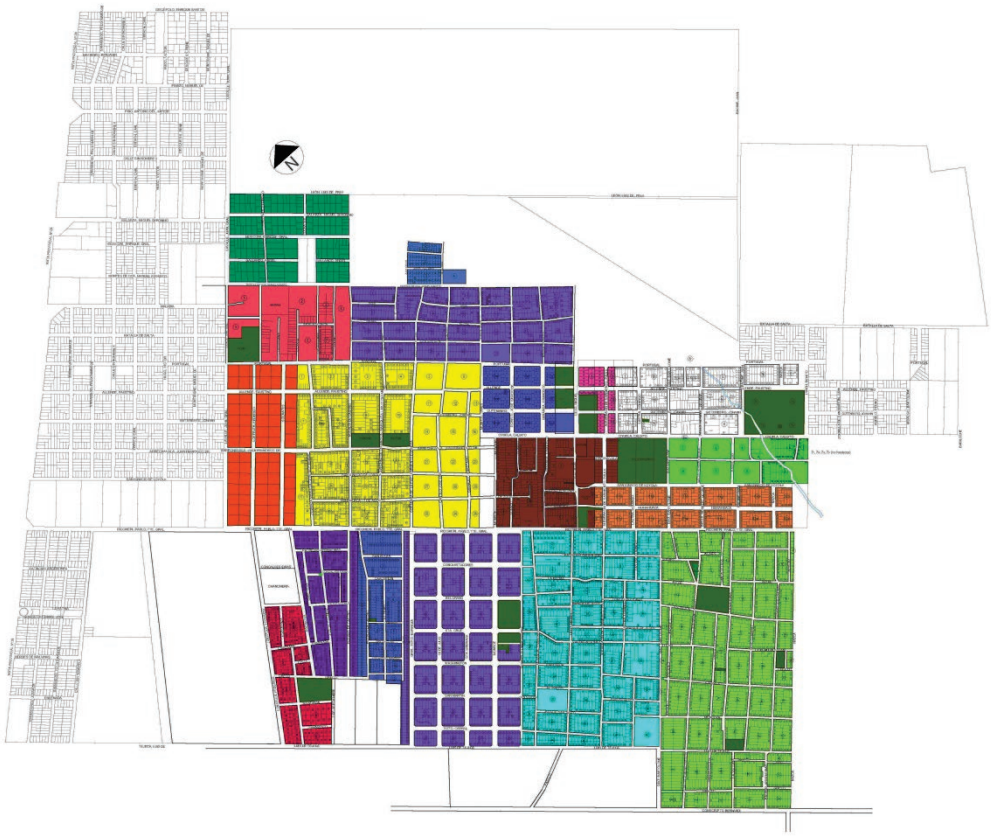


Figura 9: Cartografía Social sobre el Catastro Oficial. Fuente: Archivo Gráfico de IDUAR.

Desde la Provincia se conforma un Consejo Provincial que aborda las problemáticas urbanas desde la aplicación de la nueva Ley de Acceso Justo al Hábitat 14.449, previa

aprobación en la legislatura con su respectiva reglamentación, funcionando en comisiones que trabajan distintas temáticas, entre otras, registrar los distintos barrios populares construyendo un Registro Provincial de Villas y Asentamientos, tomando como base el relevamiento realizado por el equipo de investigadores del Instituto del conurbano ICO, desde su espacio Infohábitat, iniciado en el año 1999, a través de la Creación de una base de datos georeferenciada de un fenómeno dinámico: las villas y asentamientos del AMBA (Cravino, 2008). Esto permite posteriormente elaborar normativa al respecto.

Desde la Nación se propone realizar un Registro Nacional de Barrios Populares con el mismo fin, lo que garantiza seguridad en la tenencia en el marco de aplicación de la Ley Nacional N° 27.453 que incorpora el mapeo de los asentamientos en el mapa nacional, se otorga en este marco un certificado de ocupación a cada familia a través del ANSES.

La existencia del Registro Nacional, Provincial y Municipal genera un manto de protección sobre los barrios registrados, y un reconocimiento sobre su ubicación, nombre y configuración. Si analizamos las vialidades de la zona, podemos encontrar distintas calles catastralmente registradas y que configuran la red vial actual de acceso a estos barrios.

Transporte Público

El acceso al transporte público ha sido una conquista de las vecinas y vecinos de Los Hornos, que durante mucho tiempo se organizaron para que los colectivos de la línea 365 accediera a extender su recorrido hacia los barrios, en un comienzo hasta el Centro Comunitario La Pachamama, tiempo después hasta la escuela, y en la actualidad el recorrido enlaza las barriadas, así se reducen considerablemente los tiempos de viaje de los pobladores que antes caminaban ese trayecto.

El transporte público de pasajeros atraviesa los barrios desde el fondo, saliendo a la ruta 24, donde pueden hacer trasbordo y viajar hacia Moreno o hacia José C Paz.

Esta línea de colectivos es interurbana, vincula la zona de Los Hornos con la General Paz, en Puente Saavedra, pasa por la rotonda de Cruce Derqui, lo que posibilita hacer trasbordo hacia el Partido de Pilar, hacia el Norte por la calle Saavedra Lamas o por medio de

la calle Derqui hacia el sur tomar la ruta 23 que los conecta con San Miguel y la estación de tren Moreno.

Una vez pasado Cruce Castelar, permite llegar a la Estación José C. Paz del Ferrocarril San Martin, y por esta vía llegar hasta Retiro acercando a los pasajeros al corazón de CABA.

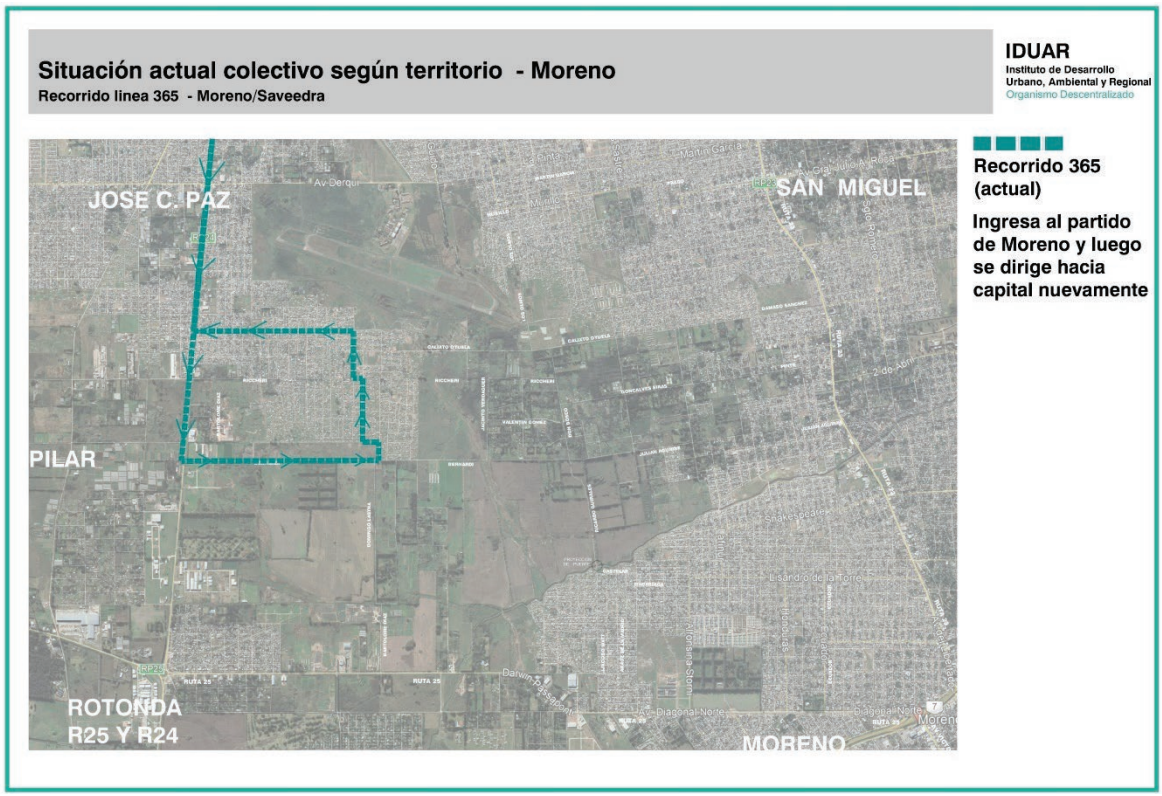


Figura 10.

Mirada hacia el futuro. Consolidación de Los Hornos

La consolidación urbana de la zona, a través de procesos de regularización dominial de los barrios, y la provisión de equipamiento e infraestructura, son sin duda, el desafío para seguir trabajando por el acceso a derechos de la población.

Desde un diseño participativo, se conformaron zonas de uso con distintas funcionalidades según las actividades a desarrollar por los distintos grupos, configurando un eje que centraliza educación y salud y otro eje transversal de uso deportivo, que remata hacia

el fondo en un área verde, planificada y registrada en el catastro desde los años 40 del siglo pasado.

Este cruce de líneas con equipamientos planificados, materializarán un nuevo centro y concentrarán actividades a lo largo de sus trayectos, reforzando ambos ejes en todo su recorrido.

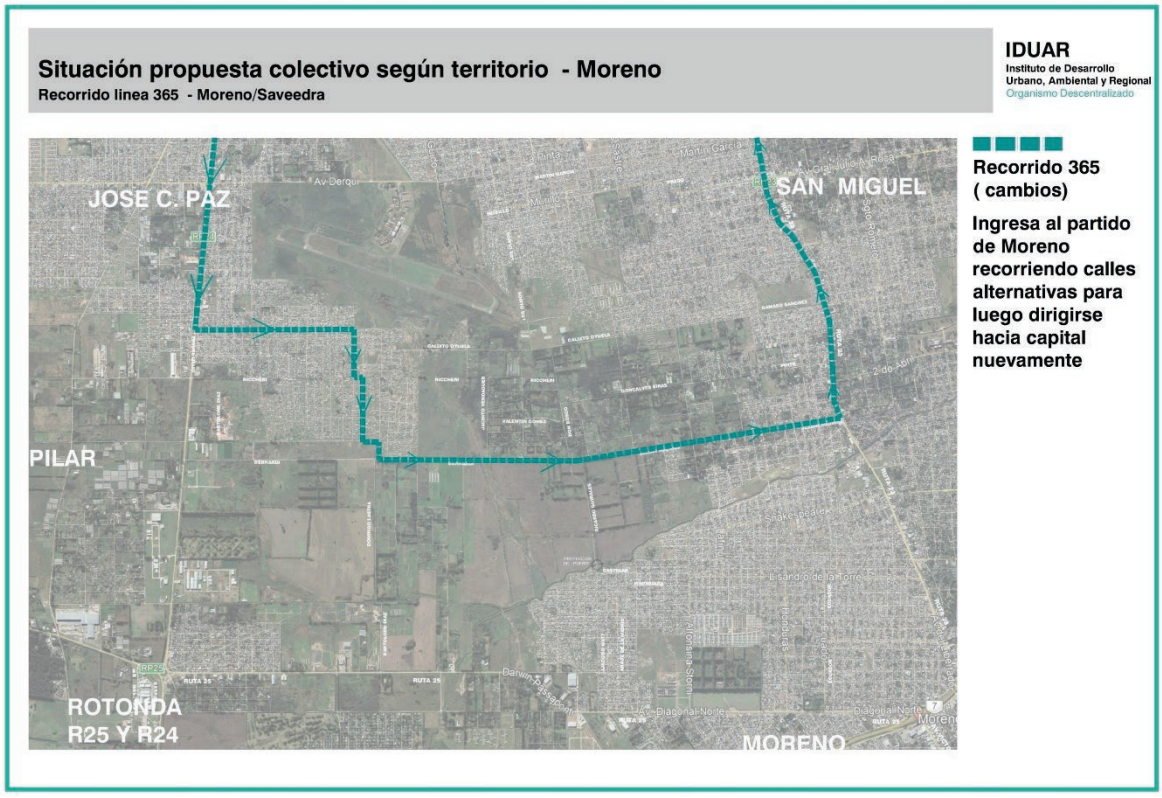


Figura 11.

Se visualiza la posibilidad de reforzar estos ejes uniendo la ruta 24 con la ruta 23, atravesando una franja que viene creciendo desde ambos bordes.

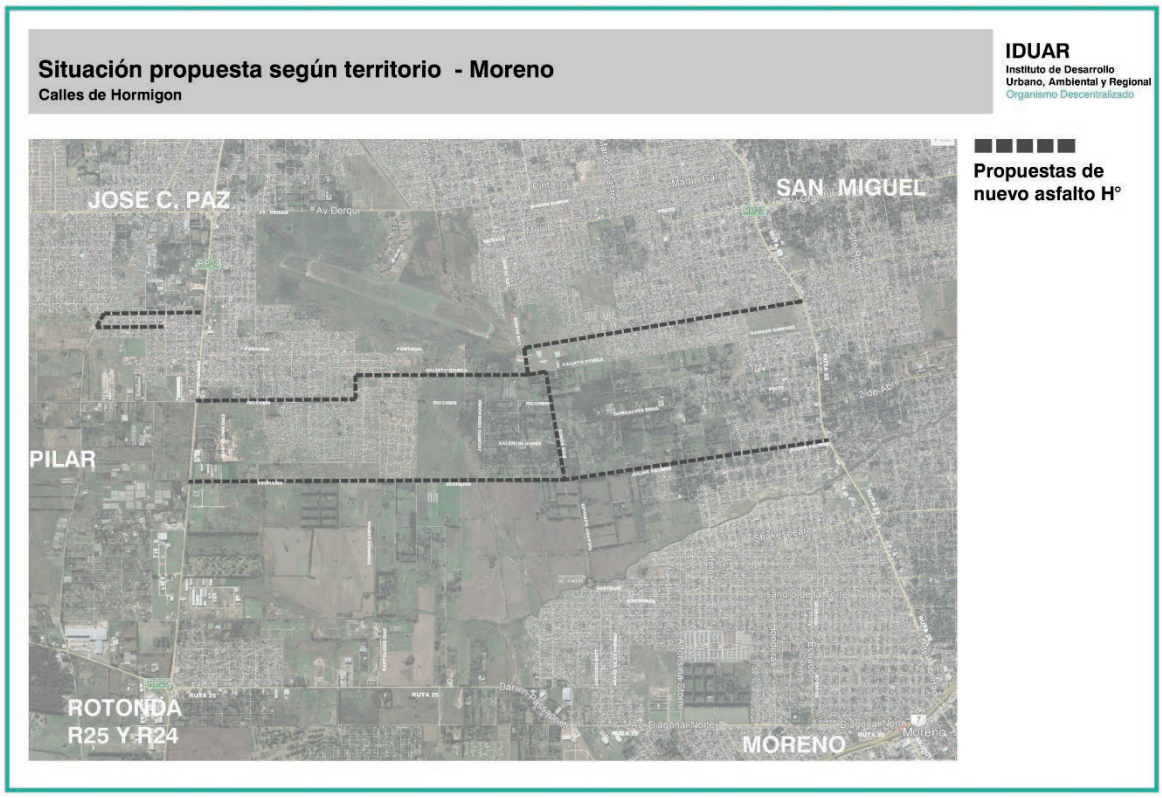


Figura 12.

Los equipamientos planificados revitalizarán la zona, consolidando el tejido urbano y cociendo los barrios con sus usos y funciones.



Figura 13: "Propuesta de Equipamiento Futuro" conformando una Nueva Centralidad en Los Hornos.

Un aeropuerto internacional en el Barrio

El aeropuerto internacional y la potencial conexión con el barrio

La Base Militar del Ministerio de Defensa, la 8° Brigada Aérea, en el distrito de Moreno tiene una pista de aterrizaje. El predio constituye un punto estratégico de conexión entre los partidos de José C. Paz, Pilar, San Miguel, Ituzaingó. Es uno de los sitios de la memoria a señalizar como centro clandestino de detención en la última dictadura nacional.

La pieza urbana que incide en la configuración del territorio es un gran espacio, un campo nivelado y sin forestación, que en la actualidad está prácticamente en desuso. Se presenta con aptitud física favorable para la localización de actividades diversas, en un área territorial poco consolidada y carente de infraestructura y servicios, así como conectividad con centros urbanos metropolitanos.

Basado en la revalorización de lo existente y la transformación urbana se requiere trazar lineamientos de acción basados en: la Vialidad (tratamiento de viejas y nuevas redes viarias). El tratamiento de bordes; el Equipamiento en Salud y Educación/ Cultura y Deportes; la Producción; el acceso a la producción de Vivienda nueva y mejoras de la vivienda existente; el tratamiento paisajístico, en el marco del gran desafío intelectual es encontrar la manera de pensar y gestionar la ciudad.

Se puede visualizar que es un área de oportunidad que aún puede desarrollarse en torno al nuevo funcionamiento que ha adquirido la zona. La transformación es inminente para pasar de funcionar como base aérea militar desde donde partían los aviones para intercambios nacionales, es destacada la actividad en la guerra de resguardo de la Soberanía Nacional sobre las Islas Malvinas, a nuevas funciones para un aeropuerto que quedo enclavado en el tejido residencial de una emergente urbanidad.

Sobre el área en desuso, la potencialidad es significativa al ponderarse la capacidad transformadora de intervención urbana, porque se trata de un aeropuerto internacional. La pista de aterrizaje de aviones y el emplazamiento de las áreas de soporte son similares por la escala con el Aeropuerto Internacional de La Habana.

En la ciudad las funcionalidades son múltiples y dinámicas, para pensarlas en términos de articulación, intercambio, interfaces, redes, conexiones asimétricas. Poner en marcha el aeropuerto tiene un impacto en esta parte del Área Metropolitana. La dinámica barrial de Los Hornos de Cuartel V se reestructuraría en una nueva tensión frente a un Gran Proyecto Urbano basado en la reactivación del aeropuerto.

En el entramado del AMBA los aeropuertos están ubicados equidistantes. Conforman una red de servicios del trasporte aéreo. Esta infraestructura es parte del legado de la política de planificación del estado de bienestar implementado en los años del peronismo. El abandono obedece a múltiples factores que se estructuran en la intromisión de políticas neoliberales. Poner en marcha el aeropuerto de Moreno indudablemente genera un impacto en la zona. Es una potencialidad para la generación de actividades, los múltiples servicios que se dinamizan en su entorno y otorgan oportunidad de trabajo en relación directa con la población del barrio.

A los efectos de conocer el estado actual del urbanismo, el nivel de eficacia de sus aplicaciones y de sus efectos sobre las condiciones de vida de sus habitantes, es valioso identificar las propuestas más significativas –realizadas, formuladas o imaginadas– producidas durante los últimos años.

Los estudiantes de la Universidad de Buenos Aires propusieron diversas intervenciones sobre la zona revitalizando con usos turísticos, agrarios y equipamientos. En la Universidad Nacional de Moreno los estudiantes de Urbanismo diagramaron en proyección una línea ferroviaria que conecte el ramal Sarmiento con el San Martin estableciendo la vinculación con el Aeropuerto.

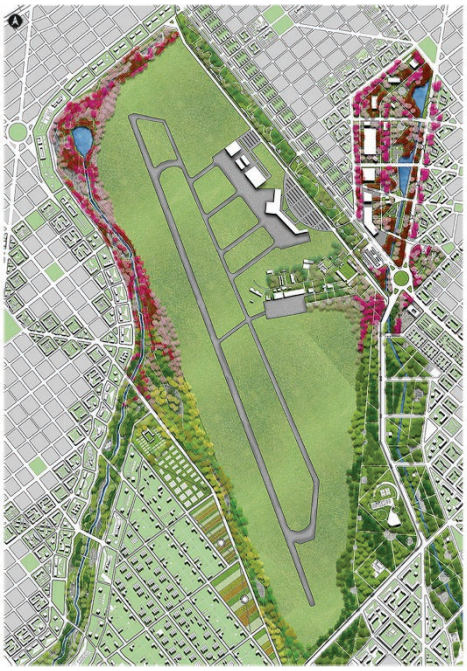


Figura 14. Fuente: Estudiantes de FADU UBA Cátedra San Román.

En el entorno directo del aeropuerto la mirada estratégica desde el estado, en el gobierno de Cristina Fernández, logró concretar varios proyectos. La compra de la tierra de Santa Brígida sobre la cual se desarrolló un proyecto de lotes con servicios que incorpora parcelas para la producción y soportes logísticos, en Moreno. Se encuentra en construcción el conjunto del Plan Federal de Vivienda de San Miguel. Se organizó el Barrio que surgió como asentamiento informal en José C. Paz con una relocalización que permitió dejar un sector libre situado frente al aeropuerto en el que se proyectó el uso industrial vinculado con el transporte aéreo como boca de salida de la producción. En esta mirada a futuro se enfatizó la relación de la tierra, el techo y el trabajo.



Figura 15: Propuesta Plan de Lotes con Servicios Santa Brígida, Secretaria de Acceso al Hábitat e IDUAR.

Resulta de vital importancia reconocer tendencias, escuchar a cada persona, aprovechar la creatividad interna y externa, son elementos esenciales para el desarrollo de una ciudad justa, abierta al mundo y preocupada por sus ciudadanos. El arte de hacer mejores ciudades hoy precisa de todos los actores intervinientes. Las ideas de los académicos, los intelectuales, los políticos, los activistas, y todos los ciudadanos y habitantes son necesarias para aprender a gestionar y visionar la ciudad. Así también identificar y difundir los planes, proyectos e ideas formuladas para el territorio de Moreno, para que en ese proceso se pueda amalgamar un pensamiento que sustente la planificación.

En momentos de incertidumbre (ciertos momentos) los proyectos no solo dan respuesta a programas predeterminados, también son instrumentos para iluminar nuevas problemáticas, para indagar desde otras aristas, problemas y soluciones.

En otros términos, se trata de contribuir a colocar en la agenda pública un debate consistente, respecto del presente y del futuro en el territorio de Moreno.

Conclusión

Este trabajo buscó reflexionar sobre los distintos procesos urbanos y la relación entre los distintos actores, pretendiendo indagar sobre la posibilidad de reconocer un nuevo centro de escala barrial que surge de un encuentro de saberes populares de la comunidad y el apoyo de diversos equipos técnicos. El reconocimiento de la doble dimensión paradojal entre la falta de planificación urbanística y el crecimiento de construcciones como hechos existentes que provocaron una transformación de lo rural en un espacio urbano con dinámica propia de una centralidad en esta zona de borde en el periurbano bonaerense.

El Barrio Los Hornos emerge como centralidad a partir del crecimiento espontaneo y de la planificación de los espacios de uso común desde el fondo del tejido urbano, alejado de las principales arterias de tránsito que estructuran el distrito.

La construcción de ciudad es un proceso dinámico y permanente, sobre el que podemos orientar y direccionar las acciones tendientes a su desarrollo, delineando estrategias tejidas desde las relaciones entre los distintos actores.

La ubicación geográfica o estratégica no es el factor condicionante para la conformación de una nueva centralidad, sino el grado de organización es el que sostiene los procesos de planificación, acuerdos alcanzados y vincula el suelo y sus habitantes y construye territorialidad.

Con la tenacidad y dignidad del pueblo en la resolución imperiosa de sus necesidades, se organizó un gran barrio, que se convirtió en una centralidad alternativa.

Bibliografía

Abba, A. (2006). Nueva lógica de Centralidad Urbana en el Siglo XXI - Área Metropolitana de Bs. As. Facultad De Arquitectura, Diseño Y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires; CIHaM, Centro de Investigaciones Hábitat y Municipio. http://mundourbano.unq.edu.ar/uploadfiles/NUEVAS%20CENTRALIDADES_Abba1.pdf

Castells, M. (1977). *Movimientos Sociales urbanos*. Siglo XXI.

Catenazzi, A. (2011). El territorio como entrada a los proyectos integrales, en *Gestión municipal y proyectos integrales. Entre lo estratégico y lo cotidiano* (pp. 99-114). Ministerio Interior – BID.

Catenazzi, A. y Reese, E. (2016). Las deudas de nuestras democracias en el campo del hábitat y la vivienda, en Borja, Carrión y Corti (Eds.), *Ciudades para cambiar la vida. Una respuesta a Hábitat III* (pp. 135-144). FLACSO.

Cravino, M. C. (2008). *Los mil barrios (in)formales. Aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del Área Metropolitana de Buenos Aires*. UNGS.

Frenandez Castro, J. (2001). *Las Formas de lo Informal. Elementos de Lectura, Proyecto y Gestión Inclusiva desde la Investigación Proyectual*. Instituto de la Espacialidad Urbana. FADU – UBA.

Garay, A. (1995). *Estructura Urbana. Capítulo III*. CONAMBA.

Martucci, L. (2004). Haciendo Centro en la Periferia (Tesis de Licenciatura en Urbanismo, UNGS).

Marzioni, G. (2012). *Hábitat Popular. Encuentro de Saberes*. Ed. Nobuko.

Miguens, L. y Reese, E. (2017). *Herramientas para aplicar la Ley de Acceso Justo al Hábitat*. CELS.

Ortiz Flores, E. (2010). *Producción Social del Hábitat*. HIC (Coalición Internacional del Hábitat).

Relli, M. (2011). Notas sobre la Política en la Provincia de Buenos Aires frente a la irregularidad dominial del hábitat popular urbano. 1990-2005, en Di Virgilio *et al*., *La Cuestión Urbana Interrogada. Transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina*.

Santos, M. (1997). *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-científico Informacional.* Editora Hucitec.

SOJA, E. (1989). *Posfmodern Geographies. The reassertion of space in critica1 social theory*. New Left Books.

Torres, H. (1993). *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*. Dirección de Investigación y Posgrado. FADU, UBA.

Vecslir, L. (2012). *Centro y Centralidades en la Región Metropolitana*. Los Polvorines.

EL DESPLAZAMIENTO FORZADO COMO BASE PARA UN PROCESO DE CONURBACIÓN EN ÁREAS METROPOLITANAS CON ECOTONOS URBANOS[1]

Andrés Cuesta Beleño[2]

Resumen

Este artículo hace referencia a algunos resultados sobre la valoración de diferentes manifestaciones emergentes, resilientes y sustentables, realizados en algunos asentamientos informales del municipio de Mocoa afectado por el desplazamiento forzado; con la intención de articularlos con ecotonos urbanos en áreas metropolitanas.

Se trabajó la siguiente hipótesis: Dado que en la mayoría de ciudades colombianas donde se presenta el fenómeno de la conurbación y no responden de manera sustentable, ni resiliente a las problemáticas que vive la población afectada o migrante dentro del área conurbada. Si reconocemos en el sitio de origen los valores emergentes, sustentables y resilientes de algunos asentamientos informales conformados por comunidades de desplazados; lograríamos identificar mejores estrategias de prevención, crecimiento, desarrollo y fortalecimiento de las áreas metropolitanas.

Existen diferentes formas de acercarnos al fenómeno urbano de la conurbación, sin embargo, no ha habido la suficiente información relacionada con los conceptos anteriormente planteados, que vincule a los migrantes, con las características del área conurbada. Por tanto, nos preguntamos: ¿Qué aspectos emergentes, sustentables y resilientes, localizados en asentamientos informales de municipios como Mocoa, Putumayo; se pueden tener en cuenta para aportar al fortalecimiento o prevención del fenómeno de la conurbación en grandes ciudades como Bogotá?

[1] La conurbación en áreas metropolitanas con ecotonos urbanos es el espacio de transición existente entre ciudades o asentamientos conurbados donde se generan hábitats transitorios o consolidados y hacen parte de un sistema policéntrico de ecotonos urbanos (ver mayor información sobre ecotonos urbanos en Cuesta (2012). "Ecotono Urbano: Introducción conceptual para la alternatividad al desarrollo urbano".

[2] andres.cuesta@ugc.edu.co, Universidad La Gran Colombia, Bogotá D. C.

Palabras claves: Ecotono, emergente, resiliente.

Introducción

> …es posible vincular los trabajos de Geddes (1915) con los de Castells (1999). Ambos interpretan a la ciudad como un espacio de flujos de relaciones entre personas y lugares, sus trabajos tienden a fortalecer esta interpretación que centra su atención a las propiedades de estos flujos y redes (Narváez-Tijerina y Gallo-Enamorado, 2015).

Se estima que cerca de 32% de la población urbana del mundo vive en asentamientos informales (UN-Hábitat, 2006). De acuerdo con el informe del Programa de Asentamientos Humanos de las Naciones Unidas de 2003, *The Challenge of the Slums* (El reto de los tugurios), estos asentamientos son "una manifestación física y espacial de pobreza urbana y desigualdad en la ciudad" (UN-Hábitat, 2003, p. xxvi). Sin embargo, los asentamientos urbanos informales siguen creciendo y se constituyen en una carga para el municipio.

En el 163° período de sesiones de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), organización dedicada a la superación de la pobreza en los asentamientos informales, se expuso que en Colombia el 12,8% de los hogares tiene un déficit cualitativo, pues carecen de calidad en su construcción y diseño. Por tanto, deben promoverse estándares de la vivienda y asentamientos acordes a las características de la población objetivo, al número de habitantes, cultura, clima y actividades económicas.

ONU Hábitat calcula que "en Latinoamérica, 113 millones de personas que viven en urbes habitan asentamientos informales. Esto es, uno de cada cuatro latinoamericanos vive en dichos lugares, el 25 por ciento de la población urbana en la región". Por tanto, no basta con preguntarnos ¿cuáles y cómo son los asentamientos informales? Ya que las respuestas las podemos encontrar con resultados interesantes; debido a que se encuentran lugares carentes de todo servicio básico, pero en general se desconocen más características de estos espacios que pueden impactar al desarrollo local, municipal y metropolitano.

Este artículo surge después de terminarse la investigación "Nuevas formas de ordenamiento territorial autosuficientes con formación integral en el escenario del pos acuerdo y la consolidación de la paz" (2017). Además, con aportes de otra investigación del autor (2019) relacionada con la temática: "Asentamientos informales como base para la legalización barrial, el diseño y el ordenamiento territorial" (2018-2020). La cual se realizó con el apoyo de la Alcaldía de Mocoa, la Unidad de víctimas y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los refugiados, ACNUR. Se analizaron planes de ordenamiento y de desarrollo existentes en el municipio de Mocoa. Se elaboró cartografía inexistente a partir de aerofotografías. Se utilizó la investigación etnográfica aplicada a la población de los asentamientos seleccionados (Paraíso, Villa Rosa, Palermo Sur, José Omero en el área urbana y Nueva Esperanza, Porvenir y Quince de Mayo en el área rural), de interés para la Alcaldía y ACNUR. Además, otros barrios formales (Pablo VI, La Unión, Avenida Colombia y El Obrero) para compararlos con procesos de legalización; de tal manera que se puedan identificar factores y determinantes que condicionen nuevas formas de legalización, diseño y ordenamiento participativo, con impacto multiescalar en el territorio. Se encontraron manifestaciones emergentes, que orientaron el futuro ordenamiento y desarrollo de estos barrios con un potencial social y ambiental digno de planteamientos sostenibles y resilientes, relatos de vida de las comunidades, etc. La estructura con que se analizaron los asentamientos se elaboró a partir de la convergencia de la ley de ordenamiento territorial y la de victimas en función de la reparación. Identificando en qué situación se encontraban y cómo serían los parámetros a tener en cuenta para su articulación (Ley 388 de 1997 y Ley 1.448 de 2011).

En síntesis, el artículo está estructura fundamentalmente en tres aspectos:

1. Los aspectos teóricos conceptuales de la conurbación, lo sustentable, la resiliencia y lo emergente, conceptos con los cuales se realizó la investigación y se han obtenido algunos resultados.
2. Información relevante sobre el municipio de Mocoa, como punto de referencia de desplazados de primer orden para caracterizar la población.
3. Acercamiento hacia la construcción de un pensamiento urbanístico para la configuración y estructuración de un proceso de conurbación con base en el principio de ecotono y acercamientos investigativos realizados por el autor.

Aspectos problemáticos

Los asentamientos informales en América Latina como en los países del tercer mundo son vistos como un problema y un gasto imprevisto sin posibilidad de retorno de la inversión realizada dentro de la economía de un municipio. Y dentro de las propuestas de renovación urbana la mayoría de estos asentamientos son replanteados o cambiados por soluciones propias de un urbanismo formal. Respondiendo a diseños y propuestas de planeación territorial tradicional que no consultan el potencial alternativo de los barrios informales. Sin embargo, se ha podido reconocer que el conocimiento y las expresiones comunitarias tienen su propio valor. Y éstos se enriquecen cada vez más con la presencia de diferentes flujos migratorios hasta llegar a constituirse en procesos de hibridación socio cultural, tejiéndose en el interior de estos asentamientos una serie de soportes informales de gran valor para un diseño, ordenamiento y desarrollo territorial proyectado en el ámbito multiescalar, que son desechados por el urbanismo formal, la administración Municipal y otras instituciones públicas y privadas.

Nos preguntamos: ¿Qué factores son determinantes, dentro de los asentamientos informales, para aportar a un proceso de alternatividad al ordenamiento territorial y al diseño barrial informal, con base en los procesos de articulación municipal y metropolitano?

La selección de componentes y factores detonantes, que puedan existir en los asentamientos informales seleccionados, deben contribuir a la orientación para formular una alternatividad al ordenamiento del territorio, ya sea barrial, municipal o metropolitano. Planteamiento diferente a la concepción de ordenamiento actual. Con el fin de vincular a unas comunidades vulnerables, especialmente aquellas víctimas del conflicto armado desde una realidad de ciudades pequeñas e intermedias, quienes se pueden empoderar del proceso de legalización del asentamiento y del potencial para aportar al diseño y al ordenamiento del territorio multiescalar, Por otro lado, la identificación de los componentes de una estructura territorial intrínseco en los barrios informales podrán de manera hipotética orientar al ente territorial para canalizar esfuerzos hacia la valoración de las fortalezas informales, en pro del mejoramiento de las condiciones de vida del barrio, el sector, la ciudad y el territorio; dando como resultado un proceso de legalización contextualizado, pertinente y participativo. Además, unos componentes propios de asentamientos informales para el desarrollo y el

ordenamiento territorial, dentro de la legalidad, la sustentabilidad y la resiliencia en ámbitos territoriales.

Para el caso concreto nuestro, se seleccionaron seis asentamientos informales como posibles conglomerados para engrosar las áreas conurbadas de una metrópolis. Con el fin de detectar elementos evaluables y comparativos en uno de los orígenes de los procesos migratorios antes de acercarnos al análisis del fenómeno de la conurbación propiamente dicho.

Según el ministerio de vivienda, en su informe del año 2010, "más del 50% del crecimiento de las ciudades y municipios de Colombia han sido de origen informal", entre ellas está hoy en día la ciudad de Mocoa en el departamento del Putumayo, en donde, según el informe de gestión 2018 del municipio, este contiene una población de 44.631 personas, de las cuales muchas son desplazada y se han asentado en distintos barrios de origen informal.

La mala interacción entre el urbanismo de esta pequeña ciudad y el ecosistema tan complicado del territorio, la ha convertido en víctima de problemáticas ambientales como avenidas torrenciales, deslizamientos e inundaciones, que pudieron ser prevenidas. Dejando ver la necesidad de pensar alternativas de ordenamiento, diseño y legalización de los asentamientos de esta ciudad bajo parámetros claros desde el paradigma emergente, la sustentabilidad y la resiliencia, adhiriéndose a sistemas alternativos para su desarrollo urbano y adecuada interacción con el ecosistema.

Metodología

Luego de obtener una base teórica se procede a hacer una caracterización de la ciudad de Mocoa y de once barrios urbanos y suburbanos, informales y formales como soporte para empezar a diagnosticar el territorio.

Mocoa se encuentra ubicada al sur-occidente del departamento del Putumayo, sobre el piedemonte de la cordillera central a unos 600 msnm. Por su condición geográfica el territorio posee un ecosistema altamente diverso de selva, su temperatura promedio es de 24º

y presenta una precipitación media de 4.135 mm, haciéndola la ciudad con más lluvias en el país.

Según el censo DANE 2018, la zona urbana de Mocoa está conformada por 81 barrios, donde 64 están consolidados y 17 por consolidar, en la zona rural está conformada por 53 veredas, 16 resguardos indígenas y 18 cabildos. Cuenta con una población total de 43.731 habitantes de los cuales 36.052 se ubican en la zona urbana y 7.679 en la zona rural.

Para la caracterización se hace una lectura de las necesidades, amenazas y oportunidades que tiene el territorio de manera generalizada. Las condiciones físicas de los barrios seleccionados presentan vías sin tratamiento, asentamientos en situación de riesgo, media cobertura de servicios, viviendas autoconstruidas sin sismo resistencia y vulnerabilidad a desastres ambientales. Algunos de los barrios hacen parte de la ruralidad suburbana que contiene la ciudad, lo cual los hace una oportunidad para interactuar con el ecosistema.

La ciudad se ubica sobre el cauce del rio Mocoa que desprende dos quebradas llamadas el rio Sangoyaco y el rio Mulato. Algunos de los barrios limitan con estas cuencas hídricas dejándolos en un alto riesgo de repetir catástrofes ambientales y evidenciar la necesidad de una adecuada planeación del municipio.

En cuanto a los aspectos metodológicos aplicados en las investigaciones realizadas hasta el momento por el autor, se tuvo en cuenta un enfoque cualitativo, holístico y etnográfico, con ejercicios de Investigación, Acción y Participación (IAP). Se organizó el desarrollo de la investigación en varias etapas, a saber:

1. Acercamientos teóricos conceptuales relacionados con, la conurbación, la sustentabilidad, el ecotono, lo emergente, lo sustentable y lo resiliente.
2. Caracterización de asentamientos informales producto de desplazamientos forzados como punto de origen o plataforma para generar procesos migratorios hacia las grandes ciudades o corredores territoriales.
3. Tipificación de territorios conurbados o en proceso de conurbación, propensos a recibir población desplazada y acrecentar las áreas de conurbación.
4. Identificar espacios de transición conurbados o en proceso de conurbación para identificar su potencialidad de recibir poblaciones desplazadas.

5. Generación de estrategias para revitalizar áreas conurbadas o prever procesos de conurbación a través de territorios constituidos en Ecotonos.

Con base en lo anterior se planteó que el diseño de la investigación fuera lo más flexible posible para enfrentar realidades y poblaciones objeto de estudio en cualquiera de sus alternativas.

El trabajo en todo momento tiene en cuenta como ejes centrales los conceptos de ecotono urbano, lo emergente, lo sustentable y lo resiliente; aplicable al diseño, al ordenamiento territorial, a la legalización barrial y al fortalecimiento de los procesos de conurbación.

La muestra barrial se seleccionó acorde con las características de los asentamientos informales habitados por población desplazada; teniendo en cuenta su potencial e interés de los actores que participan en esta investigación directamente o con apoyo indirecto (Universidad La Gran Colombia, Universidad de La Salle, ACNUR, Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados, Corporación Opción Legal, Alcaldía de Mocoa, Gobernación de Putumayo, etc.).

En cuanto a los instrumentos y procedimiento para la recolección de datos, se diseñaron dichos instrumentos acorde con los intereses de la investigación. Se identificaron y se trabajaron las siguientes escalas: 1. La escala de asentamiento informal; 2. La escala ciudad; 3. La escala regional; y 4. La escala metropolitana; con las cuales se identificaron espacios de transición.

En cuanto al primer aspecto metodológico, sobre la construcción del marco teórico, se procedió de la siguiente manera:

A partir de la búsqueda bibliográfica de los temas de: "Diseño urbano participativo", (DUP), "Ordenamiento urbano participativo" (OUB) y "Legalización de barrios participativa" (LBP), junto con los conceptos de: "sustentabilidad, resiliencia y paradigma emergente". Se realiza una sistematización de estos conceptos y de su información, recopilando tanto metodologías, definiciones, principios, estrategias e indicadores propuestos por diferentes autores, Para la posible aplicabilidad de estos en el territorio de Mocoa.

Posteriormente a la búsqueda, se formulan tres niveles de articulación temáticas, consolidando, en el primero, una metodología de trabajo participativo para los temas de DUP, OUP y LBP; en el segundo, una articulación funcional de los tres conceptos y, en el último, unos posibles lineamientos de intervención para el municipio de Mocoa teniendo en cuenta los seis aspectos anteriores.

Primer Nivel: Metodología de trabajo participativo (Figura 1)

Para este nivel se parte de tomar las herramientas, metodologías y estrategias encontradas en la bibliografía del DUP, el OUP y LBP. Donde se referencian autores como Anderson J. y Baldwin C. y sus estrategias de ciencia ciudadana y herramientas para el trabajo comunitario el diseño urbano. Otros autores como Egio, C., Torrejón, E., Muñoz, M. y Cumplido, L., presentan metodologías de escucha activa en los mecanismos de legalización de barrios y algunas estrategias, como el lenguaje de valores. Otros textos de cómo los de Farinosi, Fortunati, O´sullivan y Pagani, postulan nuevas herramientas de participación para el ordenamiento urbano. También se toman conceptos e indicadores de diferentes textos, todos relacionados a las temáticas en cuestión.

La metodología propuesta en este nivel de articulación se basa en definir la participación de los actores según los estudios antropológicos, clasificando a la comunidad en grupos focales e implementando talleres con las escalas propuestas por la ciencia ciudadana y focalizando las herramientas en los tres niveles de la planeación participativa.

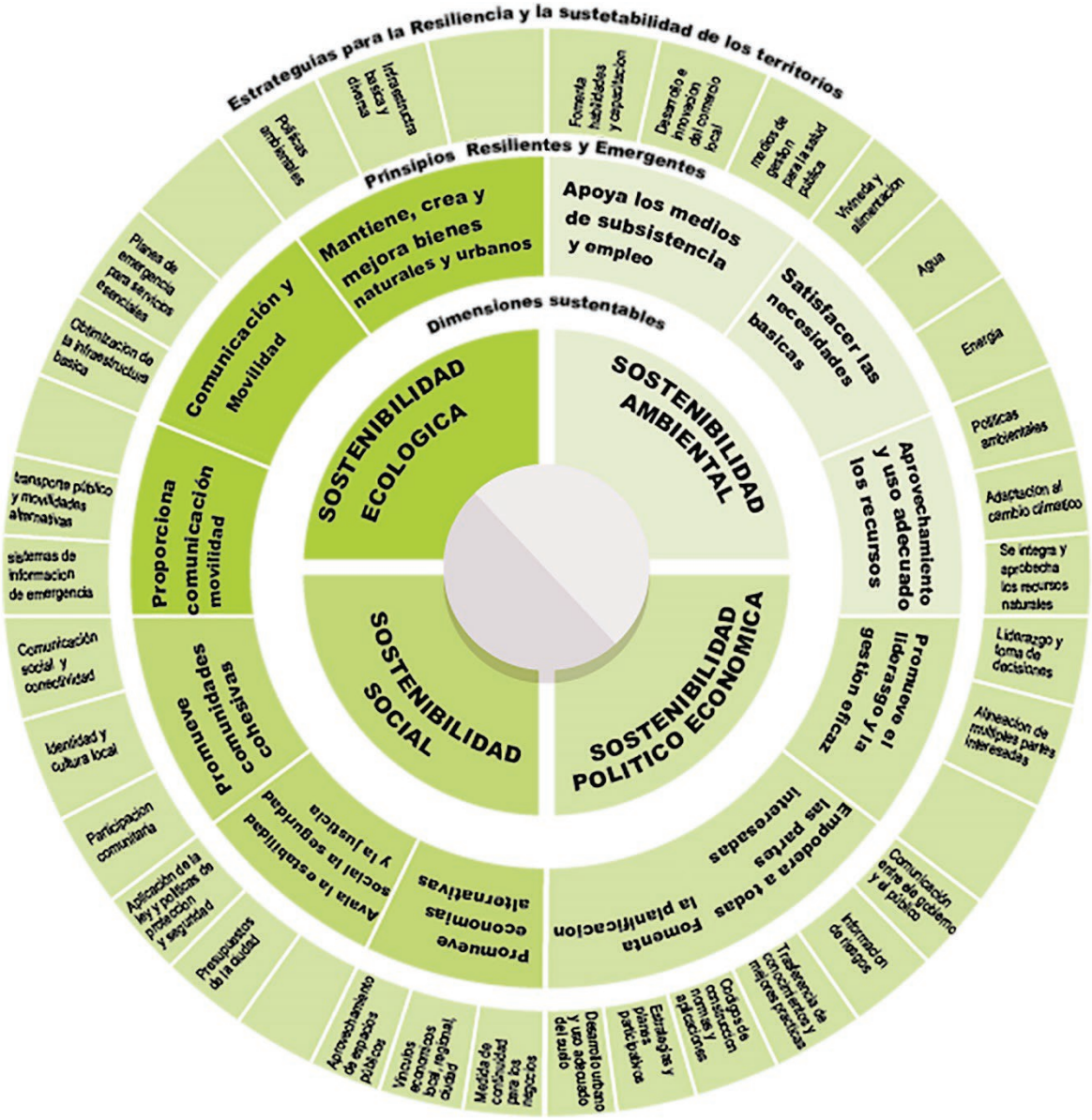


Figura 1: Esquema metodológico de participación. Fuente: Elaboración propia (Salas J. Semillero de Investigación, TEPES, 2019).

Segundo Nivel: Articulación funcional de los conceptos (Figura 2)

Para este segundo nivel se propone una articulación de los conceptos de sustentabilidad, resiliencia y paradigma emergente. Entendiendo lo sustentable[3] como una mejora de la calidad de vida enfoca en la capacidad de integrarse y conservar los elementos

[3] Diferencia de dimensiones

naturales de un ecosistema Cuesta (2003). La resiliencia se ve como los mecanismos de superación y transformación de un territorio ante situaciones de vulnerabilidad (Acosta Bautista, 2017) y lo emergente es el surgimiento de acciones inesperadas en los territorios (Cuesta, 2013).

Esta articulación funcional tiene como objetivo la construcción del territorio abarcando las principales dimensiones de la sustentabilidad, las cuales están direccionadas para evaluar y proyectar la resiliencia, lo sustentable y lo emergente.

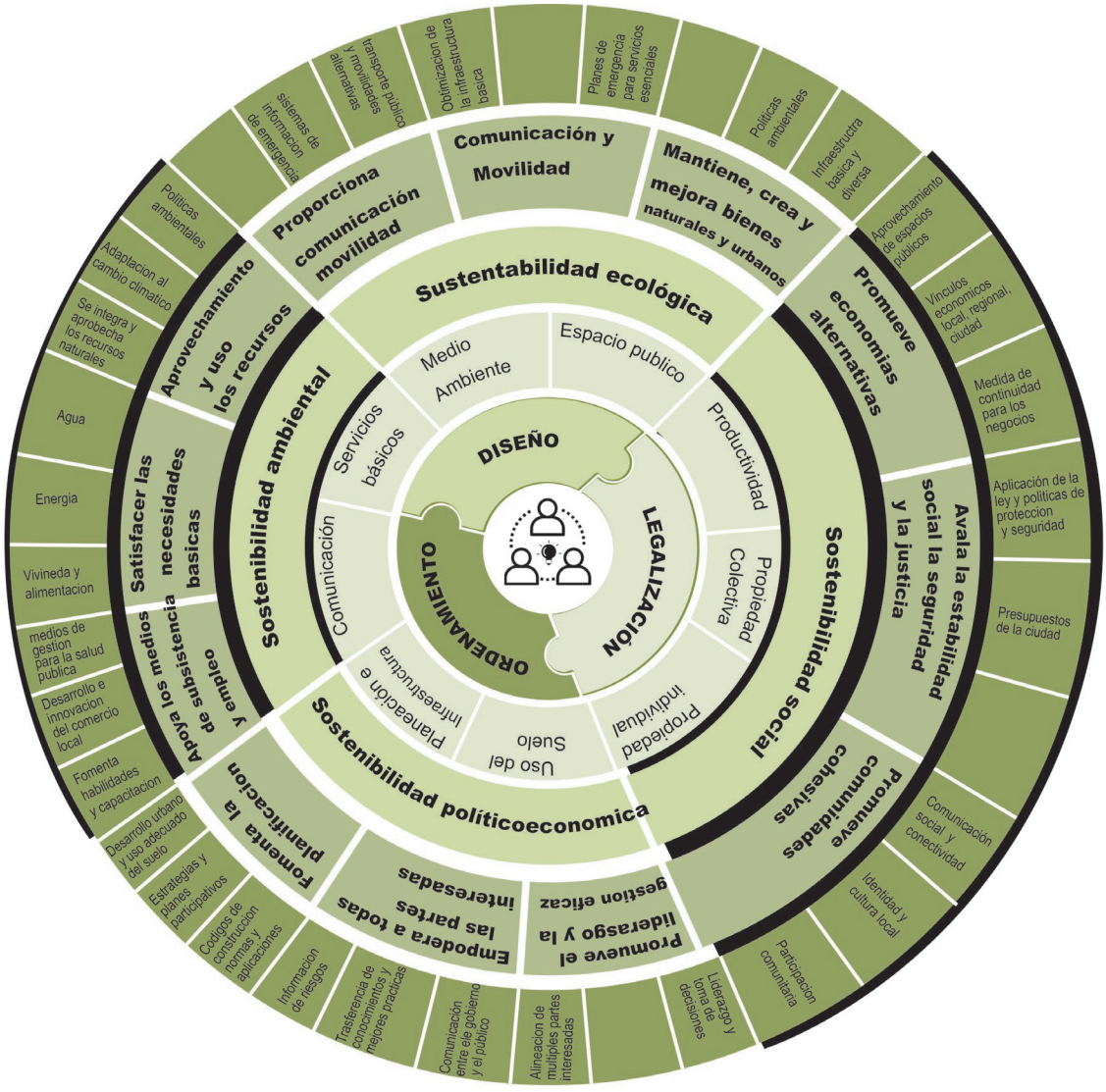


Figura 2: Esquema sustentable, resiliente y emergente. Fuente: Elaboración Propia (Salas J. Semillero de Investigación, TEPES, 2019).

Tercer Nivel. Esquema de intervención

En este último nivel se hace la articulación de la caracterización con los otros dos niveles conceptuales, y se presenta como unos posibles lineamientos de intervención para la ciudad de Mocoa. Esto bajo los conceptos de legalización, ordenamiento y diseño. Teniendo una base de necesidades del el territorio, enmarcadas en las dimensiones de la sustentabilidad. Las que a su vez, presentan líneas de acción y estrategias para abordar las necesidades.

Principios básicos, la propiedad colectiva o individual y el uso del suelo para la legalización, servicios básicos, infraestructura y comunicación para el ordenamiento y por último espacio público, productividad y medio ambiente para el diseño.

Aspectos teóricos conceptuales

Acercamiento a la conurbaciòn

En cuanto a la conurbación, el desarrollo de este artículo está fundamentado en el análisis de una problemática y apreciaciones de comunidades con potencial migratorio hacia áreas conurbadas o en proceso de conurbación, que puede impactar debido al acelerado proceso de expansión y urbanización que viene presentándose en el corredor vial Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, en relación con Bogotá; por tal motivo es indispensable realizar un análisis del crecimiento urbano de este corredor vial y otros centros conurbados en Colombia, en respuesta a la apropiación y desarrollo que se ha generado por parte de quienes emigran de otras ciudades o asentamientos informales, consiguiendo satisfacer la mayoría de sus necesidades básicas.

Los procesos de conurbación se vinculan con el ordenamiento territorial, un cambio en el uso del suelo del sector rural, que permite pasar de ser un suelo productivo agrícola a un modelo de urbanización espontaneo y sin control, el cual se puede acoplar a la construcción progresiva de vivienda, debido a los diferentes tipos de rentas y plusvalías que se pueden generar en la zona a conurbar o conurbada. Además, es importante resaltar que en muchos

procesos de conurbación se identifican borde de carácter ambiental, constituidos por distintos fragmentos de sistemas ecológicos afectados por la usurpación de espacios descontrolados.

Algunos antecedentes sobre acciones de conurbación

Cifuentes y Vargas (2006) elaboraron el libro el "Proceso de conurbación de los municipios de la sabana de Bogotá: análisis del municipio de Chía" logrando describir y analizar algunos factores que influyen en el proceso de conurbación, las ventajas y desventajas socioeconómicas que se puedan encontrar a lo largo del mismo, para así llegar a analizar las características y consecuencias económicas y sociales del proceso de conurbación de Chía con Bogotá. El estudio centra su atención en cuanto a temas ambientales, sociales y económicos que sitúan las perspectivas y alcances más favorables para el municipio de Chía en una posición sumamente distanciada de las necesidades de Bogotá, además plantean una estructura de análisis que aborda un proceso de percepción futura entre los modelos de gestión más adecuados para el municipio de Chía. Sin embargo, no indaga sobre los orígenes de la población asentada, desde el análisis de su territorio.

Francisco Camacho (2009) en su trabajo "Análisis de los procesos de conurbación en municipios de la frontera Nor-occidente de Bogotá" se aproxima a una evaluación objetiva sobre la destinación y el uso que se le está dando en la actualidad al suelo de la sabana en la zona de la frontera Noroccidental de Bogotá, exactamente en el área de los municipios Cota y Chía. Establece una serie de análisis sobre los valores y características en el uso del suelo y los efectos que tiene la transición sociocultural de lo rural a lo urbano y como a su vez esto hace parte de la transformación espacial. Este estudio manifiesta la polémica existente entre los principios de usos racionales del territorio y los recursos ambientales, demostrando los efectos negativos que han causado los procesos de conurbación sobre las áreas perimetrales entre los municipios, brindando no solo una serie de análisis sistemáticos desde las perspectivas económicas de la modernización, sino además un gran catálogo de documentación histórica.

Johanna Tavera (2009) en su libro "Soacha y Chía, dos municipios conurbados, dos realidades diferentes" desarrolla una comparación respecto a la influencia que ejerce Bogotá

como centro económico sobre los municipios de Soacha y Chía, como poblaciones conurbadas al Distrito Capital, haciendo énfasis en indicadores de finanzas públicas e indicadores socioeconómicos.

También podemos citar a Carrero y Salazar (2014) libro titulado: "Determinantes del proceso de conurbación Bogotá-Soacha" a través del cual se analiza las principales variables socioeconómicas que inciden en el estado actual del proceso de conurbación, mediante instrumentos de Encuesta Multipropósito. Por los cuales se establecen valores demográficos y de dinámicas urbanas necesarios en todo estudio de articulación con la ciudad de Bogotá, que proporcionan a la luz del fenómeno de conurbación una serie de espacios para la integración regional y el desarrollo económico local que demandan la formulación de nuevas instituciones políticas y administrativas.

Acercamiento a los asentamientos informales

Iniciar un estudio a partir de asentamientos informales como base para el diseño barrial, el ordenamiento territorial y la consolidación o revitalización de los procesos de conurbación, en diferentes escalas territoriales implicó, en primera instancia, incursionar sobre algunos antecedentes y estado del conocimiento en que se encuentra esta temática en la actualidad, con el fin de encontrar vacíos sobre los cuales hay poca información o experiencias insatisfechas o carentes de nuevos enfoques.

David Gouverneur (2016) en su libro "Diseño de nuevos asentamientos informales" aborda el problema del diseño desde la perspectiva participativa dándole prioridad a tres elementos contundentes para ello: a los corredores atractores y protectores; a los campos receptores y transformadores y a los custodios. Considera que "cada categoría cumple un papel en la organización espacial y funcionamiento del sistema que sirve de anfitrión a los nuevos asentamientos" (p. 225).

El autor se refiere a que todo asentamiento informal, en su naturaleza lleva implícito unos potenciales, los cuales deben ser aprovechados para el mejoramiento barrial con un impacto en su entorno inmediato. Sin embargo, no aborda el tema de la sustentabilidad ni lo relaciona con el paradigma emergente.

En la revisión de algunos seminarios Internacionales sobre *Arquitectonics Network*, llevados a cabo en diferentes partes del mundo como el caso de Barcelona en 2008, se observa que existe unas intervenciones y resultados relacionados con: procesos de habilitación física, apoyados por el *World Bank*, el UNDP (*United Nations Development Programme*); CONAVI (Consejo nacional de Vivienda), etc. Abordan los temas del cromatismo, la porosidad, el límite, la fenomenología del fragmento, el ensayo y lo simultáneo. Se enfatiza en lo físico espacial.

Tomás Pérez-Valecillos (2013) en la revista Bitácora N° 23 de la universidad Nacional desarrolla su artículo titulado "Creación del espacio público en asentamientos informales: Nuevos desafíos". Recoge una serie de planteamientos contemporáneos referidos al diseño del espacio público enfatizando sobre: la creación, consolidación y gestión concertada de estos espacios, intentando proveer a sus habitantes de las herramientas necesarias para transformarlos en parte activa y productiva de la ciudad. Se enfatiza en la necesidad de

> crear una política de desarrollo urbano eficaz que dé certidumbre a todos los sectores sociales; que favorezca una estructuración urbana más equitativa y eficiente; promueva la consolidación de ciudades densas y compactas, con una mezcla adecuada de usos del suelo; una operación eficiente de transportes públicos y proporcione la dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios urbanos, exigidos según las normas y los indicadores de sostenibilidad urbana en pro de un mejoramiento verdaderamente integral (Pérez, 2013, p. 102).

Lo anterior nos orienta a re pensar las intervenciones en los espacios públicos informales, regulando el protagonismo de la administración pública, con el fin de pensar un territorio compacto y sostenible.

Autores como Fals Borda, Colmenares, Clemencia Escallón, Isabel Arteaga, Victoria Caicedo, entre otros, abordan el tema de la participación y las transformaciones en sectores urbanos en proceso de consolidación haciendo énfasis en los principios de reestructuración con la participación ciudadana. Sin embargo, todo lo anterior nos permite mostrar un vacío en el estudio de estos asentamientos relacionados con el paradigma emergente, la sustentabilidad, la resiliencia y la valoración del asentamiento con la participación ciudadana, para el desarrollo territorial en el ámbito multiescalar.

Igualmente se revisaron decretos y Leyes Nacionales, como el decreto 564 de 2006, por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones. La Ley 388 de 1997, por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones. En la investigación "Nuevas formas de ordenamiento territorial autosuficientes con formación integral en el pos acuerdo y la consolidación de la paz", desarrollada a través del Centro de Investigación en Hábitat, Desarrollo y Paz Hábitat-CIHDEP, y con el apoyo del Alto Comisionado de las Naciones Unidas (ACNUR), se construyeron lineamientos de ordenamiento territorial con el fin de ser la base para la formulación del Plan de Ordenamiento Territorial en relación a los asentamientos de población Victima.

A partir del análisis y resultados de un proceso investigativo[4] desarrollado por el autor y otros investigadores de la Universidad de La Salle y la Gran Colombia, se plantea otra mirada sobre cómo se debería abordar de forma integral y participativa la temática de la legalización de la tierra, el diseño territorial y el ordenamiento del territorio en estos asentamientos de población víctima del conflicto, para que entes gubernamentales prioricen la legalización, que es vista como una carga, más que como una retribución para el mismo municipio.

Todo lo anterior nos acerca a la necesidad de evaluar el potencial de los valores existentes en los barrios desde el paradigma emergente, el desarrollo sostenible, la resiliencia, entre otros aspectos para desarrollar lineamientos orientados al diseño barrial, y al ordenamiento del territorio de manera multiescalar.

Retomando el concepto de innovación que plantea Morin como "un camino reorganizador, tanto de un grupo de personas como de una serie de ideas y conocimientos aplicables a un problema delimitado, que surge en un entorno particular y cuya solución concreta debe ser adecuada a cada situación específica" (2001, p. 256), la investigación

[4] Ver mayor información en los resultados de la investigación desarrollada por Andrés Cuesta Beleño y Lida Buitrago, titulada "Nuevas formas de ordenamiento territorial autosuficientes con formación integral en el escenario de pos acuerdo y la consolidación de la paz, municipio de Mocoa".

desarrollada planteó construir unos parámetros de innovación social que involucraran procesos de Investigación-Acción Participativa, puesto que

> propicia la integración del conocimiento y la acción, toda vez que ella admite que los usuarios se involucren, conozcan, interpreten y transformen la realidad objeto del estudio, por medio de las acciones que ellos mismos proponen como alternativas de solución a las problemáticas identificadas (…) cuyo interés principal es generar cambios y transformaciones definitivas y profundas (Colmenares, 2012, p. 114).

En este sentido, la investigación tuvo un enfoque mixto en cuanto a lo cualitativo y cuantitativo, permeado por una visión de pensamiento complejo, enfatizando en el paradigma emergente y el desarrollo sostenible. Se desarrolló fundamentalmente a partir "del ahora" en los asentamientos informales a intervenir. Este ahora implica el presente con todas sus manifestaciones y expectativas que tienen vínculos con el pasado y se proyectan al futuro.

El ecotono urbano

Éste concepto proviene de la Ecología y se aplica al territorio, a las diferentes escalas del mismo. El ecotono es un espacio vital, no solo hace referencia a los espacios de transición, sino va más allá de lo físico. Es el lugar de permanencia de las poblaciones humanas o de otras especies.

Ecotono (del griego *eco*, casa, cuadro de vida, y tonos tensión), término creado en 1935 por A. G. Tansley, y más tarde fue precisado por Clarke en 1954, y utilizado posteriormente en los años ochenta por los biogeógrafos para aludir a las zonas de transición entre dos ecosistemas en los márgenes de los grandes biomas.

Cuesta (2014) realiza un acercamiento a este concepto aplicado a lo urbano, donde se presentan situaciones irregulares o progresivas de los parámetros vitales relacionados con lo térmico, lo hídrico o lo pedológico. Se asocia al *confort* vital de las agrupaciones poblacionales, que a través de sus condiciones vitales de existencia logra permanecer en su territorio ecotónico o presenta desplazamientos colaterales, según los beneficios que le puede ofrecer cada uno de los territorios con quien limita.

En las áreas metropolitanas el ecotono muchas veces no se reconoce debido a que un territorio absorbe al otro, hasta llegar a la pérdida de su propia identidad. Pero si se logra prever esa articulación territorial lo más importante es que dicho espacio ecotónico conforme un hábitat característico que albergue a una población que no se encuentre en las periferias como lo afirma Cuesta (2014):

> El ecotono urbano conforma un hábitat que alberga a una población que no se encuentran en las estructuras urbanas que lo rodean; ya que ella emerge con connotaciones para proyectarse hacia una nueva forma de vida, es decir, hacia una nueva ciudad (p. 56).

Retomando su relación con lo urbano y lo metropolitano, es en el ecotono donde se produce el mayor intercambio de energía, representando la zona de máxima interacción entre los territorios conurbados.

El contexto de la conurbación

Los problemas urbanos que persisten en las ciudades actuales son usufructo de los problemas que se generaron a mediados del siglo XIX y la poca planificación que se dio para resolverlos, condicionando la población en relación con el medio ambiente, hecho que ha ocasionado un proceso de supervivencia urbana debido al aumento poblacional y a la habitabilidad del suelo (Valentino, 2015, p. 26). En consiguiente con lo anterior se enmarca ciertas situaciones reflejo de ideologías que fueron dando problemas urbanos debido a la gran aglomeración de personas viviendo en las ciudades, lo cual tipificó[5] inconvenientes que se reconsideraron a corto plazo dimensionando la sostenibilidad ambiental como un tema prioritario para subsistir en un mundo globalizado.

Siguiendo con el tema de desarrollo urbano y crecimiento poblacional es necesario entender como estos dos sucesos han ocasionado el fenómeno de la conurbación que rompen en una ruptura al modelo de ciudad convencional, diversificando los procesos sociales, económicos y culturales en procesos que se contrapone al diseño de ciudad trayendo consigo una nueva ordenación en el territorio, que no solo busca aumentar el confort en los

[5] Clasificar u organizar en tipos o clases una realidad o un conjunto de cosas.

asentamientos más denso alcanzando condiciones de habitabilidad razonables con servicios como transporte y educación[6] (Indicadores Urbanos. 2015). En la medida que las ciudades fueron evolucionando se diversificaron sus problemas, incidiendo en el espacio y el ordenamiento territorial, donde nuevos patrones socioculturales y económicos promovieron el crecimiento incontrolable de las ciudades ocasionando la conurbación, un término acuñado por el geógrafo Patrick Geddes[7] (1915).

Por otro lado, la expresión geométrica que generaba la conurbación en la antigüedad era más orgánica y se adaptaba al territorio respondiendo a su extensión limitada por una mancha urbana ocupando vías principales de comunicación disperso en el espacio rural, que mientras se generaba una adaptación por parte de la sociedad esta misma iba incrementando su población aprovechando los recursos locales que se caracterizaban por su dependencia en ingresos (Ducci, 1998). A partir de entonces la estructura morfológica que se crea en la ciudad responde a concentraciones policéntricas[8] donde se desarrollan unidades diferentes que se asemejan con las necesidades presentes.

A partir de los años 1990 los conflictos ligados a la expansión urbana, han implicado la respuesta de una serie de urbanizaciones segmentadas, que se han consolidado por familias que llegaban a la ciudad producto del proceso de migración. Paralelamente a la consolidación de este segmento, se iba fortaleciendo la hegemonía del mercado inmobiliario y su control en las intervenciones. En este contexto, han sido incontables los intentos por controlar la expansión urbana, articular los desarrollos existentes y formular una planificación de la ciudad, considerando que el aumento de las prácticas de acceso al suelo, están ligadas directamente al establecimiento de la lógica neoliberal (Camacho, 2016).[9]

Por esta razón en un contexto capitalista las ciudades se convierten en espacios claves de crecimiento económico donde los agentes públicos y privados actúan como promotores de ésta a través del espacio urbano, configurando una lógica empresarial de gobernanza urbana

[6] 30 de junio de 2015 - Indicadores Urbanos (Urban Audit), Año 2015 - INE - Nota de prensa.
[7] Patrick Geddes: (geógrafo) Fue el responsable de la introducción del concepto de "región" en la arquitectura y por acuñar el término "conurbación".
[8] La ciudad policéntrica: trasciende lo urbano para abarcar el territorio, combinando desarrollo y cooperación competitiva a nivel económico, social y medioambiental entre sus partes, todo articulado a través de eficientes redes de comunicaciones.
[9] Constitución de 1991: Para la ciudad, esta lógica significa que la acción pública toma las decisiones sobre las políticas, jugando un rol de regulador y facilitador de las inversiones privadas.

(Harvey, 1993), lo que genera discusión sobre dos modelos de ciudad (compacta y dispersa), permitiendo que esta se incline en un continuo crecimiento hacia sus periferias. Es por este motivo que el modelo de ciudad que se desarrolla es sometido a una lógica mercantilista que opta en controlar el crecimiento urbano mediante la construcción de una ciudad colectiva que promueva la competitividad y la equidad (Camacho, 2016, p. 6).

El desenlace de lo equitativo y lo equitativo dentro del proceso de conurbación no es fácil de identificar en la articulación territorial si no se reorienta el proceso de crecimiento; ya que son otros factores que por lo general configuran a la conurbación, tales como: la Inserción de industria, el corredor funcional de transporte, la relación de servicios, que puede manifestarse en patrones de conurbación tales como: Lineal concentrada, Polinuclear-dispersa y Expansiva lineal dispersa. Manifestaciones estas que exigen determinadas formas de tratarse, aplicando teorías urbanas tales como: La teoría de polos de crecimiento, que explica cómo se incita el crecimiento económico a partir de la inducción de industrias. La teoría de localización (de la Escuela alemana, Weber, Christaller (1929) y Lösh (1940) Centralidades en función del acceso a los mercados):[10] es una hipótesis general sobre la distribución de los usos agrícolas del suelo. La teoría de continuum urbano rural, la cual señala que un extremo se encuentra las localidades netamente rurales y en la otra localidad completamente urbano y que la relación entre ambos extremos es un conjunto de proceso de cambio, sin existir un límite que marque el paso de un estado a otro. La teoría de redes (Weber): la perspectiva innovadora que aporta es la relacional, es decir aquella en que los vínculos entre entidades, nodos, son la unidad básica de análisis. Esta teoría permite un ajuste al desarrollo que pudo haber tenido el municipio en estado de análisis. La teoría disruptiva del urbanismo:[11] se enfoca en las necesidades futuras de la población, permitiendo crear un nuevo modelo urbano o interrumpir el existente para reemplazarlo. Se presenta una interrupción súbita del proceso de conurbación. Para dar paso a un nuevo modelo de ordenamiento territorial. La teoría rizoma:[12] modelo descriptivo anti-jerárquico que plantea una estructura la que permite multiplicidad y participación de todas sus partes. El modo horizontal es subrayado en el sistema rizoma. Este modelo maneja los siguientes principios;

[10] Von Thünen (1826) elaboró un modelo de localización basado en el precio, la calidad, los costos de transporte para explicar la distribución de las actividades rurales y urbanas en el espacio.
[11] Ordenamiento territorial de estructuras territoriales
[12] Desde la Biología podemos afirmar que esta teoría es un modelo de teoría que puede ser analizada en el desarrollo de la conurbación entre los municipios Chía y Bogotá en el que la organización de los elementos no sigue líneas de subordinación jerárquica con una base o raíz dando origen a múltiples ramas.

heterogeneidad y conexión, multiplicidad, ruptura y de cartografía. En cuanto a la ciudad-región, bajo el paradigma de la globalización se plantea que los territorios, de modo interdependiente, asociativo, solidario, pueden alcanzar mejores estándares sociales y económicos. En ese orden de ideas, las áreas metropolitanas intervenidas pueden y deben consolidar una identidad cultural y social a pesar de las dificultades político-administrativas e institucionales, aunque la dinámica de integración los imponga una ciudad Central, por su potente dinámica urbanística y económica, transmitiendo efectos igualmente fuertes sobre su entorno territorial inmediato con municipios que no alcanzan a tener respuestas acorde a sus necesidades y expectativas que, al mismo tiempo, converjan en sus políticas hacia un proceso de integración regional.

Dinámicas de crecimiento que inciden en transformaciones ambientales

La ocupación de un territorio implica el uso de sus recursos naturales, la medida y forma en que estos se utilicen está íntimamente relacionada con el modelo económico que impere. En las últimas dos décadas se ha impuesto el modelo neoliberal. Este ha debilitado las formas de regulación y control que desde el Estado hubieran podido impedir la ocupación del territorio de manera no solo desordenada, sino además con el agravante que ha significado una desequilibrada apropiación del mismo: empresas industriales y grandes urbanizadoras han venido usufructuando la tierra y sus activos, desplazando pequeñas actividades económicas tradicionales de estos territorios, sin que al mismo tiempo se hayan compensado los nuevos desplazados, ya no por el conflicto, sino por esta forma de ocupación desligada de cualquier concepto de desarrollo humano y ecológico. Por tanto, se hace necesario reorientar el modelo de las actuales conurbaciones hacia bases más sostenibles y resilientes, que tenga en cuenta siquiera los siguientes elementos:

- La funcionalidad en relación con los cambios en las cantidades de recursos y del territorio (sostenibilidad).
- Los sistemas de articulación territorial, donde el campo sea compatible con la diversidad estructural del territorio.

Sin embargo, la configuración de las conurbaciones actuales ha venido deteriorando sistemáticamente la vida colectiva que caracterizo antes a las ciudades, por ello las personas tratan de desplazarse hacia actividades con alto "valor añadido" y bajo coste físico. Lo que a su vez explica, la emigración del campo a la ciudad, dada las expectativas que ésta despierta, aunque buena parte de ella acabe engrosando su cinturón de pobreza. De hecho, las redes de comunicación y transporte por las actividades comerciales y financieras permiten ejercitar la función primordial que según Max Weber[13](1921) han desempeñado los flujos de información en la ciudad. Este modelo impulsado por la economía basa su lógica en la "Teoría de crecimiento de polos", base para impulsar la conurbación y reorientarla con una vista de sostenibilidad y sustentabilidad, donde lo cultural juega un papel preponderante en la toma de decisiones y en la orientación del futuro territorio.

Aproximaciones sobre la estructura de las conurbaciones actuales

Se reconoce que existen una gran variedad de elementos que influyen en la configuración de la morfología de la ciudad, formando modelos disfuncionales y no planificados que han llegado a contraponer temas como calidad de vida, urbanismo y medio ambiente que como resultado genera segregación tanto social como urbana (Naredo, 1984). En consecuencia a esto y respondiendo con el proceso de crecimiento urbano y la caracterización de las ciudades desarrolladas se entiende el tema de conurbación como núcleos densos que a causa de factores exógenos y endógenos han llevado a promover la aparición de espacios que se contraponen con la sustentabilidad urbana, ambiental y cultural.

Así, una parte importante de la población podría estar motivada a ocupar espacios relacionados con suelos agrícolas, cuyo esquema de urbanización es mucho más disperso. Esta nueva practica urbana crea polígonos que se especializan en una sola función que como resultado han significado una profunda alteración en el paisaje, lo que sin duda alguna contribuye a afectar el equilibrio dinámico y natural de la ciudad, extendiéndose mucho más el radio de influencia suburbano (Terradas, Pares y Pou, 1985).

[13] Max Weber: (Erfurt, Prusia, 1864 - Múnich, Baviera, 1920), Sociólogo alemán que opuso al determinismo económico marxista una visión más compleja de la historia y la evolución social.

La formación de las conurbaciones urbanas

La urbanización es un resultado del desarrollo económico,[14] y sobre la urbanización se manifiesta una modificación en la estructura económica a favor de las actividades no agrícolas que hace posible una modificación en la estructura ocupacional. Esto hace posible una migración rural urbana producto de la industrialización, influyendo en la dinámica económica, la estructura de la población y la distribución del ingreso, dando origen a un crecimiento urbano, capaz de absorber la mano de obra desocupada, generando así sus propias oportunidades de empleo.

De esta manera surgen y consolidan las conurbaciones urbanas, vistas como un componente de un mercado laboral segmentado, dada la facilidad de acceso que se tiene, por el bajo capital que se necesita, pocos requisitos de capacitación, bajos niveles de educación y como una oportunidad para los inmigrantes urbanos recientes, diversificando la estructura productiva, aumentando la informalidad de la economía y trayendo consigo una desigualdad del ingreso.

Es así como se genera un proceso de descentralización de las industrias, que optan por ir a zonas de las afueras, donde es más barato el terreno obteniendo una mejor relación costo/beneficio, suponiendo un acceso más eficiente (Villalobos, 2006), además de estar mejor comunicadas con el exterior fomentando la consolidación de las conurbaciones urbanas. De igual forma la población ha optado por residencias o ciudades menores respecto a la calidad de vida y al beneficio que genera la nueva valoración del espacio rural en especial lo relacionado con los servicios ambientales (García y Muñiz 2005).

Una de las características principales de estas conurbaciones urbanas es el espacio físico como componente importante para el desarrollo económico, aunque los modelos no sean lo suficientemente precisos para captar las complejidades inherentes a los procesos de transformación espacial, dejando por fuera las contingencias históricas, el recurso humano y las instituciones que resultan ser variables definitivas en el estudio de las transformaciones espaciales. No obstante, uno de los factores que siempre o muchas veces ha estado siempre sobre tejido urbano, es el proceso de crecimiento de la conurbación que parece no tener fin;

[14] En la conexión que existe entre urbanización y desarrollo económico, se manifiesta un conjunto de variables económicas y demográficas que, siendo efecto o aspectos de la urbanización, fomenta un desarrollo económico.

ya que el núcleo urbano se anexa a los municipios circundantes, en un fenómeno que va más allá de la conurbación (absorción).[15] Por eso resulta difícil establecer a simple vista dónde termina un pueblo y dónde comienza una ciudad. Eso sí, todos los núcleos implicados mantienen su independencia municipal.[16]

Son diversas las razones por las cuales se da el desplazamiento forzado, el cual contribuye con los procesos de conurbación. Para el caso del Municipio de Mocoa, Putumayo se puede evidenciar como punto de origen de comunidades afectadas por grupos alzados en arma y afectados también por el fenómeno natural de las avenidas torrenciales. Situación motivante para buscar donde vivir.

Algunos resultados obtenidos en poblaciones con potencial en participar en procesos de conurbación

En visitas y estudios realizados en el municipio de Mocoa Putumayo, lugar donde se llevan a cabo procesos de asentamientos ocasionados por población desplazada forzosamente y después ellas mismas afectadas por una avenida torrencial, encontramos la siguiente información sobre aspectos particulares y relacionados con futuros procesos de conurbación:

En el asentamiento analizado se encontraron algunas determinantes físicas, sociales y ambientales que influyeron en la forma del lugar habitado, resaltándose las zonas de interacción social y un lugar seguro, con una respuesta del 76% del total de la muestra seleccionada. El cobijo, la protección y la relación con la naturaleza primaron en sus apreciaciones. Razones a tener en cuenta en el proceso de conurbación para empezar a encontrar una explicación sobre el tipo de persona que participa en los territorios conurbados, donde lo homogéneo no existe, pero si debe hacer una preocupación por la inclusión y la construcción de nuevos referentes habitacionales para la población afectada.

De igual manera se indagó sobre las acciones más significativas que se han realizado en los asentamientos, relacionadas con Aspectos sociales, Aspectos Económicos, Aspectos

[15] Consiste en que distintos pueblos o ciudades próximas entre sí expanden sus centros urbanos de tal manera que sus límites acaban por desaparecer
[16] Fenómeno de la apropiación y expansión de usos urbanos sobre el territorio tradicionalmente rural

Ambientales, Espacio Público y de Edificaciones de uso público. Obteniéndose los siguientes resultados:

La reubicación, los procesos de auto gestión de servicios y vías, la deforestación de selva, y por ultimo diseño de canchas y zonas comerciales, se constituyen en las acciones más significativas para dinamizar su proceso de desarrollo poblacional. De igual manera es la organización comunitaria quien lidera y le proporciona seguridad a estos asentamientos.

Las construcciones de las viviendas en relación con los materiales y las condiciones climáticas se constituyen en determinantes de diseño y construcción de la unidad habitacional.

La experiencia habitacional de estas comunidades las lleva a tomar decisiones relacionadas con el ordenamiento del territorio. Se necesita sobre vivir. El espacio público se construye a partir del potencial que brinda el lugar. Para poder interrelacionar con el mismo.

A continuación se señalan otros resultados de este estudio realizado en asentamientos informales de Mocoa.

- Los mecanismos de autoconstrucción generan una mala interacción de los diseños de vivienda y espacio público con el entorno natural del municipio.
- El trazado de lotes y manzanas se hicieron con base en consenso con la comunidad, experiencias de sus integrantes, número de población, y tradición en su ocupación.
- Las determinantes hídricas, la vegetación y el paisaje fueron determinantes para localizarse; ya que le permitía contar con un recurso natural que le proporcionaba tranquilidad, sobrevivencia y conocimiento.
- El acontecimiento de sentir apropiación por un espacio colectivo se constituye en el momento más importante para el ordenado crecimiento y desarrollo del asentamiento.
- Se identifican zonas seguras para situaciones de emergencias en el asentamiento. Los resultados dicen que el 85% reconocen la necesidad de establecer dichas zonas e informar a la comunidad para casos en que se requieran dichas zonas.
- Las organizaciones no gubernamentales, gubernamentales y otras que ofrecen ayudas a estas comunidades son determinantes en el proceso de generación resiliencia en el

interior de las comunidades, pero muchas veces no se comprometen ni se integran a participar en las soluciones estructurales de dichos asentamientos, generando expectativas nocivas para el normal desarrollo del asentamiento.

- Se evidencia los escases de recursos físicos y económicos que contribuyan a proteger o prevenir acciones que atenten contra la salud, educación y bienestar de la comunidad.
- Las comunidades se ven obligadas a ser partícipes y determinantes de sus decisiones al no tener una alta presencia política o institucional.
- Mantener la cohesión social es el principal recurso para enfrentar cualquier calamidad que se presente en el asentamiento.
- Las entrevistas realizadas manifiestan en un 85% que deben existir normas claras para el ordenamiento del territorio que puedan ser asequibles y entendibles para ellos.
- Los espacios públicos que tengan equipamientos de recreación y deporte se constituyen en elementos de suma importancia para la convivencia, la distracción y el fortalecimiento del saber.
- Construcción teórica conceptual sobre 1. el ecotono urbano y un Sistema poli céntrico ecotónico (SIPOECO); 2. Un ordenamiento territorial alternativo; 3. Manifestaciones emergentes, sustentables y resilientes en sectores poblacionales de origen informal para garantizar procesos de articulación territorial en los núcleos de las áreas metropolitanas llamados ecotonurbación.

Conclusiones

La investigación realizada en estos asentamientos potenciales para participar en los procesos de conurbación dejó además, como conclusión:

- El proyecto de investigación e innovación posibilitó aportar a la construcción de tejido social de los barrios intervenidos y al municipio contenedor de estos barrios informales, puesto que permitió visibilizar a los actores sociales e institucionales como agentes transformadores del contexto territorial, a partir de la generación de confianza desde la participación en los procesos mencionados, configurando colectivamente la memoria

histórica de los asentamientos, que facilitó su reconocimiento, legalización, diseño y planeación del territorio.

- Los procesos de legalización de asentamientos informales y la obtención de los factores determinantes para el diseño barrial con proyección de impacto municipal fueron más participativos. La comunidad pudo participar y efectuar acciones duraderas para el desarrollo de su hábitat-territorio. Con el fin de fortalecer los derechos de la población víctima del conflicto a través de acciones que contribuyeron a la generación de conciencia y empoderamiento que superaron estereotipos e integraron la comunidad formal e informal.
- Se generaron nuevas propuestas y parámetros para el fortalecimiento de la estructura territorial de los asentamientos informales, del municipio intervenido y de áreas metropolitanas con posibilidad de ser impactada por la población desplazada; generándose nuevas formas de generar ordenamiento territorial a partir de parámetros de diseño en asentamientos informales.
- La propuesta de Investigación-Acción Participativa, permitió construir un conocimiento colectivo respecto al impacto de la legalización y diseño de asentamientos informales abordados, cimentado en una metodología particular de trabajo comunitario con asentamientos de víctimas, replicable para su difusión y socialización en otros territorios del país, por la respuesta original que propone en beneficio de los barrios intervenidos y el municipio en general.
- Se aprovecharon los recursos disponibles en los barrios intervenidos y en el territorio contextual; con el fin de orientarlos hacia nuevos procesos de desarrollo equitativo, articulado e interactuante con otros territorios legalizados o en proceso de consolidación.
- Se visualizó el capital social que poseen los barrios intervenidos, a partir de la participación activa de los múltiples actores, como apuesta para pensar el desarrollo sostenible del territorio.
- Los procesos de legalización y los factores determinantes para proyectar el desarrollo y ordenamiento barrial de asentamientos informales dejaron de ser una carga para el municipio para convertirse en una estrategia de producción en beneficio de la estructura económica y social del barrio y del municipio. Esta innovación fue un caso de estudio que sirvió como punto de referencia para otros barrios informales y municipios que tienen población víctima del conflicto en referencia en construcción de una paz estable y duradera que propone el acuerdo de paz, bajo la perspectiva de paz territorial.

- La estrategia de innovación generó incidencias en la dinámica social, aportando a mejorar las condiciones del territorio, desde una apuesta de creación cooperativa a través de sus capacidades individuales, colectivas y organizacionales, al aunar esfuerzos institucionales y de la comunidad para configurar acuerdos que permitan transitar a la legalización y el nuevo diseño de los asentamientos.

En síntesis podemos decir que es importante mencionar el proceso de la investigación y su desarrollo metodológico, esto permitió entender individualmente los temas, los conceptos y el territorio, generando reflexiones y puntos en común para buscar atender a la emergencia urbana de la ciudad de Mocoa y conocer las posibles manifestaciones a descubrir o por develar en el momento que nos acerquemos a los procesos de conurbación.

De estas reflexiones se evalúa la emergencia urbana que sufre la ciudad de Moca y se genera el planteamiento de dos pregunta: ¿cómo debería ser el diseño de los asentamientos informales con relación a su entorno ecológico del municipio de Mocoa, con el fin de tenerlo como referente en los procesos de conurbación en que esta población participe? y ¿Cómo mejorar los procesos de participación ciudadana dentro del ordenamiento urbano del municipio? Estas preguntas se enfocan con el objetivo de poder llegar a proponer mecanismos para integrar dichos asentamientos a los procesos participativos de legalización y diseño barrial como de ordenamiento territorial municipal. A partir de lineamientos emergentes sustentables y resilientes.

Bibliografía

Colmenares, A. (2012). Investigación-acción participativa: una metodología integradora del conocimiento y la acción. Voces y silencios: *Revista Latinoamericana de Educación, 3*(1), 102-115.

Cuesta B., A. (2013). *Sistemas Urbanos: Entre lo contextual y lo autorreferencial*. Ediciones Unisalle.

Cuesta B., A. (2012). *Ecotono Urbano. Introducción conceptual para la alternatividad al desarrollo urbano.* Ediciones Unisalle.

Cuesta B., A. (2017). *Informe de investigación final sobre nuevas formas de ordenamiento territorial autosuficiente con formación integral en el escenario del posacuerdo y la consolidación de la paz*. Universidad de La Salle.

Cuesta B., A. (2018-2020). *Segundo Informe del proyecto de investigación titulado: "Asentamientos informales como base para la legalizaciòn barrial, el diseño urbano y el ordenamiento territorial"*. Universidad La Gran Colombia.

Morin, E. (2001). *El método. Las ideas*. Cátedra.

ONU, Hábitat (2006). *Informe de Naciones sobre los compromisos del milenio*.

ONU, Hábitat (2003). *Informe de Naciones Unidas sobre el Hábitat*.

ONU, Hábitat (2006). *Informe de Naciones Unidas sobre el Hábitat*.

TERRITORIOS DE BORDE URBANO EN CÓRDOBA. PROBLEMÁTICAS Y ABORDAJES EN ESTUDIOS TÉCNICOS SOBRE PERIURBANIZACIÓN

Fernando Díaz Terreno[1] y Josefina Tamis[2]

Resumen

Un conjunto de estudios técnicos desarrollados entre los años 2002 y 2017 en ámbitos diversos como la municipalidad y la provincia, algunos con convenios con la universidad, dan cuenta de las preocupaciones sobre las formas del crecimiento de los espacios de borde urbano y las nuevas configuraciones territoriales periurbanas. Estos temas, vistos de manera recurrente o desde perspectivas más innovadoras, con objetivos, enfoques y metodologías diversas, integran los contenidos de estas producciones técnicas, que van asumiendo paulatinamente la necesidad de abordar la problemática del periurbano desde la especificidad de sus conflictos y potencialidades, así como desde las escalas metropolitanas y regionales. En sus diferencias, es posible encontrar un hilo conductor entre cada uno de estos de ellos, continuidades, disonancias y énfasis en las problemáticas abordadas que merecen ser revisadas, en tanto que constituyen los últimos aportes técnicos y metodológicos sobre la planificación en Córdoba y su área metropolitana.

Palabras clave: Periurbanización, metropolización, planificación urbana.

[1] diazterreno@gmail.com, FAUD-UNC.
[2] josefina.tamis@gmail.com, FAUD-UNC.

EL DIAGNÓSTICO DE LAS CENTRALIDADES DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA, COLOMBIA

Keidy Dayana Duran Arias[1] y Deisy Paola Otero Pérez[2]

Introducción

Las centralidades están definidas por agrupaciones de equipamientos que generar unos usos y servicios, para efectuar las necesidades del área metropolitana de Cúcuta, Colombia, ya que no es ajena ante dicha situación, porque esta satisface necesidades como: el crecimiento poblacional, el desarrollo urbano y rural, generando alzas económicas en el entorno.

En relación a lo anterior los beneficios no solo son locales, más bien abarcan otros municipios los cuales hacen parte del AMC permitiendo la relación entre ciudades, formando así un área metropolitana que no se puede ignorar, por la conexión directa y la conurbación poblacional dado entre los municipios, obteniendo como resultado centralidades ya sean menores o mayores que fomentan oportunidades, problemas, necesidades, y alteraciones.

En relación a lo anterior, se vio la necesidad de investigar sobre las centralidades de Cúcuta y su área metropolitana, basándose en las características cualitativas y cuantitativas de dicha situación antes mencionada, logrando reconocer las diferentes centralidades presentes en las ciudades. Es importante resaltar la ubicación nacional del área estudiada, que se encuentra en la región andina de Colombia, compartiendo cultura e historia, con otras regiones. Ubicándonos en el departamento Norte de Santander, especialmente su capital (Cúcuta), rodeada de cinco municipios, los cuales son: el Zulia, San Cayetano, Los Patios, Villa del Rosario, Puerto Santander. Formando así su área metropolitana de Cúcuta.

En la investigación se evidenciaron dos características de centralidades, la primera se basa en los equipamientos y el confort fundamentándose en la jerarquización de la ciudad en relación a las necesidades, desde el mayor hasta el menor; vinculando el uso de los

[1] Keidyduran.@Unipamplona.Edu.Co, Universidad De Pamplona.
[2] Deisyotero.@Unipamplona.Edu.Co, Universidad De Pamplona.

equipamientos presentes, y los espacios planteados alrededor. La unión de los diferentes tipos de equipamientos obtiene una centralidad, de los cuales se analizó, dando como resultado la conexión en los espacios centrales y su diferente relación.

De la misma manera esto se divide en dos grandes partes, como primer título se plantea el inicio del proceso de análisis que se abordó para empezar la investigación, generando interrogantes que llevan a un objetivo de análisis, con relación a las transformaciones humanas, comprendiendo el funcionamiento de las centralidades teniendo en cuenta el aporte o la intervención de la ley por medio de la forma de producción que permite analizar cada equipamiento, esto abarca, cobertura, distribución, conexión y relación. Llevando a conclusión la clasificación de cada categoría.

Como segundo se plantea, las centralidades del área metropolitana de Cúcuta, siendo estas zonas activas que integran el equipamiento urbano y al mismo tiempo referencian unos puntos que jerarquizan las ciudades, los cuales responden a unos servicios, que son consumidos por el habitante relacionando e intercambiando los tipos de identidad y cultura los cuales generan ubicación en las centralidades; de esta manera es importante tener en cuenta los antecedentes investigativos referentes, que nos aportaron a un análisis como medio de ayuda en relación a una ciudad ideal. De esta manera se concluye sobre la enfatización de análisis del policentrismo en las centralidades del área metropolitana

Por ultimo encontramos las conclusiones, que enfatizan el análisis del policentrismo y las centralidades del área metropolitana de Cúcuta.

Metodología

Se realiza una primera fase de identificación de los equipamientos metropolitanos y sus características cuantitativas y cualitativas, sus problemas de cobertura, patrones de distribución según tipo de equipamiento: salud, educación, institucional, y si éste patrón obedece a una distribución espacial homogénea-aleatoria, y si está relacionado con los principales ejes viales metropolitanos, seguidamente en una segunda fase se identifican las centralidades constituidas por los equipamientos y se clasificaron por categorías: creación/nueva, consolidación, potencialización y su escala de cobertura y prestación de

servicio: metropolitana, zonal o barrial. En una tercera fase síntesis se formulan polígonos de intervención para generar proyectos urbanos integrales a partir de planes parciales contemplados en la ley 388 de 1997 sobre planes de ordenamiento territorial.

Antecedentes y justificación

Al iniciar nuestro proceso de análisis del A.M.C. abarcando las centralidades obtenidas de los equipamientos del área de estudio, tenemos como únicos antecedentes las investigaciones realizadas por estudiantes universitarios (up) en Cúcuta y su área metropolitana.

Dichos estudios nos permiten generar aportes para lograr un ordenamiento territorial adecuado por medio de transformaciones urbanas, por consiguiente, se logra comprender cómo funcionan las centralidades en nuestro territorio; áreas de intervención, que se pueden abordar amparadas por la Ley 388 de 1997. De acuerdo con lo anterior, se pueden formular planes parciales en pro de las transformaciones urbano-territoriales.

Contextualización

El área metropolitana de Cúcuta es miembro de la región andina de Colombia por su cultura e historia de la región Santander, en el cual hace parte el departamento norte de Santander que se encuentra ubicado al noreste del país con 40 municipios agrupados en seis subregiones, dos provincias y el área metropolitana de Cúcuta localizada en las coordenadas 7°50′ 17″ N 72°50′ 46″ O con una población de 1.082.632 habitantes (DANE, 2018) y una extensión de 1250 km² la cual está conformada por 6 municipios los cuales son san José de Cúcuta que es la capital del departamento y el eje principal de esta entidad administrativa con 703.000 habitantes, y una extensión de 1,176 km², los patios con una población de 158.048 habitantes y una extensión de 9,5 km², villa del rosario con una población de 69.833 habitantes y una extensión de 228 km², la provincia del Zulia con una población de 22.843 habitantes y una extensión de 449.07 km², san Cayetano con 5.424 habitantes y una extensión

de 144 km² y puerto Santander con una población de 10.249 habitantes y una extensión de 42 km².

Las centralidades en el área metropolitana

Observamos en el área de investigación, la integración obtenida entre los habitantes y los sectores que dan prioridad a las zonas activas que integran el equipamiento urbano, dando referencia a puntos que jerarquizan la ciudad, además

> los nuevos centros donde sus habitantes obtienen muchos de los servicios que consumen, realizan gran parte de sus transacciones y actividades de recreación y, principalmente, donde empiezan a desarrollar una nueva identidad y cultura que les sirve de punto de referencia en la ciudad (Licnerski, 2006).

Es decir, "tienen incidencia en la organización de la ciudad y de su morfología, ya que las demandas que plantean dan lugar a equipamientos, instalaciones, edificios o reorganizaciones espaciales" (Capel, 2013, p. 32). Estas distribuciones espaciales nos generan un modelo territorial policentrista, en donde la ciudadanía puede acceder con facilidad en diferentes puntos a los servicios que prestan cada uno de los equipamientos que ofrece cada centralidad es más

> buscar en términos políticos un desarrollo equilibrado del territorio, disminuyendo disparidades, evitando desequilibrios territoriales y generando políticas sectoriales coherentes que tengan un impacto en las políticas regionales, una integración y cooperación que vaya en directo beneficio de la población (Maturana y Vial, 2011).

Además, Los cambios económicos, sociales y la urbanización de un territorio generalmente van estrechamente ligados al desarrollo industrial. En términos simples, estos avances traen como consecuencia un acelerado aumento de la población urbana, una extensión de su tamaño, más el surgimiento de nuevos fenómenos como la migración campo–ciudad y el desarrollo de sistemas de transporte cada vez más complejos. Estos factores han hecho que la ciudad se transforme en un espacio dinámico y en continuo crecimiento. El policentrismo aplicado a un área metropolitana es un fenómeno nuevo, siendo aquel

> proceso mediante el cual un área metropolitana se aleja paulatinamente de una estructura espacial caracterizada por la existencia de un solo centro de empleo, dirigiéndose hacia una nueva donde coexisten varios centros del mismo, originados por la descentralización del empleo o integración de centros pre-existentes (Muñiz, Galindo y García López, 2005, p. 3).

Esto nos ayuda a entender un poco más el estudio del Área Metropolitana lo habitual es analizar un conjunto de centros de diferente tamaño, funcionalmente integrados, cuestionándose el cómo se forma, cómo se articula y a qué debe su especial organización. La expansión urbana y la complementariedad de funciones entre los centros han generado un territorio metropolitano o agrupaciones de núcleos que pueden organizarse en distintos tipos de estructuras. Así se entendería que: un área metropolitana es un centro social, económico, político y administrativo, con núcleos urbanos estrechamente relacionados entre sí, conformando una unidad funcional. Entre estos, obviamente, existen flujos y especializaciones de bienes y servicios, que dan forma a una organización jerárquica de las ciudades, donde cada una tiene una función más desarrollada que la otra, generando un sistema interdependiente. Algunas funciones pueden conformar ciudades dormitorio, distritos industriales, comerciales y administrativos, pero todas están relacionadas en un conjunto integrado a través de los mercados de trabajo y vivienda.

Desde la visión europea, se propone el desarrollo poli céntrico como guía para conseguir un desarrollo territorial sostenible, más cohesionado económica y socialmente a gran escala, sugiriendo un sistema equilibrado y poli céntrico entre ciudades y una nueva relación entre campo y ciudad (Comisión Europea, 1999). Esto nos deja ver como la distribución espacial de los equipamientos en las diferentes centralidades proporcionan un desarrollo territorial sostenible que generan sub centros de empleo en los cuales se logra un intercambio económico que produce un equilibrio territorial de esta manera,

> los subcentros de empleo desarrollan economías de escala y de aglomeración que desde un centro incrementan la proximidad al consumidor logrando dispersarse, cada centro significa una desconcentración del empleo, un punto para acceder al trabajo, al comercio y a la recreación (Becerril-Padua, 2000, p. 5).

De este modo las áreas urbanas metropolitanas pueden conformar policentralidades multifuncionales a partir de equipamientos generando accesibilidad a la gran mayoría de la población.

> En este escenario los centros y los subcentros configuran la metrópoli como una ciudad de ciudades, donde el área metropolitana está conformada por subsistemas urbanos donde se presentan, con mayor o menor intensidad, pautas de monocentrismo, policentrismo o dispersión (Roca *et al*., 2009).

"En Latinoamérica en especial, la preocupación recae sobre dos aspectos fundamentales del bienestar social: la salud y la educación" (CEPAL, 2003; Alazraqui *et al*, 2007). Estos equipamientos son fundamentales a la hora de conformar una centralidad ya que brindar una educación y un servicio de salud de alta calidad es importante para una sociedad en desarrollo en la equidad, que conlleva un juicio ético que puede variar entre las sociedades, se justiprecia, bien como igualdad, proporcional a la población o al territorio, bien como justicia, proporcional a la necesidad de cada lugar (Whitehead, 1991; Moreno, 2007). Un territorio que tenga equidad genera un desarrollo sostenible por medio de una serie de centralidades. "En este marco, un lugar central es aquel núcleo de población que ofrece más bienes y servicios, siendo la cercanía a ellos por parte de los clientes el factor más importante que guía la distribución de los asentamientos urbanos" (Wilson, 2000, p. 118-151).

> La ciudad es un elemento esencial del sistema económico precisamente por su condición de lugar de intercambio, de elección y de innovación. Es la facilidad de interrelación social lo que hace a la ciudad particularmente atractiva para las industrias y para los hombres, lo que en definitiva da a la ciudad su valor económico (Capel, 1975, p. 9).

Dicho valor se representa por las actividades que se llevan a cabo dentro de cada centralidad proporcionando una economía sustentable, en donde la participación de la ciudadanía es crucial para definir o no una centralidad, Esto significa que un territorio sostenible es aquel en el que la ciudad sea para todos, por lo tanto "tales concepciones pueden influenciar la manera de concebir nuevas centralidades urbanas, bajo la modalidad de 'centralidades de integración'" (Borja, 2003). Porque la ciudad "no es una suma de cosas […] tampoco es el conjunto de edificios y calles, ni siquiera de funciones. Es una reunión de

hombres que mantienen relaciones diversas" (Ledrut, 1974, p. 23-24). Las centralidades se definen por accesibilidad y el intercambio de bienes y servicios.

> Los asentamientos urbanos se sitúan en un espacio isotrópico a distancias regulares en torno a centros de servicios, por tanto, el costo de un producto dependerá de factores como la distancia y el precio del transporte. En este marco, un lugar central es aquel núcleo de población que ofrece más bienes y servicios, siendo la cercanía a ellos por parte de los clientes el factor más importante que guía la distribución de los asentamientos urbanos (Wilson, 2000, p. 118-151).

"El derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno a las ciudades tradicionales. Solo puede ser entendido como el derecho a la vida urbana, transformada, renovada" (Lefebvre, 1968). Dicho aporte nos lleva a nuestro territorio. Trascendiendo las aspiraciones estéticas y funcionales que enmarcaron las acciones de la arquitectura y el urbanismo moderno, la ciudad contemporánea se está repensando como un espacio que debe desarrollar plenamente las dimensiones ambiental, económica y social, mediante prácticas que garanticen un acceso por igual a todo lo que, en un espacio compartido, convierte a los seres humanos en ciudadanos: el espacio público, los elementos y espacios que permiten la movilidad, los equipamientos colectivos, entre otros (Franco y Zabala, 2012).

Por el contrario, aunque quisiéramos que el acceso a los equipamientos fuese equilibrado de manera que cualquier usuario sin importar su condición económica pueda implementarlos;

> En América Latina la atención ha estado centrada en la segregación socioeconómica del espacio urbano, ya que la estructura social de los países latinoamericanos tiene como característica más sobresaliente, las enormes desigualdades ligadas al ingreso y a la diferenciación de clases (Sabatini y Cáceres, 2005).

Asimismo,

> los equipamientos son el soporte material para la prestación de servicios sociales básicos, su localización óptima se basa, en lo que se refiere al interés colectivo, que se constituye en un factor importante de bienestar social y de apoyo al desarrollo, la ordenación territorial y estructuración interna de los asentamientos humanos, de tal

> forma que la carencia de los mismos refleja las desigualdades sociales en el territorio (Garnica, 2012).

En el contexto de la prestación de servicios sanitarios públicos en el territorio, el análisis de las "imperfecciones" en la provisión, derivadas de las variaciones en el acceso espacial a los mismos, resulta un asunto de permanente interés, si se desean corregir las desigualdades allí donde suceden, por cuanto este tipo de servicios suele presentar unos patrones espaciales de ubicación, cantidad y características que proporcionan a los habitantes unas oportunidades desiguales de uso y disfrute de los mismos, conformándose así lugares de superior o inferior calidad para vivir (Hare y Barcus, 2007; Moreno, 2008).

> Es necesario plantear reflexiones sobre los conceptos de imparcialidad, modelos de localización de equipamientos: criterios de eficiencia espacial (oferta, demanda y distancias) y equidad o justicia espacial y accesibilidad a los equipamientos educativos (potencial y real), teniendo en cuenta acepciones limitadas que pueden ser ampliadas en otro estudio (Garnica Berrocal y Rosana, 2012).

Empecemos con la definición de la noción de igualdad entendida geográficamente implicaría dos aspectos: el primero referido a la igualdad de oportunidades, lo que supone que todas las clases socio-espaciales tengan las mismas estructuras económicas y niveles idénticos de dotaciones educativas, sanitarias, comerciales, entre otros; segundo relacionado con una igualdad de acceso en términos de costos de desplazamiento y educación recibida (Moreno, 2004, p. 139), todos hacemos parte de nuestra del territorio "pero tras este término colectivo se esconden, en ocasiones, intereses privados o intereses de grupos políticos. Por tanto, la definición del criterio que oriente la localización de equipamientos debe establecerse con mucho cuidado" (Bailly y Beguin 1992, p. 152, citado en Ramírez, 2002, p. 122). Por esta razón "el carácter público de los servicios, a diferencia de los privados, deben localizarse de manera que lleguen a ser accesibles a la mayor población posible, respondiendo a sus necesidades y no a las lógicas empresariales de ganancias" (Villanueva, 2010).

Benson (2001) o Bosque y Moreno (2004) señalan que, si genéricamente equidad puede ser entendida como justicia o imparcialidad de trato, geográficamente correspondería a una distribución proporcional de recursos entre áreas en función de las necesidades y preferencias de las mismas (Tsou *et al*., 2005). Además, se debe tener en cuenta que el

desplazamiento que los habitantes hacen para usar dichos equipamientos, y que no solo sean para unos pocos sino para generar el mayor uso posible ya que la

> eficiencia espacial se refiere al volumen global de desplazamientos que el conjunto de la población que requiere el servicio debe efectuar para utilizar las instalaciones; trata de medir el coste, en tiempos de recorrido o distancias, que la población se verá obligada a transitar para poder utilizar los servicios (Bosque y Moreno, 2004).

En estas centralidades en formación suelen existir importantes problemas de movilidad, invasión de espacios públicos para ventas informales y ausencia o déficit de servicios claves para sus pobladores y los de zonas aledañas, que reducen la calidad de vida en el área. Adicionalmente, las fortalezas o debilidades de cada una de estas centralidades se transmiten al resto de la ciudad a través de la movilidad de las personas que deben, de un modo u otro, superar las carencias locales de bienes, empleos y servicios. Asimismo,

> Los equipamientos son el soporte material para la prestación de servicios sociales básicos, su localización óptima se basa, en lo que se refiere al interés colectivo, que se constituye en un factor importante de bienestar social y de apoyo al desarrollo, la ordenación territorial y estructuración interna de los asentamientos humanos, de tal forma que la carencia de los mismos refleja las desigualdades sociales en el territorio (Garnica, Rosana; 2012).

Y "en otras palabras, se pasa de territorios estructurados fundamentalmente en base a la articulación horizontal y contigua de los lugares o regiones, a un territorio estructurado tridimensional y verticalmente por medio de redes y en forma de red" (Ciccolella, 1999). Se concluye que los equipamientos son la estructura de una ciudad, generándonos una serie de centralidades que mediante una equidad socioeconómica nos garantice a la mayoría de la población un servicio de buena calidad y donde no se tenga que desplazar la ciudadanía por largos trayectos ni durar mucho tiempo para llegar al equipamiento requerido.

La experiencia indica que el desarrollo de centralidades comienza a ser relevante cuando la ciudad ha superado problemas urbanos clave (Banco Mundial, 2009).

Estructura metropolitana

Al intentar comprender la funcionalidad y las centralidades de un área metropolitana, es decir, su estructura parece imposible obviar el aporte de las clásicas teorías de la localización. En este sentido la explicación de las dinámicas de distribución del uso de suelo comienza con Von Thünnen (1826), con su "Teoría de los Anillos Concéntricos", que representa la concentración de los distintos usos agrícolas alrededor de un centro de mercado. La "Teoría de la Localización Industrial" de Weber (1909) expresa la relación entre la localización de los recursos (materias primas) y el mercado mediante un triángulo, concluyendo que la instalación de una industria depende de la distancia a los recursos y al mercado. En los años veinte, Retcliffe (1925) analiza la centralidad en base a la influencia de las rentas en la distribución de los usos del suelo, y Burgues (1923), con su "Teoría Concéntrica", plantea la noción de que el desarrollo de la ciudad tiene lugar hacia fuera y a partir de su área central de servicios y comercio, formando una serie de coronas, anillos o áreas concéntricas. Más tarde, Hoyt (1939) propone la "Teoría de los Sectores" de la cual se deduce que el crecimiento de la ciudad comenzaba desde el centro, pero dependía de los ejes de transporte. Los avances conceptuales evolucionaron al desarrollo de una de las teorías más importantes del urbanismo moderno en relación a la organización urbana, la conocida "Teoría de los Lugares Centrales" (1933) creada por el geógrafo alemán Walter Christaller. Ésta básicamente consiste en que los asentamientos urbanos se sitúan en un espacio isotrópico a distancias regulares en torno a centros de servicios, por tanto el costo de un producto dependerá de factores como la distancia y el precio del transporte. En este marco, un lugar central es aquel núcleo de población que ofrece más bienes y servicios, siendo la cercanía a ellos por parte de los clientes el factor más importante que guía la distribución de los asentamientos urbanos (Wilson, 2000, p. 118-151). Siendo un gran aporte el hecho de establecer la forma en que diversos factores se articulan en el territorio, dando lugar a una jerarquía urbana, fue una forma acertada de caracterizar las áreas funcionales por medio del establecimiento del grado de centralidad de los asentamientos que depende de los bienes y servicios que se oferten. Las tesis posteriores se enfocaron en seguir perfeccionando la explicación de la complejidad de la ciudad; la más visionaria fue la desarrollada por los geógrafos Harris y Ullman en 1945, la llamada "Teoría de Núcleos Múltiples". Dichos autores plantearon que las ciudades tienen una estructura esencialmente celular, en la cual los diferentes tipos de utilización de suelo se han desarrollado alrededor de ciertos puntos de

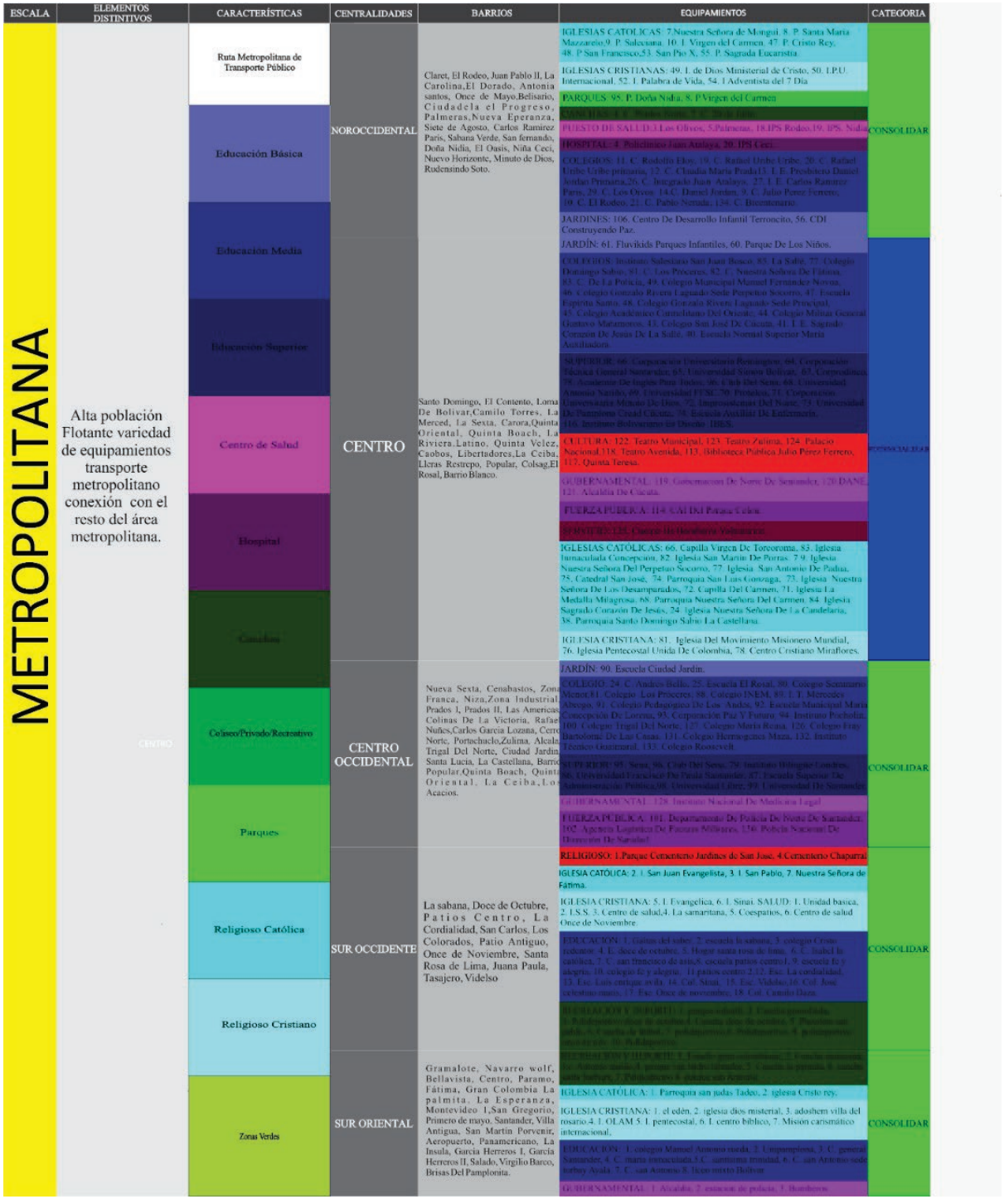
crecimiento o núcleos, situados en el interior del área urbana; expertos como Hall (2007) han señalado que son los primeros en reconocer una estructura policéntrica en la ciudad.

Resultados

Este estudio nos muestra las centralidades que se encuentran en el área metropolitana de Cúcuta, permitiendo conocer su distribución espacial y como se conforman. Esta información es muy valiosa porque ayuda a entender cómo funcionan las áreas metropolitanas por medio de los procesos de urbanización que se vienen presentando actualmente.

Esta investigación se realizó por medio de estudios cuantitativos y cualitativos de los equipamientos que se encuentran distribuidos por toda el área metropolitana permitiendo conocer sus características, que población se beneficia de ellos y cuál es su distribución espacial. En el análisis se puede observar como empiezan aparecer policentrismos debido a la forma en la que se encuentran concentrados los equipamientos y cómo es su distribución por toda la ciudad; al mismo tiempo se identifican tres tipos de centralidades: metropolitana, zonal y barrial; cada una de ellas respondiendo a la cantidad y distribución de equipamientos que la conforman.

Estos asentamientos es zonas específicas del área metropolitana generan una evolución en la malla urbana permitiendo más accesibilidad, mayor cobertura poblacional y un alto índice de transformación urbana por medio de la prestación de los servicios que cada uno de ellos puede ofrecer a la comunidad.



Cuadro 1: Escala metropolitana. Fuente: Elaboración propia, agosto de 2019.

Por otra parte, se observan zonas con déficit de equipamientos; como lo son las periferias y los municipios más retirados del área metropolitana dejando ver la falta de servicios que tienen en dichos lugares haciendo que su población tenga que desplazarse grandes distancias para poder acceder a la salud, educación y demás. Por lo tanto, se

identifica como se encuentra distribuidos los equipamientos, su accesibilidad, cuales son los puntos donde se encuentran concentrados y cuáles son los que necesitan más servicios y por lo tanto nuevas centralidades que cubran las necesidades de las personas que se encuentran en los diferentes puntos que presentan las carencias de ellos.

ESCALA	ELEMENTOS DISTINTIVOS	CARACTERÍSTICAS	CENTRALIDADES	BARRIOS	EQUIPAMIENTOS	CATEGORIA
ZONAL	intermedia oferta de servicios diversos accesibilidad con el resto del área metropolitana esta articulada con otras centralidades.	Ruta Metropolitana de Transporte Público Educación Básica Educación Media Educación Superior Centro de Salud Hospital Canchas Coliseo/Privado/ Recreativo Parques Religioso Católica Religioso Cristiano Zonas Verdes	SUROCCIDENTAL	Porvenir,Cumbres Del Norte, Colinas Del Salado.	JARDINES: 169. Mi Senderito COLEGIOS: 104. Instituto Educativo Colegio Fustorgio, 105. Colegio Jaime Sexto, 138. Colegio Nuevo Horizonte, 2. Colegio Municipal Del Aeropuerto. CANCHA: 27. Cancha Barrio Panamericano, 28. Cancha Barrio Aeropuerto, 40. C. Futbol La Prosperidad, 41. C. De La Insula. PARQUE: 29. Parque Infantil Biomédico, 39. Parque Saludable. HOSPITAL: 9. Profamilia PUESTO DE SALUD: 10. Dentro De Salud Aeropuerto. IGLESIA CATÓLICA: 29. Parroquia San Isidro Labrador, 32. Parroquia Santa Teresita Del Niño Jesús, 33. Parroquia Santa Rosa De Lima, 34. Parroquia Santa Marta. IGLESIA CRISTIANA: 25. Iglesia Cristiana Cuadrangular 26. Centro Cristiano Aeropuerto	CONSOLIDAR
			NORTE	Chapinero, Motilones, Laguna, Atalaya I Etapa, Atalaya II Etapa, Claret, Comuneros,La Victoria, Kennedy,7 de agosto.	COLEGIOS: 6. Colegio Ospina Pérez, 15. Instituto Técnico Padre Manuel Briceño Jáuregui, 16. Colegio Jaime Razón, 21. Pablo Neruda, 22. Colegio Bartolomé,26. Colegio Integrado Juan Atalaya, 175. Colegio José Aquilino Duran, 176.Instituto Técnico Padre Manuel Briceño Jáuregui Sede 38, 135.Colegio Claretiano. SUPERIOR: 63. Centro Tecnologico De Asistencia. FUERZA PEUBLICA: 108. ESTACION DE POLICIA, 172. CAI KENNEDY. SERVICIO: 173. Defensa Civil, 107. CBSS. IGLESIA CATÓLICA: 6. Parroquia María Reina De Todos Los Santos, 10. Iglesia Virgen Del Carmen, 11. San Pio X, 15. Parroquia El Señor De Los Milagros. IGLESIA CRISTIANA: 12. Iglesia, 14. Iglesia Cuadrangular Comuneros. PARQUES: 3. Parque Y Coliseo De Claret, 8. Parque Virgen Del Carmen, 11. Parque Divino Niño, 13. Parque De La Virgen, 14. Parque Comuneros, 17. Parque. CANCHA: 2. Cancha Sintetica El Apostol, 7. Canchas 20 De Julio, 9. Cancha La Bombonera, 12. Cancha La Piscina, 13-16. Canchas 18. Cancha Sintetica De Chapinero. CANCHAS PRIVADAS: Estadio Centenario De Atletismo. HOSPITAL: Policlinico Juan Atalaya. PUESTO DE SALUD: Integrados De Salud Y Desarrollo Vecinal.	CONSOLIDAR
			ORIENTAL	Nuevo Escobal, La Isla De La Fantasia,Viejo Escbal, Prados Del Este, El Higueron,13 De Marzo, Bocono, San Martin, Terranova,Torcoroma.	COLEGIOS: 148. Colegio Club De Leones, 144. Colegio Padre Luis Variada, 149. Escuela San Simón Bolivar, 151. Escuela San Martin Numero 65, 168. Colegio Primero De Mayo, 169. Colegio Simón Bolivar. GUBERNAMENTAL: 146. Puesto De Control Aduanero Y De Policia, 147. Puesto De Control Dian. PARQUES: 83. Parroquia De Las Parabólicas, 84. Callejas Del Este B, 86. Parabolicas, 89. San Martin, 90. Nueva Esperanza. CANCHAS: 83. Fotosintesis Prados Del Este, 88. San Martin, 91. Cancha De Futbol Un Tierra, 92. Cancha De Baloncesto Ciliosis. IGLESIA CATÓLICA: Iglesia Santa Mónica	CONSOLIDAR

Cuadro 2: Escala zonal. Fuente: Elaboración propia, agosto de 2019.

ESCALA	ELEMENTOS DISTINTIVOS	CARACTERÍSTICAS	CENTRALIDADES	BARRIOS	EQUIPAMIENTOS	CATEGORIA
BARRIAL	centralidades de áreas residenciales servicios primarios se relacionan con las centralidades zonales población flotante y de la misma zona equipamientos de capacidad.	Ruta Metropolitana de Transporte Público Educación Básica Educación Media Educación Superior Centro de Salud Hospital Canchas Coliseo/Privado/Recreativo Parques Religioso Católica Religioso Cristiano Zonas Verdes	CENTRO SURORIENTAL	Aniversario I, Aniversario II, Aguas Calientes , La Libertad.	COLEGIOS: 157. Colegio Francisco José De Caldas, 158. Colegio Santa Teresita, 159. Instituto Educativo Principe De Paz, 162. Megacolegio. SUPERIOR: 161. Instituto Bolivariano CULTURA: 170. CIAF La Libertad. ZONAS VERDES: 128. 129. CANCHAS: 31. Azmona, 32. Bolido Mata. IGLESIA CATÓLICA: 89. Parroquia De La Sagrada Familia Iglesia Cristiana. 38. Parroquia Santo Domingo sabio.	CONSOLIDAR
			CENTRO OCCIDENTAL	Barrio Nuevo, Belen, Magdalena, Cañaveral, Colinas De Belen, La Agrora	IGLESIA CRISTIANA: 90. IPUC San Luis, 92. Iglesia Pentecostal, PUESTO DE SALUD: 37. Iglesia De Las Asambleas De Dios. COLEGIOS: 32. Colegio Nuestra Señora De Belén, 33. Escuela Atanasio Girardot José Aquilino Duran. IGLESIA CATÓLICA: 60. Parroquia Los Santos Apóstoles. IGLESIA CRISTIANA: 59. Unidad Evangelismo Colombia Tierra Feliz, 61. Iglesia Asamblea De Dios Centro Cristiano, 62. Iglesia Pentecostal Retorno De Cristo.	CONSOLIDAR

Cuadro 3: Escala barrial. Fuente: Elaboración propia, agosto de 2019.

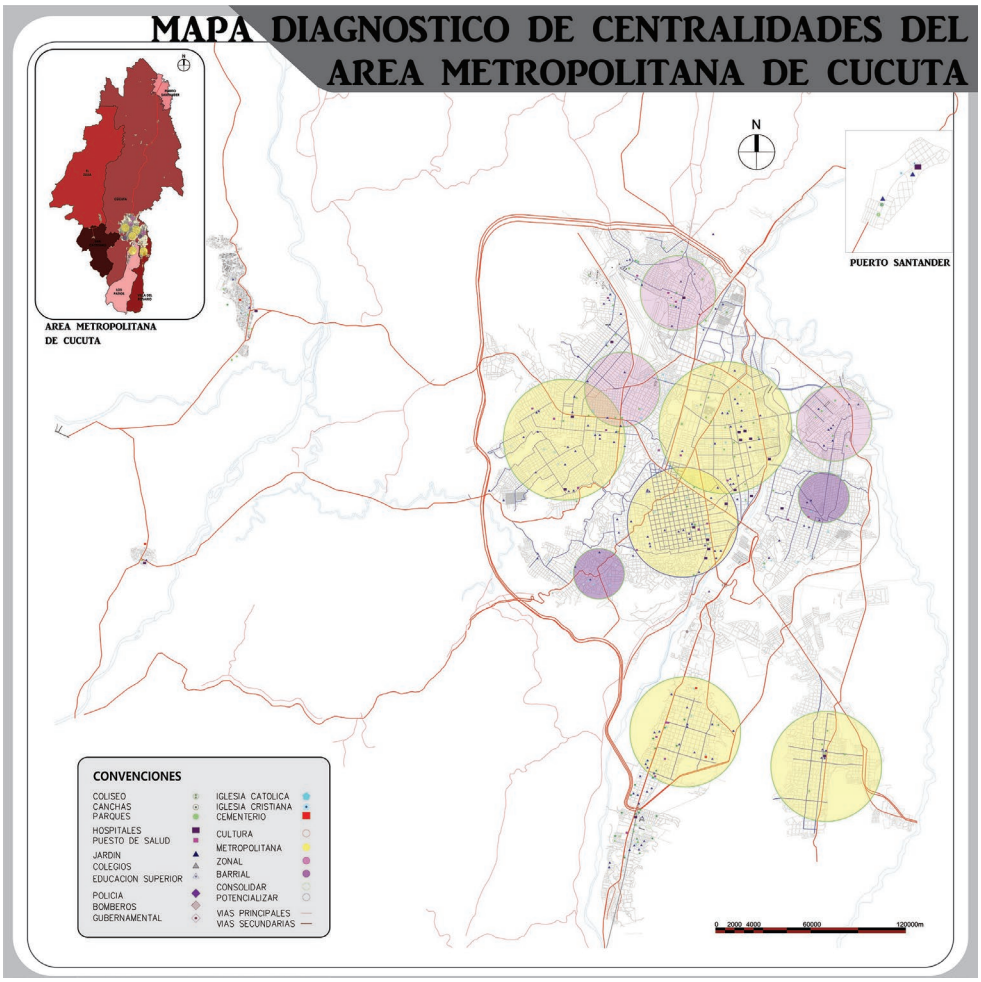


Figura 1: Diagnostico de las centralidades del área metropolitana. Fuente: Elaboración propia, agosto de 2019.

Conclusiones

Dentro del diagnóstico expuesto se obtuvo un conocimiento previo acerca de lo que es el funcionamiento del área metropolitana de Cúcuta, el cual nos permite inferir debilidades y fortalezas siendo ellas cuantitativas y cualitativas plasmadas en los equipamientos, en su relación con los principales ejes viales metropolitanos.

Observamos que las diez centralidades resultantes, tiene sus rasgos y características propias debido al lugar en que se encuentran, ya que la forma en que habitan los colectivos el área metropolitana de Cúcuta es totalmente diversa en cada uno de sus seis territorios que lo componen. Dichas centralidades no contienen equidad, ya que están clasificadas bajo tres rangos jerárquicos, primando así el núcleo del AMC (Cúcuta) como potencia, obteniendo la

mayor centralidad compuesta por equipamientos principalmente organizados en relación a los demás municipios.

La no equidad ha arraigado problemáticas a nivel ambiental, social y cultural. Los equipamientos prestan múltiples servicios al ciudadano, dándoles en muchos casos ocupaciones las cuales sean puestas en pro del buen funcionamiento de la zona en que habitan; un ejemplo de esto: centros culturales donde aporten a la formación de las nuevas generaciones. A nivel ambiental las problemáticas se ven reflejadas en las grandes trayectorias que muchos de los habitantes deben hacer para llegar a los centros en donde se encuentran los equipamientos que prestan los servicios necesarios que se requieren en las urbes, muchos de ellos usan el transporte público, el cual no cumple con las requeridas normas ambientales.

A pesar de lo mencionado anteriormente, existe el balance en redes de conexión ya que las centralidades en sus tres rangos están interconectadas por las vías principales de su núcleo central.

Así mismos proyectos internacionales nos permitieron tener una visión más ampliada acerca de nuestro territorio, dándonos a reconocer el potencial geográfico que poseemos y que debemos explotar positivamente hablando.

En última instancia este es solo el inicio de muchos estudios que se seguirán haciendo para conocer las problemáticas y prontamente dar mejora al área metropolitana de Cúcuta.

> Los subcentros de empleo desarrollan economías de escala y de aglomeración que desde un centro incrementan la proximidad al consumidor logrando dispersarse, cada centro significa una desconcentración del empleo, un punto para acceder al trabajo, al comercio y a la recreación (Becerril-Padua, 2000, p. 5).

Bibliografía

Abba, A (2008). La contribución de Puerto Madero a la centralidad metropolitana de Buenos Aires: proyecto urbano y sistemas de lugares centrales.

Cáceres y Ampuero (2008). Como aporte al diagnóstico territorial.

Cuenin y Silva (2010). *Identificación y fortalecimiento de centralidades urbanas. El Caso De Quito*. BID Banco Interamericano de Desarrollo.

De La Fuente, E., Rojas y Salado, G. (2013). Distribución de los equipamientos educativos. Evidencias de inequidad espacial en la educación del Área Metropolitana de Concepción.

De Pietri D., Dietrich P., Mayo P., Carcagno A. y De Titto, E. (2013). Indicadores de accesibilidad geográfica a los centros de atención primaria para la gestión de inequidades.

Escolano, Ruiz y Climent, L. (2005). Red de centros educativos y desequilibrios territoriales. El caso de Aragón.

Fernández, A., Mendoza, A., Pedregal, B. y Zoido, F. (2007). Relaciones entre cohesión, diversidad y desarrollo territorial, aplicaciones en Andalucía.

Fuenzalida, M. (2010). Análisis de desigualdades territoriales en la oferta de equipamientos públicos el caso de los hospitales, en la red asistencial del sistema público de salud en Chile.

Gallo R. y Garrido Y. (2011). Una aproximación a la estructura urbana policéntrica en la comunidad de Madrid.

Garnica Berrocal y Rosana (2012). Análisis Espacial De Los Equipamientos Educativos (Oficiales) En La Ciudad De Montería, Colombia.

Marcos y Mera (2009). Pensar la espacialidad, medir la espacialidad. Propuestas teóricas y desafíos metodológicos para analizar la distribución y diferenciación en el espacio urbano.

Martínez, Sánchez y García (2010). Estructura espacial de densidad de población en la ZMVM 1995-2010. evolución de un sistema urbano policéntrico.

Molina López, L. (2008). Barrancabermeja segregación social y desequilibrio funcionales.

Muñoz, A. (2017). El Área Metropolitana de Cúcuta como mecanismo de implementación del Desarrollo Sostenible de acuerdo al Plan Integral de Desarrollo Metropolitano "Área Viva, Región Sostenible" en el departamento de Norte de Santander (2012-2015)".

Nieto Masot, A. y Márquez Segovia, N. (2018). Análisis de la distribución espacial de equipamientos educativos (0–16 años) en Extremadura a escala de detalle. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 77*, 493-520.

Ramirez, L. (2002) ¿Dónde Localizar Hospitales Públicos? Las Nuevas Tecnologías -SIG como herramientas de apoyo a la planificación territorial. Un caso de estudio aplicado a la Provincia del Chaco, Argentina.

Ramírez, L. (2009). Modelo espacial de la accesibilidad de la población a los centros de salud en el Área Metropolitana del Gran Resistencia –Chaco (Argentina).

Rojas, Muñiz y García (2009). Estructura urbana y policentrismo en el Área Metropolitana de Concepción.

Truffello, R. y Hidalgo (2013). Policentrismo en el área metropolitana de Santiago de chile: reestructuración comercial movilidad y típico de subcentros.

Vecslir, L. y Ciccolella, P. (2011). Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

RESISTENCIAS Y TENSIONES DE LA AGRICULTURA EN LOS BORDES DE UNA CIUDAD INTERMEDIA: UN ANÁLISIS DEL ESPACIO A TRAVÉS DE MÉTODOS MIXTOS

Pablo Valentín Ermini[1]

Resumen

A partir de los últimos años, las periferias de las ciudades intermedias de la Argentina son señaladas como una oportunidad para contrarrestar los efectos negativos de la globalización y recuperar la soberanía alimentaria amenazada por la lógica industrial de producción y consumo impuesta por el modelo del agronegocio.

El incremento acelerado de la población urbana impulsado por un crecimiento económico globalizado se evidencia en la región semiárida pampeana a través de la transformación del espacio rural, decrecimiento de su población y avance de la urbanización sobre suelo productivo. Al mismo tiempo, las organizaciones gubernamentales, instituciones y otros diversos actores del territorio, reproducen ideas de defensa y valorización del espacio periurbano para la producción de alimentos en sistemas de agricultura familiar.

Desde otro lugar, el derecho a la ciudad irrumpe en el debate de la agricultura urbana y periurbana con su abordaje teórico del espacio a través de una perspectiva crítica que permite generar otras interpretaciones de las prácticas de la vida cotidiana, y enfatiza sobre las relaciones de poder que subyacen en los procesos de producción del espacio.

Este trabajo pretende profundizar el análisis sobre las agriculturas de borde, identificadas dentro de una tipología destinada a evidenciar las diversas formas de agricultura en la ciudad que se manifiestan como producto de una tensión permanente en el espacio urbano y periurbano. El objetivo principal es contribuir a comprender cómo operan estas formas en la producción social del espacio ante el avance de la urbanización del área metropolitana Santa Rosa-Toay.

[1] ermini.pablo@inta.gob.ar, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Agencia de Extensión Rural Santa Rosa.

Para configurar una perspectiva crítica del espacio la estrategia metodológica se apoya en las interpretaciones de los sujetos que intervienen en la práctica de la agricultura, sus percepciones sobre las condiciones del hábitat, y sus prácticas en la vida cotidiana. Se integraron métodos de investigación a través de la estrategia de triangulación desde una perspectiva posmoderna.

Se presentan tres categorías analíticas como producto de la identificación de las agriculturas de borde dentro de una tipología de agricultura urbana y periurbana para una ciudad intermedia. De esta manera, se evidencian representaciones del espacio dominante que legitiman políticas fragmentarias sobre la periferia de la ciudad, que conducen a la desposesión a través de maniobras de no intervención, y asignan funciones productivas exclusivas a un espacio estratégico que se libera a las fuerzas de la naturaleza, el mercado.

A modo de aporte a los estamentos de la planificación urbana, se señalan espacios contradictorios, que exceden a las clásicas categorías duales del espacio urbano, y sin otras lecturas posibles son funcionales a los movimientos de retroceso de las políticas públicas. La gestión de las ciudades debe comprender la mejora del hábitat a través de una estrategia inclusiva e integradora de la multiplicidad de espacios posibles que se manifiestan como resistencias.

Palabras claves: agricultura periurbana, datos cualitativos y GIS, producción del espacio, normalización.

Introducción

A partir de los últimos años las periferias de las ciudades intermedias de la Argentina son señaladas como una oportunidad para contrarrestar los efectos negativos de la globalización, y recuperar la soberanía alimentaria amenazada por la lógica industrial de producción y consumo impuesta por el modelo del agronegocio.

El incremento acelerado de la población urbana impulsado por un crecimiento económico globalizado se evidencia en la región semiárida pampeana a través de la transformación del espacio rural, decrecimiento de su población y avance de la urbanización

sobre suelo productivo. Al mismo tiempo, las organizaciones gubernamentales, instituciones y otros diversos actores del territorio, reproducen ideas de defensa y valorización del espacio periurbano para la producción de alimentos en sistemas de agricultura familiar.

Desde otro lugar, el derecho a la ciudad irrumpe en el debate de la agricultura urbana y periurbana con su abordaje teórico del espacio a través de una perspectiva crítica que permite generar otras interpretaciones de las prácticas de la vida cotidiana, y enfatiza sobre las relaciones de poder que subyacen en los procesos de producción del espacio.

Este trabajo pretende profundizar el análisis sobre las agriculturas de borde, identificadas dentro de una tipología destinada a evidenciar las diversas formas de agricultura en la ciudad que se manifiestan como producto de una tensión permanente en el espacio urbano y periurbano. El objetivo principal es contribuir a comprender cómo operan estas formas en la producción social del espacio ante el avance de la urbanización del área metropolitana Santa Rosa-Toay.

Para configurar una perspectiva crítica del espacio la estrategia metodológica se apoya en las interpretaciones de los sujetos que intervienen en la práctica de la agricultura, sus percepciones sobre las condiciones del hábitat, y sus prácticas en la vida cotidiana. Se integraron métodos de investigación a través de la estrategia de triangulación desde una perspectiva posmoderna.

Se presentan tres categorías analíticas como producto de la identificación de las agriculturas de borde dentro de una tipología de agricultura urbana y periurbana para una ciudad intermedia. De esta manera, se evidencian representaciones del espacio dominante que legitiman políticas fragmentarias sobre la periferia de la ciudad, que conducen a la desposesión a través de maniobras de no intervención, y asignan funciones productivas exclusivas a un espacio estratégico que se libera a las fuerzas de la naturaleza, el mercado.

A modo de aporte a los estamentos de la planificación urbana, se señalan espacios contradictorios, que exceden a las clásicas categorías duales del espacio urbano, y sin otras lecturas posibles son funcionales a los movimientos de retroceso de las políticas públicas. La gestión de las ciudades debe comprender la mejora del hábitat a través de una estrategia

inclusiva e integradora de la multiplicidad de espacios posibles que se manifiestan como resistencias.

Espacios urbanos, agriculturas y resistencias

Los cambios tecnológicos, económicos y sociales de los procesos productivos de mediados del siglo XX han generado un desplazamiento masivo de población rural a las urbes. Se considera que entre los años 2005 y 2006 más de la mitad de la población mundial pasó a residir en ciudades (Naciones Unidas, 2014). En el caso de Argentina, se ha interpuesto durante su historia agrícola y agroindustrial importantes barreras que interfieren en el desarrollo de una relación campo-ciudad interdependiente y equilibrada (Sienrra, 1946).

Desde mediados del Siglo XX las familias rurales argentinas protagonizaron una intensa migración a las ciudades buscando refugio y condiciones de vida más dignas. Incluso el desplazamiento de población desde las localidades rurales del interior hacia las grandes capitales más industrializadas, fenómeno que hasta el momento perdura.

Ejido Municipal	Población		Población (%)		Variación absoluta	Variación relativa (%)
	2001	2010	2001	2010		
Total	299.294	318.951	100,00 %	100,00 %	19.657	6,6
Santa Rosa	94.758	103.241	31,66 %	32,37 %	8.483	9,0
Toay	8.847	12.134	2,96 %	3,80 %	3.287	37,2

Cuadro 1: Provincia de La Pampa. Población total y variación intercensal absoluta y relativa para los ejidos municipales de Santa Rosa y Toay, Años 2001-2010. Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001; Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

En el mismo sentido, la provincia de La Pampa tiende a concentrar gradualmente su población en el departamento cabecera y el área metropolitana Santa Rosa-Toay (Cuadro 1). En sincronía con estas transformaciones del espacio urbano y rural se manifiesta un avance del fenómeno denominado de agriculturización o de agronegocios; que consiste en el desarrollo de un sistema integrado de producción a escala industrial con fines de exportación.

Si sumamos otros elementos, el agronegocio es la consolidación de una racionalidad social, económica y ambiental que concentra el poder y el uso de los recursos, dificultando a

amplios sectores de la población el acceso pleno a los bienes y servicios que brinda la naturaleza. En la provincia de La Pampa la trama del agronegocios se conforma por una red de empresas que se complementan en toda la cadena, con fuerte desarrollo tecnológico y biotecnológico protagonizado por firmas multinacionales (Cabo, 2011), bajo este esquema resulta central examinar el rol que cumplen las ciudades en las actuales etapas de globalización capitalista (Harvey, 2008).

Desde los primeros pasos de la agricultura industrializada a través de la mecanización se alerta sobre el deterioro de las tierras cultivables, con el transporte de los nutrientes del suelo en forma de fibra y alimentos a las ciudades. La deposición de estos nutrientes en vertederos conlleva el agotamiento de los suelos agrícolas y también un exceso de nutrientes con la consecuente contaminación de áreas urbanas.

Nathan McClintock (2010) en su lectura de Marx presenta este modelo de relaciones de intercambio en un estado de alteración o ruptura del metabolismo, el metabolismo es el intercambio complejo y dinámico entre seres humanos y naturaleza, y su análisis "se ha convertido en un potente enfoque para analizar las interacciones humanas con la naturaleza y la degradación ecológica, en especial en la producción agrícola" (Foster, Clark y York, 2010).

Uno de los clásicos ejemplos sobre la alteración del metabolismo es la pérdida de suelo productivo por la interrupción natural del ciclo de nutrientes, que acentúa la localización cada vez más remota de la producción en relación a los centros de consumo; otro es el uso de tecnologías de cultivo dependientes en forma creciente de insumos externos, que generan impactos al ambiente y para su remediación se demanda el uso de más insumos de la industria, y así secuencialmente se expande la grieta metabólica (Foster *et al.*, 2010). Se identifica de manera clara una grieta metabólica que se constituye como central en la cuestión ambiental, también constituida en un marco de relaciones sociales y económicas en las que prevalecen las formas industriales capitalistas que dominan el territorio a partir de su anclaje urbano.

Lograr una restauración del metabolismo hacia un estado de mayor sustentabilidad no solo requiere repensar cuestiones puramente ecológicas, sino también revisar las relaciones

sociales y económicas existentes. En esa complejidad de análisis en el que intervienen diversas dimensiones resulta clave una resignificación del espacio urbano.

Lewis Mumford (1956) con una visión muy crítica de las formas de urbanización capitalista industrial que se iban consolidando durante su época y de los efectos que se venían dando sobre el medio natural, reconocía que la ciudad era, en parte, donde se hallaban las soluciones a los problemas que planteaba:

> En países como China, aún gobernados por los principios de la economía local, incluso ciudades contemporáneas con gran densidad de población, según describe Keyes [Keyes, 1951], muestran las mismas relaciones recíprocas: "Las explotaciones agrícolas más densas y productivas se encuentran justo detrás de las murallas de las ciudades" […]Aunque el número de familias por hectárea en una aldea es superior al número de familias por kilómetro cuadrado en una economía basada en el pastoreo, dichos asentamientos no crean ninguna perturbación importante en el entorno natural; de hecho, la relación puede ser beneficiosa para la formación del suelo, llegando a incrementar su productividad natural (Mumford, 1956, p. 2).

La suma de varias perspectivas y diferentes momentos de la historia de las ciudades evidencian la necesidad de ponderar lo urbano como espacio de densidad social, que brinda las máximas oportunidades para integrar procesos económicos, ecológicos, sociales y políticos que hacen, en conjunto, a la recuperación de un metabolismo campo y ciudad acorde a los desafíos que se presentan en materia de sustentabilidad y equidad social.

Herni Lefebvre estableció, alrededor de 1968, su teoría del espacio y su declaración del derecho a la ciudad, este derecho que no pretende ser natural ni contractual, lo enuncia cómo tendencia a un nuevo humanismo, una vuelta del hombre sobre sí mismo, un hombre desalienado (Nuñez, 2015). El enfoque propuesto desde el derecho a la ciudad se asienta sobre la denuncia de una acentuada desigualdad económica y social que se intensifica de manera constante a partir de los ciclos de acumulación de excedentes, que mantienen y le dan vida al capitalismo, y que al mismo tiempo ese poder produce espacio, no solo espacio absoluto sino también mental (Hiernaux, 2004).

El espacio es producto, porque tiene un sentido construido, hay una fuerza que domina con sus sentidos, pero ese espacio es también productor y reproductor de espacio, en

consecuencia, sentidos que producen y reproducen su lógica. Por lo tanto, una de las luchas centrales que plantea el derecho a la ciudad es la oportunidad de todas y todos los habitantes de crear y recrear los más diversos sentidos del espacio urbano, del cotidiano y desde allí a la concepción de mundo. La especificidad urbana que revela Lefebvre sobre el espacio abstracto es la realización del capitalismo en el espacio como producto y al mismo tiempo reproductor de espacios que moldean y replican las relaciones de dominación (Carlos, 2015).

Mientras estas ideas llevan a proponer en palabras de Lefebvre la revolución urbana como la única posible, desde las diversas corrientes de la soberanía alimentaria se difunden fuerzas anti-urbanas, la ciudad ya no es una oportunidad para transformar las condiciones de existencia, sino que representa en forma más directa el resultado de la degradación humana. La tradición de los estudios rurales, en especial en Latinoamérica, se apoyan en una idealización de la vida rural y el debilitamiento de una cultura urbana aseguraría el bienestar de la sociedad.

En este sentido, David Harvey (2008) rescata como visionarias las ideas de Henry Lefebvre sobre una disolución de los límites entre el campo y la ciudad a través de un poder hegemónico que va creando áreas cada vez más desiguales, al mismo tiempo una homogenización del espacio. De esta manera, la soberanía alimentaria y el derecho a la ciudad se refieren a lo mismo en materia de derechos, es el sometimiento de los sectores populares a un poder dominante que decide mucho más que cómo construir ciudad, sino que construye formas de habitar el territorio, nuestras relaciones con la naturaleza, con los medios de producción, con el trabajo, y todos los aspectos que incluyen y superan la vida cotidiana.

El poder actúa a través de la normalización o naturalización de las prácticas cotidianas, por lo tanto el poder ya no opera como algo visible y el cual se enfrenta a una resistencia, el poder opera en todas las dimensiones del sujeto, incluso en las formas que este concibe las ideas de libertad, de salud, bienestar y así todas las categorías con las que conferimos de sentido a la vida y su reproducción (del Valle Orellana, 2012).

Nathan McClintock (2010) sugiere que esta dinámica de fuerzas contradictorias son las que van dando forma a la agricultura en la ciudad. En parte, entender mejor el funcionamiento de la agricultura urbana y periurbana desde esta perspectiva daría ventajas para dirigirla a los fines requeridos por el amplio espectro de la problemática urbana.

Chiara Tornaghi (2014) propone confiarse a la agricultura en la ciudad que

> practicada intensivamente en un entorno urbano puede crear las premisas necesarias para una seria reconsideración de los elementos estructurales que determinan la organización funcional del espacio urbano, las conductas de consumo de las personas y su dependencia de los actuales regímenes alimentarios (p. 562).

Las formas de agricultura en la ciudad están en contradicción, están sometidas a una dinámica de fuerzas permanente e irresoluble, las formas son producto de las relaciones de poder y reproducen espacios que replican la lógica dominante (Certomà, 2015a; Darly y McClintock, 2017; McClintock, 2014; Schwab, Caputo y Hernández-García, 2018; Tornaghi, 2014).

En coincidencia con las posturas más críticas, uno de los aspectos analíticos centrales que plantea este trabajo es poner en duda la existencia de una agricultura que contenga una sustancia: única, verdadera y capaz de resolver los males urbanos.

Por lo tanto, las formas dejan de ser morfológicas para establecerse como relacionales: las relaciones actúan sobre los atributos de determinados elementos que en conjunto adquieren una forma determinada, y esos mismos elementos bajo otro esquema de relaciones adquiere otra forma.

Clasificaciones de la agricultura urbana y periurbana del Área Metropolitana Santa Rosa-Toay

Se integraron diversos métodos de recolección de datos, entrevistas a informantes clave, encuestas a unidades de producción, entrevistas semi-estructuradas y abiertas, y el uso del SIG para la representación gráfica de información.

La integración de métodos de investigación se llevó adelante por medio de la estrategia de triangulación, que más allá de su definición simplificada dada por Norman Denzin (1970) cómo la aplicación y combinación de varias metodologías de la investigación en el estudio de un mismo fenómeno, se adopta como propuesta que hace posible la integración de datos cuantitativos y cualitativos, y al mismo tiempo, permite un

funcionamiento circular de las fases en las que se construye la evidencia empírica. La triangulación aquí propuesta está afiliada a la perspectiva posmoderna, en la que se intenta deconstruir su función de validación convergente para convertirla en una estrategia que permita mayor profundidad analítica (Fielding, 2012). La triangulación desde este enfoque resultó ser la forma más ajustada para dar una solución a los problemas que desatan la elección de diseños flexibles y métodos mixtos: construir un contexto conceptual y contrastarlo de manera continua buscando discrepancias y formas alternativas de dar sentido a los datos.

El proceso de reconocimiento de las unidades de producción, y la definición de las unidades de relevamiento de datos, permitió establecer ciertas pautas en la demarcación de los límites de la agricultura en la ciudad. Este recorte se fundamentó en la propuesta teórica de íntima relación con la ciudad, enunciado que se rescata principalmente del trabajo de Edward Soja (2008) en su cruzada Lefebvriana por reivindicar las fuerzas del sinecismo. Así también, Milton Santos (1997) redime la densidad social como aspecto y condición central de la transformación social, y desde otro lugar, los trabajos de Pedro Pírez (1994; 1995; 2001; 2005; 2007) donde la unidad funcional, o bien podría decirse la vida cotidiana, sella y amalgama una unidad física para convertirse en área metropolitana.

Así, este estudio pretende provocar crisis en el entendimiento de los límites y, por lo tanto, propone un círculo reflexivo que genera una situación paradójica: ¿Cómo se puede saber a quiénes abarca la agricultura de la ciudad si no podemos dejar claro los genuinos límites de la ciudad? Sobre este aspecto Pedro Videiro Rosa (2011) plantea una cuestión similar dentro del mismo concepto que intenta definir la agricultura en la ciudad al decir que:

> La diferenciación entre localizaciones intraurbanos y periurbanos es, la mayoría de las veces, imprecisa. Determinar espacialmente donde se encuentran las áreas periurbanas es notablemente complejo, pues su aproximación geográfica con las áreas rurales hace que haya transformaciones agrícolas más intensas que las áreas más centrales y edificadas de las ciudades (Videiro Rosa, 2011, p. 5).

El desafío de establecer límites se encuentra estrechamente asociado a los problemas que enfrentan los estudios en este campo de conocimiento en relación a definir, clasificar y explicar de un modo más actual la agricultura urbana y periurbana.

La óptica que desencadena las clasificaciones desde un área central hacia la periferia es producto, y al mismo tiempo produce, muchos elementos de la lógica dominante (por ejemplo la suposición que hacia la periferia solo hay conflictos en torno a la producción y el mercado).

La agricultura urbana y periurbana constituye sus límites a partir de los alcances de la trama de sus localizaciones que involucran espacios donde se desarrollan prácticas de agricultura, esas prácticas y el desempeño de los sujetos que participan del proceso productivo están estrechamente ligados a la dinámica de la ciudad, desde múltiples perspectivas -económica, social, cultural, política, otras. A los fines de establecer una parámetro que resolviera la incertidumbre ante la falta de límites concretos y permitiera avanzar en un recorte donde fuera posible operar un análisis coherente con la realidad de las agriculturas asociadas al funcionamiento del área metropolitana Santa Rosa-Toay, se decidió establecer como límite máximo la distancia que fija el Decreto Provincial N° 2.280/84 y que regula las excepciones para la subdivisión de la tierra por debajo de la unidad económica establecida por la Ley Provincial de Suelos N°468 (Figura 1).

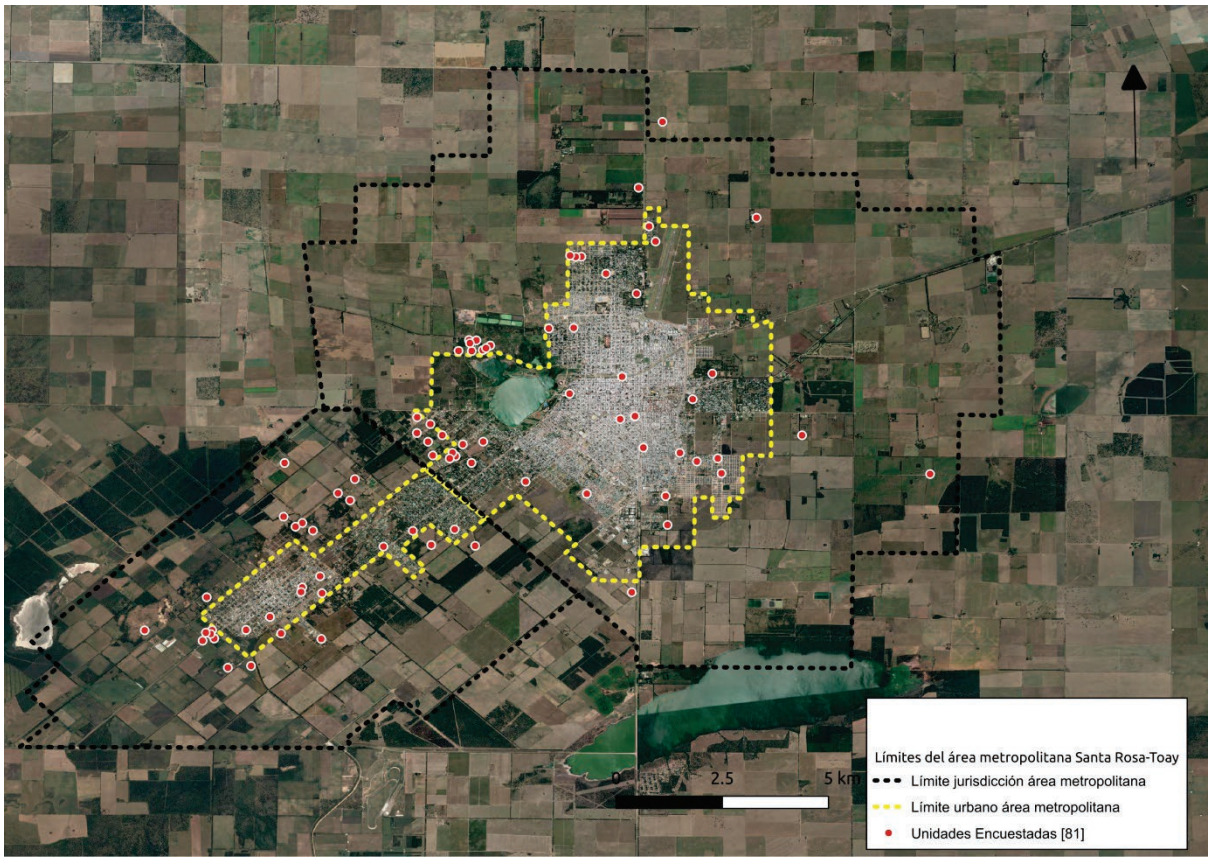


Figura 1: Área metropolitana Santa Rosa-Toay y la representación gráfica de los límites para la excepción a la subdivisión de tierras establecida por la Ley N° 682. Fuente: Elaboración propia con la utilización de QGIS.

En relación a lo expuesto, la agricultura urbana y periurbana se establece como una serie de unidades que conforman un tejido que se extiende en la ciudad (área metropolitana) más allá de sus límites físicos y políticos como urbanización. En estos límites se consolidan agrupamientos que adquieren cierta disposición sobre bordes internos que contienen formas más urbanas y otras sobre bordes externos que contienen las formas más rurales. Esta disposición espacial es lo que varias/os autoras/es sostienen como patrón de manifestación de las diversas formas, e integralmente constituyen un continuum (Branduini, Giacché, y Laviscio, 2016; FAO, 2012; Mason y Docking, 2005; Van Veenhuizen y Danso, 2007).

A primera vista, este *continuum* respondió a la realidad del área de estudio en varios atributos: escala, dimensiones, destinos de la producción, tipo de actividades productivas, y otros. Desde esta óptica, existe una correlación espacial en un orden creciente o decreciente sobre algunas de las variables internas de aquellos criterios trazados por la literatura más difundida y con mayor influencia en la toma de decisiones de organismos nacionales e

internacionales (FAO, 2012; Mougeot, 2006; Smit, Nasr y Ratta, 1996; Van Veenhuizen y Danso, 2007).

No obstante, el esquema que rigen los análisis convencionales, no contempla aspectos relacionales, en especial aquellos que de manera relevante operan en el medio social, tensan sobre la producción social del espacio y que aquí se evidencian en la identificación de las agriculturas de borde. Estas agriculturas se describen por una amplia bibliografía y varias terminologías como una agricultura que se establece en áreas de transición, y donde se encuentran los más altos niveles de conflictos, producto del encuentro del espacio urbano y la rural. Desde una perspectiva académica –y política en particular–, en estas agriculturas se desataca su asociación con la metáfora del cinturón verde, como una especie de elemento que dispone los límites de la urbanización. Estas imágenes –espacios– análogas a un dispositivo de sostén adaptado al cuerpo humano estimula múltiples discursos y fueron rectoras de la política de fomento hacia sector de la agricultura periurbana del área metropolitanas de Buenos Aires a partir del año 2008 (Barsky, 2012).

La producción supervisada

Las agriculturas de borde están de manera exclusiva orientada por el mercado, y aquí los niveles de autoconsumo de la actividad principal son insignificantes en relación al volumen total de producción (Figura 2 y Cuadro 2). Incluso sus actividades a los fines de diversificación no está orientada por el autoconsumo, sino que hay una continuidad dentro de sus diversas actividades en búsqueda de rentabilidad.

Por estos motivos se puede decir que se trata de unidades más especializadas, en el sentido que producen casi de manera exclusiva para algún mercado consolidado, en especial los canales normalizados del mercado formal.

Las prácticas de autoconsumo son poco significantes, son muy esporádicas, y cuando se presentan se dan en una muy baja proporción a la producción total. Respecto a esto, las/los entrevistadas/os decían:

> Si, meto un novillo cada tanto al *freezer* (AJ: referente unidad productiva).

> Si, para carne. Carnearás dos o tres para acá para el consumo. Dos o tres animales por año [lo expresa como una cantidad poco significativa] (MF: referente unidad productiva).

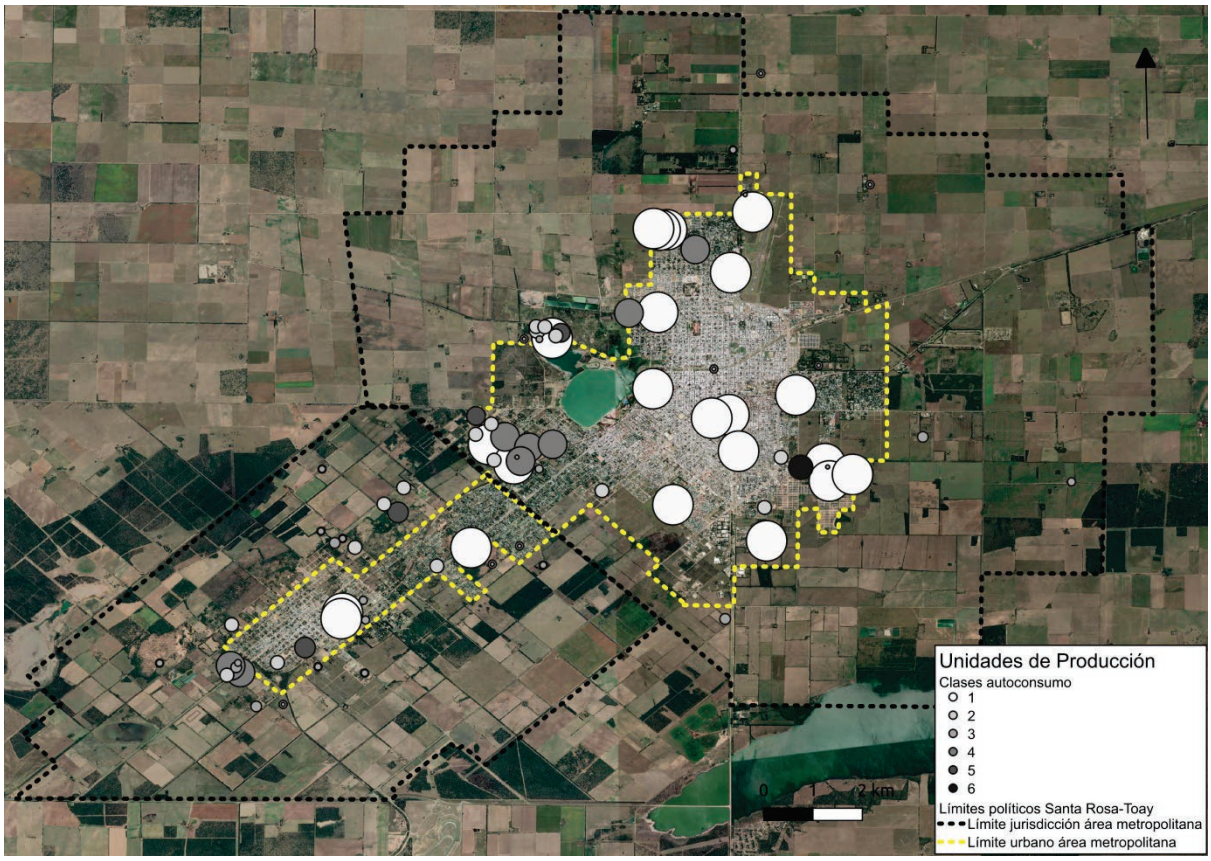


Figura 2: Representación gráfica de la clasificación automática por nivel de autoconsumo. Fuente: Elaboración propia con QGIS.

Actividad	Clases					
	1	2	3	4	5	6
Avicultura		10	2	50	25	
Cría Bovina			1,75			
Ecuestre			0			
Fruticultura	100					
Ganadería			0			
Horticultura	100	10	1,22	50		35
Jardinería	100		0			
Ovinocultura		10				
Porcicultura		10,63	3,4	50	20	

Cuadro 2: Promedio del porcentaje de autoconsumo de la producción principal según clasificación automática.
Fuente: Elaboración propia.

Si son producciones que están poco insertas en el consumo interno de la unidad es poco probable pensar en circuitos cortos de comercialización, y las actividades productivas que se suman lo hacen en carácter complementario a la principal o central. Son complementarias respecto de los ingresos generales de la unidad y aunque en ocasiones se destina cierta porción de estas al autoconsumo, esa no es la fuerza impulsora.

La comercialización de los productos a través de canales normalizados se establece con el sector mayorista, y minorista con menor frecuencia, o bien pueden volcar sus servicios al sector público y mixto. Al dirigir su producción a circuitos formalizados y normalizados, no tienen muchas posibilidades de intervenir sobre parámetros y normas que los regulan; tienen muy escaso poder de negociación en ese aspecto. Ello se reflejó durante entrevistas:

> No bien, bien…lo que pasa que por ahí uno lo que reclama es más….el precio de la leche…pero bueno, no depende de la persona….del supervisor que viene acá (GE: referente unidad productiva).
>
> Meto uno en el *freezer* clandestino nada más para comer nosotros. Pero el resto lo vendes en el momento en que mejor te pagan (AJ: referente unidad productiva).
>
> Eso lo tenemos porque uno de los requisitos que te exige Serenísima es tener el tambo inscripto. Tenés que tener el tambo inscripto en la provincia, tenés que tener el

> establecimiento libre de bruselosis y tuberculosis, el establecimiento, no los animales, tenés que tener un equipo de frío, tenés que tener cierta calidad de leche, así que en cuanto a eso no tenés muchas alternativas de no cumplir con las normas. Tenés que entregar la leche a tantos grados, son exigencias que las tenés que cumplir, no tenés cómo (MF: referente unidad productiva).

A pesar de observar una dominante presencia de mecanismos de venta directa en las diversas formas de la agricultura urbana y periurbana, las agriculturas de borde responden a la demanda de un mercado que opera en circuitos formalizados y normalizados a los fines de controlar su funcionamiento. Son los mercados tradicionales donde se realiza la venta de ganado bovino, venta de leche fluida, venta de cereales y oleaginosas (Figura 3 y Cuadro 3).

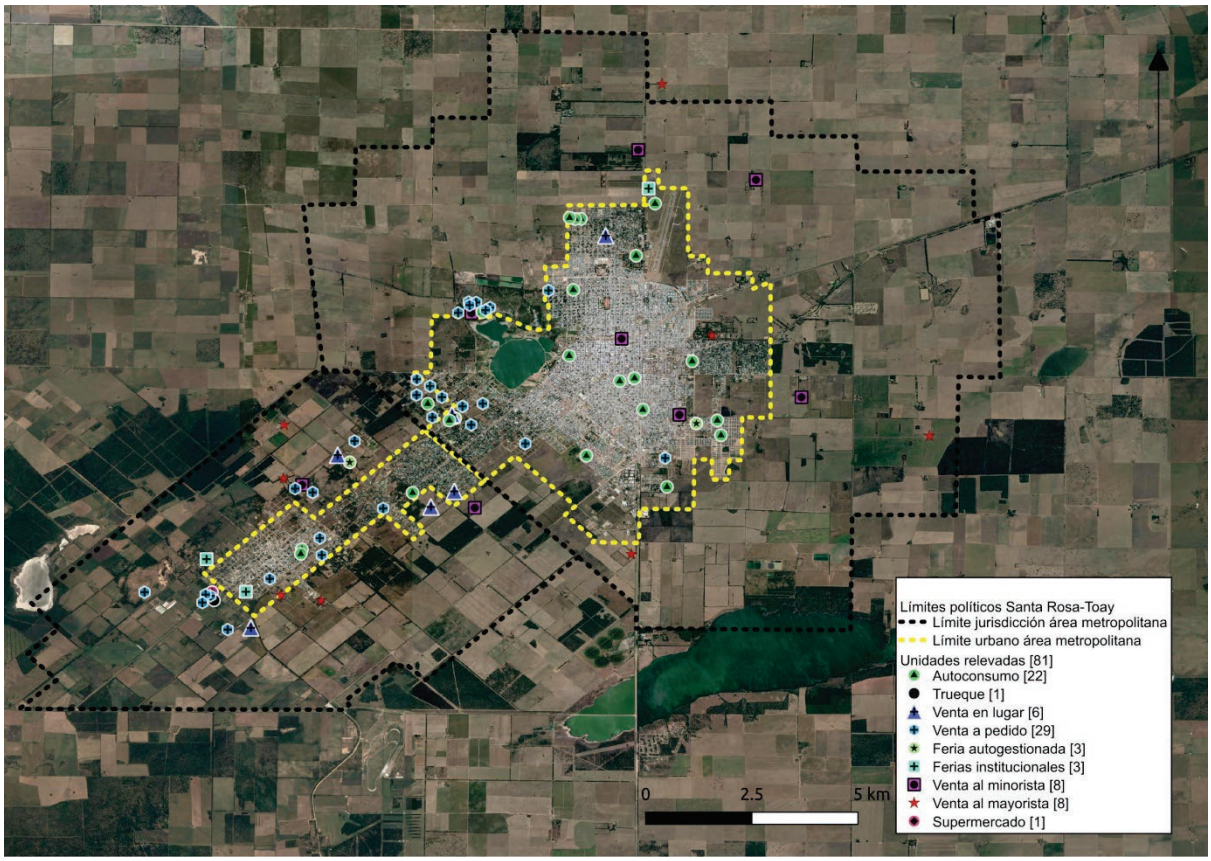


Figura 3: Representación gráfica de los circuitos y modos de comercialización de la producción principal en las unidades relevadas. Fuente: Elaboración propia con QGIS.

Modos comercialización	Clases					
	1	2	3	4	5	6
Venta al mayorista			7			
Venta al minorista		1	5			
Feria Autogestionada				1	1	1
Venta Mayorista			1			
Venta en lugar		1	4	1		
Ferias Institucionales		2	1			
Venta minorista			2			
Supermercado			1			
Trueque				1		
Venta a pedido		13	8	5	3	
Autoconsumo	23					

Cuadro 3: Frecuencia de los modos de comercialización para cada clase obtenida por el atributo autoconsumo.
Fuente: Elaboración propia.

Las agriculturas de borde son unidades con un importante desarrollo de sus escalas productivas, disponen de las mayores superficies (Figura 4) y estos recursos le permiten encastrar con el mercado formal. Más allá de ciertas experiencias de diversificación, hay una alta dependencia de una actividad principal que, en general, tiene larga trayectoria y responde a los modos de comercialización del sector rural más tradicional:

> Es exclusivamente ganadería y algo de agricultura pero para sembrar para los animales. Lo fuerte es la ganadería, lo principal (AJ: referente unidad productiva).

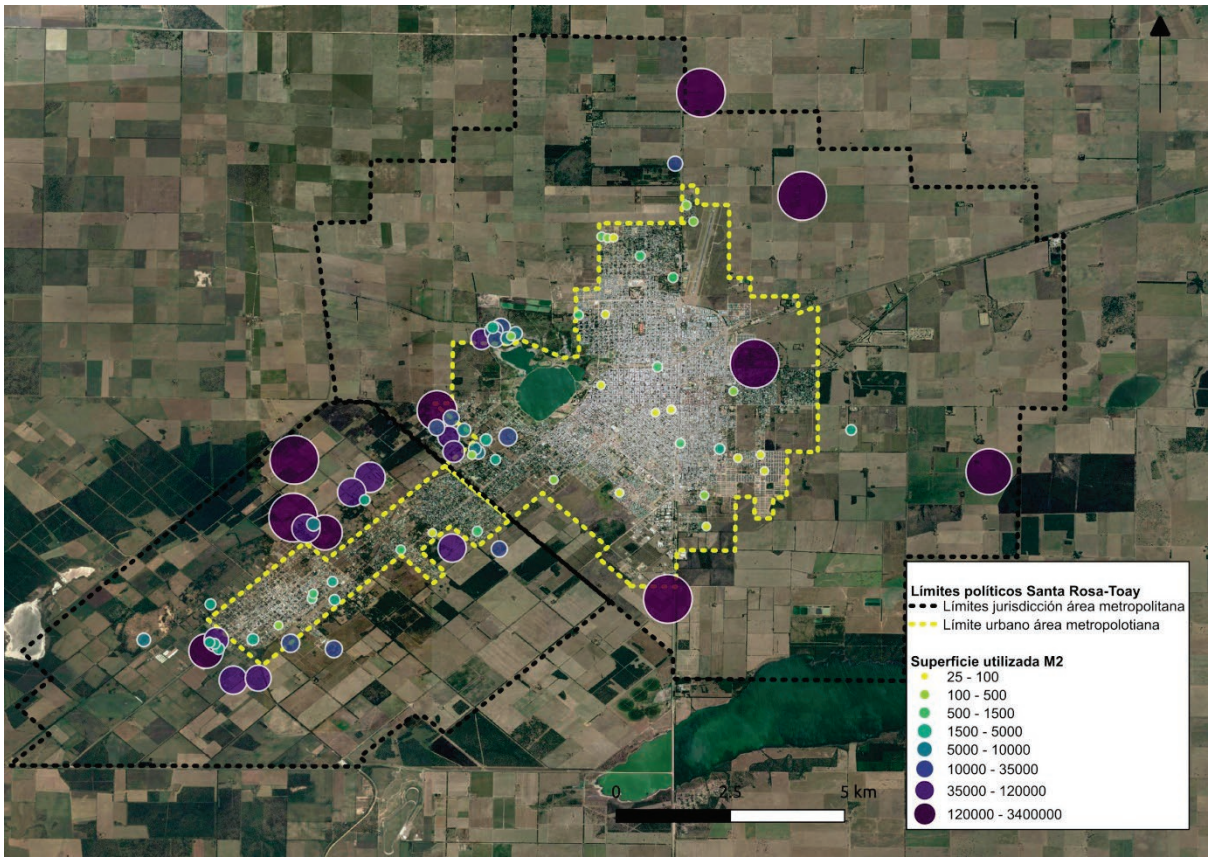


Figura 4: Superficie utilizada para la actividad productiva en las unidades relevadas. Fuente: Elaboración propia con QGIS.

Estas agriculturas tienen un proceso de diversificación particular y lo usual es una base constituida por una producción tradicional, naturalizadas como parte del entorno y regulada por el marco normativo vigente Ej. Cría ganado bovino para carne.

Las agriculturas de borde consideran la diversificación productiva pero no lo hacen engarzando actividades en un mismo nivel, hay una actividad no solo central, sino también sostén de toda la estructura económica de la unidad. En algunas entrevistas, se expresó lo siguiente respecto a los procesos de diversificación que se dan en estas unidades:

> Yo comencé haciendo turismo educativo, la verdad que me siento más segura en esto, por ahí menos el tiempo que me lleva, lo puedo hacer medianamente sola…porque haciendo turismo de estancia la gente viene a andar a caballo, vienen a La Pampa […] yo no hacía la parte de turismo, si teníamos tambo, hace veinticinco…veinticuatro años que tenemos tambo y esa es la actividad principal en realidad (GE: referente unidad productiva).

> Exclusivamente la actividad se centra en la actividad ganadera y lógicamente algunas cosas para el consumo familiar: gallina, huevo, pollo, algún tomate (MF: referente unidad productiva).

El esquema que caracteriza a estas unidades es particular por la relevante importancia de la actividad principal, que es la plataforma para poder realizar otras producciones y es su vínculo con el mercado formal. Si se vulnera la principal producción, es probable que todo su sistema colapse. Un agricultor plantea, durante una entrevista, la importancia, o bien el lugar que ocupa la producción de miel dentro de su unidad, al ser la producción ganadera la principal:

> Sí, no llego nunca a hacer tambores. No, yo cosecho y va derecho al potecito. Pero es más hobby que otra cosa, porque cincuenta colmenas no es número, es un kiosquito que te sirve para hacer otras cosas pero no es una actividad que con cincuenta colmenas sobrevivís (AJ: referente unidad productiva).

A pesar de que, de forma mayoritaria, los sujetos que integran la unidad componen la fuerza de trabajo, lucen poco vigorosas las relaciones de reciprocidad y elementos solidarios que manifiestan otras formas. En estas unidades, la fuerza de trabajo externa se accede a través de un mercado laboral establecido, con categorías de empleador y empleados. También se contrata bajo la denominación de servicios, por lo tanto adquieren la fuerza de trabajo, como mercancía transable en un mercado:

> Hay determinadas cosas que no hago pero… servicios agropecuarios, o sea fumigada, se hacerle el rollo que no tengo tanto circo para eso, o la cosecha. Esos son los tres servicios que por ahí llegas a contratar (AJ: referente unidad productiva).

> No, a lo sumo por ahí se puede llegar para contratar para alguna tarea especial. Arreglar un molino que a lo mejor nosotros no tenemos las herramientas necesarias que hay que hacer un arreglo que uno no sabe hacer, los arreglos comunes los hacemos nosotros, arreglar un alambrado lo hacemos nosotros (MF: referente unidad productiva).

La localización fuera de los límites del área urbana dispuesta por el código urbanístico vigente, facilita la obtención de los pasos administrativos y registros necesarios para entrar en los circuitos formales de comercialización y para cumplir con la normativa vigente. Así, las agriculturas de borde están muy poco afectadas por la ausencia de registros, la gran mayoría

de las unidades cuentan con algún registro, ya sea de carácter municipal, provincial o nacional. Estar incluidas como unidades de producción dentro de un espacio rural libera a éstas de las actividades de control municipal que en general se dirigen sobre el área urbana. Es evidente que desde la ciudad el espacio rural se interpreta vacío, o autoregulado (solo basta observar la poca importancia que asume en el código urbanístico vigente para la ciudad de Santa Rosa). Sin lugar a dudas, y contrariamente al sentido que pretendería tomar la política de la ciudad, se facilita desde una administración central a que la producción de estas unidades se deslocalice a través del mercado formal. Este aspecto se expresaba de manera positiva durante una entrevista:

> No, Municipal acá todavía no exigen nada. Porque en teoría el límite de lo rural y de lo urbano es el loteo nuestro. O sea de esa línea de caldenes para acá es rural. Y aquello no sé si lo habrán cambiado pero era suburbano o urbano. Para acá es campo (AJ: referente unidad productiva).

Hay un proceso de transformación del espacio de estas unidades que está asociado a una serie de contradicciones en el plano de las políticas urbanas y rurales. Por un lado, las fuerzas de la política de gobierno, tanto municipal como provincial, declaran avocarse a la incondicional promoción de actividades relacionadas la producción de alimentos. Por otro lado, las mismas fuerzas erosionan este tipo de agriculturas que tienen capacidad productiva muy importante y con trayectorias recorridas por varias generaciones. Las prácticas en torno a la planificación urbana vigente transforman las áreas donde estas agriculturas tienen arraigo, ganan inestabilidad y adoptan un profundo sentido de desprotección:

> Me la van a poner de pechito y el monte va a ser tierra de nadie, pero bueno habrá que apuntarle a otra cosa, como campo se termina... esa es la realidad (AJ: referente unidad productiva).

> De ahí que se ha producido una concentración muy grande en pequeños grupos que han acaparado muchos campos que antes eran de varios productores. Es decir, han desaparecido muchos productores para que se concentren uno o dos. Toda esta zona de acá, años atrás, vos tenía productores que vivían con su familia y hoy eso no ocurre. Había una población rural muy grande, hoy eso no se da (MF: referente unidad productiva).

Las tensiones se manifiestan no solo en lo que constituye la unidad de producción sino también en elementos que son parte vital de las mismas como vías de acceso y áreas circundantes. Así las unidades también representan una tensión que va más allá de los límites de su espacio concreto. Este aspecto se puede asociar al concepto de homogeneización que propone Herni Lefebvre (Ezquerra, 2014) el cual sería una fuerza que tiende a replicar el mismo código en todos los espacios y en ese proceso se delimitan las normas, lo natural, para el espacio urbano y el espacio rural. En esta tensión particular estas unidades tienen un rol normalizador importante ya que se encuentran en una posición favorable respecto a los códigos vigentes:

> Distinto es que vos quieras poner acá un criadero de chancho. No vas a poner un criadero de chancho cuando vos en frente tenés viviendas residenciales. Yo creo que eso… uno que no debe estar permitido por el código urbanístico y otra es que quien realmente quiere instalar un criadero se tiene que dar cuenta que no lo podes poner (MF: referente unidad productiva).

La amenaza urbana

Las agriculturas de borde evidencian una fuerte tensión en relación a su localización en un entorno rural con acceso a la vida urbana. La corta distancia a ciertas áreas de la ciudad genera valoraciones negativas en base a percepciones sobre la seguridad, y al mismo tiempo positivas, porque también habilita pensar en una mayor capacidad para acceder a los servicios urbanos. Así se expresaban las sensaciones de inseguridad durante una entrevista:

> Tiene sus ventajas pero también tiene sus desventajas, el hecho de lo que hoy te decía que a mí me han carneado más de 130 animales parte de ello me la llevan al hombro porque cruzaban la alambre y a los mil metros ya tenían la calle. Son cosas que en un lugar más retirado no suceden, no suceden (MF: referente unidad productiva).

Las valoraciones desde las unidades de producción sobre el acceso a la vida urbana tienen fuerte relación a la densidad social del espacio urbano y las oportunidades de encuentro entre los individuos. Acceder a un área donde se disponen de servicios también implica poder contar con ventajas en relación a múltiples prestaciones que son necesarios para el funcionamiento de la unidad de producción. Estas agriculturas reconocen las ventajas

de estar en área próximas a la urbanización, y su diferencia con otras agriculturas que se encuentran en áreas más remotas, así lo expresaban:

> Lamentablemente, ahí si sentís un aislamiento muy grande porque no tenés servicios, no tenés luz, no tenés televisión y si la tenés, la tenés de una manera totalmente distinta a lo que es acá (MF: referente unidad productiva).

> Un lugar más retirado tiene sus desventajas, el costo de trasladarse, el costo que significa que vaya un operario a arreglarte un molino, un operario a vacunar, un operario a alambrar. Todo eso encarece el traslado, todo eso es otra cosa, los fletes (MF: referente unidad productiva).

Por otro lado, surgen ideas encontradas y el acceso a la vida urbana revela también tensiones respecto a la inseguridad. Los sujetos que integran las unidades tienen percepciones negativas sobre su cercanía, en especial, a barrios de vivienda social. Los proyectos habitacionales de este tipo se proyectan y ejecutan sobre las áreas periféricas de la ciudad, la administración pública gestiona grandes porciones de suelo urbanizable y a un precio conveniente para el estado. Estas áreas compuestas por una multiplicidad de proyectos de vivienda social son señaladas como la fuente de la delincuencia que afecta el funcionamiento normal de la unidad, y así lo expresan:

> Porque en el monte ¿qué te sugiere un monte pegado a Santa Rosa al lado? Que te van a entrar a afanar leña, poste y si tenés hacienda te la van a llevar en pedazo (AJ: referente unidad productiva).

A pesar que las agriculturas de borde se asemejan a otras formas que combinan la residencia con el espacio productivo (Figura 5), en este tipo está presente una sensación de vulnerabilidad frente al espacio urbano que estaría representado por la hostilidad de quienes habitan los bordes del área urbanizada. Bajo este esquema se establece una relación particular en la combinación de residencia y unidad productiva que está orientada por la inseguridad -es un movimiento de defensa- y no por estrategias de acceso al suelo productivo, o incluso ideales de una vida en la naturaleza:

> Si no estás como nosotros puntuales todo el día acá no la tenés, porque noche por medio te van a sacar una. Eso es lo de la hacienda contra la ruta acá cerquita. Y los C…. [hace referencia a otra unidad] tienen pero tienen allá atrás un encierre pero

> también están todo el día. Yo le decía te entran, se surten y te dejan los alambres abiertos. Es que es grande la tentación (AJ: referente unidad productiva).
>
> No, no todo ese tipo de cosas no porque por ejemplo acá no podes tener por la cercanía con la ciudad, no podes tener ovejas, salvo que las tengas muy ahí. Ya habrás podido tener las experiencias que tienen acá los vecinos, es decir mucho perro suelto que anda (AJ: referente unidad productiva).

La cuestión del avance de la urbanización y los efectos que genera en relación al desplazamiento de las producciones que se encuentran en áreas de borde es contradictoria. Uno de los aspectos poco relevantes para estas unidades son las limitaciones para acceder al suelo productivo que pone en tensión el proceso de urbanización y la dinámica de la ciudad. Incluso se podría decir que en ciertos casos hay expectativas más positivas sobre el acercamiento de la ciudad, uno en especial es el precio de la tierra cuando son propietarios:

> Con el correr del tiempo, no sé cuántos años podrán llegar a pasar. Pero si indudablemente, si yo te hablo de cuarenta años atrás yo estaba arando en todo ahí donde están todas las casas que vos tenés ahí, yo a eso lo araba porque los dueños lo araban y le sembraban. Hoy tenés el pueblo ahí entonces con el correr de los años va a pasar lo mismo acá (MF: referente unidad productiva).
>
> Pero el tema es que te dejan la ruta adentro, inmobiliariamente tiene… es la única realidad que le va a quedar a este campo como otra cosa no va a servir para nada en lo que es práctica para poder producir (AJ: referente unidad productiva).

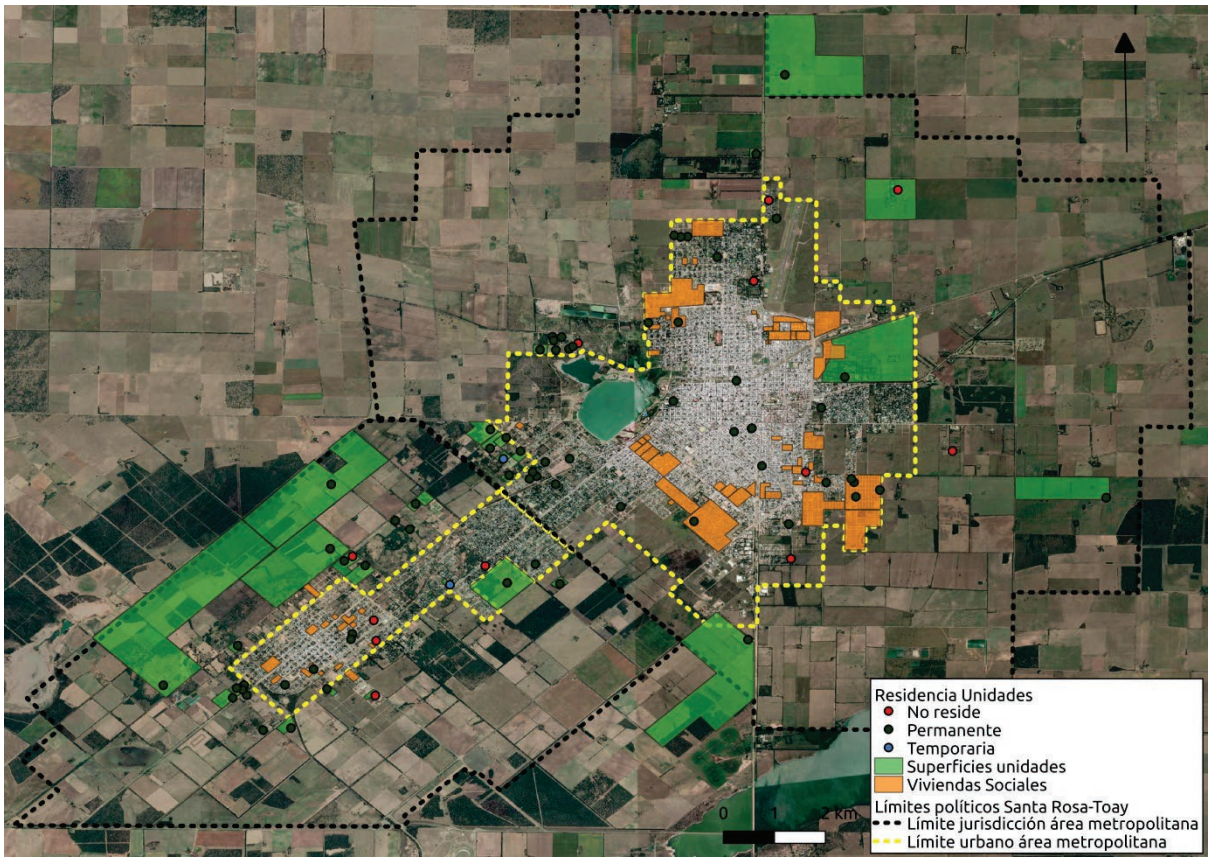


Figura 5: Representación gráfica de unidades de producción en relación a la residencia, sus dimensiones, y áreas dedicadas a proyectos de vivienda social. Fuente: Elaboración propia con QGIS.

En este caso hay lógicas superpuestas, enfrentadas, o bien en diferentes planos, si tenemos en cuenta las vertientes que sugieren una protección inmediata del suelo en los bordes de las ciudades. En referencia a las posiciones proteccionistas (Knowd, Mason y Docking, 2006) se recrudece el ataque contra las fuerzas que operan en la expansión urbana, sin reconocer el rol no tan pasivo de los agricultores, en especial quienes son propietarios. Por lo tanto, no es solo una política urbana la que está en juego sino también un cotidiano que opere sobre la rentabilidad de la agricultura y las posibilidades de mejoras del hábitat. Porqué, más allá de las posibles rentas de la agricultura, el desbalance con la renta del negocio inmobiliario invalida cualquier política posible en el sentido de protección, resguardo o promoción de estas agriculturas.

De esta manera, en las unidades hay una aceptación del avance de la ciudad que se ve como potencial en relación a la rentabilidad comparativa de ese suelo dedicado a la agricultura o negocio inmobiliario, las cuestiones de estas unidades pasa por cómo se

despliegan esos procesos y bajo qué circunstancias, ya que en algunos casos la transición puede complicar las actividades más básicas de la unidad. En especial se destaca una tensión puesta sobre la seguridad pero en especial enfocada a ciertas clases sociales que residen en la periferia de la ciudad debido a la localización de los nuevos barrios de vivienda social (Figura 5). Respecto a esta tensión se decía lo siguiente durante las entrevistas:

> Pero tenés que estar, o sea siempre nos turnamos pero alguno hay, o por las herramientas se te vienen encima. Estamos a 1500 metros del [hace referencia a un barrio de vivienda social], del [nombra otro barrio de vivienda social] estamos a mil y pico metros. Que estos [hace referencia a quienes amenazan su propiedad] supuestamente no eran del [nombra el barrio en cuestión], eran de más allá. Entonces, si no te levantas por ahí me afanaban" […] "Y fijate a la redonda quien tiene hacienda, soy el único, acá en esto no se si M… [hace referencia a un agricultor] ahí, pero acá cerquita yo soy la primer carnicería a mano que tienen los vagos (AJ: referente unidad productiva).

La erosión de la tradición

Estas agriculturas tienen una larga trayectoria temporal de organización como unidad productiva, familias que se capitalizaron con el trabajo rural, o bien a través de otras actividades económicas del circuito urbano. En numerosos casos las propiedades se encuentran en sucesión y con procesos de subdivisión de la tierra, algunas unidades sufren progresivamente varios de estos episodios que deja siempre una superficie menor a la originaria.

Las agriculturas de borde están muy ligadas a la tradición productiva agroganadera de la región (Caviglia, Lorda y Lemes, 2010), con fuertes orientaciones a la ganadería bovina en primer lugar y menor medida a la cría ovina. En estas unidades siguen presentes los elementos clásicos para el control del espacio rural como: alambrados, tranqueras, postes, y elementos identitarios del paisaje productivo rural cómo tanques, molinos y otros (Figura 6).



Figura 6: Espacio para la cría bovina en una unidad de las agriculturas de frontera, se evidencian los tradicionales elementos para el manejo de animales, corrales y mangas. Fuente: Fotografía propia.

Las agriculturas de borde se configuran en unidades llegan a tener hasta unos 100 años de posesión dentro de un ámbito familiar, y desafían una relación de costos-beneficios que frente al precio de la tierra afectada por procesos especulativos urbanos se muestra totalmente desequilibrada. Hay un efecto de la especulación inmobiliaria que alienta a conservar la propiedad y seguir en la producción solo a los fines de esperar el momento de mayor oportunidad de venta, se tratan de superficies muy importantes que equivalen a transacciones comerciales y operaciones inmobiliarias muy codiciadas (Figura 7). Por esa razón un entrevistado expresó: "estamos acá produciendo porque estamos parados en un montón de plata" (AJ: referente unidad productiva).

Esta interpretación de las agriculturas de borde contrasta con las imágenes que en general reproduce la bibliografía especializada, de agriculturas que se anclan como bastión frente al avance de la urbanización, y que están consolidadas por una racionalidad construida en base al esquema de un continuum urbano-rural, donde lo rural es lo sagrado y lo urbano lo profano (Redfield y Rosas Herrera, 1942).

Más allá de todo el andamiaje elaborado en defensa de los máximos valores sociales, económicos y ecológicos, las agriculturas de borde lucen un desencantamiento por la

actividad productiva y los sujetos involucrados exponen una posibilidad creciente de dejar la actividad. En los testimonios se rescata una carencia de equidad en los procesos productivos, y una perseverante sensación de escapar o salirse de los esquemas establecidos para esas unidades:

> Nosotros, esto es una empresa familiar, trabajamos con mis hijos, yo llevo ya prácticamente de forma ininterrumpida 40 años, arranqué a los 20. Yo de los 20 años hasta los 60 que voy a cumplir ahora nunca tuve unas vacaciones, nunca tuve la posibilidad de decirme hoy no me levanto y todo eso a la larga repercute, repercute en tu salud y es muy esclavo el trabajo. Tenés que estar todos los días, entonces uno no quiere que le pase a mis hijos lo que me pasó a mí. No poder disfrutar de la vida y llegar a una edad en que hay cosas que ya no las poder hacer, ni disfrutar. Entonces, más que nada por eso y porque no hay una rentabilidad. Hay veces que tres meses tenés un precio medianamente razonable… vos entregas la leche sin saber cuánto te van a pagar. Medianamente hay una idea, una noción, es decir se paga tanto el kilo de proteína, tanto la grasa. Pero no sabes ni la grasa ni la proteína que vas a tener. Entonces no se paga el sacrificio que hay que hacer (MF: referente unidad productiva).

Así, el creciente proceso de negocio inmobiliario especulativo va adoptando varias facetas, lo que sucede como fenómeno inmobiliario podría ser un proceso no deseado para ciertos sujetos, pero en el caso de los propietarios de la tierra que llevan adelante la práctica, ven una posibilidad de salir de la agricultura y mejorar su calidad de vida.

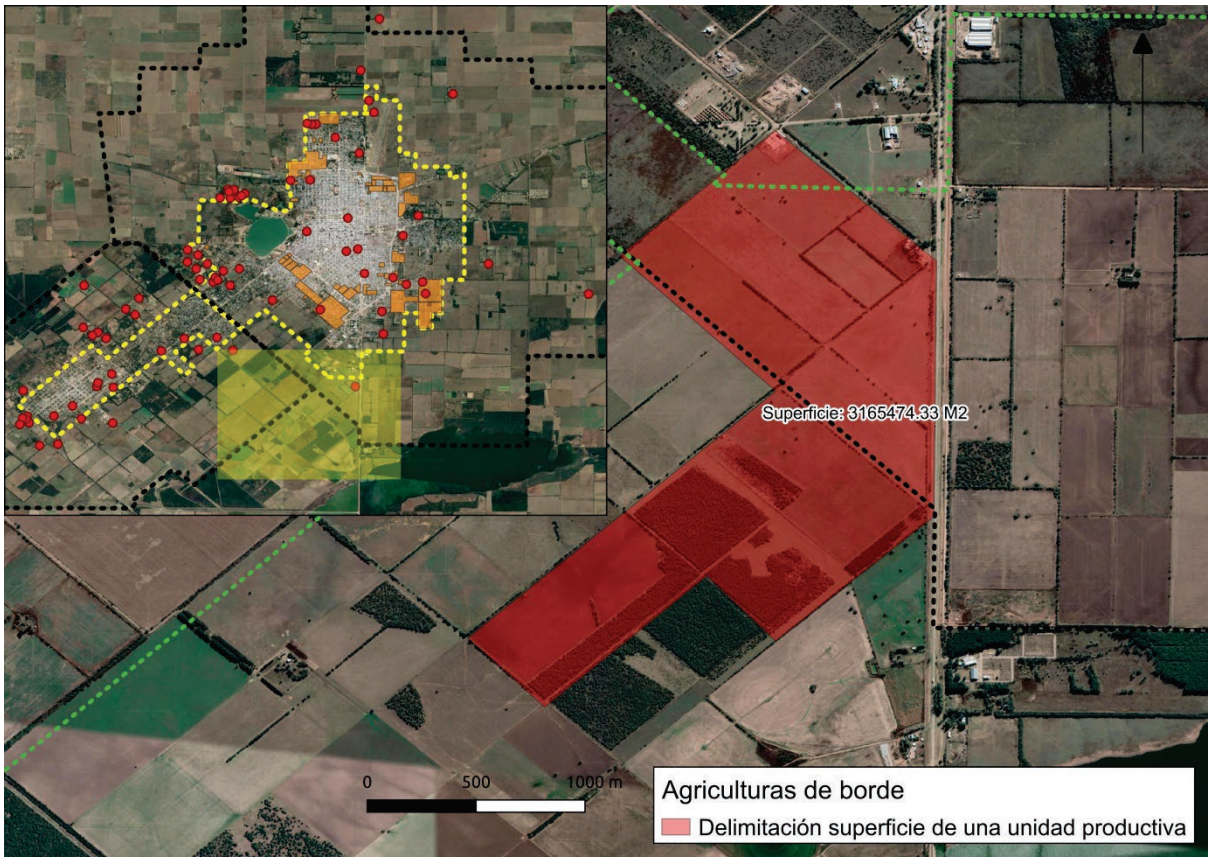


Figura 7: Representación gráfica del espacio utilizado por una unidad productiva en las agriculturas de borde.
Fuente: Elaboración propia con QGIS.

En estas unidades se percibe una preocupación que va más allá de los avances de la materialidad del espacio urbano. Hay juicio de valores sobre lo que representa la vida urbana, en especial la vida de las clases sociales más bajas que están distantes a poder capturar o ser beneficiados por la renta del sector rural o el negocio inmobiliario, sino es a través de políticas sociales. Son agriculturas que reclaman por un retorno al trabajo con la tierra, pero es un llamado a los otros, internamente se replican los esquemas y dispositivos que proponen organismos internacionales a través de diversos autores cómo (Gutman y Gutman, 1986; Mougeot, 2006; Smit *et al*., 1996; Van Veenhuizen y Danso, 2007) para la autoproducción de alimentos y la generación de trabajo dirigida a una clase popular que necesita ser reencauzada a la vida productiva, sobre esta idea durante una entrevista se expresaba:

> Yo creo que hoy ya prácticamente no conseguís gente para trabajar en el campo. Es muy difícil conseguir la gente para trabajar en el campo. No hay una preparación en los jóvenes para salir a trabajar al campo, no encontrás gente joven para trabajar en un

> programa de producción intensiva como son las huertas. Vos fijate que no hay gente joven para eso, hay sí, pero no la cantidad de jóvenes que hay sin trabajo. Entonces eso también es un tema cultural, hoy se ha perdido la cultura del trabajo. Antes vos laburabas, sea de lo que sea vos laburabas, te guste o no te guste, hoy no por distintos motivos llamales planes, llamales asistencia del Estado, llamale asistencia de los padres, lo que sea pero hoy se perdieron los valores. Se perdió el respeto por la vida, lisa y llanamente (MF: referente unidad productiva).

La cara oculta de esta cuestión, para dejarlo más evidente, es la efectividad en la normalización de un medio donde el mejor antídoto para el desvío social es volver a la naturaleza a través del trabajo con la tierra.

La escena no puede ser vista completa sino se alerta que a través de ciertas formas de agricultura hay una particular dirección de estos valores hacia las clases sociales más desfavorecidas, la mejor manera de enderezar al pobre, porque es propenso a desviarse de las buenas y sanas costumbres, y al mismo tiempo conferirle la gracia de la autonomía. Las formas de agricultura en la ciudad terminan por reproducir esta tendencia que se presenta en múltiples espacios y bajo diversos modelos, y culminan de manera implacable colocando sobre los sujetos la responsabilidad de sus vidas y su entorno. Los problemas urbanos y las políticas en relación a la agricultura en la ciudad se encuentran en sincronía y coordinación casi perfecta, normalizada, con la racionalidad impuesta por el neoliberalismo.

Reflexiones finales

La idea de resistencia queda planteada de manera abierta, esto quiere decir que no se puede hacer un recorte preciso de la acción y su efecto como resistencia sin tener en cuenta la multiplicidad de espacios que construyen la realidad de las agriculturas de borde. Por lo tanto, no son los atributos, lo elementos morfológicos de las unidades, quienes determinan las formas. Las relaciones son las que moldean y constituyen las agriculturas de borde y son estas mismas relaciones las que podrían manifestarse en resistencia al modelo dominante.

En este aspecto, es útil traer la perspectiva Lefebvriana del espacio ya que aporta la complejidad necesaria para pensar la realidad, en especial lo que representan los procesos de

subjetivación y la construcción de los espacios mentales, los imaginarios (Hiernaux, 2004). De cierta manera, la investigación alienta el descentramiento de las cuestiones instaladas en los dispositivos sociales y desvanecer los entes puros y sujetos transcedentes que nutren posiciones interpretativas de la soberanía alimentaria y el derecho a la ciudad. En definitiva, los modelos ideales de agricultura y ciudad que se persiguen, son imágenes que se construyen, circulan, y se instalan en la sociedad normalizando el espacio y se consolidan al asegurar mecanismos para su reproducción (Schwab *et al.,* 2018). En las agriculturas del área metropolitana Santa Rosa-Toay, se revelan fragmentos de los modelos internacionales, que al mismo tiempo se re-interpretan en relación al cotidiano, no hay un sentido único, es una especie de collage entre lo deseado y lo posible para la vida de quienes están en la práctica e integran la unidad de producción.

La posición que resulta de esta investigación afecta las consolidadas perspectivas del conflicto de las agriculturas en la ciudad y la ubicuidad de un poder a quien contraponerse. A diferencia de hacer foco o delimitar el conflicto como consecuencia del encuentro entre lo rural y urbano como pretenden las corrientes más encantadas con la utopía rural (Knowd *et al.*, 2006), se interpreta que el conflicto es total y no hay espacio sin tensiones, no son posibles las formas asépticas a las relaciones de poder. Así, se desvanece un área de transición o frontera que se instaló en la geografía como periurbano para luego adoptar la categoría de periurbano productivo y dar cuenta de ciertas formas de agricultura (Barsky, 2005; Gutman, Gutman, y Dascal, 1987). Por lo tanto, no solo hay tensión en donde resulta más visible, y los bordes de la urbanización deberían representar su relación con la totalidad de la disputa. Para decirlo de modo más claro, no solo las cuestiones productivas son relevantes en los bordes de la ciudad: la calidad ambiental, el acceso a los servicios y la dignificación del hábitat quedan relegadas. La natural asignación de funciones exclusivas a un espacio determinado es parte de la lógica que domina la producción social del espacio. De esta manera las agriculturas de borde se autoasignan el deber de ser rentables y responder a los intereses del mercado, y quedan relegados a las circunstancias individuales los procesos de mejora del el hábitat.

En sentido inverso a las posturas inspiradas en la tradicional y romántica perspectiva de la soberanía alimentaria –donde se asume la posibilidad de una autonomía del sujeto– se puede afirmar que no son tan claros y precisos los límites del enfrentamiento entre el campo

y la ciudad, y de la misma forma es borrosa la idea que la forma de producir espacio a través de la agricultura sea una forma efectiva de transformar las condiciones de existencia en las periferias urbanas. Por lo tanto, las imágenes que remiten a una naturaleza dada –los espacios abiertos y la fertilidad del suelo–, normaliza la no intervención de la planificación y deja librado esos espacios a la actuación del mercado, que gana protagonismo como un factor más de la naturaleza que resuelve evolutivamente las disputas.

Los aportes de este trabajo a la perspectiva crítica un su análisis de las agriculturas de borde muestran como el campo no es solo para producir, sino también para habitar, que la falta de lecturas a estas formas se traduce en la reproducción de imágenes de transición o evolución hacia formas últimas, y desde aquí se habilita para dejar actuar al mercado.

La ausencia de una planificación que instale infraestructuras, servicios y logística de integración en áreas de borde de la ciudad alienta a migrar y así relegar espacios a una naturalizada práctica de la agricultura, por otro lado, el acercamiento de la densidad material y social de la ciudad genera expectativas de mayor rentabilidad con la transformación de las áreas productivas en residenciales. Las posturas frente al avance de la urbanización son diversas, lo propietarios ansían una rentabilidad extraordinaria y se desencanta la imagen de la agricultura tradicional frente a tal escenario, los que acceden a través del alquiler u otros medios son consienten que su localización será temporaria. Al mismo tiempo, se adoptan una actitud defensiva o bien de empatía al medio urbano, el conflicto se señala en especial a quienes representan los sectores rezagados de la sociedad, confinados a las áreas de vivienda social, y en otros casos el acercamiento puede ser una oportunidad para valorizar el lugar y la actividad productiva.

Son múltiples las contradicciones presentes en las agriculturas de borde, así como es imposible dejar de habitar el lado oscuro de la planificación urbana (Certomà, 2015b), es imposible escapar de la doble tensión o doble movimiento que se establece en las agriculturas de la ciudad.

Las tensiones se disputan en un plano más transversal donde es improbable descubrir espacios puros, neutros y ajenos a las relaciones de poder. Su más frecuente resolución queda atada al modelo dominante que empuja a contemplar como espectador que decide y como acciona el mercado (de suelo, de alimentos y otros).

Las conclusiones manifiestan con énfasis la alternativa donde la agricultura no tiene, de forma inherente, determinados valores, sino que el medio social con sus luchas y disputas, construye esos valores y se moldea un estado de las cosas que es naturalizado-normalizado por las relaciones de poder. Incluso son construidas las mismas bases sobre la que los sujetos reflexionan su realidad y construyen nuevos valores en la práctica de la agricultura.

La investigación señala la importancia de avanzar en la resignificación de la agricultura urbana y periurbana como espacio de prácticas sociales que permita repensar sus valores económicos, ambientales y sociales, y desafiar los límites de posibles intervenciones como contribución a la mejora del hábitat y la construcción del derecho a la ciudad.

Bibliografía

Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, 36*(194), 1-15. http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-36.htm

Barsky, A. (2012). La agricultura periurbana en la agenda. Complejidad fragmentaria en la gestión pública reciente del cinturón productivo alimentario de la región Metropolitana de Buenos Aires. *Estudios Socioterritoriales: Revista de Geografía, 11*(1), 77-98.

Branduini, P., Giacché, G. y Laviscio, R. (2016). Per una lettura sistemica delle agricolture urbane: tipologie, politiche, modelli imprenditoriali, spazialitá e metabolismo. *Agriregionieuropa, 12*(44), 33-38.

Cabo, S. (2011). *Transformación territorial del espacio rural del centro-este de la provincia de La Pampa*. INTA.

Carlos, A. F. A. (2015). El "derecho a la ciudad" como pensamiento-acción, en De Mattos y Link (Eds.), *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cofidiana y derecho a la ciudad* (p. 308). Ril Editores-Colección Estudios Urbanos UC.

Caviglia, J., Lorda, H. O. y Lemes, J. D. (2010). Caracterización de las unidades de producción agropecuarias en la provincia de La Pampa. *Boletin de Divulgación Técnica del INTA*, (99). https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-carac_sp_la_pampa.pdf

Certomà, C. (2015a). Critical urban gardening. *RCC Perspectives*, (1), 13-18.

Certomà, C. (2015b). Expanding the 'dark side of planning': Governmentality and biopolitics in urban garden planning. *Planning Theory, 14*(1), 23-43. https://doi.org/10.1177/1473095213506202

Darly, S., y McClintock, N. (2017). Introduction to urban agriculture in the Neoliberal City: Critical European perspectives. *ACME, 16*(2), 224-231.

Del Valle Orellana, N. (2012). Entre poder y resistencia. Tras los rastros de la política en Foucault. *Revista Enfoques: Ciencia Política y Administración Pública, 10*(17).

Denzin, N. (1970). Strategies of multiple triangulation. The Research Act in Sociology: A Theoretical Introduction to Sociological Method, 297, 313.

Ezquerra, D. B. (2014). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *Quid 16*, (3), 119-135.

FAO (2012). *Food, agriculture and cities: challenges of food and nutrition security, agriculture and ecosystem management in an urbanising world*. www.fao.org/3/a-au725e.pdf

Fielding, N. (2012). Postmodernism and Multiple Method Research, en Denzin y Giardina (Eds.), *Qualitative inquiry and the politics of advocacy* (pp. 145–162). LEFT COAST PRESS.

Foster, J. B., Clark, B. y York, R. (2010). *The Ecological Rift : Capitalism' s War on the Earth*. Monthly Review Press.

Gutman, P. y Gutman, G. (1986). *La agricultura urbana y periurbana en el gran Buenos Aires*. CEUR.

Gutman, P., Gutman, G. y Dascal, G. (1987). *El campo en la ciudad. La producción agrícola en el Gran Buenos Aires* [Informes de Investigación Del CEUR]. Ediciones CEUR.

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *New Left Review*, (53), 23-39.

Hiernaux, D. N. (2004). Henri Lefebvre: del espacio absoluto al espacio diferencial. Veredas. *Revista de Pensamiento Sociológico, 5*(8), 11-25.

Knowd, I., Mason, D. y Docking, A. (2006). Urban agriculture: the new frontier. *Changing City Structure, 23*, 1-22.

Mason, D. y Docking, A. (2005). *Agriculture in urbanising landscapes: a creative planning opportunity*. Planning Institute of Australia Congress.

McClintock, N. (2010). Why farm the city? Theorizing urban agriculture through a lens of metabolic rift. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, 3*(2), 191-207. https://doi.org/10.1093/cjres/rsq005

McClintock, N. (2014). Radical, reformist, and garden-variety neoliberal: coming to terms with urban agriculture's contradictions. *Local Environment, 19*(2), 147-171. https://doi.org/10.1080/13549839.2012.752797

Mougeot, L. J. A. (2006). *Cultivando Mejores Ciudades, Agricultura Urbana para el Desarrollo Sostenible.* IDRC.

Mumford, L. (1956). Historia natural de la urbanización. Boletín CF+S. Universidad Politécnica de Madrid. http://habitat.aq.upm.es/boletin/n21/almum.html

Naciones Unidas. (2014). *World Urbanization Prospect: the 2014 revision* [highlights].

Nuñez, A. (2015). El derecho a la ciudad: alienación, contradicción y praxis, en De Mattos y Link (Eds.), *Lefebvre revisitado: capitalismo, vida cotidiana y derecho a la ciudad* (pp. 308). Ril Editores-Colección Estudios Urbanos UC.

Pírez, P. (1994). La formación de la ciudad metropolitana de Buenos Aires. *Revista EURE, 20*(61), 27-39.

Pírez, P. (1995). Actores sociales y gestión de la ciudad. *Ciudades, Red Nacional de Investigación Urbana, 28*, 8-14.

Pírez, P. (2001). Cuestión metropolitana y gobernabilidad urbana en la Argentina, en Vazquez Barquero y Madoery (Eds.), *Transformaciones globales, instituciones y políticas de desarrollo local* (pp. 257–286). Homosapiens.

Pírez, P. (2005). Lo público metropolitano y la gobernabilidad: Reflexiones inacabadas desde Buenos Aires, en D. Mattos, Figueroa, Giménez, Orellana y Yáñez (Eds.), *Gobernanzas, Competitividad y Redes: La gestión de las ciudades del siglo XXI* (pp. 533). Colección Rideal–Eure Libros.

Pírez, P. (2007). Para re-pensar la gestión metropolitana desde lo político. *Territorios Metropolitanos, 1*(1), 7-24.

Redfield, R. y Rosas Herrera, G. (1942). La sociedad folk. *Revista Mexicana de Sociología, 4*(4), 13-41. http://www.jstor.org/stable/3537187

Santos, M. (1997). *La fuerza del lugar. Orden Universal. Orden local*. Geographikós.

Schwab, E., Caputo, S. y Hernández-García, J. (2018). Urban Agriculture: Models-in-Circulation from a Critical Transnational Perspective. *Landscape and Urban Planning, 170*, 15-23. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.09.012

Sienrra, C. (1946). *Campo y Ciudad: el problema agrario argentino*. La Vanguardia.

Smit, J., Nasr, J. y Ratta, A. (1996). *Urban Agriculture Food, Jobs and Sustainable Cities.* United Nations Development Programme.

Soja, E. W. (2008). *Postmetrópolis*. Traficantes de Sueños.

Tornaghi, C. (2014). Critical geography of urban agriculture. *Progress in Human Geography, 38*(4), 551–567. https://doi.org/10.1177/0309132513512542

Van Veenhuizen, R. y Danso, G. (2007). *Profitability and sustainability of urban and periurban agriculture*. FAO.

Videiro Rosa, P. P. (2011). Políticas públicas em agricultura urbana e periurbana no Brasil. *Revista Geográfica de América Central, 2*, 1–17.

DIAGNÓSTICO DEL SUBSISTEMA SOCIO-ESPACIAL DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÚCUTA, COLOMBIA

Leidy Estevez,[1] Juan Rozo,[2] Juan Duarte[3] y Yurley Ramírez[4]

Resumen

Determinar el modelo síntesis del subsistema socio-espacial del Área Metropolitana de Cúcuta (AMC) del cual se realizó un análisis cartográfico de la estructura socio-espacial del área metropolitana de Cúcuta, es importante identificar qué elementos de la estructura urbana están siendo parte de esta problemática para intentar resolverlos dentro de un futuro Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial. Para identificar estos elementos se necesitará dar cuenta de la relación entre la distribución espacial urbana y la distribución socioeconómica de la población. Primeramente, se realizó una búsqueda de conceptos arraigados a las problemáticas que presentan hoy en día las ciudades metropolitanas en América Latina, luego se hizo una breve contextualización del territorio a estudiar (AMC), en el cual se manifestó la división social del espacio: las dinámicas entre los mismos municipios que conforman el AMC, la segregación entre los estratos de ingresos altos y los estratos de ingresos bajos, la fragmentación de las zonas residenciales pudientes y las zonas residenciales precarias, la estructura urbana entre la periferia y las centralidades, las zonas urbanas entre lo conservado y deteriorado, la morfología urbana entre lo regular y lo irregular.

Palabras Clave: Segregación, estructura urbana, planeación y organización del territorio.

[1] leidy.estevez@unipamplona.edu.com, Universidad de Pamplona.
[2] juan.rozo5@unipamplona.edu.com, Universidad de Pamplona.
[3] juan.duarte2@unipamplona.edu.com, Universidad de Pamplona.
[4] yurley.ramirez@unipamplona.com, Universidad de Pamplona.

Introducción

Los municipios dentro del conglomerado urbano presentan una dispersión urbana que hace que cada vez más se conurben afectando la estructura ecológica principal compuesta por un bosque seco tropical, además de ello, la estructura vial sufre de un déficit de vías alternas para llegar al distrito comercial central, es importante identificar qué elementos de la estructura urbana están siendo parte de ésta problemática para intentar resolverlos dentro de un futuro Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial.

Para identificar estos elementos se necesitará dar cuenta de la relación entre la distribución espacial urbana y la distribución socioeconómica de la población, ¿cuáles son los aspectos positivos y negativos de esta relación? ¿Causas y efectos? ¿Qué fenómenos genera la expansión urbana en el área metropolitana de Cúcuta? Además de interrogantes como: ¿Cómo es la distribución físico-espacial de los municipios, corregimientos, veredas, comunas, barrios? ¿Cuál es la estructura urbana de los municipios, y del conjunto de la aglomeración metropolitana? ¿Cómo se caracteriza el crecimiento urbano (dinámica urbanizadora) de cada municipio (horizontal, vertical), en cuáles zonas se concentra? ¿Qué densidades edificatorias existen y dónde se concentran? ¿Cuáles elementos físico-espaciales caracterizan la morfología urbana y rural (formas, patrones)? ¿Cuáles son las zonas urbanas conservadas, consolidadas, y deterioradas? ¿Qué densidades de habitantes existen y dónde se concentran? ¿Dónde se concentra la población con ingresos altos, medios, y bajos?

Para esto se determinará un modelo síntesis del subsistema socio-espacial del área metropolitana de Cúcuta por lo cual debemos: Primero, identificar los conceptos y las categorías asociadas al subsistema socio-espacial del área metropolitana de Cúcuta. Segundo, analizar y diagnosticar los procesos, las formas y patrones de ocupación del territorio en relación con las características sociales de la población. Y tercero, determinar el modelo síntesis del subsistema socio-espacial del área metropolitana de Cúcuta.

Por cuanto se realiza un análisis cartográfico cuantitativo y cualitativo de la estructura socio-espacial del área metropolitana de Cúcuta a partir de información de: Planes de ordenamiento territorial de cada municipio, consulta bibliográfica básica; datos cualitativos y cuantitativos sobre estratificaciones, densidades poblacionales, densidades

edificatorias, e identificando las centralidades urbanas, zonas de expansión, zonas conservadas, zonas deterioradas, la estructura vial y la morfología urbana.

La problemática socio-espacial en las ciudades latinoamericanas

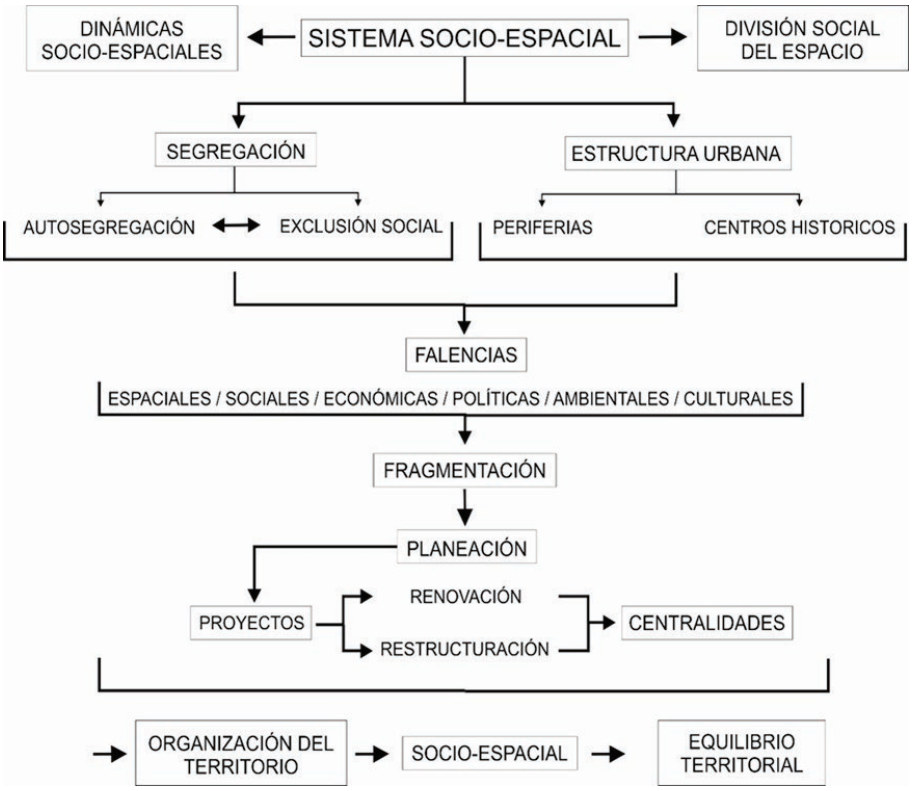


Figura 1: Conceptualización del subsistema socio-espacial. Fuente: Elaboración propia.

La ciudad es un hecho histórico ya que está determinada por factores sociales, ambientales, culturales, políticos, económicos y tecnológicos que influyen en la organización de la estructura urbana generando cambios tanto negativos como positivos a nivel barrial, local y zonal dentro de la ciudad.

Dentro de los centros históricos de cada ciudad latinoamericana, origen de una comunidad; desarrollada por una serie de acontecimientos a través del tiempo, produciendo situaciones que las han deteriorado y por consiguiente crean falencias o problemas físico-espaciales en lo social, en lo ambiental y en lo económico. Estos centros históricos están expuestos a proyectos de renovación y de reestructuración urbana que afectan a la población más cercana, trasladándola hacia el borde la ciudad "la periferia", creando una doble

segregación, llamado comúnmente como el fenómeno "polos opuestos": en un extremo los sectores sociales en ascenso y en el otro extremo los sectores sociales de pobreza, haciendo evidente, aún más, la división entre las clases sociales:

En este sentido, Paolo Perulli señala, por ejemplo, que

> si hoy... tuviésemos que resumir en una imagen la gran ciudad adoptaríamos la de una enorme clepsidra: en los dos polos opuestos se concentran las nuevas elites profesionales, capas sociales en ascenso y funciones sociales en expansión por un lado y, por otro, nuevos sectores de trabajo manual (ya no el industrial, sino el de la economía de los servicios), junto a inéditas formas y áreas de pobreza y de degradación social (Saavedra, 2004).

La segregación socio-espacial implica una reducción de la interacción entre grupos o estratos socioeconómicos y, en consecuencia, una disminución de las oportunidades de los sectores de menores recursos que los localizan en las áreas más inadecuadas respecto a condiciones de habitabilidad.

El crecimiento urbano, demográfico y espacial, ocasiona necesariamente una recomposición de la centralidad urbana, conforman un espacio diferenciado en cuanto a infraestructura, equipamiento y calidad residencial. De este modo, los estratos de bajos ingresos se localizan en las áreas periféricas, caracterizadas por el menor valor de la tierra:

> la división social del trabajo estaba vinculada a la estructura de clases de la sociedad, medida por la lógica capitalista de organización del espacio urbano, y en particular por la renta del suelo y la forma como se daba la apropiación de las sobre ganancias localizadas (Schteingart, 2001, p. 16-17).

La segregación también ocurre en los estratos económicos altos, aunque a este fenómeno se le llama auto segregación, ya que la sociedad no los excluye, sino que son ellos mismos quienes se auto segregan, como lo dice Schteingart: "En cuanto al uso de la noción de segregación (establecer una distancia espacial y social entre una parte y el resto) creemos que resulta necesario aclarar que ella no solo existe para los sectores más pobres sino también en muchos casos para aquellos más pudientes" (Schteingart, 2001, p. 17).

La autosegregación se da a partir de los estratos económicos de clase alta, a partir del impacto que dan los conjuntos cerrados, son un síntoma de la desigualdad social que se manifiesta a través de diversas formas de segregación espacial en las ciudades latinoamericanas.

> Sin embargo, también en cierta medida la auto segregación de las clases pudientes, su auto encierro en espacios protegidos con cierre de calles y policía privada, no es totalmente voluntaria sino una forma de replegarse frente a la violencia urbana, que, en algunas ciudades, como en el caso de la ciudad de México, han aumentado en los últimos años (Giglia, 2001; Schteingart, 2001, p. 14)

La planificación urbana de una ciudad por parte del gobierno: organiza a los estratos económicos bajos en las periferias, generando zonas de estratos económicos medios y altos alrededor de los centros históricos transformando a estos últimos, como se ha dicho anteriormente, en problemas físico-espaciales; produciendo una fragmentación: anillos de coronas; Prévot citando a Vidal (1995), dice "en América Latina, para calificar la crisis de la metrópolis , a partir de 1980 se observa el uso cada vez más frecuente de la noción de fragmentación" (Prévot, 2001, p. 38). Esto como resultado de una deficiencia en la gestión de los recursos económicos, políticos, sociales y ambientales de los planes estratégicos dirigidos por los agentes públicos y privados enfocándose en su beneficio propio y no común, produciendo una estructura urbana desintegrada:

> así como las áreas residenciales planeadas por los empresarios, quienes despojaban al Estado del privilegio de organizar la ciudad, lo que contribuirá a aumentar la asimetría entre un desarrollo económico vigoroso y un desarrollo urbano caótico (Aparicio, Ortega y Sandoval, 2011, p. 185)

Es frecuente encontrar que los gobiernos locales no atienden al déficit de vivienda, equipamiento e infraestructura de los procesos de urbanización en las zonas periféricas, lo cual hace que se dificulte el desarrollo y una mejor dinámica urbanizadora que con el pasar del tiempo estas periferias pasan a un patrón de crecimiento y expansión urbana dispersa ya que al no contribuir con recursos financieros será difícil alcanzar una buena organización del territorio. Claro esta que esta problemática urbanizadora de expansión es por la falta una gestión racional y efectiva del territorio, en términos simples una "Planificación del territorio"; "Esta expansión territorial ha sido facilitada por la ausencia de una clara

planificación territorial del espacio metropolitano, resultando de ello una creciente fragmentación del territorio (Borja, 2010)" (Rubiales, Pujadas y Bayona, 2012).

Las centralidades tienen como objetivo acompañar el proceso de expansión urbana, al equipar los nuevos barrios, zonas y periferias para darles una autenticidad, aunque no están diseñadas para reequilibrar y transformar la estructura urbana ya que solo unos pocos se benefician de ellas:

> Anteriormente las ciudades se organizaban y jerarquizaban alrededor de un solo centro, ahora las ciudades, gracias a la fragmentación, se ha producido una jerarquización y subcentros en los cuales cada uno pertenece a la estratificación correspondiente, pero además el centro antiguo y central de la ciudad le sirve más que todo a los sectores populares, por lo que lo hace un centro de intercambio más amplio (Schteingart, 2001).

Entonces las áreas metropolitanas en las ciudades latinoamericanas, en las cuales cada una se ven caracterizadas por dinámicas y problemas urbanos, en los cuales la mayoría se ven influenciados por el desinterés del gobierno y por la ambición de otros (empresarios) que solo ven de la ciudad como un objeto para sus proyectos financieros, lo cual contribuye a una crisis socio-espacial del territorio por la falta de planeación urbana.

La organización del territorio por medio del cual se busca el desarrollo de la ciudad o de un área metropolitana, se fomenta a través de nuevos proyectos que integren y articulen a cada uno de los municipios que se da por medio de una planificación por parte del gobierno tanto municipal como departamental, controlando los problemas de expansión urbana, fragmentación y segregación que se evidencian, para llegar a una mejor calidad de vida como a nivel urbano como a nivel territorial:

> A nivel urbano, se busca integrarlas y transformarlas con el fin de cualificar su espacio y aumentar la calidad de vida del lugar. En el ámbito territorial, constituye la oportunidad de articular la ciudad central y los nuevos desarrollos dispersos, es decir, su ordenamiento como anillo central de una región urbana o una aglomeración metropolitana, como el punto de saturación entre la ciudad central y la ciudad dispersa, influyendo de esta manera en el desarrollo de conjunto de la ciudad contemporánea (Arteaga, 2005, p. 111).

Contextualización

La AMC o el Área Metropolitana de Cúcuta es una subregión localizada en el departamento Norte de Santander conformada por seis municipios de los cuales Cúcuta en su núcleo, Los Patios, Villa del Rosario, El Zulia, Puerto Santander y San Cayetano.

Esta AMC se creó bajo la ordenanza No. 40 de 1991 y puesta en funcionamiento ese mismo año por el decreto 508 de julio de 1991. Se encuentra bajo las coordenadas 7°50′ 17 ″ N 72°50′ 46″ O con una altitud media de 320 msnm y una extensión total de 1250 km².



Figura 2: Ubicación Área Metropolitana de Cúcuta. Fuente: Wikipedia Libre.

Con el 61,4% del total de la población del departamento nortesantandereano la contiene el AMC con un estimado de 855.825 habitantes, según el censo 2005 del DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), la población se metropolitana por cada municipio seria: En Cúcuta 685.543 habitantes, en Los Patios 67.441 hab, en Villa del Rosario 69.991 hab, en el Zulia 20.247 hab, en San Cayetano 4.491 hab y en Puerto Santander 8.112 hab, aunque estos datos son muy antiguos se ha proyectado que para el 2010

la población crecerá en el área metropolitana a 1.004.632 habitantes y una densidad de 2303,47 hab/km², según el DANE.

Análisis y resultados de la investigación

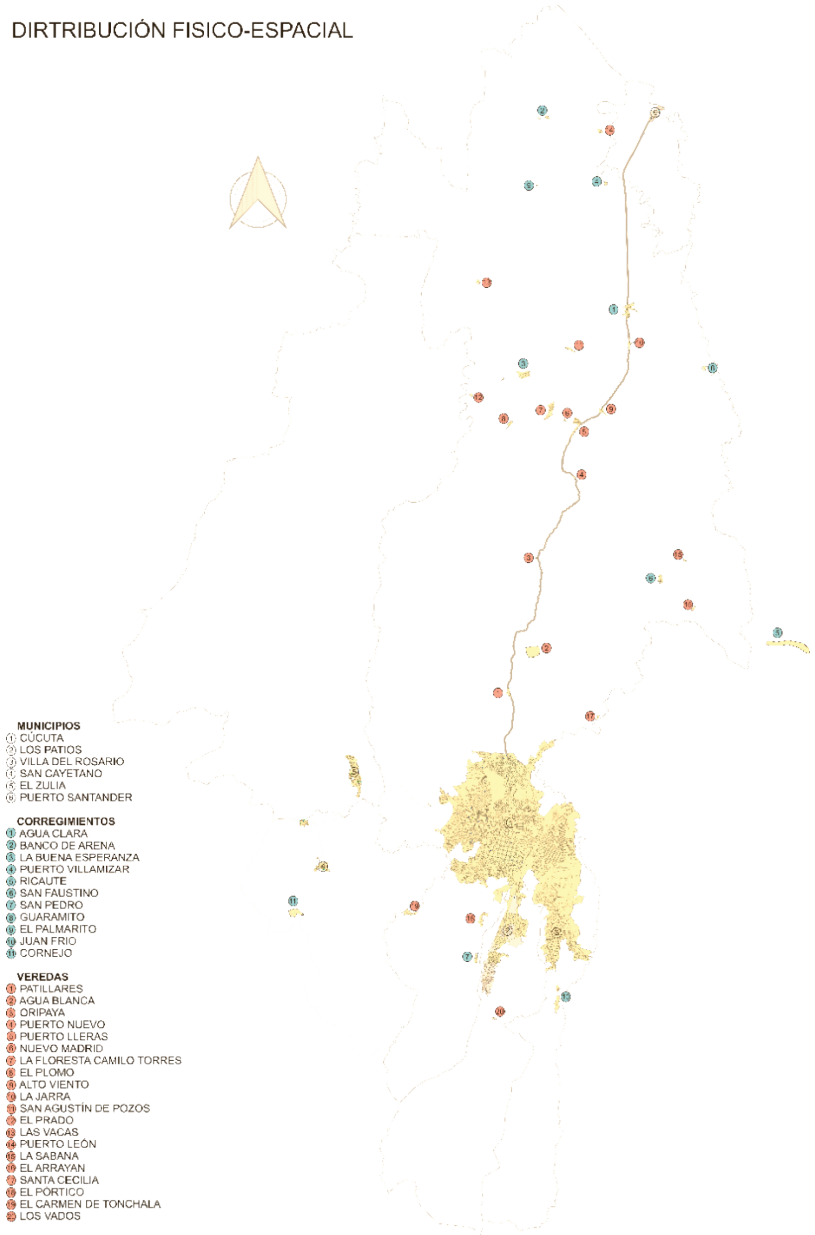


Figura 3: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta con su respectiva Distribución Espacial. Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 3 se puede apreciar que el espacio territorial del Área Metropolitana de Cúcuta se concibe como un sistema aleatorio en donde los corregimientos y veredas están más dispersas y sin ningún patrón urbano organizado, mientras que los municipios de Cúcuta, Los Patios y Villa del Rosario están aglomerados dado que fue parte de un proceso de expansión urbano incontrolado e inconcebible lo que se hizo que se conectaran, por otro lado, los municipios de El Zulia, San Cayetano y Puerto Santander están aleatoriamente dispersos a los demás municipios y si bien existe un malla vial que los comunica no hay una interrelación entre ellos lo que se manifiesta un fenómeno de división espacial:

> un soporte geográfico caracterizado, se presenta este territorio complejo, de forma urbana fragmentada y discontinua, con una importante heterogeneidad morfológica en las diversas piezas urbanas, en la infraestructura viaria y de transporte, en los espacios interurbanos (Font, 1997).

Entonces pareciera que la segregación y la división social del espacio es opuesta a la integración social en las ciudades, sobre todo en las latinoamericanas, como lo explica Schteingart: "por la falta de dinamismo interno y la desintegración social, con grandes desniveles en las condiciones de vida de su población, y por carecer de estructuras de participación, sin las cuales no podría darse la integración social" (Schteingart, 2001, p. 15)

Anteriormente las ciudades se organizaban y jerarquizaban alrededor de un solo centro, ahora las ciudades, gracias a la fragmentación, se ha producido una jerarquización y subcentros en los cuales cada uno pertenece a la estratificación correspondiente (Schteingart, 2001), pero esto es otro tema del cual se hablará más adelante.

En Colombia existe un tema muy importante que afecta a la mayoría de las ciudades del país, los movimientos sociales del campo a la ciudad, en la gran mayoría por el conflicto interno que deja a miles de familias con la única opción de abandonar la zona rural y desplazarse hacia las zonas urbanas, en el Área Metropolitana de Cúcuta hubo un gran desplazamiento en masa hacia los 80' y 90' que invadieron terrenos a hacia las zonas periféricas de la ciudad de Cúcuta creando problemas en la organización del territorio, y sumándole a ello la falta de vigilancia y control por parte del estado, la calidad de vida en la ciudad fue deplorable. Hoy en día se sigue observando este fenómeno, aunque el gobierno

firmó un tratado de paz, estos grupos armados siguen en los territorios abandonados por parte del estado.

> En México como en la mayoría de los casos latinoamericanos, las migraciones de las últimas décadas han sido principalmente internas (migraciones campo-ciudad o de ciudades pequeñas a grandes centros metropolitanos) y no provenientes de otros países, lo cual genera situaciones de diferenciación poco comparables a las de los mencionados países del Norte. (Schteingart, 2001, p. 17)

Otro factor importante que afecta a Colombia y sobre todo al Área Metropolitana de Cúcuta es la migración de venezolanos aproximadamente unas 10.000 personas están en la ciudad de Cúcuta, según Migración Colombia. Estas personas se albergan mayormente en las afueras de la ciudad haciendo aún más posible la expansión urbana acelerada y descontrolada, aunque no afectan la distribución de los municipios si impactan en otros factores como en lo social, en lo ambiental y mayormente en la economía.



Figura 4: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta con su respectiva Estructura Urbana. Fuente: Elaboración propia.

La movilidad presentada en el área metropolitana de Cúcuta presenta unas formas de transporte público, privado e informal, presentando caos y problemas de ordenamiento en

diferentes sectores de la ciudad que conforman la red de movilidad urbana metropolitana siendo la accesibilidad a los municipios aledaños la mayor problemática presente en el desarrollo vial de Cúcuta, ya que se obtiene datos relevantes donde las zonas de ingreso a la ciudad sufren de acondicionamientos adecuados, como ejes viales en mal estado, el uso de un solo carril de movilidad, provocando congestiones a la salida y entrada del área metropolitana de Cúcuta, siendo así los únicos accesos de suministro ,víveres y combustible que abastecen la ciudad.

La mayor zona de concentración de movilidad vehicular y peatonal se localiza en el área metropolitana de Cúcuta siendo la zona central de la ciudad como punto de llegada del ordenamiento de dicho sector, distribuido por parques o hitos históricos importantes, la zona central se caracteriza como un punto de movilidad substancial ya que allí se encuentran las grandes empresas que promueven el sector económico, siendo zonas de altos ingresos; localizando mayores agrupaciones de vehículos y peatones provocando congestiones que se originan en zonas de horas intermedias del día.

> En su concepción más elemental, el transporte es la denominación dada al desplazamiento de personas y productos. El de personas se llamado transporte de pasajeros y el de productos, transporte de carga. El termino transporte urbano es utilizado para designar los desplazamientos de personas y productos dentro de las ciudades.
>
> El transporte urbano puede ser clasificado en tres tipos: el primero es denominado privado o individual, en donde los desplazamientos son realizados en un vehículo particular. El segundo es denominado público, colectivo o masivo, cuya característica principal es el desplazamiento simultáneo de grandes volúmenes de pasajeros a lo largo de corredores con elevada densidad de demanda. El tercer tipo es denominado semipúblico, en donde los desplazamientos son realizados en vehículos de características intermediarias entre el primer y segundo grupos, como es el caso de las van (Dangond, François, Monteoliva y Rojas, 2011, p. 488; Kruger, 1993; Ferraz y Torrez, 2001; Rojas, 2005).

Las vías principales son las que enmarcan la conectividad vehicular al acceso y salida de tramos que conectan a Cúcuta con los municipios aledaños , las vías secundarias se caracterizan por ser la distribución de centralización-media donde se organizan ciertos

sectores importantes del centro hacia las periferias, las vías terciarias son las vías que se organizan por conexiones de sectores residenciales donde el uso de la movilidad es menor que las demás áreas, los anillos viales sirve de conectores entre la ciudad y el municipio mejorando el tiempo de llegada de un sector a otro sin tráfico previsto.

El concepto de movilidad es amplio y complejo. Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. A diferencia del transporte, la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan. Aunque "las ciudades se alimentan, cambian y se reproducen a partir de la movilidad de sus habitantes" la construcción de este concepto no ha sido simple. Por el contrario, existen varias aproximaciones con significados y abordajes diversos. La Comisión de Comunidades Europeas, en el Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana, sostiene:

> un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la "comodidad" entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente. Por último, significa también reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado (Arrue y Kaufmann, 2007; 2008; 2009, p. 4 y p. 119; Dangond *et al*., 2011, p. 490).

El desarrollo y elaboración de un plan parcial que implique el uso de nuevas formas de trasporte en la zona concurrida de la ciudad, es fundamental, ya que prolongaría un indicie bajo de su uso y congestión constante mejorado el ambiente mental, social y auditivo, Entre esto se promueve el uso de nuevas formas de movilidad en la ciudad para detener la contaminación auditiva y ambiental, originando programas de cambio donde se promueva el uso alternativo como por ejemplo: "día sin carro", "saca tu bici", "pico y placa, categorías de uso de las vías" etc. donde dan pautas y formas alternativas de transporte para disminuir la contaminación, estas formas de movilidad son usadas frecuentemente pero sin un concepto de

ordenamientos, efectuando así el incumplimiento y mal manejo de los programas de movilidad de la ciudad.

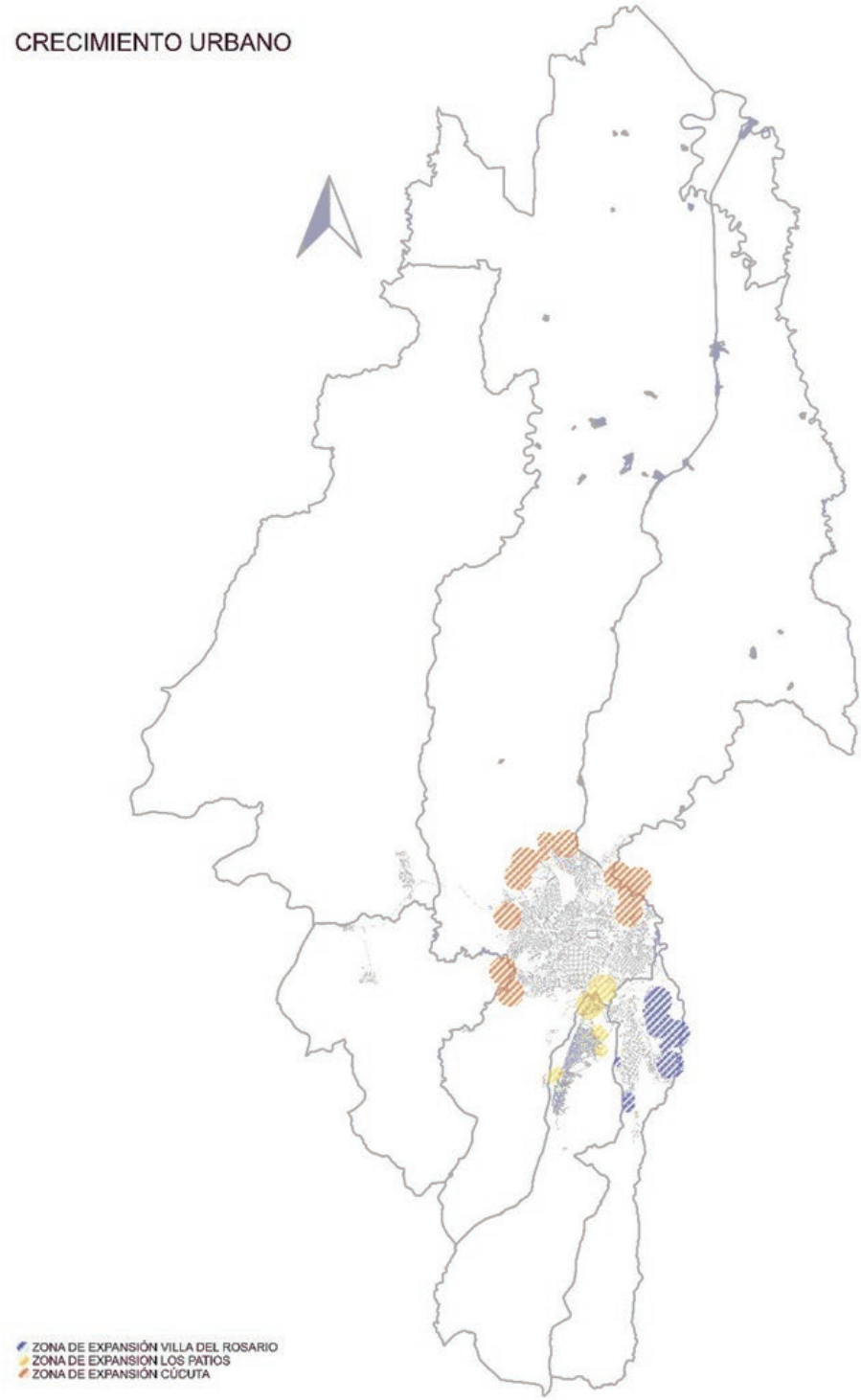


Figura 5: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta y su crecimiento urbano. Fuente: Elaboración propia.

La expansión urbana del área metropolitana de Cúcuta se da por su crecimiento geográfico y de habitantes en la ciudad, encontramos en las periferias de Cúcuta, viviendas de baja, media y alta densidad donde se concentran espacios públicos y privados, generando un desequilibro social en la comunidad, afectando tanto al medio ambiente como a la calidad de vida de los habitante; dando una exclusión económica a los habitantes de bajos recursos, que son expulsados de las zonas céntricas de las ciudades hacia las periferias priorizando a los habitantes de mayores ingresos, generando una desigualdad social en la comunidad. La expansión en el área metropolitana va creciendo rápidamente por motivo de los migrantes del vecino país que llegan a la ciudad y se están localizando en las periferias ya que el valor del suelo es menor y más accesible, se ubican en edificaciones con gran número de personas generando un déficit en la aglomeración en las periferias.

La noción de la gran ciudad se fundamentó en un plano orientado a la ordenación urbana, que promovió su expansión a través de un desarrollo de ciudad moderna considerando al total de la población que la habitaba, así como los medios de producción. Se observó que las ciudades se habían expandido de forma desordenada debido a la poca planificación en el proceso de su crecimiento, lo cual generó la concentración de las actividades económicas, la dispersión de los habitantes en la periferia, la afectación a los recursos naturales como la desaparición de ríos y biodiversidad, entre otros. "Actualmente, las ciudades se expanden sobre parámetros de funcionalidad y rentabilidad del suelo y entorno de acuerdo con sus características físicas, económicas y sociales" (Cortés, 2015, p. 131).

El crecimiento demográfico del área metropolitana de Cúcuta hace que se requieran nuevas centralidades ya que cuenta con un déficit de viviendas, equipamientos, conectividad, infraestructura y servicios, por una mala planificación del gobierno, o del sector privado, esto hace que los municipios no crezcan de manera planificada y ordenada, la expansión urbana debe establecer la urbanización sustentada en la economía ya que permite el aumento del comercio y de la industria, promoviendo la expansión urbana de manera marcada valorando socialmente el suelo de la periferia como un recurso natural.

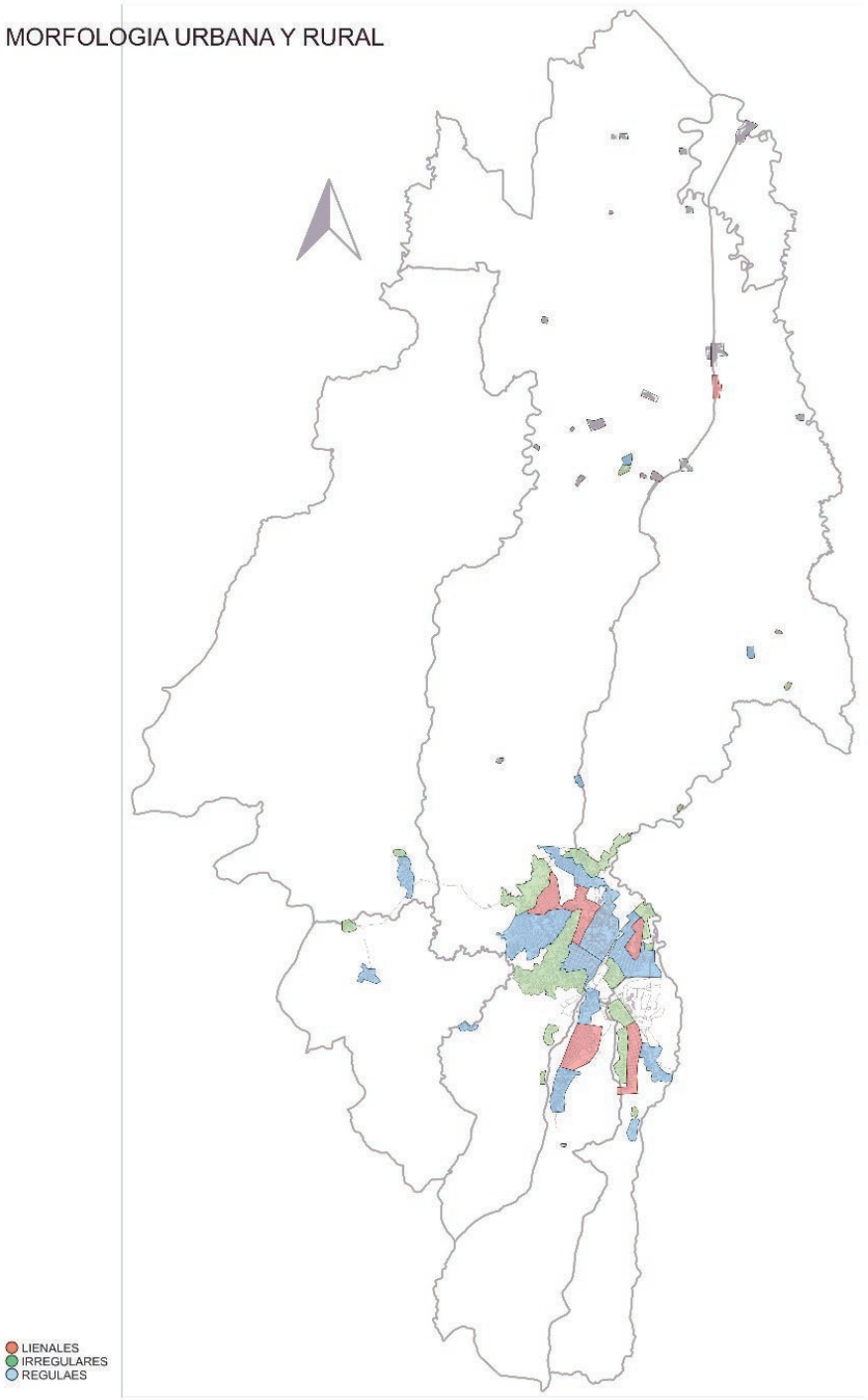


Figura 6: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta con su Morfología Urbana y Rural (Lineal, Irregular y Regular). Fuente: Elaboración propia.

La conformación y el funcionamiento de las ciudades se han analizado y estudiado de formas tan diversas como las concepciones y los enfoques utilizados por supuesto, ninguna puede tener una validación universal ya que difieren por el contexto

> económico, político, social y natural en el que se han desarrollado, así como por la complejidad de los factores que las modifican Aquí la premisa de partida es que las ciudades medias mexicanas, ya sea las que tienen antecedentes coloniales o las posteriores empiezan a crecer a partir de un centro. A continuación, se presentan las referencias teóricas y empíricas más apropiadas y significativas para explicar la organización mono céntrica de las ciudades en el siglo xx; sin el afán de hacer una recopilación exhaustiva de la literatura sobre dichos enfoques, cada uno es representante fiel de los acercamientos principales para construir un cuerpo teórico sobre la estructura espacial urbana (Álvarez, 2017; Bourne 1982, 28; Carter, 1995, p. 142; Borsdorf, 2003; Korcelli 1982).

La distribución de las mallas morfológicas en la zona metropolitana de Cúcuta tiene variaciones y distribuciones diferentes que se organizan por las centralidades morfológicas de la malla damero la cual sigue una forma cuadriculada con calles que se cruzan en un Angulo recto fue la primera forma morfológica en la que se situó las distribuciones de territorio de altos ingresos prolongándose allí la economía de la ciudad, existiendo así una secuencia morfología que trata y difiere la ciudad en otra forma de ordenamiento.

La siguiente malla vial que se formalizó en el área metropolitana de Cúcuta fue la regular, localizadas en las zonas semi-céntricas de la ciudad donde se originan los estratos medio-bajo, sectores donde se ubica ciertas zonas de comercio y vivienda de uso horizontal y vertical, estas morfologías perdieron su organización distribuyéndose en zonas donde su dirección cambio debido a proyecciones urbanas mal planificadas y accidentes demográficos, y por ultimo tenemos la malla vial irregular, localizándose en las zonas periféricas de la ciudad donde se organizan los estratos bajos, la morfología urbana fue creciendo de forma continua al pasar los años pero con problemas en el ordenamiento territorial, ya que no se planifico una estructura urbana adecuada en su forma de orden inicial causando manchas que se expanden y de distribuyen de forma desigual, que fueron por una parte debido a los asentamientos informales y por otro lado al relieve topográfico que hace difícil la continuidad de la estructura urbana principal.

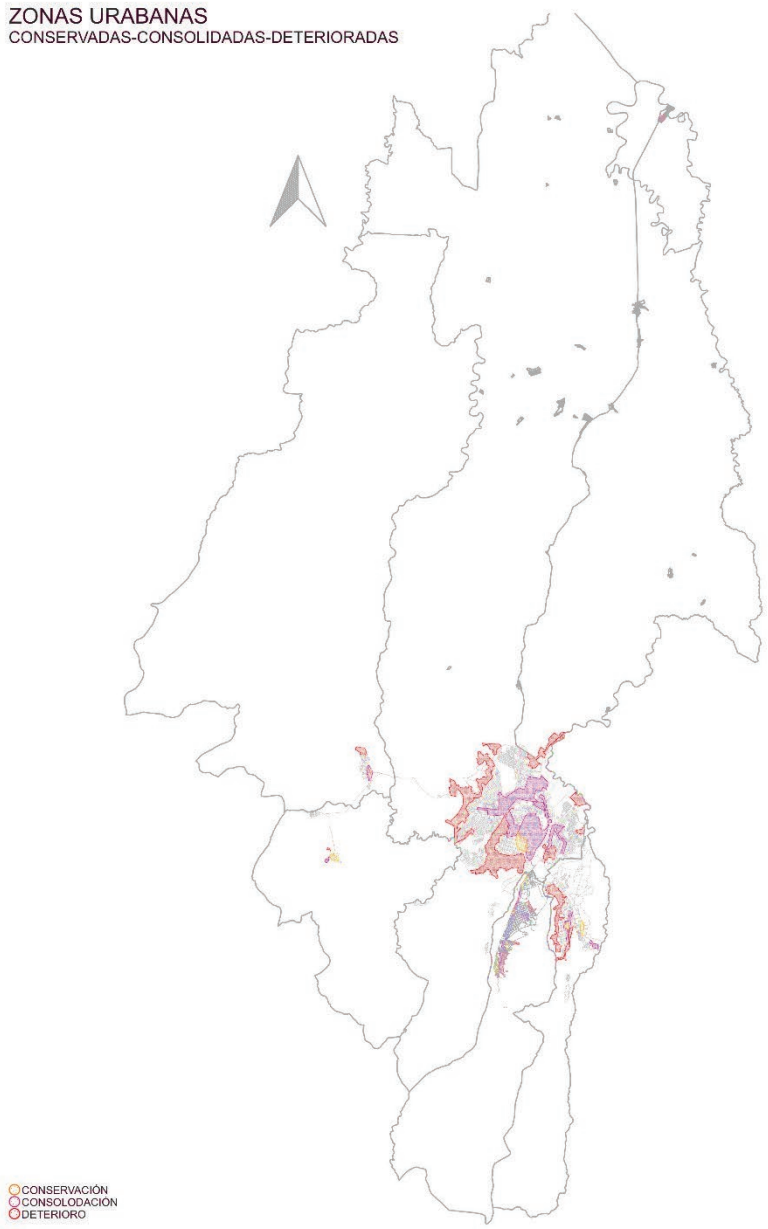


Figura 7: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta y las Zonas Urbanas Conservadas, Consolidadas y Deterioradas. Fuente: Elaboración propia.

Hablar de centro implica que su descripción sea un poco más compleja como punto medio o central de un espacio alguno; como punto central dotado de propiedades activas dinámicas como es el comercio en gran parte; y como punto de convergencia o de radiación; donde el valor de su posición, su capacidad de atracción de flujos de los municipios cercanos que son; puerto Santander, los patios, Villa del Rosario, el Zulia, san Cayetano y Cúcuta y su

capacidad de concentrar actividades, hace que se destaque del resto de la ciudad de su área metropolitana.

Además, se distinguen por tener una gran concentración de servicios y actividades, cuenta con buena accesibilidad central como al resto de la ciudad y el reconocimiento que tienen las personas como zona céntrica a la que pertenecen, como punto de referencia y manifestación de las condiciones de vida de los habitantes. Atraen habitantes de todos los sectores de la ciudad, como también las personas extranjeras, por asuntos laborales, trámites, por la existencia de equipamientos y espacios de utilidad en general, tiene gran parte de habitantes emergentes, que emplean el sistema de transporte público.

De modo que los equipamientos característicos que se encuentran; son las sedes de administración pública local y las nacionales, parques, museos, iglesias, espacios públicos representativos, universidades, centros médicos, aeropuertos, terminal de transporte, actividades privadas de esparcimientos (café, cine, restaurantes, etc.) y los servicios comerciales y financieros, El patrimonio es la huella cultural e histórica, que se debe conservar para seguir disfrutándolo, el área metropolita tiene una variedad de patrimonio, es un aspecto que no se había tomado muy en cuenta por las entidades gubernamentales de los municipios durante muchos años, pero que actualmente ha tomado un gran valor debido a que las personas ha empezado a tener en cuenta el valor histórico que tiene el patrimonio, también los estudiantes de las universidades presentes en el área metropolita han tomado el patrimonio como material de estudio para sus tesis con la ayuda de la tecnología y así ha generado que los habitantes lo tomen más encuentra.

Por ende, la infraestructura como un apoyo practico para conceder bienes y servicios óptimos para la articulación y satisfacción de la comunidad, como son los sistemas básicos de conducción y distribución, del agua potable, alcantarillado sanitario, agua tratada, gas, oleoductos, energía eléctrica, telecomunicaciones, la eliminación de basura y desechos urbanos sólidos, aunque estos servicios no están disponibles en todos los sectores del área metropolitana debido a que se encuentran en la periferia de la ciudad. La calidad de vida de un habitante es la posibilidad de llevar una vida digna, gracias a la capacidad de desarrollar sus potenciales en forma independiente y practica con los objetivos de la sociedad de la que hace parte.

Por otra parte, la renovación urbana identifica sectores de la ciudad que no han sido aprovechadas o están en mal estado, que son transformadas, que generan una calidad de vida a las personas que estén cerca a estas partes de la ciudad, pueden ser macro o micro. Las identidades gubernamentales han generado un gran impacto en los últimos años de la renovación urbana, donde se ha realizado una buena cantidad de proyectos que han beneficiado a los habitantes, para generar bienestar, debido a estos proyectos la ciudad ha tenido un cambio significativo en el turismo. Las malas administraciones también han tenido gran influencia a la hora de realizar proyectos, esto ha hecho que el área metropolitana no ha evolucionado de manera significativa en el tema de renovación urbana.

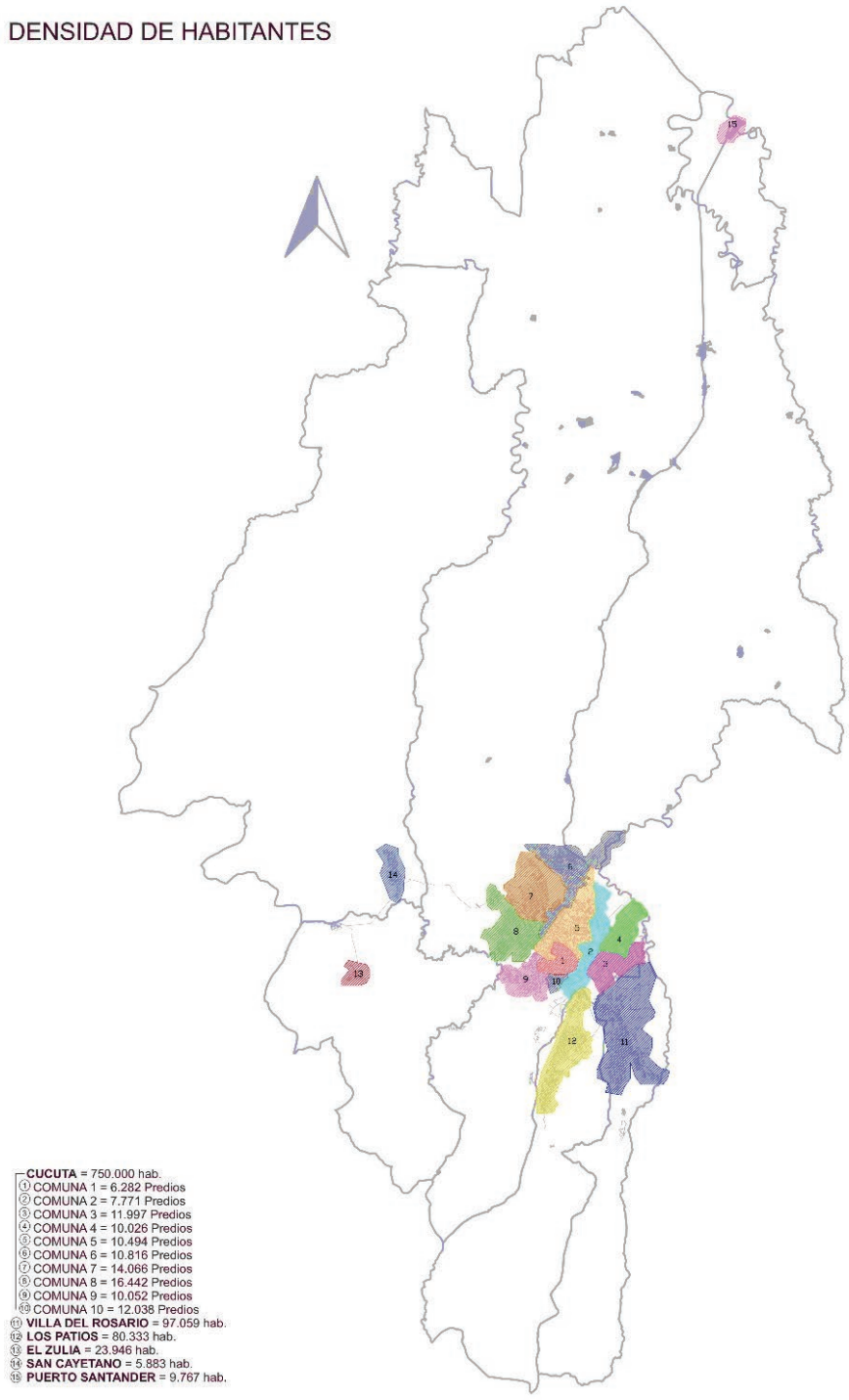


Figura 8: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta con la Densidad de Habitantes. Fuente: Elaboración propia.

La densidad de la población es una distribución espacial de personas que se encuentran en las ciudades, pueblos, corregimientos o veredas esto nos ayuda a calcular el número de habitantes en una población, y donde se concentra la mayor cantidad de ella, en el

caso del área metropolitana encontramos que en las zonas urbanas hay mayor cantidad de personas que en las zonas rurales, esto quiere decir que en la ciudad de Cúcuta se encuentra ubicada mayor población de habitantes que en los otros municipios aledaños a este, también nos da a entender que con mayor número de habitantes mayor número de predios se va encontrar en las ciudades, municipio, corregimiento o vereda.

A medida que la ciudad y sus habitantes van creciendo requieren nuevas edificaciones planificadas y generar una calidad de vida a los habitantes ya que en el área metropolitana cuenta población flotante por la migración del vecino país (Venezuela), esto causa un déficit al comercio ya que se genera mucho comercio informal en la ciudad e impacta al espacio público generando aglomeraciones de personas en las zonas céntricas del área metropolitana de Cúcuta.

La densidad poblacional mediana posibilita la coexistencia de servicios y equipamientos urbanos necesarios para los pobladores en el entorno inmediato, disminuyendo la necesidad de uso de transporte a motor y las emisiones de CO2 que ello implica.

> Dichos beneficios no solo repercuten a nivel ambiental, sino que la disminución del número de automóviles circulando mejora la calidad del espacio público, debido a que gran parte de las vías de movilidad se encuentran hoy saturadas por el tránsito privado (Gómez y Mesa, 2017, p. 132).

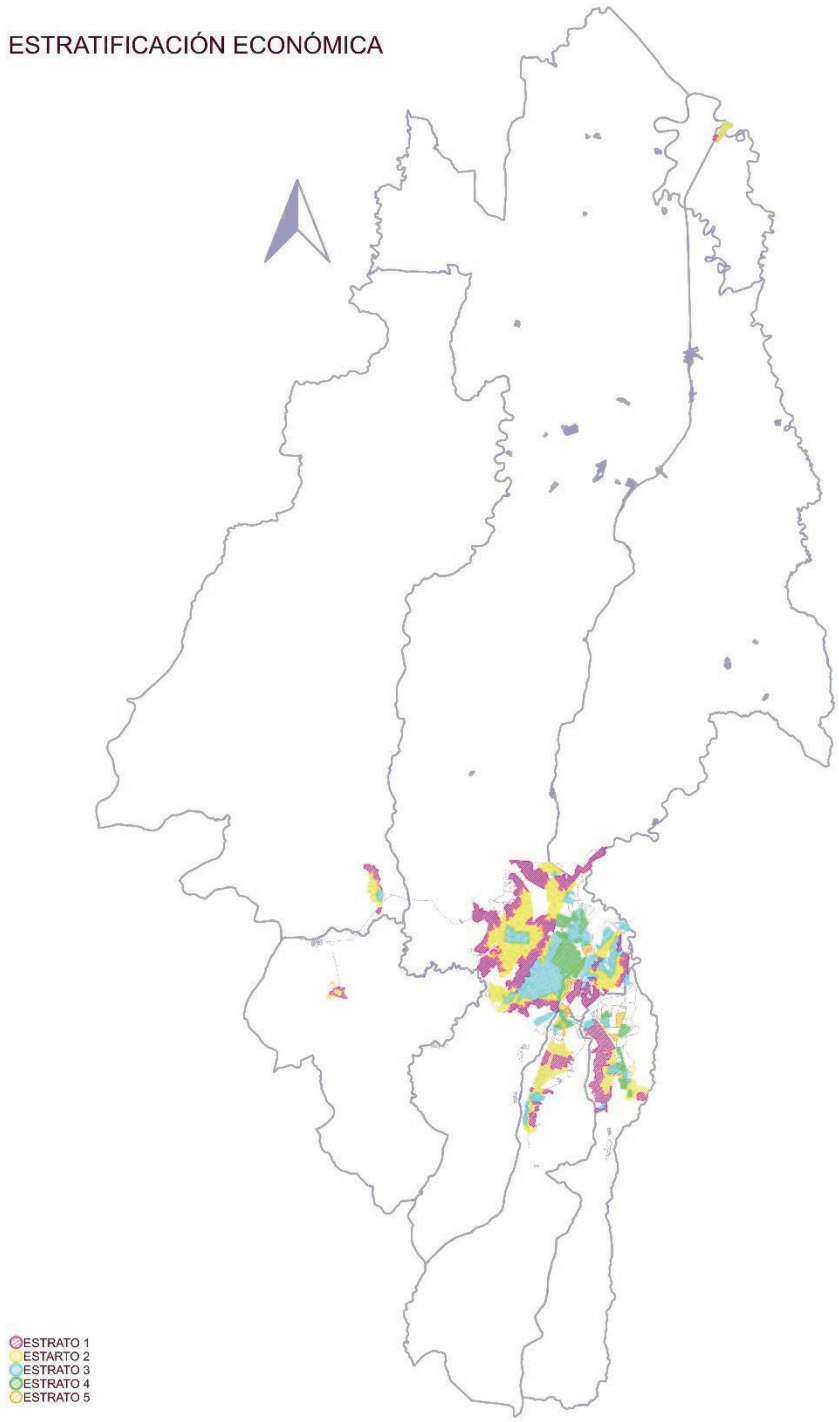


Figura 9: Plano del Área Metropolitana de Cúcuta con su Estratificación Económica. Fuente: Elaboración propia.

La fragmentación es un proceso doloroso en la creación de una ciudad, que está sujeta a la desigualdad social y barreras materiales o inmateriales, también está relacionada con los procesos de expansión de la trama urbana que es producto de la metropolización;

desigualdades sociales, pobreza, clases medias. La fragmentación esta entrelazada con la metropolización, donde la población cuyas relaciones tan volcadas hacia el exterior, y otra cuyo sistema de relaciones es esencialmente local. En el área metropolitana de Cúcuta la población de recursos muy bajos y los emigrantes se encuentran ubicados en las zonas periféricas de la ciudad centro, no cuentan con servicios públicos, los sistemas de transporte público son escasos, no se encuentran equipamientos, las edificaciones están situadas en una topografía de difícil acceso, las zonas residenciales de recursos altos se ubican en terreno plano, fácil acceso al resto del área metropolitana, cuenta con los servicios públicos, medios de transporte, tiene cercanía a centro de la ciudad y los demás equipamientos que la ciudad tiene.

> De allí que se afirma que es un proceso territorial mayor que se construye a través de tres subprocesos: fragmentación social, fragmentación física y fragmentación simbólica; y en cualquiera de los casos supone la independencia de las partes –fragmentos– en relación al todo sistema urbano (Castells, 1999; Guzmán y Hernández, 2013, p. 43)

Del mismo modo, la fragmentación socio espacial, fue relacionada íntimamente con el fenómeno de segregación social y espacial, pobreza inseguridad y polarización. Los aspectos de fragmentación y segregación; la diferencia socia es muy evidente en el área metropolitana donde se identifica de un grupo u un individuo en la sociedad; a través de patrones económicos, culturales y educacionales. La polarización social genera tensiones dentro de un espacio, por consiguiente, los grupos sociales económicamente favorecidos tratan de diferenciarse de múltiples formas una de ellas con la privatización del espacio crea una serie de residencias más privadas. La identificación espacial o territorial; la comunidad define un conjunto de interacciones, donde puede ser un pequeño grupo de hogares, de personas con un origen en común.

> Rossi (1999), afirma que cuando un grupo se centra en una parte del espacio la transforma a su imagen pero al mismo tiempo se pliega y adapta a los hechos materiales que se le resisten, pero la modificación en los patrones espaciales donde residen, no son los únicos en cambiar, sino que, comienza a desarrollarse una identificación social y cultural en sus habitantes, empezando a desarrollar tensiones sociales entre las diferentes comunidades por defender su territorio o mostrar superioridad ante los demás (Guzmán y Hernández, 2013, p. 46).

Tales como, los aspectos espaciales de la fragmentación y la segregación; la sub-urbanización, es un proceso de migración del campo hacia la ciudad que se caracteriza por la construcción de barrios que no son planificados y carecen de servicios públicos, que se el área metropolitana es muy evidente, donde se obtiene zonas dispersas; los barrios privados, la creación de estos espacios para los grupos sociales exclusivos, se caracteriza de tener un acceso restringido, se rodean de muros, cuentan con vigilancia, servicios urbanos y espacios verdes, se encuentran ubicados en la periferia. Actualmente la ciudad está en proceso de crecimiento del asentamiento informal que se están ubicando en las afueras de los anillos; estos son los encargados de crear un límite de crecimiento urbano. La razón del cual se están situando algunos habitantes a las afueras de estos anillos es por el gran número de emigrantes que entran al país que luego se instalan en estas zonas periféricas.

Desarrollo de los principales resultados del trabajo

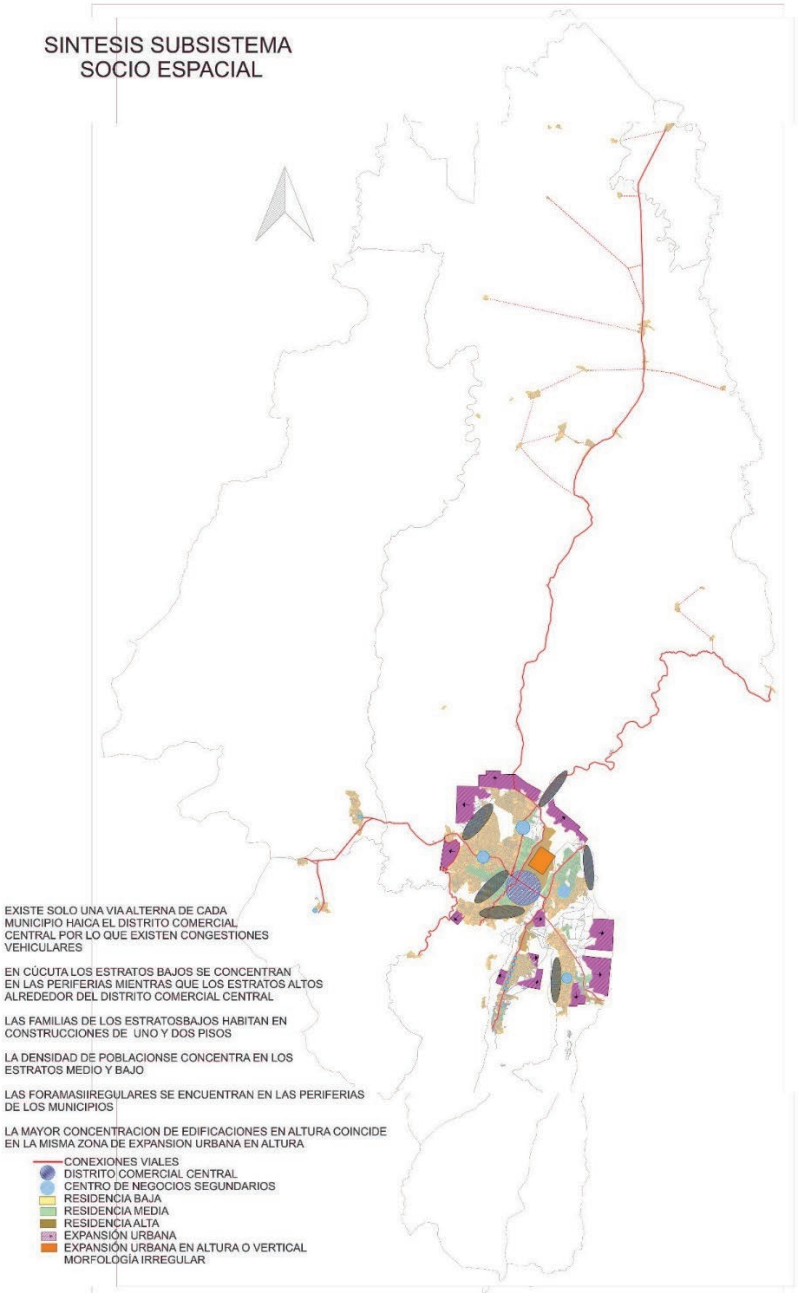


Figura 10: Plano Síntesis del Subsistema Espacial del Área Metropolitana de Cúcuta. Fuente: Elaboración propia.

En la Figura 10 se determina los problemas que tiene el Área Metropolitana de Cúcuta en modo de un mapa síntesis del Diagnóstico del Subsistema socio-espacial, estos se vieron reflejados al momento de traslapar los planos de las Figuras 3, 4, 5, 6, 7, 8, y 9 en donde se observó:

1. Los municipios dentro del conglomerado urbano presentan una dispersión urbana que hace que cada vez más se conurben afectando la estructura ecológica principal compuesta por un bosque seco tropical; esta problemática se reflejó en la Figura 3 y 5, en donde aunque no se pueda ver el gran bosque tropical, este se encuentra ubicado en toda el área metropolitana y que se ve afectado en gran parte en las zonas más cercanas a los municipios, sobre todo entre el Villa del Rosario y Los Patios en donde la población está invadiendo terrenos para la construcción de viviendas, el llamado fenómeno de la Expansión urbana y en la parte noroccidental de Cúcuta por causas naturales.

2. La estructura vial sufre de un déficit de vías alternas para llegar al distrito comercial central, su patrón es radio concéntrico; la movilidad entre los mismos municipios es muy poco razonable ya que todas conllevan a una misma zona, el distrito comercial central de la ciudad de Cúcuta, el cual se encuentra en caos debido a las estrechas vías de circulación vehicular que aunque en ciertos momentos del día su flujo es normal, en las horas pico hay un lento transito que lo que generan son largas jornadas de trancón sin ninguna escapatoria, tal como se observa en la Figura 4.

3. La estratificación de altos ingresos presenta una aglomeración alrededor del distrito comercial central, mientras que en las periferias se concentran los estratos de bajos ingresos; esto se concluyó con el análisis de los planos de la Figura 7, 8 y 9, la gran mayoría de familias adineradas viven en zonas cercanas al centro histórico y equipamientos de la ciudad, pero sobre todo se ubican alrededor y a lo largo del Rio Pamplonita que atraviesa el municipio de Cúcuta y Los Patios, por otro lado la familias de recursos económicos bajos se encuentran en los bordes periféricos de cada municipio en donde existe una mala calidad de vida pero muy económica que está alejada del distrito capital central y de los equipamientos.

4. Las densidades altas de población se concentran en las mismas zonas de las densidades bajas de edificaciones, las densidades bajas de población se ubican en las zonas de densidad alta de edificación; en donde se ve reflejado la gran situación de los estratos bajos que viven barrios en donde las edificaciones no sobrepasan de dos niveles y pueden llegar a habitar en ellas hasta tres núcleos familiares mientras que los estratos altos conformado por unidades habitacionales de gran área en donde solo habitan un solo núcleo familiar, esta situación aclara la gran diferencia entre los barrios pobres y los barrios pudientes, Figura 8 y 9.

5. En los sectores periféricos de cada municipio se encuentra una forma de urbanización irregular; esta situación se explica muy claramente en la Figura 7 en donde se observa el abandono por parte del gobierno y las instituciones públicas en estas zonas periféricas de cada municipio que fomenta a una falta de planificación urbana y organización del territorio. Esto causa que la misma población se encargue de gestionar con sus propios recursos y capacidades intelectuales el desarrollo de que lo que para ellos es aceptable.

6. Las zonas de expansión urbana de los municipios se sitúan en las periferias que tienen una singularidad irregular; dentro de los planes de ordenamiento territorial se informa el crecimiento urbano que se va a llevar a cabo en cada municipio, estas zonas demarcadas son irregulares lo que las hace muy peculiares, ya que se enfocan más en el cuidado del medio ambiente natural y una proyección de donde se podría urbanizarse para evitar problemáticas como los deslizamientos por remociones de tierra, también se observa en la Figura 5 que estas zonas de expansión corresponden a espacios sin uso dentro del Área Metropolitana de Cúcuta que se manifiestan como vacíos del territorio organizado y que para no extenderse a lo largo del territorio lo que se busca es que los municipios se densifiquen evitando problemas como la falta de equipamientos urbanos que complementan el entramado urbano.

Bibliografía

Álvarez, B. (2017). Morfología y estructura urbana en las ciudades medias mexicanas. *Región y Sociedad, 29*(68), 194-151. https://doi.org/10.22198/rys.2017.68.a872

Andrés, B. (2004). Transformaciones espaciales, construcción de identidades urbano – poblacionales y movilización del capital social comunitario en nuevos emplazamientos urbanos de la ciudad de Quillota.

Aparicio M., Ortega R. y Sandoval H. (2011). La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización. *Región y sociedad, 23*(52), 173-206. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252011000300006

Arteaga, I. (2005). De periferia a ciudad consolidada Estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. *Revista Bitácora Urbano Territorial, 9*(1), 98-111. https://studylib.es/doc/6941155/de-periferia-a-ciudad-consolidada-estrategias-para-la

Cortés, J. J. (2015). El crecimiento urbano de las ciudades: enfoques desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable. *Paradigma económico, 7*(1), 127-149. https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5926288.pdf

Dangond, C., Jolly, J. F., Monteoliva, A. y Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad desde la perspectiva en Colombia, desde la perspectiva del desarrollo humano. *Pap. Polít. Bogotá, 16*(2), 485-514.

Font, A. (1997). Anatomía de una metrópoli discontinua. *Papers. Regió metropolitana de Barcelona,* (26), 9-19.

Gómez, P. y Mesa, A. (2017). Determinación de densidades urbanas sostenibles en base a metodología relativa al acceso solar: caso área metropolitana de Mendoza, Argentina. *Revista de Urbanismo, 36*, 131-145. https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/download/44367/48347/

Guzmán, R. y Hernández, S. (2013). La fragmentación urbana y la segregación social una aproximación conceptual. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño, 14*, 41-55. https://www.redalyc.org/pdf/4779/477947373004.pdf

Prévot, M. F. (2001). Fragmentación Espacial y Social: Conceptos y Realidades. *Perfiles Latinoamericanos, 9*(19), 33-56. http://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/315/269

Rubiales, P., Pujadas, R. y Bayona, C. (2012). Patrones espaciales de la segregación residencial en la Región Metropolitana de Barcelona: pautas de segregación de los grupos altos. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, XVI*(423). http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-423.htm

Saavedra, A. F. (2004). Transformaciones espaciales, construcción de identidades urbano – poblacionales y movilización del capital social comunitario en nuevos emplazamientos

urbanos de la ciudad de Quillota: el caso de las Villas Agustín Avezón y Los Aromos. http://cybertesis.uach.cl/tesis/uach/2004/ffb577t/xhtml/sdx/ffb577t-TH.2.xhtml

Schteingart, M. (2001). La División social del espacio en las ciudades. *Perfiles Latinoamericanos*, (019), 13-31. https://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Division%20social%20del%20espacio%20urbano.pdf

La General Paz, cuestionamiento de las modificaciones aplicadas en el límite entre Capital Federal y el Conurbano Bonaerense

Montserrat Fàbregas Flò[1]

Resumen

Con la declaración de independencia en 1816, Argentina inicia una contienda interna por fijar la capital nacional. Después de varias décadas de conflictos entre ambas jurisdicciones, en el 1887 se pacta la capitalización de la ciudad y se establece su nuevo límite. Medio siglo después, se lleva a cabo la construcción del trazado, denominado Avenida General Paz, y se convierte en una avenida-parque diseñada por un grupo multidisciplinar de profesionales viales. El proyecto deviene en un ejemplo de modernidad por su diseño integrador como vía rápida y como parque lineal, ofreciéndose como lugar de interacción y de entrada a la ciudad. Debido al efecto atractor que origina la concentración de poder de Capital, empieza a formarse el conurbano, el cual crece y se expande desmesuradamente en las últimas décadas generando una relación de dependencia entre centro y periferia. Como consecuencia, la General Paz ha pasado a convertirse en una barrera urbana debido a las ampliaciones y alteraciones viales que se han implementado a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Palabras clave: Avenida-parque, Avenida General Paz, límite urbano.

Introducción

Con la declaración de independencia en 1816, Argentina inicia una contienda interna por fijar la capital nacional. Después de varias décadas de conflictos entre ambas jurisdicciones, en el 1887 se pacta la capitalización de la ciudad y se establece su nuevo límite. Medio siglo después, se lleva a cabo la construcción del trazado, denominado Avenida

[1] mfabregasflo@gmail.com, FADU, Universidad de Buenos Aires.

General Paz, y se convierte en una avenida-parque diseñada por un grupo multidisciplinar de profesionales viales. El proyecto deviene en un ejemplo de modernidad por su diseño integrador como vía rápida y como parque lineal, ofreciéndose como lugar de interacción y de entrada a la ciudad. Debido al efecto atractor que origina la concentración de poder de Capital, empieza a formarse el conurbano, el cual crece y se expande desmesuradamente en las últimas décadas generando una relación de dependencia entre centro y periferia. Como consecuencia, la General Paz ha pasado a convertirse en una barrera urbana debido a las ampliaciones y alteraciones viales que se han implementado a partir de la segunda mitad del siglo XX.

Historia de un trazado político

Buenos Aires quedó consagrada con la segunda fundación de la ciudad acontecida en el 1580, en la que se identificaban notoriamente las manzanas que seguían el damero típico establecido por la Ley de Indias. La característica principal de esta cuadrícula fundacional era la expansión ilimitada que se adaptaba al crecimiento de la población. En medio de la extensa y llana pampa, se proyectó una grilla que auguraba un controlado infinito como un sistema establecido y calculado del cual se esperaba que ordenara y urbanizara lo salvaje. Se creaba así una situación dicotómica entre la expansión que ofrecía el terreno y el supuesto límite que debía marcar la ciudad, ya que, tal y como comenta Gorelik (1998):

> La ausencia de obstáculos es la falla primordial: la imposibilidad de fijar un límite estable entre la ciudad y la pampa es la causa de una expansión ilimitada que imagina siempre la nueva ciudad como una prolongación lo más exacta posible de la existente (p. 33).

En esta conformación de la ciudad, los límites de la misma se estipulaban mediante las construcciones, las manzanas marcadas por los arroyos o ríos que eran los únicos referentes geográficos que se acentuaban alrededor de la urbe, ya que la topografía estaba exenta de cualquier interrupción abrupta con el horizonte. Desde ese entonces, Buenos Aires se consagró como la ciudad-puerto más austral del continente y se forjó como una urbe en constante crecimiento.

Una vez terminado el período de guerras y conseguida la independencia absoluta con respecto al reinado español, en el 1820 se consagró la Provincia de Buenos Aires como Estado Autónomo, teniendo a la ciudad homónima como capital de la misma. Siendo una jurisdicción independiente, la Provincia se mostró como ejemplo de poder regional con respecto a los territorios colindantes, hecho que despertó en las otras provincias replantearse la posible anexión. Dicha posibilidad contemplaba la idea de que la ciudad se convirtiera en capital de una nación integradora que unificara al resto del territorio.

Se originó, entonces, una situación tensa por parte de los habitantes de Buenos Aires por no querer compartir la ciudad con el resto de las provincias. En este conflicto interno, los argentinos se dividieron entre federales y unitarios. Los primeros abogaban por una autonomía provincial y los segundos por una autoridad central basada en la principal ciudad. En esencia, la Provincia no quería ceder su fuente de riqueza, la "Atenas de la Plata" (Schimdt, 2011) ni el control de la aduana del puerto tan apreciada y disputada que se fue forjando durante el último siglo. Por otro lado, Nación veía en Buenos Aires las virtudes perfectas para que se transformara en una capital icónica para la nueva República que se estaba creando.

En el 1862, con la designación de la Ley de Residencia, se estableció que las autoridades provinciales y nacionales convivieran en Buenos Aires hasta que no se designara definitivamente una capital. Consecuentemente, la ciudad fue el escenario de varios conflictos políticos y enfrentamientos constantes durante las dos décadas siguientes debido a la falta de resolución a la denominada "cuestión capital".

En el 1867, con el plazo cumplido que establecía la ley, el Congreso no renovó la jurisdicción federal sobre la ciudad, por consiguiente, las autoridades nacionales pasaron a ser, oficialmente, los huéspedes en tierras provinciales. Ambos bandos se confrontaron durante los siguientes años mientras se debatía la propuesta de situar la capital en otras ciudades. Esta indeterminación y falta de identidad nacional llevaron a originar el conflicto más importante durante la convivencia de ambas autoridades, en la campaña del 1880. Los dos bandos constituyeron sus ejércitos, de unos 5.000 hombres cada uno, y provocaron serios enfrentamientos armados. El duro e intenso conflicto terminó con unas 2.000 bajas, que sumadas a las de los anteriores días alcanzaba la total cifra de 3.000 muertos (Sabato, 2008).

Después de esos acontecimientos fatídicos, los disturbios cedieron. Se pactó que la capital de la Provincia debía ser La Plata, una ciudad erigida de cero en un nuevo emplazamiento a unos 60 km y financiada por Nación, a cambio de que Buenos Aires fuera declarada Capital Federal y que se le permitiera ampliar su territorio. Finalmente, quedaba resuelta la situación provisoria del país después de varias décadas.

La "cuestión capital", la delimitación de la ciudad de Buenos Aires

Una vez establecida Capital Federal, "el urbanismo se enfrentaba a una disyuntiva: ¿una ciudad abierta o una ciudad cerrada? Dicho de otra manera ¿en qué lugar la planificación de una ciudad encontraba sus límites?" (Caride, 1999, p. 15).

Buenos Aires se concebía como la "Gran Capital del Sur". Es, por tanto, que en el 1887 se acordó que los partidos colindantes de Belgrano y San José de Flores pasaran a unificarse a la nueva capital ampliando así, su superficie de 4.000 ha a 19.000 ha, estando, con respecto a este total, menos del 10% edificado (Caride, 1999). En ese momento la ciudad dejaba en claro qué tipo de poder quería albergar y a qué aspiraba. De repente pasó a representar Nación y como tal, debía ofrecer ciertos servicios políticos y públicos y mostrar un aspecto de modernidad que estuviera a la altura de las ciudades internacionales más avanzadas de la época.

Finalmente, la capitalización de Buenos Aires quedó resuelta con la regularización de su nuevo límite a través de un *boulevard* de circunvalación de 100 m de ancho, el cual quedaba dentro de la potestad de Capital Federal y estaría financiado por Nación. Esta nueva delimitación quedó representada en el plano definitivo del 1888 a cargo de los ingenieros Luis Silveyra, representante de Provincia, y Pablo Blot, representante de Nación (ver Figura 1).

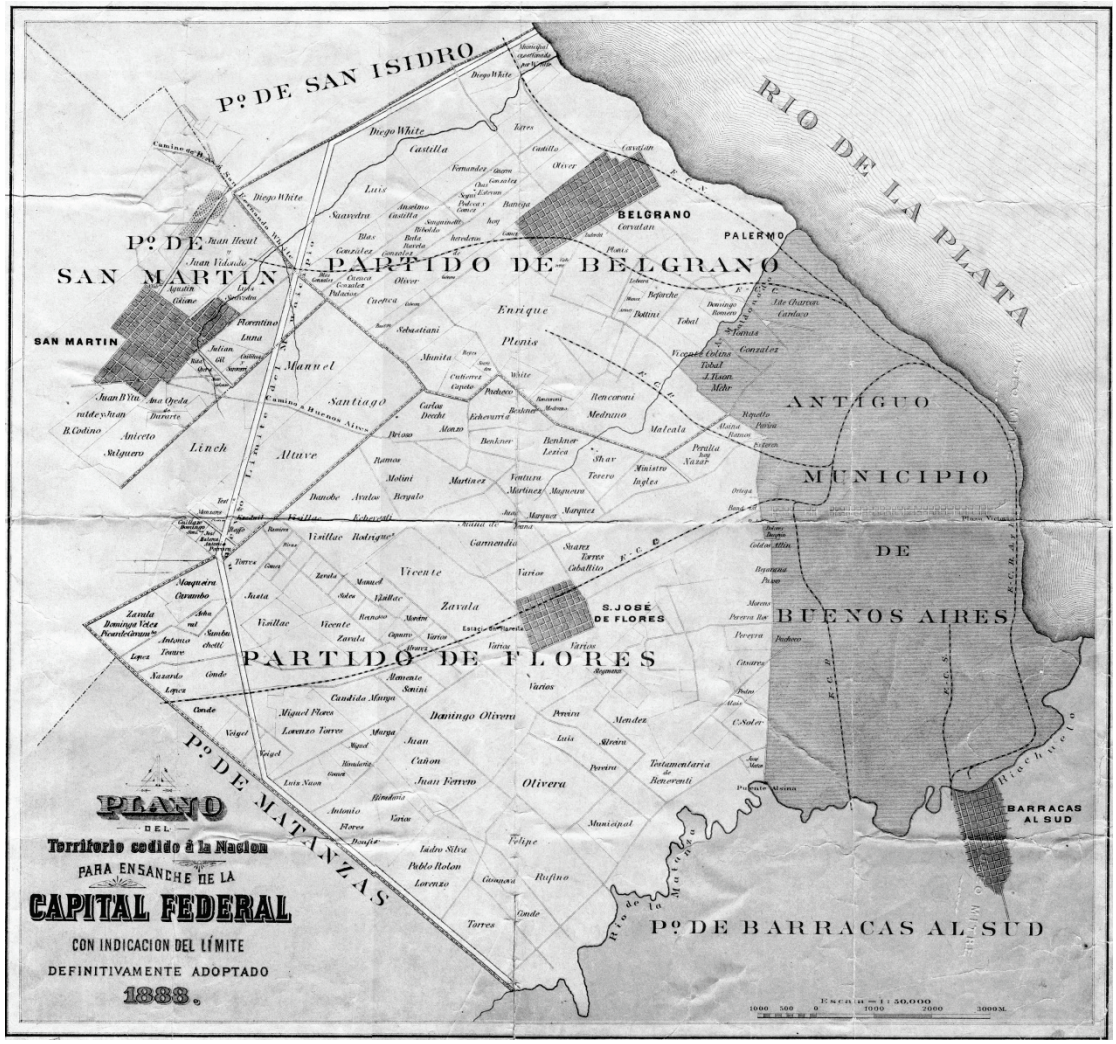


Figura 1: "Plano del territorio cedido a la Nación para ensanche de la Capital Federal con indicación del límite definitivamente adoptado 1888". Fuente: Mapoteca del Museo Mitre.

Observando dicho plano, se puede discernir claramente varios tipos de delimitaciones tal cual estaban en el momento de la capitalización, como, por ejemplo: los límites de cada municipio, entre ellos el de Buenos Aires que se había establecido en el 1867; el límite de los partidos y dentro de ellos las particiones rurales de los predios con el nombre del terrateniente; los límites naturales de los ríos (Maldonado, Riachuelo-Matanza, La Plata) y por encima de todos ellos, el nuevo límite de Capital. Por consiguiente, este es un plano de límites que relata el suceso de la resolución de la "cuestión capital".

La división jurisdiccional se establece lejos de los cascos urbanos existentes para así facilitar la expropiación de los terrenos que, por ser rurales, ofrecían menor inconveniente. Esta línea regular y a la vez arbitraria "fija una figura ordenada para la nueva ciudad,

buscando preservar, pese al cambio de escala, la centralidad y la simetría de la ciudad tradicional" (Gorelik 1998, p. 128).

Partiendo de las divisiones existentes de las tierras y de la idea de mantener la centralidad del "Antiguo Municipio de Buenos Aires", el trazado definitivo cumplió con la geometría que se acomodaba mejor para tales fines. Al aplicar la ley geométrica que indica que un círculo queda definido sólo por tres puntos, en el plano del 1888, se observa que los tres vértices del nuevo límite marcan el centro justo en el antiguo municipio (ver Figura 2).

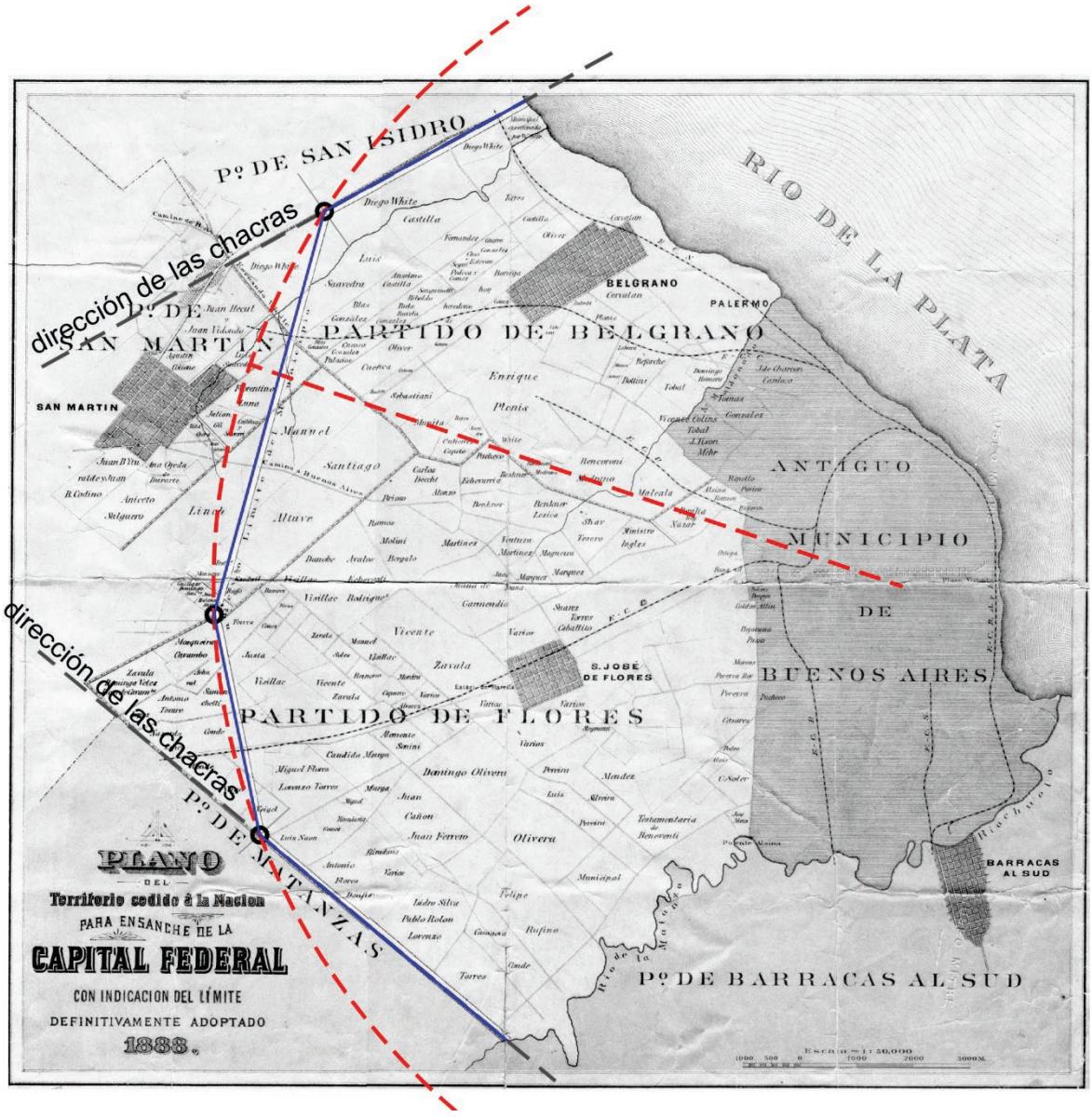


Figura 2: Análisis geométrico del nuevo límite. Fuente: Análisis propio en base al mapa original.

La "cintura higiénica", la avenida-parque y su diseño funcional

Para entender la conformación de la ciudad Buenos Aires y cómo ésta se fue desarrollando a partir de la década del 1870 en adelante, se debe tener en cuenta la resolución de tres problemas importantes que, ingenieros, comerciantes, políticos y otros grupos interesados debían consensuar para avanzar con el crecimiento urbano. Estos puntos fueron el emplazamiento de las instalaciones del nuevo puerto, el desarrollo de una red ferroviaria y la fijación de la capital federal. Para el principio del siglo XX la resolución de estos problemas había organizado, por fin, el perfil de Buenos Aires (Scobie, 1977). Una vez fijados estos tres temas, era necesario determinar cómo la capital debía planificar su expansión urbana y qué decisiones clave debía encarar para la prosecución de su crecimiento.

Al acercarse la celebración del Centenario de la nación, la ciudad debía mostrarse como una capital internacional capaz de albergar grandes eventos. Por ese entonces, Argentina afrontaba un gran reto que era resolver "la cohesión social y la cohesión nacional" (Devoto, 2010, p. 43). Debía mostrar una imagen de unión y prosperidad forzosa en tiempo record, por tanto, la capital debía organizarse y embellecerse a través de las extensiones de las avenidas, la creación de espacios monumentales y la construcción de edificios emblemáticos. Dichas estrategias se vieron plasmadas en el Plan Bouvard, que se elaboró entre el 1907 y el 1910.

En ese contexto de expansión y organización urbana, en el 1923 la Intendencia Municipal, presidida entonces por Carlos Martín Noel, constituyó la Comisión de Estética Edilicia, la cual publicó, en el 1925, el Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio. Después de los festejos del Centenario y de los monumentos y obras que se hicieron para la cita internacional, dejaron de manifiesto ciertas preocupaciones con respecto a la estética de la ciudad y el conocido Plan Noel se enfocaba en que la obra edilicia de la ciudad de Buenos Aires como capital "ha de sintetizar la expresión total del sentido estético a que aspira el progreso social e intelectual de la Nación" (extracto del Plan Noel en Molina y Vedia, 1999, p. 105).

El urbanista argentino Carlos María Della Paolera, quien dirigió la Oficina del Plan de Urbanización de la Municipalidad en la década del 1930, "alertaba sobre la reducción acelerada de los espacios verdes en la ciudad" (Gruschetsky 2012, p. 5). Según el catastro y

el censo de mediados de los años treinta, más de la mitad de la superficie de Buenos Aires estaba edificada y el resto eran terrenos baldíos, y este patrón se extendía aceleradamente hacia la periferia. Esta época marcó un antes y un después en el concepto de proyectar la ciudad, como se demostró en el siguiente Plan Director del 1938 elaborado por Ferrari y Kurchan-Hardoy con Le Corbusier en París. En él se plasmaban nuevas ideas basadas en lejanas utopías que apuntaban a un modelo de sustitución urbana con una "concepción instantaneísta" (Choay 1983, citado en Novick y Piccioni, 1990, p. 7) que no tenía en consideración la historia de la ciudad y su cultura como herramientas estratégicas.

La modernidad que vivió Buenos Aires, sobre todo entre el 1915 y el 1940, fue comparable a las grandes ciudades mundiales del momento: se desarrolló una extensa red de líneas de tranvía; fue una de las doce ciudades en el mundo que tuvo transporte subterráneo y la primera del hemisferio sur; se elaboraron planes urbanísticos tan importantes como el Plan Noel o el Plan Director; se concretaron avenidas y parques significativos para la ciudad diseñados por paisajistas de renombre internacional como Thays y Forestier y se construyeron edificios innovadores como el edificio Kavanagh que en el 1936 fue el más alto de Latinoamérica construido en hormigón armado. Los proyectos que se realizaron en esa época fueron representativos y auguraban un desarrollo trepidante o, por lo menos, un constante auge económico para la ciudad de Buenos Aires. Sin embargo, los planes y proyectos se pensaron como acciones puntuales y no se dotaron de un marco estratégico integrador que tuviera en cuenta la totalidad del territorio y, también, las características particulares y socioeconómicas de cada zona de la ciudad.

Dentro de este contexto de expansión urbana, Buenos Aires debía determinar cómo iba a ser su nuevo límite y qué relación establecería con su periferia.

A lo largo de su historia, como ciudad fue delimitada por diferentes trazados para marcar su perímetro urbano, pero antes de resolver la "cuestión capital" nunca se materializó, es decir, no había hecho falta construir un borde físico que indicara dónde empezaba y dónde terminaba, ya que el mismo vacío extenso de la pampa se ocupaba de hacer de límite. La adjudicación del límite definitivo establecido en el 1888, implicaba, finalmente, la construcción física del mismo.

El trazado fue el resultado de una larga tarea de canjes de tierra entre ambas jurisdicciones y pasó de llamarse "Límite del Municipio", a "Calle de Circunvalación" hasta que en el 1904 pasó a denominarse definitivamente "Avenida General Paz", rememorando al general cordobés que, a mediados del siglo XIX vaticinó que "el país necesitaba perfeccionar el régimen federal y la capitalización de Buenos Aires" (Boragno, 2001). Este trazado empezaba y terminaba con dos ríos, el de la Plata y el Riachuelo, y serviría para mejorar el acceso desde la Provincia y circunvalar Capital rápidamente y también se presentaba como una "cintura higiénica" (Gorelik 1998, p. 126) con intención de generar un *boulevard* verde que rodeara la ciudad y la contuviera.

En el 5 de julio del 1941, después de 53 años de establecer el trazado oficial, se inauguraba finalmente la Avenida General Paz siendo el primer proyecto de vialidad urbana que encaraba la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y, a la vez, el de mayor desafío hasta el momento.

Se formó un equipo multidisciplinario liderado por el ingeniero Pascual Palazzo quien dirigió un grupo formado por arquitectos, urbanistas, paisajistas e ingenieros. Para la realización de este trazado, la DNV trabajó conjuntamente con la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, la Dirección General de Arquitectura y con la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de la Capital. Es decir, las jurisdicciones de Nación, Provincia y ciudad volvieron a trabajar en un proyecto común después de la decisión de la "cuestión capital" en el 1888.

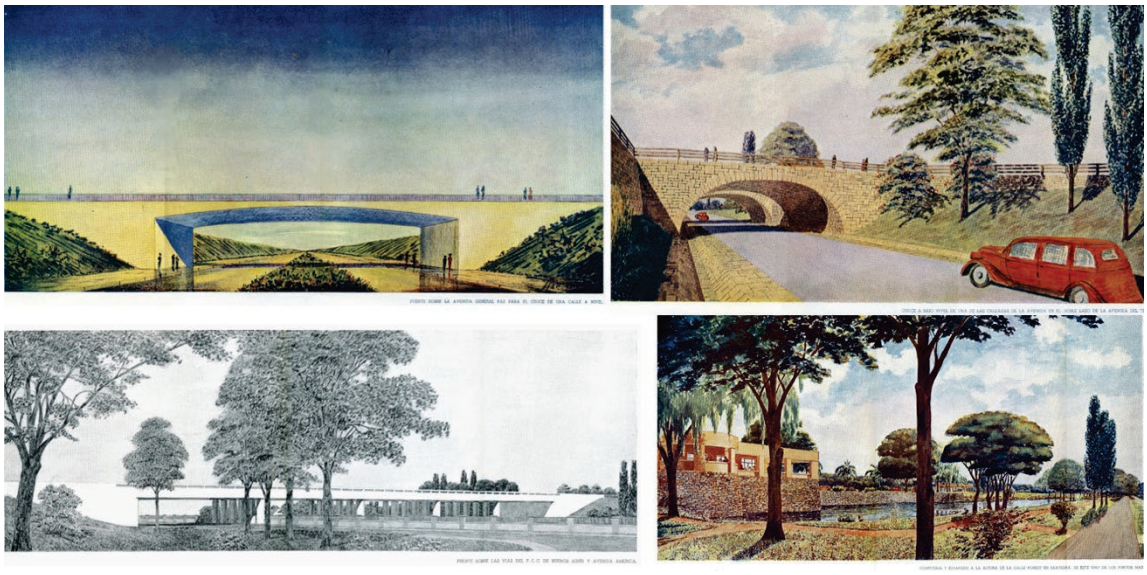


Figura 3: Ilustraciones del proyecto de la Avenida General Paz. Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (1938).

Todo el trazado de la ruta estuvo estudiado y pensado para que el automóvil mantuviera una velocidad constante en condiciones normales con seguridad y comodidad: la velocidad directriz del camino. A la vez, se alternaba con plazoletas centrales y laterales que separaban los diferentes tipos de tráficos y velocidades, gracias a su ancho tan generoso. En ese momento, se planificaba que el tráfico rápido de la avenida se desarrollase a una "velocidad aproximada de cien kilómetros por hora, sin que en ningún caso pueda ser dificultada por curvas cerradas o por falta de visibilidad en las pendientes" (Mazo, 1939, p. 194).

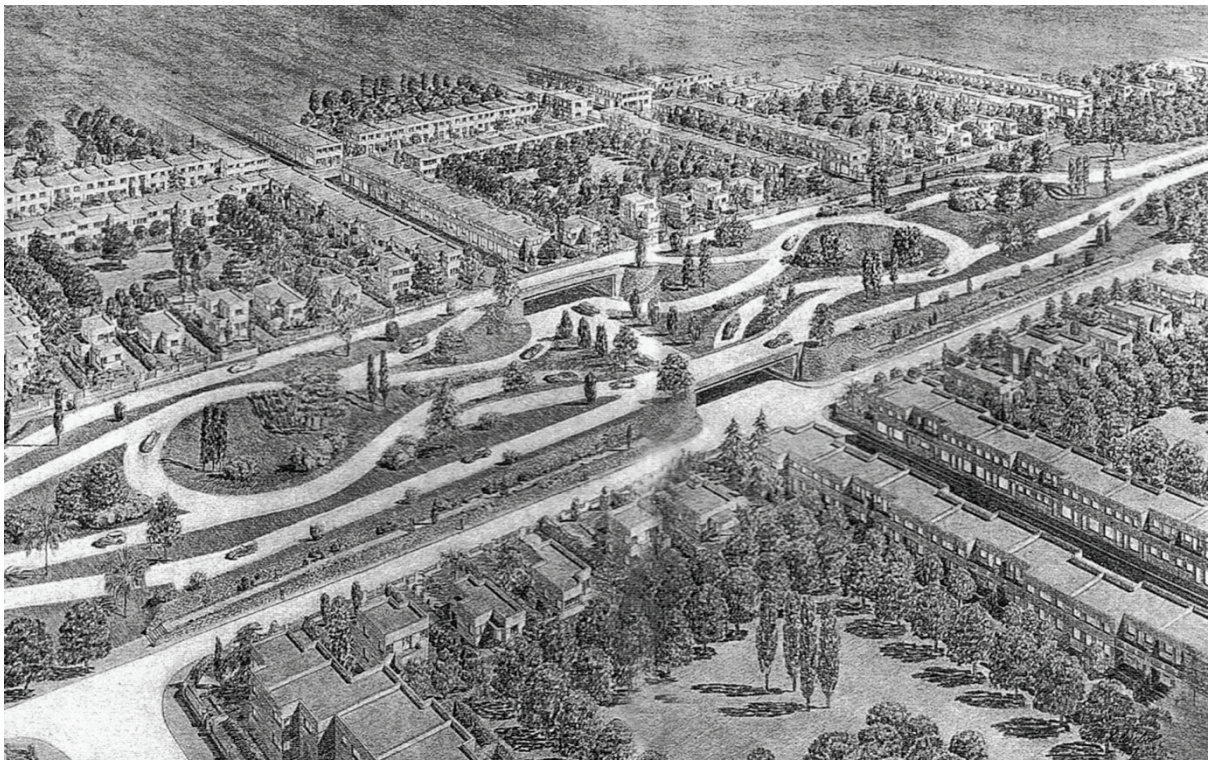


Figura 4: El famoso "Doble lazo" del ingeniero Palazzo. Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (1938).

Palazzo tenía una gran preocupación por la seguridad vial y por el buscar soluciones, no sólo a los problemas de su época sino también a los que se podían acontecer en un futuro. La visión humanista que le caracterizaba, le hacía ver más allá de las condiciones que establecían las pautas viales, otorgando al proyecto una perspectiva holística que contemplaba todas las variables que pudieran intervenir, dotándolo así de un diseño avanzado por su época.

Palazzo adaptó el concepto basándose en la implementación estadounidense por los nuevos proyectos automovilísticos que mezclaban la recreación del conducir con la naturaleza en rutas históricas o parques o lugares de contemplación. Lo que hizo insólito el proyecto, aparte de su magnitud y su trascendencia para esa época, fue el nivel de dedicación y de precisión con el que se originó la composición paisajística de todo el trazado, en la que se indicaba dónde debía ir cada tipo de árbol y se adjuntaba información anexada explicando las características del follaje y del tronco de cada especie, para así corroborar que la ubicación era la correcta con el fin de no entorpecer la dinámica vial.

A lo largo de los 24 km y 250 m, la ruta estaba envuelta por un estudiado proyecto de parquización que incluyan 70.000 árboles de especies diferentes (Boragno, 2001) que acompañaban al trazado, pero que no interrumpían la visibilidad y hacían del espacio un lugar privilegiado para estar en contacto con la naturaleza y desconectar del ritmo trepidante del centro de la ciudad.

Para salvaguardar el desnivel natural del propio trazado, se requirió adaptar sólo la calzada central que estaba dedicada al tráfico rápido (dos carriles por sentido), dejando las vías laterales al tráfico lento que siguieran la topografía del terreno. Eso produjo que se originaran relieves más o menos acentuados, los cuales formaron parte del proyecto de paisajismo y era donde se ubicaban principalmente las plantaciones. El diseño de la General Paz se basó en el "criterio de hacer ingeniería sin que lo pareciese" (La Ingeniería, 1980, p. 85).

El cordón verde que ofrecía la General Paz no sólo generaba buenas conexiones viales, sino que también embellecía a las entradas de la ciudad por tierra e incorporaba nuevos espacios verdes que se les asignaban un "rol civilizador asociado a la creación de ámbitos de sociabilidad" que eran "apropiados para civilizar y argentinizar a las nuevas masas de inmigrantes" (Armus, 2007 citado en Gruschetsky 2012, p. 9) promulgando usos tales como la práctica de deportes, el descanso o el paseo.

Entre el 1887 y el 1937 cambió mucho el entorno inmediato urbano en la zona del trazado, ya que cuando se estableció el *boulevard* de 100 m de ancho los terrenos colindantes eran campos o pequeñas urbanizaciones mientras que, en el momento de su construcción, la General Paz tenía que responder a los vecindarios y unir zonas de diferentes índoles socio-económicas. Era primordial que el diseño entablara una buena relación con su entorno y respondiera a las urbanizaciones que existían y a las que se preveían en un futuro cercano. Por tanto, la nueva avenida adquiría un rol de gran importancia a nivel integrador ya que no sólo debía dar respuesta a los diferentes cruces, sino que también debía vincular a los barrios colindantes que habían crecido de forma inconexa entre sí.

Este gran reto, fue posible gracias a que el diseño de la General Paz estudió hasta el detalle cada una de las intersecciones y creó un espacio de intercambio social. El límite de la capital, con la construcción de la avenida, tomó forma y se materializó pasando a ser, no sólo

una circunvalación sino, un mundo aparte del resto de la ciudad. Se creó un parque lineal que contenía y amparaba a la capital; un cordón verde muy necesario para los vecinos y admirado por los visitantes que accedían a la urbe; fue un respiro dentro de tanta celeridad urbana; una zona de contemplación y de disfrute familiar. Estas características adquiridas y apropiadas por los ciudadanos para con el territorio fueron posibles debido a que el límite no se estipuló sólo a una línea, sino a una franja de 100 m de ancho que ofrecía un espacio considerable para ser vivido dentro de ella.

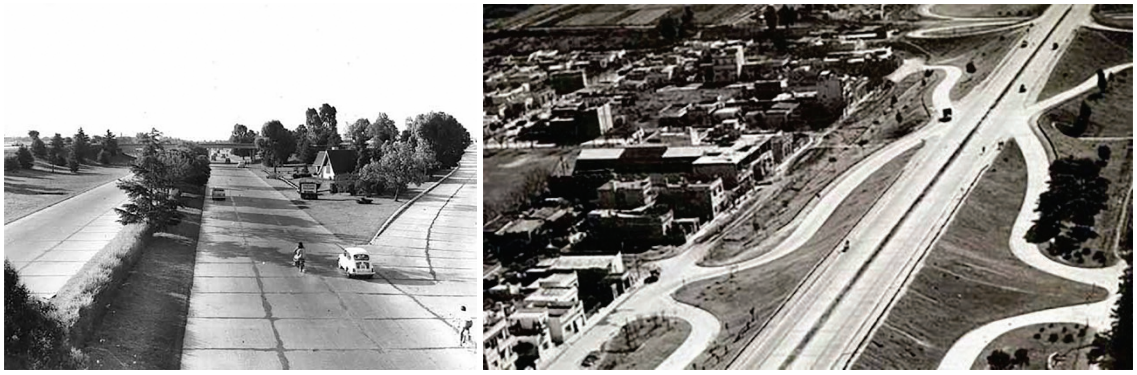


Figura 6: Imágenes de la General Paz al poco tiempo de su inauguración. Fuente: Imágenes extraídas del buscador Google.

Urbanizaciones e infraestructura, modeladores de capitales

El acceso a las grandes ciudades ha comportado un reto para la planificación desde que el automóvil pasó a ser el principal vector de la conformación utópica urbana durante el siglo XX. Este patrón se estableció principalmente a mediados del siglo pasado en Norteamérica, donde se forjaba un modus vivendi basado en un modelo urbano expansivo y muy poco denso en el que aseguraba la calidad de vida de los ciudadanos basado en el sueño americano como referente a seguir. Estas urbanizaciones extensas ubicadas en la periferia se escapaban de las áreas centrales degradas y dedicadas exclusivamente a la producción económica de las ciudades y garantizaban, así, una cualidad habitacional para la clase trabajadora. Esto fue posible gracias a la popularización del automóvil y, por consiguiente, a la vasta infraestructura vial que se estableció como política en el país.

La General Paz se trazó como una circunvalación y daba servicio a las urbanizaciones contiguas. Sin embargo, éstas se fueron densificando y obligaron a ampliar el trazado vial para abastecer la demanda de las poblaciones. El área verde que abarcaba el paisajismo estudiado de Thays, y que superaba ampliamente la superficie pavimentada de la avenida, disminuyó en detrimento de las reincidentes ampliaciones viales que sufrió la vía en las últimas décadas en pos de ofrecer un mejor servicio, a pesar de no tener una planificación conjunta del territorio.

En el caso de la periferia de Capital Federal ya se vaticinaba, a finales de los años cuarenta, que su crecimiento exponencial, sin estrategias de planificación concretas, conllevaría a un cierto libre albedrio que sería el origen de una metropolización de la ciudad. El arquitecto y crítico de urbanismo José María Pastor (1947, citado en Caride, 1999), ya dejó claro en esa época que:

> El olvido de la realidad regional es el responsable de las aberraciones como esa Megalópolis llamada Buenos Aires, que concentra en derredor suyo a la tercera parte de la población de la República Argentina y monopoliza en proporción mayor todavía, las actividades sociales de todo el país (p. 31).

Es por ese entonces, que se empezó a conformar el conurbano bonaerense y tomó su propia identidad diferente de capital. Esta dinámica remarcó la autosuficiencia y la centralidad que ha preservado la ciudad desde los inicios de su fundación y que continúa conservando, e incluso potenciando en la actualidad dado el estatus que alcanzó en el 1994 cuando pasó a ser Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), convirtiéndose en una nueva jurisdicción. Su tendencia, desvinculada del resto del país, se ha traducido tanto a nivel político como en la dinámica urbana que ha imperado en su territorio.

Por ejemplo, el crecimiento demográfico de la periferia con respecto a la ciudad muestra cierta correlación entre ambas jurisdicciones. A continuación, se presentan los datos censales del último siglo que denotan un vínculo particular con lo que respecta a la ciudad y a su extrarradio.

año	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001	2010
pais	7,885,237	15,893,827	20,013,793	23,364,431	27,947,446	32,615,528	36,260,130	40,117,096
Capital Federal	1,575,814	2,981,043	2,966,634	2,972,453	2,922,829	2,965,403	2,776,138	2,890,151
Partidos del Gran Buenos Aires	458,217	1,741,338	3,772,411	5,380,447	6,843,201	7,952,624	8,684,437	9,916,715
AMBA	2,034,031	4,722,381	6,739,045	8,352,900	9,766,030	10,918,027	11,460,575	12,806,866
% en Área Metropolitana	25.80	29.71	33.67	35.75	34.94	33.47	31.61	31.92

Cuadro 1: Evolución de la población argentina según censos nacionales. Fuente: Elaboración propia en base a los censos oficiales del INDEC (http://www.mininterior.gov.ar/poblacion/archivos_estadisticas/EvolucionPoblacionProvincias1914.pdf).

Tal y como demuestra el Cuadro 1, la ciudad ha mantenido su población constante desde el 1947, mientras que el conurbano ha continuado creciendo exponencialmente hasta el último censo en el 2010. También se indica el porcentaje de la cantidad de habitantes en el AMBA con respecto al total del país, es decir, en el 1970 de los 23.364.431 habitantes que se registraron a nivel nacional, el 35,7% vivía en el AMBA, llegando a ser el porcentaje más alto. En los siguientes censos, se observa una disminución de este índice hasta que en el 2010 se percibe un ligero aumento obteniendo un porcentaje de casi el 32%.

Ya en el 1936 se vaticinaba la necesidad "de un convenio entre Capital Federal y la provincia de Buenos Aires para que desde el punto de vista técnico se organice como un solo conjunto a la gigantesca urbe que poseen en condominio" (Della Paolera, 1979 citado en Oslzak 1991, p. 39). Esta expansión urbana se originó al cruzarse varios factores clave que la hicieron posible, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial y con el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) que caracterizó la zona. Primeramente, en el conurbano se situó la mayor concentración de área industrial de todo el país, hecho que captó los principales flujos migratorios. En gran parte del área metropolitana, se situaba el centro neurálgico del poder económico y político atrayendo instituciones públicas y privadas de gran peso a nivel nacional. Se facilitó el acceso a la tierra urbana y a la vivienda ofreciendo buenas oportunidades de pagos en cuotas, ya que los propietarios de las tierras baldías del conurbano aprovecharon para vender lotes sin ninguna infraestructura a los que tanto deseaban tener una casa unifamiliar con terreno propio. Finalmente, este esquema se entrelazaba con el desarrollo de una red básica de transportes, al alcance de las familias populares, quedando así unidos los principales centros.

A pesar de estos incentivos, la suburbanización se originó sin una planificación urbana adecuada y con una escasez de planes habitacionales económicos dejando en evidencia, tal y como comenta Oszlak (1991):

> la proliferación de villas precarias en zonas marginales, una creciente contaminación derivada de la expansión industrial en el cinturón capitalino y también una insuficiente prestación de ciertos servicios colectivos básico, como transportes, cloacas, aguas corrientes, hospital y escuelas (p. 18).

Según el Cuadro 1, Capital Federal albergaba 2.981.043 habitantes en el 1947 y en el último censo nacional, en el 2010, se registraron 2.890.151. En estos más de sesenta años, la ciudad preservó su población constante, como si hubiera congelado su crecimiento demográfico. Incluso, se preservó tanto que, ésta nunca volvió a alcanzar la cantidad de habitantes que se registraron en el 1947.

Se calcula que actualmente 3,5 millones de personas ingresan diariamente, ya sea por actividades necesarias o de ocio, a la Capital desde el Gran Buenos Aires.[2] Ya en el 1936 Della Paolera señalaba la necesidad de "hacer algo para que los cientos de miles de personas que trabajan como porteños y que duermen y votan en calidad de provincianos puedan seguir forjándose la ilusión de que, con sus respectivas familias, viven en el campo" (Della Paolera citado en Oszlak 1991, p. 53). El especialista quería evitar las políticas urbanas expansivas y centralizadas en Capital, debido a que la tendencia de situar miles de unidades domésticas atomizadas desbordaba la situación de la periferia, ya que éstas dependían económicamente de la ciudad. Por consiguiente, la desestructuración urbana que sufrió la zona devino por la falta de políticas integrales entre la capital y el conurbano, las cuales se vieron aún más potenciadas a partir del gobierno de facto del 1976.

Las políticas de ese período destacaban por querer preservar a la ciudad capitalina manteniendo "su actual dimensión demográfica, estabilizada desde 1947 como vecindario de 3 millones de residentes en poco más de 20.000 hectáreas" (declaraciones del Consejo de Planificación Urbana de la Capital a comienzos del 1980, citado en Oszlak 1991, p. 77). No sólo se quería preservar la cantidad de la población, sino que también se quería seleccionar la

[2] http://www.lanacion.com.ar/1785124-la-ciudad-atascada-el-auto-reemplazo-de-un-transporte-publico-deficiente

calidad de los ciudadanos tal y como lo sentencian estas palabras Del Cioppo, intendente de la Capital en el 1982 (citado en Ozslak 1991):

> (…) no puede vivir cualquiera en ella. Hay que hacer un esfuerzo efectivo para mejorar el hábitat, las condiciones de salubridad e higiene. Concretamente: vivir en Buenos Aires no es para cualquiera sino para el que lo merezca, para el que acepte las pautas de una vida comunitaria agradable y eficiente. Debemos tener una ciudad mejor para mejor gente (p. 78).

El conurbano bonaerense, no estaba sólo destinado a que su crecimiento urbano, su política socio-económica y su movilidad dependiera de capital, sino que éste tenía que reportar a la ciudad los gastos que la ciudad invertía en su dinámica. Por tanto, se estableció una relación de dependencia muy marcada: la ciudad funcionó y funciona como elemento atractor asegurando una oferta productiva capaz de albergar diariamente a una cantidad mayor de personas externas que de capitalinos.

Por consiguiente, el incremento de los altos volúmenes de tránsito provocados por la expansión del Gran Buenos Aires ha requerido de constantes adaptaciones y ampliaciones de los accesos por parte de los organismos viales y ferroviarios desde mediados del siglo pasado. En el 1951 el Ministerio de Obras Públicas presentó el primer informe correspondiente a la actualización de la red de caminos y ferrocarriles y de las futuras ampliaciones en las principales ciudades, en especial en Capital Federal. Desde ese entonces, se empezaron a generar propuestas y proyectos para mejorar los accesos a la ciudad, tendencia que afectó a la avenida General Paz por las diferentes remodelaciones que tuvo que afrontar en sus tramos.

La última ampliación que se inició en 2015 y terminó en 2017, se realizó alegando que "la cantidad de vehículos provocaba que las condiciones de circulación tuvieran un nivel de servicio bajo con demoras, tanto para el tránsito que circulaba longitudinalmente, como el que cruzaba en los sentidos Capital-Provincia" (Varios, 2016). Se añadió un cuarto carril hasta el Acceso Oeste y se cambiaron los puentes existentes que cruzan la avenida por puentes metálicos, siendo así, la obra vial urbana más importante de los últimos tiempos.

El parque automotor incrementó de manera exponencial en las últimas décadas en la República Argentina, pasando de 1.708.635 vehículos en el 1966; de 4.919.086 en el 1980 a

9.388.811 en el 1998.[3] En el 2016 llegaron a registrarse 12.503.920 vehículos (incluyendo comerciales livianos y pesados), distribuyéndose el 48% en la Provincia de Buenos Aires siendo dónde se sitúa la máximas concentración de la flota. De esta cantidad se deduce que hay 3,8 habitantes por vehículo en el país.[4]

Ya en el año 1999 se terminó la ampliación de dos a tres carriles por sentido en toda la General Paz, alegando el mismo discurso de congestionamiento del tránsito. Sólo 16 años separan la penúltima ampliación de la última y en cada ocasión la intención era mejorar el confort de la circulación, pero una vez más se ha demostrado que no es tan eficiente como se creía. Ampliar el ancho de calzada para agilizar la circulación, es una práctica del fenómeno "tráfico inducido", es decir, por mucho que se amplíe, se terminan ocupando los nuevos espacios, ya que, al aumentar el suministro de un bien, se consume más. Es una paradoja en sí misma, porque, al agregar más vías a una red de tráfico para mejorar los tiempos de viaje, atrae a la vez más usuarios y, por ende, provoca una nueva congestión.[5]

Algunos de los aspectos del proyecto original que contemplaban la disolución de la trama en los bordes del trazado de forma sinuosa, el cinturón verde y la convivencia entre la circulación vehicular y el esparcimiento, quedaron olvidados con la remarcación de la línea recta de las vías y el aumento de la superficie del asfalto, en pos de una sensación de mejoría cortoplacista.

Un anillo integrador a nodos de centralidad

La General Paz se originó como una mezcla entre avenida paisajística y autovía para ofrecer a Capital y a los barrios colindantes una accesibilidad vial fluida y mostrarse como puerta a la ciudad. El diseño del proyecto y lo que se implementó brindaba un trazado integrador con respecto a su entorno y a lo largo de todo su recorrido, pero debido al crecimiento demográfico del conurbano y al, consecuente, incremento del tránsito vehicular, la General Paz devino de un anillo unificador a una serie de tratamientos particulares de

[3] http://www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/estadisticas/bolesta1/boletin0102/primera_seccion/pagina09.htm
[4] http://www.afac.org.ar/paginas/noticia.php?id=2170
[5] ver artículos relacionados con esta temática: http://blogs.eltiempo.com/despacio/2013/06/23/otra-paradoja-del-transporte-mas-vias-mas-trancon/ https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/construir-mas-vias-trae-mas-trafico-y-presas/OJBJONYY2BDCVBB2V7TPXGK4DM/story/

"nodos". Es decir, pasó de ser una línea con un recorrido constante a una serie de puntos inconexos entre sí. Los accesos originales que tenían un tratamiento igualitario y harmónico pasaron a ser nodos de centralidad.

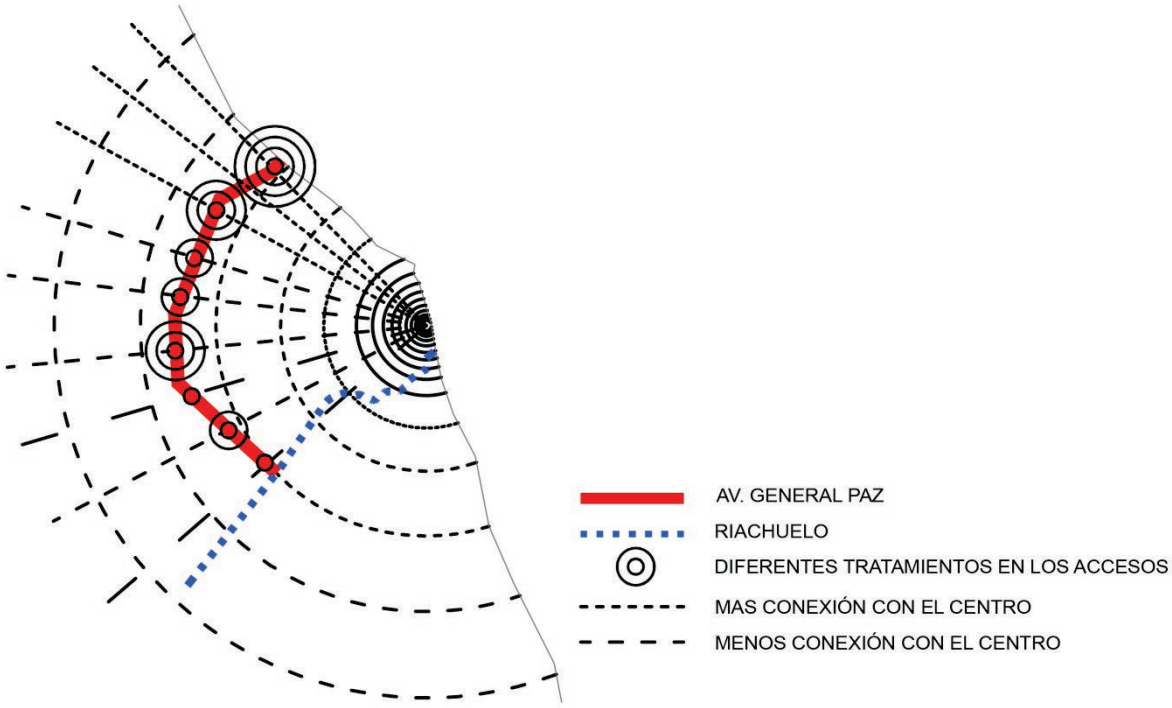


Figura 7: Esquema ilustrativo en el que se muestran los diferentes tratamientos en los principales nodos de centralidad en la General Paz. Fuente: Elaboración propia en base a la información que se ha incorporado a lo largo de este documento.

En la Figura 7 se muestra, de una manera esquemática, cómo los principales accesos operan en la actualidad y qué peso tienen con respecto al resto. Los más importantes como el acceso norte de Panamericana, Cabildo o el acceso Oeste de Liniers han pasado a ser más que una conexión vial, se han transformado en nodos de centralidad llegando a tener incluso su propia identidad. Es, por tanto, que el límite entre Capital y conurbano, sí que distingue una zona de otra a nivel jurisdiccional, pero, a nivel físico lo que realmente pasa en la actualidad, es que hay más diferencias a lo largo del trazado que entre ambos lados.

Estos nodos de centralidad se han ido formando dependiendo del tipo de conexión que cada acceso ha requerido para unir el centro de la ciudad con la periferia. Cada uno de éstos ha evolucionado independientemente del resto de los otros accesos. Es así como se ha

perdido el propósito integrador que tenía la Avenida General Paz en su diseño original. Esta comparación entre los principales nodos muestra las diversas formas de planificación que ha sufrido el trazado.

Para observar esta distorsión en el diseño original del *parkway* del ingeniero Palazzo, se muestra en la Figura 8 la comparativa de imágenes satelitales de cómo fue evolucionando uno de los principales accesos de la General Paz, desde su origen hasta la actualidad. El propósito es mostrar el dibujo original del proyecto, percibir la sensibilidad técnica y el diseño integrador con los que se basó y observar los cambios que fue sufriendo el trazado a lo largo de los años convirtiéndose en una transitada distribuidora. Para tener una idea general de la modificación, es significativo el dato de la cantidad de accesos que se proyectaron, unos 175, comparados con los que existen actualmente, unos 93,[6] lo que denota la pérdida de transversalidad que sufrió el trazado durante las últimas décadas.

[6] Este conteo lo realizó la autora en base al proyecto original La General Paz (DNV 1938) y para el estado actual se basó en las imágenes satelitales de Google Earth.



Figura 8: Nodo Panamericana. Fuente: http://mapa.buenosaires.gob.ar/mapas/?lat=-34.619330&lng=-58.489537&zl=14&modo=transporte y "La Avenida General Paz", Dirección Nacional de Vialidad, 1938.

Cambios de paradigmas en las etapas de la avenida

La relación entre periferia y ciudad ha sido condicionada por el límite entre ambas, que ha ido desvirtuándose según las políticas jurisdiccionales que se han determinado a lo largo de su conformación. En la época de la capitalización, Nación y Provincia fueron las que establecieron el crecimiento de Buenos Aires y estipularon la construcción del límite. Más adelante, la municipalidad se consagró como poder político y se formuló como un tercer ente jurisdiccional que pasaría a preservar la ciudad y la General Paz pasó a ser "el límite político y físico de la Capital, e implicó una cierta condición no sólo política, sino física y simbólica, de inclusión y exclusión en el casco urbano" (Lestard, Janches y Bonder, 1995, p. 67).

Desde el consenso del trazado del nuevo *boulevard* de circunvalación de 100m de ancho en el 1887 hasta las últimas ampliaciones que sufrió la General Paz en 2015, se pueden distinguir tres épocas. Éstas son las mismas en las que se ha estructurado el Capítulo 1 y que, a modo de síntesis, se pueden comparar en el Cuadro 2. Son tres etapas bien marcadas en las que se produjeron cambios significativos en el límite y que fueron desfigurando el paradigma de su diseño y propósitos originales.

CUÁNDO	1887	1937 - 1941	1950 - 2015
DÓNDE	en el PLANO de 1888	MATERIALIZACIÓN in situ	SOBRE - MATERIALIZACIÓN
PARA QUÉ	CONFORMACIÓN nueva Capital	cintura HIGIÉNICA	mejorar ACCESO CIUDAD
CÓMO ES	TRAZADO	AVENIDA - PARQUE	DISTRIBUIDORA
SIGNIFICADO	TERRITORIAL límite jurisdiccional	FUNCIONAL	BARERRA simbólica
ESQUEMA			
INTENCIONES	trazado para DELIMITAR	MODERNIZACIÓN diseño AUTOVÍA	ampliación NODOS CENTRALIDAD
EFECTOS	pautas EXPANSIÓN ciudad	INTEGRACIÓN URBANA	CONURBANO ≠ CAPITAL
HABITANTES EN CAPITAL	1887: 433.375 hab 1895: 663.854 hab 1904: 908.492 hab*	1914: 1.575.814 hab 1934: 2.023.335 hab 1947: 2.981.043 hab**	1970: 2.972.453 hab 1991: 2.965.403 hab 2010: 2.890.151 hab**
PLANES/ PLANOS	1850 plano Sourdeaux 1888 plano C. Federal	1904 plano cuadrícula 1910 Plan Bouvard 1925 Plan Noel 1937 Plan Le Corbusier	1958 Plan Director 1970 Plan Conade

*fuente: datos sacados de G. A. Brandariz, 1997
**fuente: datos sacados de los Censos Nacionales

Cuadro 2: Comparativa de las características del trazado según sus épocas. Fuente: Elaboración propia.

Consenso del límite, 1887

Con la elaboración del plano de Silveyra y Blot en el 1888, se sentenció el límite y la conformación de la nueva capital. Esta resolución quedó, por ese entonces, en el plano jurisdiccional sin tener una representación física, ya que, la nueva división pasaba por áreas escasamente habitadas y debían hacerse las expropiaciones pertinentes. Este reajuste requirió de varios trámites y pactos complejos que provocó que la materialización de la nueva avenida fuera un proceso lento y arduo. Por tanto, en esta primera etapa de la adjudicación del trazado, éste definió la conformación de la ciudad otorgándole un significado jurisdiccional y, por consiguiente, territorial. Con esta nueva delimitación se le indicaba a capital hasta donde podía expandirse y qué meta alcanzar.

El concepto en sí de territorialidad plantea una relación entre el territorio y el efecto que produce el sentimiento de pertenencia a éste. No tiene por qué coincidir con ninguna región necesariamente, pero sí que tiene que irradiar una cierta identidad cultural. En el caso de la General Paz, la avenida genera una división territorial que separa dos ámbitos diferentes entre sí a nivel económico, político y administrativo que conlleva a crear diferentes mapas mentales entre las zonas que la limitan, con lo que termina condicionando, también, el nivel cultural. Se establece un efecto de territorialidad que diferencia capital del conurbano, los cuales a su vez abarcan diferentes sub-zonas con otros efectos relacionados con el territorio.

Territorializar significa situar una acción, dar una propiedad de sitio a un acto, a una tendencia, a un movimiento, tal y como comenta Sack (1986) "tanto las relaciones espaciales como la territorialidad de los hechos sociales traen aparejadas distintas concepciones del espacio a las que denominaremos concepciones sociales". Éstas dependen en sí mismas de las estructuras político-económicas que se generan en la sociedad. Los sucesos se naturalizan según su producción social en el marco de un contexto, por tanto, pasan a estar localizados. En este proceso Agnew (1996) destaca tres elementos principales sobre el concepto de lugar:

> *Locale*, los emplazamientos en los cuales se constituyen las relaciones sociales (que pueden ser informales o institucionales); localización, los efectos de los procesos sociales y económicos sobre los *locales* operando a escalas más amplias; y el sentido del lugar, la "estructura de sentimiento" local (p. 9).

La consagración de la ciudad se establece, entre otros factores, de la necesidad que tiene el poder de concentrarse sobre sí mismo, y no dispersarse ni social, ni geográficamente. Es necesario que se asiente en un punto del territorio para que pueda disponer de los elementos e instancias de dominio sobre el resto del espacio socio-geográfico. Sólo así, podrá apropiarse del excedente producido. El poder tiene necesidad de localizarse estratégicamente en el espacio, pasando a ser un centro de poder (Sánchez, 1979).

El crecimiento acentuado a mediados de Sigo XX, estableció una relación entre periferia-ciudad en la que la periferia quedaba supeditada a la ciudad en la medida en que el excedente era absorbido por esta última. Era una relación jerárquica y de dominio, de la ciudad sobre su periferia, la cual se ha mantenido a lo largo de su existencia. Esta relación de dominio puede darse en tres formas diferentes según Agnew (1996):

> Las militares-administrativas, las económicas y las culturales. Las periferias pueden ser conquistadas e incorporadas por los centros en todas estas formas o sólo en una de ellas. Pero los cambios en un tipo de relaciones afectan a las demás (p. 6).

Tal y como se ha visto en las tablas demográficas anteriores (Cuadro 1), el AMBA alberga casi un tercio de la población nacional, siendo el área urbana más extensa y con diferencia de todo el país, con lo que se demuestra que el peso de Capital Federal es realmente relevante. Por tanto, Buenos Aires, teniendo este peso demográfico, conquista a su periferia, e incluso al resto del país, generando su efecto atractor implantando una relación de dominio en las tres formas diferentes que establece Agnew (ver Figura 9).

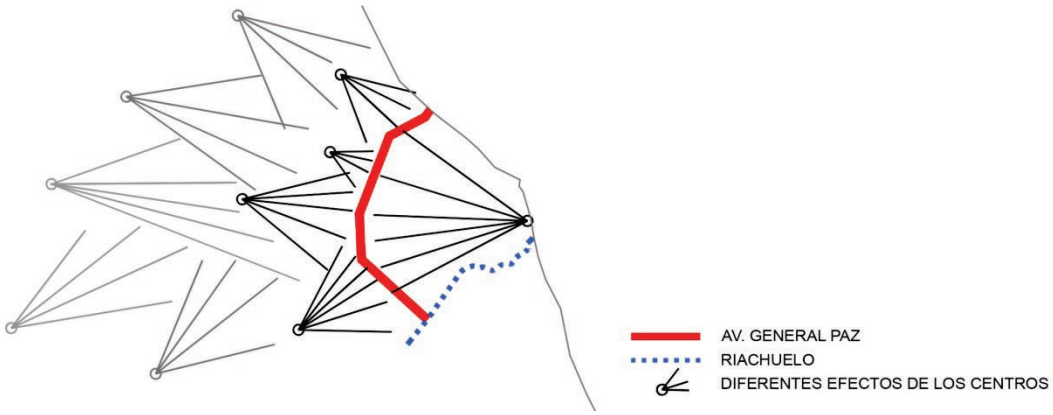


Figura 9: Efecto atractor de Capital Federal hacia su periferia pasando por el filtro de la General Paz. Fuente: Elaboración propia.

Es decir, la ciudad desempeña el papel de centro de poder de las relaciones espaciales (centro hegemónico), por tanto, se determina una hegemonía geográfica al respecto. En este caso, se crea una relación de "dominio-dependencia" debido al proceso de "desarrollo-control" entre el centro dominante y la periferia dominada (Sánchez 1979). Estas relaciones se sirven de los elementos que condicionan la capacidad productiva del trabajo y los manipulan diferencialmente en el espacio como uno de los mecanismos más eficaces en el proceso de desarrollo-control, de forma tal que, por un lado, se crea excedente, pero por otro no les permitan la independización entre ambas partes. El poder se define por la doble faceta de la apropiación del excedente y el de la gestión del mismo.

La integración, 1937-1941

La sensibilidad proyectual que mostró Palazzo a la hora de determinar las conexiones viales y la unificación con el entorno a través del dominio de las herramientas para el diseño del paisajismo y del espacio público, fue crucial para lograr que la General Paz fuera un referente como proyecto moderno y estuviera a la vanguardia de la época. Con ella se materializó la visión romántica de lo que se podía lograr con un equipo multidisciplinar de profesionales y que abogaba por implementar, a través de la planificación, integridad y equidad en el tratamiento urbano para todos los diferentes barrios limítrofes de la ciudad y la periferia. En la concepción del proyecto no era importante la idea de límite entre las jurisdicciones, se dejaba aparte las diferencias que había habido entre ambas, décadas atrás, para pasar a focalizarse en un diseño integral y funcional que daría servicio a las dos partes.

Los objetivos del proyecto se cumplieron y la avenida pasó a ser parte de la vida de los vecinos frentistas y un referente para los ciudadanos como paseo obligado los mismos domingos. Todo el barrio se mostraba en la General Paz y los usuarios que lo vivieron lo recuerdan con cierta nostalgia (Boragno, 2001).

El diseño original del trazado podría describirse como un "sistema abierto" que liberaba al urbanismo y dejaba que el espacio público se viviera como un proceso cambiante y amoldable. Según Sennett (2014) "los umbrales son zonas de un hábitat donde los organismos son más interactivos, debido al contacto con las especies o de las condiciones

físicas diferentes" (p. 33).[7] Es decir, los umbrales son zonas activas donde se producen intercambios, ya sean de información, de nutrición o de diversión, entre otras, por tanto, se generan ciertos beneficios entre los integrantes que acceden a esa zona dinámica. Que un contorno se defina como un umbral denota que van sucediendo ciertas acciones de intercambio que son propiciadas por el diseño del mismo y por el uso que se le da. Para que este efecto perdure en el tiempo, Sennett lo compara con la membrana de una célula que es porosa y que permite que haya un equilibrio entre lo que entra y sale para que ésta se pueda nutrir correctamente.

Esta comparación es trasladable a los elementos y al diseño del espacio público y su integración con el entorno. La General Paz se proyectó para ser un umbral poroso y crear un espacio de interacción para los usuarios que quisieran acceder a sus servicios y se beneficiaran del nuevo espacio público que generaba, aparte de las ventajas viales que ofrecía. Desde su inauguración hasta sus significativas ampliaciones en la década del 1970, el espacio público que ofrecía la avenida como cinturón verde, era utilizado como un espacio de referencia a disfrutar en la ciudad, principalmente, para los usuarios durante los fines de semana.

La metamorfosis hacia una frontera, 1950-2015

Las ampliaciones que ha sufrido la General Paz, desde la segunda mitad del siglo XX hasta la última que fue en el 2015, han contribuido a la sobre-materialización de la misma vía, es decir, se han sobre-construido accesos y carriles aumentando así, la superficie de asfalto a lo largo de toda la avenida. En muchos casos, se ha llegado a la saturación de la misma capacidad que ofrecía la vía y se han incluido diferentes niveles.

Con la intención de mejorar el acceso a la ciudad y de crear nodos de centralidad que dieran servicio a tales demandas, se renunció a los propósitos originales del diseño de la General Paz. Es decir, pasó de ser de una vía integradora a transformarse en una barrera urbana (ver Figura 10).

[7] Traducción propia.



Figura 10: Nodo Acceso Oeste con cuatro niveles diferentes. Fuente: Elaboración propia.

El origen de la avenida fue la necesidad de establecer el nuevo límite entre jurisdicciones. El concepto de límite remite a una línea que tiene el poder de terminar o empezar con unas propiedades distintas a lo que se venía dando hasta entonces. Algo o todo cambia, ya sea a nivel conceptual o a nivel morfológico. Pero, debido a las ampliaciones viales que ha sufrido el trazado, ha pasado, no sólo de ser un límite, sino a ser, también, una frontera física (ver comparativa entre Figura 11 y Figura 12).



Figura 11: Vista de la General Paz sobre finales de la década de 1950. Fuente: http://www.friki.net/fotos/107432-antigua-av-general-paz.html



Figura 12: Vista de la General Paz. Fuente: Elaboración propia.

El simbolismo de la General Paz fue cambiando debido a sus modificaciones en el mismo trazado y en sus inmediaciones, llegando a revertir el efecto original, pasando de ser un atractor a un expulsor. O, según la perspectiva utilizada por Sennett (2014), pasó a transformarse en un sistema cerrado por conformar una forma demasiado definida, por consiguiente, la avenida pasó de ser un umbral de interacción a una frontera. Los dos conceptos son contornos, pero el segundo es un límite controlado que diferencia dos territorios. En este caso, debido a que Buenos Aires es una Ciudad Autónoma desde la década

de 1990, la General Paz está custodiada por las fuerzas de seguridad de cada una de las jurisdicciones, es decir por la policía Federal y la Bonaerense.

Para crear una frontera no hace falta que sea un muro sólido, las mismas autopistas cortan ciudades con el trazado de sus seis u ocho carriles. Los lados de estas vías tienden a convertirse en espacios degradados y abandonados, pasan a ser los "no lugares" que nombra Augé (2008). Sennett (2014) también lo vincula a un efecto social cuando comenta que:

> Estos muros invisibles han estado utilizados, de manera infausta, para marcar territorios que separan ricos de pobres o para separar razas diferentes. Falta porosidad. Por regla general, el urbanismo del siglo XX ha servido más como instrumento para crear fronteras que no para crear umbrales (p. 35).[8]

La General Paz pasó a ser un cerco perimetral que filtra el acceso a la ciudad sin que éste sea fluido o del todo natural. Miles de personas la cruzan como parte de su recorrido diario o por circunstancias puntuales y dejó de ser un espacio vivido.

Las fronteras crean la ambigüedad de separar a los que están a fuera y unir, a la vez, a los que viven dentro de ella, es decir, enfatizan el efecto de socialización del espacio interno mientras se refuerza la segregación con lo externo. También cabe remarcar que por el mero hecho que se cruce una frontera, ésta no se suprime. A pesar de que los habitantes del conurbano viajen cada día a CABA e inviertan su tiempo y dejen parte de su capital económico y cultural en la ciudad, en el imaginario colectivo, siempre van a ser diferentes de los porteños, y viceversa.

A escala más concreta, tal y como hemos visto, la avenida responde de diferente manera con sus accesos a las urbanizaciones colindantes a lo largo de su trazo Estas diferencias y peculiaridades afectan en los mapas mentales de los ciudadanos y, por ende, en la territorialización de cada barrio y partido. La misma frontera responde de diferentes maneras y esa respuesta se caracteriza por:

> la separación y la unión. En toda frontera hay momentos de mayor apertura y otro de mayor cierre, hay personas que la atraviesan con mayor facilidad que otras, hay

[8] Traducción propia.

motivos o razones por los cuales es más factible atravesarla que otros (Segura 2006, p. 16).



Figura 13: Espacios verdes marginales, lado Conurbano. Fuente: Elaboración propia.

Las ampliaciones viales que sufrió la General Paz provocaron que pasara de ser un lugar servido a un lugar sirviente, es decir, en sus primeras décadas los jardines anexados eran una zona de recreación ofreciendo un uso aparte de la circulación vial, y pasaron a transformarse en zonas de servicio que abastecían a la autovía o se anularon porque se amplió la superficie de asfalto. La zona verde complementaria a la vía, paso del espacio al no espacio.

Tradicionalmente, dentro de la planificación del desarrollo urbano no se ha considerado el tema de la movilidad, a pesar de estar estrechamente relacionados. A su vez, la producción de la vivienda, también ha estado desarticulada de la planificación de las ciudades y sus áreas metropolitanas. Estas miradas escindidas entre sí, han generado situaciones desequilibradas en el territorio y en la producción de la ciudad tal y como se muestra en este caso con la General Paz.

Actualmente se empiezan a vislumbrar casos de ciudades que replantean la visión del desarrollo urbano para que se enfoque en generar una movilidad inclusiva, equitativa y sustentable para todos sus habitantes. Esto implica incorporar a las políticas públicas, estrategias de desarrollo urbano en donde el andar en bicicleta, caminar, y la optimización en el uso del transporte público y su infraestructura de soporte, sean los objetivos en el desarrollo de las ciudades. A este conjunto de decisiones, se conoce como Desarrollo

Orientado al Transporte. Al desarrollar urbanísticamente los principales corredores y nodos de transporte y la mejora de la peatonalidad de dichas áreas, su calidad paisajística, seguridad y confort, también se genera una mejora en la seguridad vial y la habitabilidad urbanas, y ayuda a promover el desarrollo económico local y la renovación urbana.

Bibliografía

Agnew, J. (1993). Representing Space. Space, scale and culture in social science, en Duncan y Ley (Eds.), *Place/culture/representation*. Routledge.

Boragno, S. H. (2001). La avenida General Paz, en Historia de la ciudad. *Una revista de Buenos Aires*, (11), 27-41.

Caride, H. (1999). *La idea del conurbano bonaerense, 1925-1947*. ed. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Devoto, F. J. (2010). *El país del primer centenario, cuando todo parecía posible*. ed. Capital Intelectual.

Dirección Nacional de Vialidad (1938). *La Avenida General Paz*.

Gorelik, A. (2010[1998]). *La grilla y el parque, espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Universidad Nacional de Quilmes.

Gruschetsky, V. (2012). El paisaje de un borde urbano: el proyecto de la Avenida General Paz en la Buenos Aires de los años treinta [versión ampliada y modificada del artículo publicado en *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, (41), 155-165: http://saberesdeestado.ides.org.ar/files/2013/09/Gruschetsky-IDES.pdf].

Lestard, Janches y Bonder (1995). Arquitectura de la primera frontera. *revista Arquis, Arquitectura y Urbanismo, Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura Universidad de Palermo*, 65-69.

Mazo, J. (1939). La Avenida General Paz. *revista La Ingeniería, 43*(773), 194-207.

Molina y Vedia, J. (1999). *Mi Buenos Aires Herido, Planes de desarrollo territorial y urbano (1535-2000)*. Ediciones Colihue.

Novick, A. y Piccioni, R. (1990). Carlos María Della Paolera, Buenos Aires (1890-1960) o Los orígenes de la profesión urbanística en la Argentina. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, (16). http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0016.pdf

Oszlak, O. (1991). *Merecer la ciudad, los pobres y el derecho al espacio público*. editorial CEDES.

Sabato, H. (2008). *Buenos Aires en armas, la revolución de 1880*. Siglo XXI Editores.

Sack, R. (1986). Acerca del concepto de territorialidad [extractos de los capítulos 1 y 2 de Territorialidad humana, traducción interna de la cátedra de Introducción a la Geografía, UBA 1996].

Sánchez, J. E. (1979). Poder y espacio. *Cuadernos críticos de geografía humana, IV*(23). https://ens9004-mza.infd.edu.ar/sitio/upload/02-%20SANCHEZ,%20J.E.%20-%20Poder%20y%20espacio.pdf

Schimdt, C. (2011). La convivencia imposible: una capital para dos Estados, Buenos Aires (1880-1888). *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, (41), 27-36.

Scobie, J. (1977). *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870 – 1910*. Ediciones Solar S. A.

Segura, R. (2006). Segregación residencial, fronteras urbanas y movilidad territorial. Un acercamiento etnográfico. *Cuadernos del IDES*.

Sennett, R. (2014). L'espai Públic, un sistema obert, un procés tancat [título original: The Public Realm, ponencia leída en la BMW Stiftung Herbert Quandt en 2008, ed. Arcàdia, Barcelona].

Varios (2016). Av. Gral. Paz, *Camino, movimientos y futuro, memoria fotográfica de obra Ampliación Av. General Paz, tramo Acceso Norte – Acceso Oeste*. Presidencia de la Nación.

NOVAS E ANTIGAS CONFIGURAÇÕES DA REGIÃO CENTRAL DE BELO HORIZONTE: DECADÊNCIA OU GENTRIFICAÇÃO?

Marina Fernandes Ferreira[1] y Carolina Portugal Gonçalves da Motta[2]

Resumo

O objetivo deste trabalho foi verificar os atuais movimentos culturais que utilizam a área do baixo centro de Belo Horizonte para exercer seu "direito à cidade". Esta área é conformada tendo seus limites pela Praça Sete de Setembro, Parque Municipal e Rodoviária. Além disso, intenta-se mapear os usos atuais da área central, bem como as áreas que estão passando por processo de deterioração, quais passam por processo de gentrificação e/ou de ressignificação para os seus usuários. Verifica-se, como resultados, que a área entre a via do BRT e a Rodoviária foi uma área que se deteriorou muito nos últimos cinco anos, mas que, em virtude das novas ocupações que surgiram nesta área, ela pode gradualmente passar por processo de ressignificação para os seus usuários. Por outro lado, os projetos de construção urbana que se propunham a gentrificar a área do baixo centro, e tiveram início em período anterior a Copa do Mundo de 2014, não foram finalizados, tendo sido retomados no ano vigente.

Palavras-chave: Centro de Belo Horizonte, Projeto Zona Cultural Praça da Estação, direito à cidade.

Introducción

Belo Horizonte, localizada no Estado de Minas Gerais, é uma cidade relativamente nova, com pouco mais de um século de existência. Apesar disso, como diversas outras cidades, passa por processos de decadência e reabilitação de sua área central. Esta área, que

[1] marina.fernandesf@gmail.com, Fundação João Pinheiro.
[2] cpgmotta@gmail.com, Fundação João Pinheiro.

esteve em franca deterioração na década de 1980 e 1990 passou por diversas obras de revitalização e preservação de seu centro histórico. Essas obras atraíram diversos movimentos culturais e uma parcela da população que não se sentia pertencente à cidade passou a se sentir, sobretudo com o uso de espaços da área central para a realização de shows gratuitos e outros coletivos culturais alguns associados a dança e aos esportes, como o Duelo de MC's, os grupos de *skate* e o movimento "Soul BH",[3] o mais antigo na cidade dentre os citados.

Porém, após essas reformas, as áreas centrais não passaram por nenhuma manutenção. Ainda, houve diversas mudanças no governo municipal após 2000, o que acabou por descontinuar as reformas, de modo que a área que voltou a cair em decadência, com muitos bares e locais de comércio sendo fechados. Após 2010 a prefeitura começou a realizar obras viárias para tornar algumas ruas do centro corredores exclusivos para a passagem do BRT (*Bus Rapid Transit*), o que acabou por deteriorar algumas destas e transformá-las apenas em áreas de passagem de pedestre. A última gestão municipal, no entanto, vem tentando resgatar os usos da área central para ressignificá-la para os seus frequentadores e moradores. Assim, atualmente, parece que parte desta área passa por um processo de gentrificação e outra, em decadência, atraiu parcelas da população de movimentos sociais em prol da moradia, os quais utilizam prédios antes desabitados (como hotéis desativados) como locais de ocupação.

Deste modo, este trabalho visa identificar as áreas do centro de Belo Horizonte que passam por processo de decadência e quais que passam por processos de ressignificação, identificando a visão dos usuários (moradores ou não) da área central sobre esta e os processos aos quais ela esteve sujeita ao longo do tempo. Com isso, no trabalho tenciona-se responder as seguintes perguntas: quais regiões do centro de Belo Horizonte que passam por processo de decadência? Quais que passam por processo de gentrificação? Como hoje é pensada, pelo poder publico, a preservação da área central? Há projetos ou ações da prefeitura voltadas para os usos da área central?

[3] Movimento de dança ligado a *Soul* ou *Black Music*.

A cidade e sua área central: espaço urbanos, usos, configurações e reconfigurações

A ideia do direito à cidade surgiu com Henry Lefebvre, no livro "O Direito à Cidade". Segundo Lefebvre (2008) o conceito de direito a cidade seria:

> O direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais etc.). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (Lefebvre, 2008, p. 139, *apud* Tonucci Filho, 2015).

Além disso, tem-se também que

> O direito à cidade não pode ser concebido como um direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada. Pouco importa que o tecido urbano encerre em si o campo e aquilo que sobrevive da vida camponesa conquanto que "o urbano", lugar de encontro, prioridade do valor de uso, inscrição no espaço de um tempo promovido à posição de supremo bem entre os bens, encontre sua base morfológica, sua realização prático-sensível (Lefebvre, 2008, p. 117-118 *apud* Tonucci Filho, 2015).

No entanto, de acordo com Tonucci Filho (2015), a industrialização gera uma grande segregação de grupos, como as relativas a etnias e classes sociais, destruindo a heterogeneidade da cidade e da vida urbana, de modo que "os trabalhadores, expulsos da cidade para as periferias, perdem o sentido da cidade como obra criativa e coletiva" (Tonucci Filho, 2015).

Este processo é antigo, já ocorrendo no período do milagre brasileiro (década de 1950), como apontado por Soraggi (2012),

> a metrópole industrial subordinou-se às lógicas hegemônicas do mercado de terras e da produção industrial no Brasil do "milagre". O centro urbano, fechado sobre si mesmo, excluiu ainda mais fortemente do espaço do poder a população trabalhadora – o centro histórico implodiu –, adensou-se e excluiu os não-cidadãos, exceto como transeuntes. (Soraggi, 2012, p. 7)

Assim, as cidades brasileiras –sobretudo áreas centrais– acabam por expulsar (ou excluir) os trabalhadores e população de baixa renda, que acaba participando da vida das áreas centrais da cidade apenas na qualidade de transeuntes, sem se integrar ou sentir como se as áreas centrais pertencessem à sua vida, ao seu cotidiano. Como apontado por Battaus e Oliveira (2016), as áreas centrais e suas imediações são em geral as mais equipadas e também supervalorizadas. No entanto, conforme estes autores, as áreas centrais simultaneamente passam por efeitos de expulsão e repulsão, pois, há uma parcela de população que deseja ocupar estas áreas centrais, onde se concentram também os postos de trabalho.

Entretanto, representam as camadas sociais menos favorecidas e incapazes de custear este tipo de moradia, sendo expulsas para regiões urbanas periféricas, economicamente mais acessíveis. Por outro lado, os grupos que poderiam arcar com os valores excessivos do solo repudiam os efeitos do inchaço urbano, escassez de abastecimento nas redes de infraestrutura, congestionamentos viários e de transportes coletivos e poluição ambiental e optam por viver em locais isolados destes "sintomas" (Battaus e Oliveira, 2016, p. 87).

Os fenômenos de concentração de serviços em áreas centrais e expulsão de uma parcela da população para as áreas periféricas das cidades só se ampliou ao longo do tempo. Com isso –e, sobretudo com a entrada neoliberal e a abertura econômica da década de 1990– ocorreu um agravamento dos contrastes socioculturais nas áreas centrais (Mazivieiro e Almeida, 2017, p. 5). Nesse período houve um crescimento do número de shoppings centers e condomínios fechados que agravou ainda mais a segregação, "instaurando uma cidade fragmentada que resultou no abandono e desqualificação do espaço público [...] e em uma cultura de vigilância" (Mazivieiro e Almeida, 2017, p. 5). Segundo as autoras, a rua como um espaço de encontros é primordial para uma cultura de tolerância e, por outro lado, há uma perda da sociabilidade urbana com este processo de fragmentação da cidade.

Por outro lado, o final da década de 1990 –e princípio de 2000– com o crescimento do número de arranjos participativos há uma retomada da reconstrução e da ressignificação dos espaços públicos (Mazivieiro e Almeida, 2017, p. 5). É a partir deste período que se dão novas formas de ocupação e apropriação do espaço público, por meio de "ações autogeridas e transversais às ações governamentais, comandadas por arranjos descentralizados, organizados de forma anárquica e horizontal, flexíveis e situacionais, chamados «coletivos urbanos»" (Mazivieiro e Almeida, 2017, p. 5). Ainda, segundo as autoras,

> os coletivos se apropriam da cidade opondo-se ao processo de formulação do território a partir da projeção do medo e da violência. Desta forma, os levantes populares, a retomada das ruas e do espaço público aparecem como um busca pelo direito à cidade, por uma cidade mais humana, viva, inclusiva, segura e saudável (Gehl, 2013 *apud* Mazivieiro e Almeida, 2017, p. 5).

Assim, nos centros urbanos hoje há a presença de diferentes movimentos (culturais, urbanos etc.) que utilizam o espaço público para fazer suas ações ou levantar alguma bandeira.

O centro de Belo Horizonte

A estação ferroviária presente na Praça Rui Barbosa está presente na capital mineira desde sua inauguração em 1895. O trem era o principal meio de transporte que conectava a recém capital mineira ao resto do Brasil. Por ele, chegaram os materiais de construção e as próprias pessoas que viriam a construir e formar a cidade de Belo Horizonte, bem como seu primeiro núcleo urbano. Era considerado, por essa razão, um porto seco (Fundação Municipal de Cultura, 2018).

As ruas da área urbana inicial da cidade foram elaboradas sob princípios positivistas e modernistas. Assim sendo, o centro urbano, circunscrito pela Avenida do Contorno, foi construído com avenidas largas e retas, que miravam na consolidação de uma cidade moderna, higiênica e, consequentemente, segregadora (Jayme e Trevisan, 2012). O Mesmo planejamento moderno, inspirado na capital francesa, Paris, também foi o mesmo planejamento que segregou a parcela da população menos abastada para as áreas periféricas, fora da Contorno. Esse processo deu início a um rígido quadro de favelização e separação espacial de Belo Horizonte.

Essa divisão também iniciou um processo de estranhamento da cidade por parte da sua própria população (ou, pelo menos, a grande parcela que residia nas extremidades da capital) (Jayme e Trevisan, 2012). Além do estranhamento, esse arranjo moderno, largo e higiênico, contribuiu também para que a população se sentisse vigiada, como se a própria cidade não confiasse suas ruas para a ocupação dos cidadãos.

A Praça Rui Barbosa é atualmente composta por um largo em frente ao Museu de Artes de Ofícios, conhecida popularmente como Praça da Estação, e uma segunda praça, dividida da primeira pela Avenida dos Andradas. Essa segunda praça, é reconhecida pelo seu nome original, Praça Rui Barbosa. Ela possui espelhos d'água e jardins franceses originais da sua construção. Ao longo dos anos, toda a praça passou por diversas modificações estruturais e de usos. Os jardins franceses e os espelhos d'água foram instalados em 1920. Ao final da década de 1950, a praça perdeu passeios e arborização. Em 1965, foi realizada a obra de duplicação da Avenida dos Andradas e, mais uma vez, a paisagem e a organização da cidade e da praça foi afetada pelas intervenções que priorizavam do sistema viário. Neste ano, então, a Praça Rui Barbosa fora divida ao meio, dando origem à dupla identificação da praça original juntamente à atual Praça da Estação (Jayme e Trevisan, 2012).

As décadas de 1970 e 1980 marcaram um movimento nacional de esvaziamento e desqualificação dos centros urbanos. O largo da praça Rui Barbosa que situa-se em frente ao atual Museu de Artes e Ofícios, foi usado como um estacionamento durante a década de 1980, deteriorando e degradando sua espacialidade. A cidade de Belo Horizonte passou, então, a ganhar novas centralidades. O centro da capital passou a sofrer um processo de esvaziamento de usos. A região conhecida como o baixo centro era antes um local usado para passeios despretensiosos e habitação das diversas classes sociais. Após as intervenções e novos usos operados na década de 1980, a área se tornou um local somente para passagem e comércio, sendo ocupado apenas por transeuntes. Dessa forma, o baixo centro perdeu sua referência como local de lazer e moradia para outras centralidades insurgentes, como a região da Savassi.

A partir do meio da década de 1990, diversas as cidades urbanas, assim como Belo Horizonte, começaram um processo de recuperação e revalorização cultural e histórica dos seus locais originários (Jayme e Trevisan, 2012). O baixo centro da capital mineira foi, então, um desses espaços. Em 1995 se iniciou um processo de recuperação dos jardins franceses e espelhos d'água da praça Rui Barbosa. Na virada do milênio, a partir dos anos 2000, a área em questão se ressignificou para os cidadãos e para o poder público. A população mais jovem, em especial, iniciou um processo de ocupação da região a partir de movimentos culturais que também eram movimentos políticos. Hoje, após mais de cem anos de construção da capital mineira, a região da Praça da Estação continua sendo emblemática,

resistindo como uma área crucial no dia a dia da maioria dos belorizontinos. Ao longo dos anos a região da praça da estação foi ganhando equipamentos culturais e espaços públicos propícios à apropriação e ocupação cultural. Em 2006 foi inaugurado o Museu de Artes e Ofícios. Em 2007, o processo de restauração completa da praça se finalizou juntamente da obra de instalação do Boulevard Arrudas, que promoveu o tamponamento do Ribeirão Arrudas.

O Viaduto Santa Tereza é um dos marcos culturais e políticos do baixo centro. Ele foi construído em 1929 e, atualmente, é um bem tombado pelo patrimônio cultural. Sua estrutura original foi recuperada no ano de 1999. Com isso, o equipamento urbano ganhou uma ampla estrutura de palco, pista de dança, bar, arquibancadas, e uma sala de multiuso próximo à cabeceira da Rua da Bahia, se tornando, portanto um local equipado para exercer sua vocação cultural compatível com sua importância histórica.

Com o passar dos anos, Belo Horizonte continua sofrendo diversas transformações tanto físicas, quanto de usos para seu espaço urbano. O centro se mostra mais heterogêneo e ocupado em comparação às décadas de 1970, se reconectando com sua configuração presente no início da capital, onde a Avenida Afonso Pena era um local de encontro das diversas classes, um local de lazer e passeios, além do exercício comercial. Segundo pesquisa feita pelo Plano de Reabilitação do Hipercentro, desenvolvida pela prefeitura de Belo Horizonte (PBH), durante a gestão do ano de 2007, existem oito sub-áreas dentro da configuração atual da região central. São elas:

- Unidade de Uso Popular, compreendida com um uso para o comércio popular, a boemia e também com focos de prostituição. Essa sub-área é delimitada pelo entorno imediato Terminal Rodoviário, o Restaurante Popular e Shopping Oiapoque, a Avenida Santos Dumont e, por fim, a Rua dos Guaicurus.
- Unidade de Uso Central. Nesta, a configuração urbana é voltada para a apropriação diversa e também para eventuais eventos culturais. Atualmente, essa área é reconhecida legalmente como a Zona Cultural Praça da Estação. Delimitada pela Praça da Estação, pela rua Aarão Reis, contendo a Casa do Conde e o Viaduto Santa Tereza.
- Unidade de Comércio Especializado. Essa área encontra-se circunscrita pela Avenida do Contorno, contendo o Shopping Tupinambás e a Rua dos Rio Grande do Sul.

- Unidade de Comércio Especializado com Uso Residencial. Essa área é configurada para esses dois fins específicos e se encontra na Avenida Paraná, Avenida Olegário Maciel e Rua dos Guaranis.
- Unidade de Usos Diversificados. Essa região é a mais histórica e representativa do hipercentro de Belo Horizonte. Nela está compreendida a Praça Sete de Setembro, a Rua São Paulo e a Rua dos Caetés, e pode-se encontrar a prestação de serviços diversificados e a comercialização dos mais diversos produtos.
- Unidade de Uso Institucional, Tradicional, Residencial para segmentos de mais alta renda e comércio sofisticado. Compreendida também pela Praça Sete de Setembro, Avenida Afonso Pena, Shopping Cidade e Avenida Augusto de Lima.
- Unidade de Apropriação Influenciada pelo Mercado Central e Praça Raul Soares. Essa sub-área apresenta um uso residencial de alta densidade compreendendo o Edifício JK, a Praça Raul Soares e o Barro Preto.
- Unidade "Centro Chique". Assim como o próprio nome diz, compreende a sub-área do hipercentro cuja ocupação é executada pelas classes mais abastadas. Na região não é encontrada uma grande densidade de comércio e prestação de serviços, ao contrário da presente concentração de edificações para fins residenciais. Esse é o perímetro do centro que mais se assemelha aos bairros próximos como Lourdes e Funcionários.

O centro de BH: usos, configurações e reconfigurações

No dia seis de agosto de 2019 foi realizada uma pesquisa de campo, utilizando da metodologia observação direta, a fim de se verificar a atual reconfiguração a qual o centro se encontra. A pesquisa teve início na Praça Sete de Setembro e arredores. Dando continuidade, se direcionou para a Avenida Afonso Pena em direção à rua Carijós, e finalizou na Praça da Estação, passando pela Avenida Santos Dumont. Nesse trajeto foram identificados usos semelhantes ao levantado pelo plano da PBH e outros usos não mapeados à época.

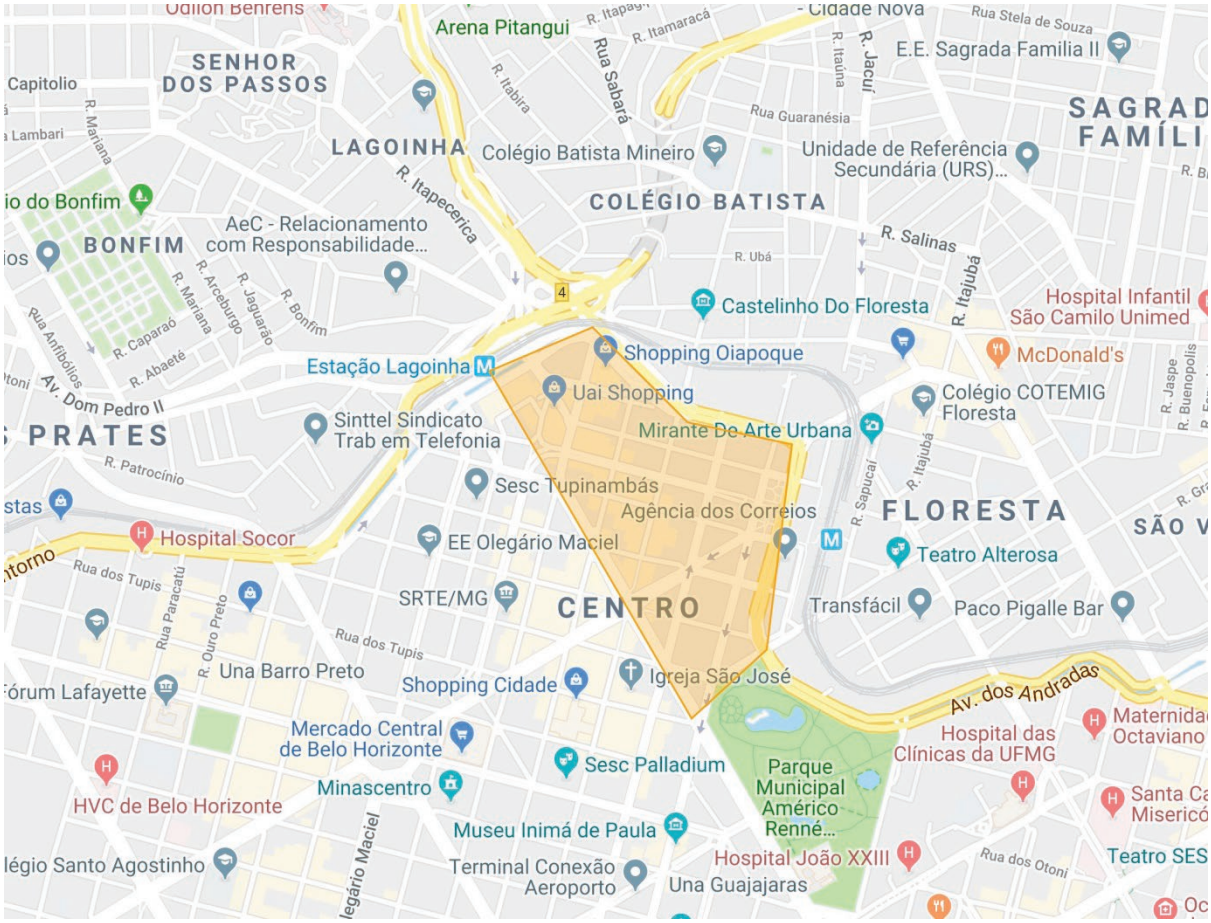


Figura 1: Mapa da área pesquisada, baixo centro de Belo Horizonte. Fonte: Elaboração própria com recursos do Google Maps.

Dessa forma, além da existência de comércios variados –como agências bancárias, restaurantes, lojas de roupa, eletrônicos e também serviços diversos, que vão de atenção médica a conserto de equipamentos– mapeou-se também usos diferenciados. Um dos estabelecimentos mais antigos e reconhecidos da região da Praça Sete, o Café Nice, foi inaugurado em 1939 e se mantém como uma referência para os frequentadores da região. O café reúne um grupo de idade avançada que utiliza do espaço público em frente ao estabelecimento para encontrar amigos e passar o tempo livre conferido pela aposentadoria. Neste tempo, são realizadas partidas de purrinha[4] entre os integrantes do grupo. No último domingo do mês, o grupo se reúne a fim de realizar um campeonato de purrinha, reunindo, assim, todos os seus integrantes.

[4] Jogo de azar.



Figura 2: Café Nice, Avenida Afonso Pena número 727. Fonte: Arquivo do autor.

O complexo da Praça Sete possui uma configuração de usos peculiar. Composto por quatro praças, cada uma delas possui um uso diferenciado. Seguindo o percurso, também foi identificada uma grande concentração de aposentados no complexo da praça que compreende o quarteirão da Rua Carijós, próximo ao histórico Cine Theatro Brasil Vallourec.

Após a realização de curta entrevista, constatou-se que a utilização do espaço público, mais especificamente os blocos de concreto usados como assentos, se dava por um motivo parecido com o dos jogadores de purrinha. O extenso grupo de idosos que se utiliza da área

alegou que a região serve como ponto de encontro para que eles possam se encontrar, conversar, passar grande parte de seu tempo livre e, também, se ausentar das tarefas domésticas delegadas, então, para as esposas.

O quarteirão compreendido pela Rua Rio de Janeiro é ocupado pelos "*hippies*". Concedido por meio da portaria municipal 99/2015, esse grupo de comerciantes ambulantes reconhecidos popularmente e propriamente como nomades ou "*hippies*" expõe seu artesanato de forma legalizada neste quarteirão. Após conquista política, o grupo de artesãos organizado possui autorização e exclusividade de uso do espaço público deste quarteirão para exercer seu comércio informal.

A continuidade do percurso se deu na outra extremidade da Rua Carijós, na altura do prédio, também histórico, da Unidade de Atendimento Integrado do Estado de Minas Gerais (UAI - Praça Sete). Neste quarteirão, o uso específico para o espaço urbano é também para a instalação de comércio ambulante informal. A composição de comerciantes é compreendida, na sua maioria, por indígenas artesãos, porém também percebe-se a ocupação por revendedores de produtos importados sem o pagamento de impostos. A ocupação por parte da população indígena também é legalizada. Fruto de outra conquista social frente ao poder público, a venda de artesanato no espaço público é regulamentada pela portaria 60/2016.

Os produtos comercializados neste perímetro da Rua Carijós, segundo a observação direta é bem variada. Além do artesanato de origem tradicional mineira e indígena, também é facilmente encontradas peças de roupas, tanto femininas quanto masculinas, peças eletrônicas como acessórios para smartphones, cadarços de tênis, flores decorativas entre outros artigos variados.



Figura 3: Rua dos Carijós, 445. Fonte: Arquivo do autor.

Seguindo o trajeto da pesquisa de campo realizada, fora analisado o antigo Hotel Cecília, localizado na esquina da Rua Carijós com Rua São Paulo. Hoje, ele é chamado de Estoril Hotel, porém mantém sua função original. Seu prédio é tombado como patrimônio histórico, por essa razão, o nome Cecília ainda continua instalado na fachada própria.

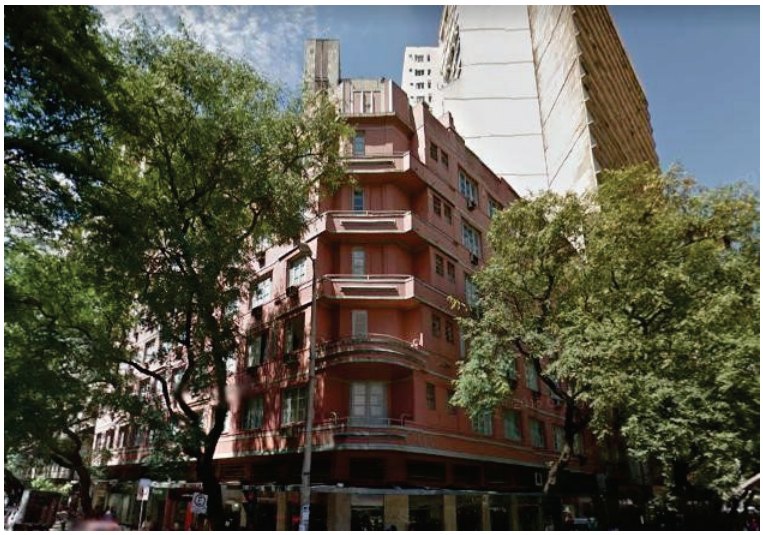


Figura 4: Prédio do antigo Hotel Cecília, Rua dos Carijós, 454. Fonte: Disponível no Google Maps Street View.

Avançando, analisou-se a região da Rua São Paulo, atravessando a Avenida Afonso Pena até chegar à Avenida Santos Dumont. Os prédios históricos com arquitetura art nouveau localizados ao longo da rua, antes utilizados como moradias de média e alta renda, hoje deram lugar para a ocupação de fins comerciais, em especial para a prestação de serviços como os de dentista, comércio de produtos variados, e moradia para a população de rendas mais baixas.

Um dos edifícios mais emblemáticos do hipercentro de Belo Horizonte se localiza na Rua dos Caetés, número 603, na esquina com a Rua São Paulo. O prédio histórico em art nouveau que também é tombado, já funcionou como um banco e como um Centro Cultural. Hoje, um dos maiores prédios históricos da região está fechado. Em sua fachada consta uma placa de reforma para transformá-lo em um centro cultural, porém sem data de inauguração.

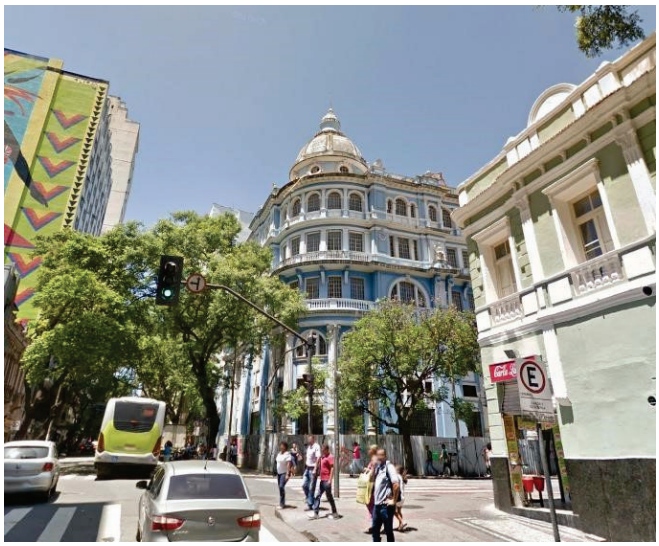


Figura 5: Rua dos Caetés, 603. Fonte: Disponível em Google Maps Street View.

A próxima rua na qual foi feita observação foi a Avenida Santos Dumont. Esse logradouro é também histórico para a cidade de Belo Horizonte e, apesar de ter sofrido mudanças estruturais drásticas, não passou por uma reconfiguração de uso muito intensa. No seu período inicial, a avenida era conhecida como a Rua do Comércio. Assim como o nome sugere, esse era o espaço da nova Belo Horizonte destinada às trocas comerciais. No início da construção da cidade, a rua da apresentava o seu formato atual, com duas ruas largas e grandes passeios que, no futuro, abrigariam o asfalto as diversas lojas hoje presentes na Avenida. A antiga Rua do Comércio ganhou seu nome atual com a chegada de Alberto Santos Dumont, em 1903 na capital mineira. Santos Dumont é conhecido como o pai da aviação, pois é o inventor do primeiro avião. Sua aparição na cidade chamou atenção dos moradores e os mesmos, honrados pela passagem do visitante honorário, batizou a Rua do Comércio como Avenida Santos Dumont.

A especialidade do comércio local dessa rua, nos seus momentos iniciais, era de artigos secos e molhados. Em meados da década de 1940 o setor comercial específico de materiais elétricos se desenvolveu bastante na região, em especial a Loja Elétrica Ltda, originalmente chamada de Armazém Dias. Recentemente essa avenida foi reconfigurada espacialmente de forma intensa com a instalação da obra do BRT (*Bus Rapid Transit*). A época da realização da obra houve uma preocupação por parte dos ocupantes tradicionais da área que ocorreria um processo de gentrificação. No entanto, a região manteve sua configuração de uso original e reassumiu alguns usos, como o de área residencial para

população de baixa renda –isso devido a duas ocupações que surgiram em ruas próximas a ela e a um hotel que foi convertido em prédio residencial.

Dessa forma, concluiu-se a partir da pesquisa de campo que a Avenida Santos Dumont como uma região de forte comércio e serviços em geral, em especial o comércio de eletroeletrônicos e materiais elétricos e de depósito em geral. Também se percebeu a presença de comércio de roupas, atacadistas, hotéis, bares e restaurantes. Em consonância, outra configuração que se manteve inalterada pelo risco eminente da gentrificação foi a boemia praticada diariamente por toda a rua. Mesmo com a instalação do BRT na Avenida Santos Dumont, toda a rua permaneceu como uma área de boemia ocupada majoritariamente pela população dos estratos sociais menos abastados.

A obra do BRT requalificou visualmente a Avenida em questão, reformando a calçada e instalando uma vegetação agradável ao longo do passeio. Entretanto, no sentido na manutenção da configuração da Rua do Comércio, a Avenida Santos Dumont também manteve um estigma negativo em relação ao restante da população. Atualmente, a região da avenida, semelhante ao restante do baixo centro é reconhecida como um local degradado, perigoso e com alto índice de prostituição.

Em conjunto com a obra do BRT, houve também uma outra tentativa de gentrificar a área, visando a apropriação da área pelas classes mais altas e por executivos em fins profissionais. Para tanto, foram construídas edificações corporativas de alto luxo e hotéis sofisticados que tinham por objetivo inicial atrair turistas que chegaram para a Copa do Mundo de 2014 sediada no Brasil.



Figura 6: Rua Rio de Janeiro, 10. Fonte: Arquivo do autor.

Mesmo com a construção das edificações a fim de transformar a área em um polo de negócios, a Avenida Santos Dumont permaneceu com os mesmos usos originários além dos usos ressignificados ao longo das décadas. A região permaneceu como um centro de boemia e como um dos locais de maior concentração do exercício da prostituição. Ademais, no momento do início das primeiras obras de requalificação da área, a fim de expulsar a prática da boemia e prostituição, houve um forte movimento organizado das profissionais em questão para que não fossem feitos outros investimentos com o mesmo objetivo na antiga Rua do Comércio.

A Avenida Santos Dumont termina quando se encontra com a Praça Rui Barbosa, popularmente conhecida como Praça da Estação. Nessa mesma esquina se encontra o Centro

Cultural da UFMG, um dos equipamentos de vocação cultural que compõem a área de interesse Zona Cultural Praça da Estação. Na outra extremidade da esquina, se encontra a padaria Belo Pães. Também é um estabelecimento histórico que já acumula quarenta anos de existência, aglomerando um grande contingente de clientes fiéis. Mais recentemente, a mesma empresa abriu uma Bagueteria Francesa ao lado da panificadora. Esse novo empreendimento reúne clientes da mais alta classe social da cidade, em um ambiente até então configurado como deteriorado e perigoso.

Seguindo a Avenida Santos Dumont, a pesquisa de campo se orientou a final para a Praça da Estação. Assim como citado, esse ponto turístico de Belo Horizonte é peça chave para história da cidade desde o tempo de sua inauguração até os momentos atuais da sociedade belorizontina. Entretanto, o foco inicial da observação direta à chegada neste sítio foi o emblemático Hotel Itatiaia. O edifício é localizado exatamente na Praça Rui Barbosa, número 187 e representa o maior hotel histórico da cidade de Belo Horizonte. Sua fachada é tombada pelo patrimônio cultural da cidade, e o edifício possui 68 anos de existência.

Atualmente, o Itatiaia não opera mais como um hotel, e sim como um edifício residencial comum. A sua ocupação residencial atual é bastante deficitária, existindo assim uma grande quantidade de apartamentos desocupados. O quinto e o sexto andar do edifício são utilizados como moradia temporária, sendo passíveis de ser alugado com maior flexibilidade (*airbnb*), se assemelhando um pouco mais da configuração inicial do edifício Itatiaia.

Movimentos culturais do Baixo Centro

A vocação cultural da região central de Belo Horizonte de fato não é recente. A praça Rui Barbosa foi, por muitos anos, a porta de entrada para a recém construída capital de Minas Gerais, a época de sua inauguração e por os demais anos que se seguiram. De início, os visitantes e demais transeuntes da capital compreendiam a cultura do Brasil Colônia ao momento que se encontravam a edificação de arquitetura colonial que abrigava a estação ferroviária da cidade. O bairro Lagoinha foi o primeiro bairro para além da delimitação urbana inicial, marcada pela Avenida do Contorno, que se consolidou na capital.

Historicamente, esse bairro, construído pelos operários imigrantes e brasileiros que trabalharam na construção da nova cidade, foi marcado pela sua forte vocação cultural e boêmia.

Na sequencia o bairro Lagoinha se consolidou como um bairro reconhecidamente boêmio, onde a sociedade belorizontina menos abastada ocupava para fins de lazer, socialização e outros fazeres artísticos. Com a construção do complexo viário da Lagoinha, o bairro se desqualificou e perdeu sua referência enquanto local de encontro, lazer e cultura. Com isso deu espaço para a ocupação do centro da cidade para esse fim. Mais recentemente essa área está passando por outro processo de ressignificação com a presença de vários coletivos culturais que estão promovendo ações de embelezamento estético da área.

De toda forma, o centro urbano, desde a construção de Belo Horizonte, atua como a região de maior vocação e viabilidade para o encontro da sociedade que habita a capital. Sendo assim, a região do baixo centro, especialmente o perímetro que compreende o entorno da Praça da Estação e o baixio do Viaduto Santa Tereza, abriga um grande número de bares, restaurantes, casas de shows e demais estabelecimentos de fazer cultural.

A cultura aí praticada, entretanto, teve uma forte reconfiguração ao longo do tempo. Nas últimas três décadas, Belo Horizonte observou uma efervescência cultural que promoveu uma constante ocupação do espaço público para eventos culturais expressivos local e nacionalmente. Encabeçados pela juventude e por grupos políticos, a região possui como histórico uma cerca de eventos político culturais encabeçados como forma de protesto.

No ano de 2009 a gestão vigente do município de Belo Horizonte publicou uma portaria que proibia a ocupação cultural da região compreendida pelo Baixio do Viaduto Santa Tereza. Nesse momento, grupos da sociedade civil organizada que já atuavam na promoção de eventos culturais no espaço público executaram um movimento cultural denominado de Okupa Viaduto Santa Tereza. Nesse processo, grupos de jovens e ativistas culturais pleitearam por meio da ocupação física, tanto do baixio do viaduto, quanto da câmara municipal, o seu direito de ocupar as vias públicas para o fazer cultural, além de outras reivindicações como a redução da tarifa do transporte coletivo municipal. Além desse movimento, também surgiu um evento emblemático da cidade conhecido como Praia da Estação. Esse movimento ocupava intensamente a Praça da Estação realizando um evento

que consistia em reunir a população a fim de se apropriar das fontes existentes na praça para banho e comemorações festivas.

Esse movimento organizado dos dois eventos culturais deu origem também ao movimento político "Fora Lacerda", que se baseava no protesto contra as censuras praticadas pela gestão do então prefeito Márcio Lacerda. Essa organização da sociedade civil atingiu certos objetivos positivos, como, por exemplo, a redução da tarifa do transporte público por um determinado tempo, e também o direito de ocupar culturalmente tanto o baixio do viaduto Santa Tereza quando a ocupação pacífica da Praça da Estação para a realização do evento Praia da Estação.

Com essa conquista, a sociedade civil permaneceu organizada e continuou pleiteando frente ao poder público municipal a melhoria das condições do espaço público para a realização destes eventos, como, por exemplo, a recuperação da estrutura de iluminação do local e a reabertura do banheiro público já existente no baixio do viaduto. Além disso, a organização de viés cultural interessada diretamente pela região cobrava também o investimento direto do poder público no desenvolvimento da já dinâmica economia da cultura presente no centro da capital mineira, até então executada de forma informal.

O Projeto Zona Cultural Praça da Estação

A antiga demanda da sociedade civil organizada em prol do desenvolvimento da estrutura urbana e da economia criativa presentes na região do Baixo Centro de Belo Horizonte culminou na existência do atual Projeto Zona Cultural Praça da Estação. Seu objetivo principal é a requalificação do baixo centro de Belo Horizonte, com foco para o conceito de direito à cidade, de modo a favorecer a ocupação das áreas centrais da cidade com movimentos culturais, atraindo a população para áreas que antes eram consideradas degradadas, desertas e inseguras.

Pela primeira vez desde a formalização dessa demanda social, o poder público se coloca como um ator-investidor e desenvolvedor da região. A gestão vigente na prefeitura de Belo Horizonte, passa, então, a encarar o desenvolvimento da região do Baixo Centro como uma política especial da Secretaria Municipal de Cultura, a fim de responder à uma antiga e

importante lacuna social e também investir diretamente no desenvolvimento social, econômico, turístico e criativo da cidade de Belo Horizonte.

Em um primeiro momento, o poder público elaborou um projeto de desenvolvimento da área que se chamava Corredor Cultural Estação das Artes. O projeto em questão consistia em uma série de intervenções físicas na área a fim de revitalizar a área, até então considerada "degradada".

O corredor cultural contava com recursos provenientes do PAC-Cidades Históricas e, um escritório de arquitetura, juntamente com a prefeitura, elaboraram um projeto arquitetônico de requalificação da região. A obra arquitetônica contava com a construção de uma praça ao lado do baixio do viaduto Santa Tereza, outra praça arborizada ao longo da rua Aarão Reis, fontes e outras estruturas urbanas modernas. O projeto do corredor cultural foi apresentado à população em 2013, entretanto, ele foi fortemente criticado pela população atuante na área por se tratar, de fato, de um perigoso processo de gentrificação da região. É importante citar que governos anteriores tentaram coibir a ocupação do Viaduto de Santa Tereza, inclusive, fechando a área para impedir seu uso.

A atual Zona Cultural Praça da Estação, assim como supracitado, é uma região ocupada majoritariamente pelas esferas mais populares da sociedade, bem como é esse o perfil dos participantes dos movimentos culturais que lá surgiram e continuam em ação. O projeto Corredor Cultural Estação das Artes, então, corria o risco de expulsar a população entendida como marginalizada na região, abrindo espaço para a ocupação das camadas da elite belorizontina.

Ademais, a sociedade civil organizada também criticou o projeto em função de que o mesmo não estaria "criando nada", tendo em vista que o "Corredor Cultural" já existia. Desde 2007 movimentos culturais ocupavam e promoviam a região como um polo de cultura, antes mesmo do advento do projeto da Fundação Municipal de Cultura. Dessa forma, o papel do poder público seria exclusivamente tornar o espaço mais "ocupável", oferecendo então uma melhor condição para que a própria população pudesse promover a função cultural da região.

Assim, a sociedade civil organizada e alunos da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) criaram um grupo para pensar as melhores formas de se desenvolver a área. Essa organização deu origem ao Conselho Consultivo da Zona Cultural Praça da Estação, criado em 2014, sob o lema "melhorar sem expulsar". A criação do conselho foi conjunta à oficialização, por meio de decreto municipal, do perímetro da Zona Cultural Praça da Estação.

Esse conselho se reuniu periodicamente entre 2013 e 2014. Porém, apenas em junho de 2018 o Conselho elaborou e entregou um documento de diretrizes para um possível plano diretor direcionado especificamente para a região da Zona Cultural Praça da estação.

Após a entrega desse documento, a recém-criada Secretaria Municipal de Cultura, absorveu essa demanda e criou o projeto Zona Cultural Praça da Estação (ZCPE). O projeto da ZCPE tem como objetivo principal "gerar, por meio de programação regular, a ocupação intensiva dos espaços abertos e fechados da Zona Cultural Praça da Estação reforçando o local como referência para as manifestações culturais e promovendo a convivência e a diversidade local".

Para atingir tal objetivo, o projeto conta com quatro eixos de atuação. São eles: fomento às atividades; infraestrutura (voltada ao baixio do viaduto Santa Tereza); comunicação; articulação. O primeiro eixo consiste em "Proporcionar mecanismos de fomento à iniciativas artísticas e culturais na Zona Cultural da Praça da Estação". Para tanto, serão executadas ações de fomento como o lançamento de edital na modalidade fundo (repasse de recursos diretos para os empreendedores cujos projetos forem selecionados), com um recurso total de quinhentos mil reais. Além do edital, o projeto também conta com ações de fomento como a programação direta de eventos realizados pela prefeitura, por meio da parceria da Secretaria Municipal de Cultura com outros órgãos municipais e alguns parceiros privados.

O eixo de infraestrutura promove, em articulação com os órgãos da prefeitura de Belo Horizonte que são responsáveis pela melhoria das condições físicas do baixio do Viaduto Santa Tereza. Assim como citado, esse local é emblemático dentro da Zona Cultural sendo um dos mais ocupados para fins de atividades culturais e artísticas, além de, atualmente, ter também uma vocação esportiva. No ano de 2017, a parte inicial do baixo do viaduto, a que

faz esquina com a rua da Bahia, ganhou uma pista de skate com uma estrutura específica para manobras de skate na modalidade "*street*".

Considerações finais

A cidade é um organismo dinâmico que passa por vários processos de degradação e requalificação ao longo de sua existência. O centro de Belo Horizonte, como todas as cidades também passou e passa por esses processos, de modo que seus usos variam ao longo do tempo.

O poder público –representado aqui pela prefeitura– tem tentado se apropriar de movimentos que já ocorrem na área central, institucionalizando-os. Entretanto esses movimentos tem lutado por seu direito a ocupar a cidade de sua maneira, coibindo a ação pública e reforçando que esta deve ser feita no sentido de ampliar a possibilidade de uso dos espaços de forma democrática.

Referências

Battaus, D. e Oliveira, E. (2016). O direito à cidade: urbanização excludente e a política urbana brasileira. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política, 1*(97), 81-107.

Indisciplinar (2017). O que está em jogo na Zona Cultural? http://pub.indisciplinar.com/zona-cultural

Indisciplinar (2017). O Conselho Consultivo da Zona Cultural. http://pub.indisciplinar.com/zona-cultural

Jayme, J. e Trevisan, E. (2012). Intervenções urbanas, usos e ocupações de espaços na região central de Belo Horizonte. *Civitas, 2*, 359-377.

Tonucci Filho, J. B. M. (2015). O direito à cidade na urbanização planetária, ou: Henri Lefebvre por uma nova cidadania urbana, en Costa, Costa e Monte-Mór (Orgs.), *Teorias e práticas urbanas: condições para a sociedade urbana*. C/Arte. .

APORTES PARA EL DEBATE DE LA GENTRIFICACIÓN COMERCIAL: EL FENÓMENO DE *BIRRIFICACIÓN* Y LA TRANSFORMACIÓN URBANA

Lucía M. Fernández[1]

Resumen

El presente trabajo pretende contribuir en el avance de la tesis de investigación "El fenómeno de *birrificación* en un enclave comercial de la ciudad de Rosario", cuyo objetivo es realizar un análisis de un fenómeno en auge como es la birrificación, entendiéndose como el proceso de desplazamiento de los comercios de proximidad por parte de las cervecerías, provocando la homogeneización de la actividad comercial y la formación de enclaves cerveceros. El problema de investigación es cómo influye el mercado en la homogeneización de los patrones de consumo, con el consecuente impacto en el paisaje urbano, a través del fenómeno de *birrificación* y los efectos del mismo en la transformación de las actividades, los usos de suelo, el paisaje urbano, el espacio público y la valorización simbólica en un enclave gastronómico de Rosario.

El presente trabajo se estructura en tres partes. En relación al abordaje del marco teórico, se analiza los debates vinculado al concepto de gentrificación; y por otro lado, cómo los aspectos culturales influyen en el proceso de producción del consumidor. En una segunda parte, se describe la conformación de la *birrificación* como objeto de estudio. Por último, se presenta los avances en relación al caso de estudio.

Palabras claves: Gentrificación comercial, patrones de consumo, espacio público.

[1] fernandezz.lucia@gmail.com, Universidad Nacional de Rosario.

Introducción

Desde principios de los 90 en Argentina, el contexto socio-económico nacional fue transformándose de acuerdo a la coyuntura internacional y el rol que ocupó el país en el mercado global. La ola neoliberal trajo aparejada cambios en los estilos de vida y los patrones de consumo vinculados al proceso de globalización, se establecieron nuevas geografías del consumo (Sequera, 2015).

El proceso de globalización produjo cambios a nivel cultural que derivaron en un proceso de homogeneización de los gustos en relación a lo que Tim Butler (1997) define como el *habitus* metropolitano. Dichos cambios culturales trajeron como consecuencia transformaciones en el paisaje urbano tanto a nivel metropolitano, local y barrial. En este sentido, emergieron territorialidades de lo efímero vinculadas a los nuevos consumos globales que modificaron la ciudad a escala barrial.

Una de las transformaciones clave en el proceso de reestructuración del territorio metropolitano, como contrapartida de la creciente suburbanización, fue la recuperación de los centros urbanos degradados, en lo que Neil Smith (1996/2008, p. 325) establece como la revancha capitalista neoliberal contra la ciudad. Los procesos de renovación, revitalización, recuperación, regeneración de los centros históricos, con la consecuente revalorización tanto económica, social, cultural y simbólica, conllevan procesos de desplazamientos y gentrificación.

En este sentido, la investigación en la cual se inscribe esta ponencia pretende hacer un análisis de un fenómeno en auge como es la *birrificación*, entendiéndose como el proceso de desplazamiento de los comercios de proximidad por parte de las cervecerías, provocando la homogeneización de la actividad comercial y la formación de enclaves cerveceros.

En el acervo de investigaciones urbanas, el fenómeno de la *birrificación* se enmarca dentro de un conjunto de fenómenos emergentes de gentrificación comercial, que transforman las ciudades como la *boutiquización*, la *gourmetización*, la *airbnbización*, entre otros. Estas trasformaciones en la dinámica comercial de un barrio conllevan un impacto en otras dimensiones como la cultural, social, económica y ambiental.

En Argentina, la investigación sobre la gentrificación comercial ligada específicamente a las cervecerías no tiene antecedentes. En esa vacancia reside el valor de la investigación, que busca aportar un marco de referencia para el análisis del fenómeno en otras ciudades metropolitanas donde el *boom* cervecero ha generado transformaciones en el paisaje urbano y el espacio público.

La conformación del marco teórico se relaciona a las causas, la descripción y los efectos del fenómeno de *birrificación*. En este sentido, se estructura en dos partes fundamentales que abordan el fenómeno en estudio: los aspectos culturales influyen en el proceso de producción del consumidor, particularmente, a partir de la emergencia de nuevos consumos en el período de pos-convertibilidad y por otro lado, el fenómeno de *birrificación* inscripto dentro del concepto de gentrificación. En la primera parte, se recurre al debate en torno a la gentrificación y la emergencia del término de gentrificación comercial. Por otro lado, se analizan los debates en torno a la dimensión cultural del consumo como factor relevante en la configuración de nuevos consumos y consumidores, que actúan como dinamizadores de procesos de gentrificación comercial. En la segunda parte, se describe las interrogantes que llevaron a la conformación de la *birrificación* como un objeto de estudio y su propuesta de abordaje metodológico dentro del marco general de la investigación. Por último, se busca presentar algunos avances sobre el análisis del caso de estudio de la *birrificación* en el barrio de Pichincha, en la ciudad de Rosario.

Debates en torno a la gentrificación

En un principio, el surgimiento del concepto de gentrificación propuesto por Ruth Glass (1964), la define como la llegada de sectores de clases medias a algunos barrios de clase obrera, con el consecuente aumento de los precios de la vivienda, lo cual impulsa el desplazamiento de los habitantes de menores ingresos (citada en Smith, 1996/2008). Sin embargo, este fenómeno se fue transformando debido a la multiplicidad de manifestaciones del mismo, lo cual provocó una constante revisión semántica. A lo largo de estos últimos años, dicho término ha sido apropiado para analizar fenómenos de desplazamiento en diferentes contextos, siendo cuestionado y reformulado por autores europeos y latinoamericanos.

Dentro del debate sobre el concepto de gentrificación, se pueden encontrar dos teorías en relación a los factores causantes: una de ellas que vincula el proceso de gentrificación con la oferta y la otra con la demanda. Por un lado, algunos autores como Neil Smith se posicionan desde la oferta, planteando que los factores económicos son preponderantes a los culturales. Dicho autor "formuló su teoría desde el punto de vista de la oferta de viviendas y espacios que pueden experimentar gentrificación, no de la demanda por parte de ocupantes potenciales" (Sargatal Bataller, 2000, p. 9). En este sentido, se propone la idea de que los espacios se convierten en *gentrificables* cuando el potencial de renta que se puede obtener realizando inversiones para el mejoramiento de un espacio desvalorizado es mayor a dicha inversión, esto se conoce como *rent-gap*.

Por otro lado, la teoría que hace foco en la demanda, defendida varios autores, entre ellos David Ley, pone en relevancia a los sujetos gentrificadores y su deseo de distinción cultural como originantes del fenómeno. Ley (1986 citado en Sequera, 2015) analiza y destaca el rol del consumo como elemento ideologizador del proceso de gentrificación, entendiendo que es un factor clave en la valorización tanto económica como simbólica del espacio. Asimismo, este giro culturalista enfatiza la noción del consumo dentro del contexto más amplio, relacionado con "la ideología de clase media y de la «sociedad postindustrial»" (Ley, 1986, p. 197).

Si bien estos dos puntos de vista se presentaban como opuestos, el debate disciplinar superó dicha dicotomía para avanzar hacia una perspectiva que abarque la complejidad del proceso de gentrificación desde una visión integral. La gentrificación inicialmente fue estudiada como un fenómeno de causa-consecuencia, sin embargo "las nuevas visiones consideran los fenómenos que intervienen en la gentrificación como recíprocos e interactuantes" (Sargatal Bataller, 2000, p. 7).

Desde dicho enfoque, Lees, Slater y Wily (2008) proponen cuatro dimensiones para el análisis de la gentrificación: la inversión del capital, el desplazamiento de población de bajos recursos, la llegada de población de mayores recursos y el cambio en la actividad comercial. Esta autora amplía el concepto, desde una concepción socio-económica de la gentrificación basada en el desplazamiento de población y en la valorización económica hacia un enfoque que integre los aspectos simbólico-culturales analizando la valorización simbólica que forma

parte del proceso de gentrificación y la incorporación de los cambios en la dinámica comercial que dan cuenta de los nuevos consumos de los sujetos gentrificadores.

En Latinoamérica, la adopción del término de gentrificación para analizar procesos de desplazamientos en las áreas centrales de las ciudades fue rearticulado críticamente para el abordaje de la realidad local. En esta reformulación, dada la profunda desigualdad socio-urbana en las ciudades latinoamericanas, el análisis de la gentrificación se vincula a la violencia simbólica, social, económica e institucional como clave de los procesos de desplazamiento (Janoschka y Sequera, 2014). Los autores que buscan adaptar el concepto al contexto latinoamericano plantean, asimismo, que en dichos territorios desiguales adquieren mayor relevancia algunos aspectos simbólicos ligados al consumo. Tal como propone Sequera (2015, p. 9) "las dinámicas de consumo forman parte de los mecanismos de gentrificación, reorganizando el espacio social, cultural y económicamente".

Por otro lado, la gentrificación como fenómeno ha sido conceptualizada desde distintas etapas vinculada con su manifestación en el contexto europeo.[2] Algunos autores señalan que actualmente se está desarrollando la cuarta ola gentrificadora de hiperexpansión y mutación del fenómeno, donde toman mayor relevancia los aspectos simbólicos vinculados al consumo (Lees *et al.,* 2008). Esta etapa de hiperexpansión

> abarca ahora frentes de agua, áreas urbanas pericentrales, periferias urbanas y áreas rurales; rehabilitación, destrucción y obra nueva; vivienda definitiva, temporal y alojamiento para turistas; centros de convenciones, oficinas, residencias de lujo, distritos gastronómicos y de compras exclusivos y excluyentes, etc. (Lees *et al*., 2008, p. 840).

La gentrificación se desarrolla por un complejo entramado de agentes que intervienen en el proceso vinculados tanto a los sectores de productivos del comercio, el ocio y la cultura como al mercado inmobiliario y el Estado desde la planificación urbana (Checa-Artasu, 2011).

[2] Lees *et al.* (2008) proponen cuatro olas gentrificadoras en el contexto europeo: la primer ola de gentrificación esporádica entre fines de 1960 y principios de 1970, la segunda ola de expansión del fenómeno hacia fines de 1970 y principios de 1980, la tercera ola de retorno de las poblaciones gentrificadas a las áreas centrales en la década de 1990 y una cuarta ola de transformación del fenómeno vinculado a los cambios globales.

En este contexto, a partir de la denominada nueva etapa de gentrificación, surge el término de gentrificación comercial que incorpora a la dimensión comercial como un aspecto clave en los procesos de desplazamiento. La gentrificación comercial es entendida como "un proceso en el que la actividad comercial se transforma para satisfacer las necesidades de un sector de la población de mayores ingresos, produciendo desplazamiento de comerciantes y/o productos" (Cordero y Salinas, 2017, p. 1). Asimismo, Sara González (2013) plantea que la gentrificación comercial es "la expresión de un proceso más amplio de neoliberalización y mercantilización del espacio urbano y las prácticas de reproducción social y de clase". El consumo, como práctica cultural que se presenta como enclasada y enclasante, establece los límites de una geografía social segregada, reproduciendo las desigualdades existentes, particularmente, en las ciudades latinoamericanas.

El proceso de gentrificación comercial produce desplazamientos tanto de los consumidores, quienes no pueden acceder a los bienes y servicios de los comercios gentrificados, como de los antiguos comerciantes del barrio, que no pueden mantener su actividad en el barrio gentrificado. Tal como plantea Hernández Cordero (2016, p. 80), la gentrificación comercial se entiende como "la progresiva instalación de comercios dirigidos hacia un sector de ingresos económicos medios y altos, que implican el desplazamiento o la sustitución del antiguo comercio de proximidad que caracterizaba a los barrios, sobre todo de las zonas centrales". Estos cambios en la dinámica comercial dejan de pensarse como una consecuencia de la gentrificación para comenzar a considerarse parte del complejo entramado de factores que se entrecruzan en el proceso. En este sentido, la cultura del ocio y el consumo desde el punto de vista cultural se consideran como dinamizadores de la gentrificación.

Dentro de esta categoría conceptual, se inscribe la *birrificación* como fenómeno de transformación comercial ligada al consumo de cerveza artesanal que produce un desplazamiento de los comercios de cercanía por nuevas *birrerías*[3] que buscan satisfacer las necesidades de las clases medias y altas. La *birrificación* se relaciona con otro fenómeno emergente como la de *boutiquización* de la ciudad, que define Lees *et al.* (2008) como el

[3] Se decidió utilizar el término "birrería", siendo un código "*in vivo*" utilizado en el rubro gastronómico para designar a los locales comerciales que se conforman como cervecería artesanal exclusivamente, aquellos que se configuran como cervecería "tipo artesanal" –cuya cerveza es industrializada–, aquellos que tienen canillas para el expendio de cerveza artesanal con gastronomía y aquellos locales que sólo tienen expendio de cerveza artesanal y recarga de botellones.

reemplazo de los comercios que satisfacen las necesidades diarias por comercios para el consumo de elites.

La cultura y los cambios patrones de consumo como dinamizador

La globalización ha generado cambios en los patrones de consumo y ocio que se han expandido en las ciudades a nivel global generando transformaciones a escala barrial, local y metropolitana. Si bien la presente investigación no tiene vocación de establecerse desde la visión culturalista de la gentrificación comercial, el proceso de *birrificación* está estrechamente relacionado a los patrones de consumo de la clase media y alta joven como práctica de distinción. Se propone un abordaje de la noción de consumo desde un enfoque multidimensional de los procesos culturales metropolitanos, entendiendo el papel que tiene en la sociedad como materializador de una posición social y como dinamizador de procesos de gentrificación.

Desde la perspectiva sociológica de Bourdieu, las pautas de consumo se configuran dentro de

> la historia del espacio social, que determina los gustos por la mediación de las propiedades inscritas en una posición y, particularmente, mediante los condicionamientos sociales asociados con específicas condiciones materiales de existencia y con nivel específico en la estructura social (Bourdieu, 1995, citado en García-Ruiz, 2010).

Este enfoque sociológico del consumo se asocia al concepto de *habitus* del autor (Bourdieu, 1991/1988), a través de la idea del gusto como generador de estilos de vida dentro de un sistema de símbolos, cuestionando la internalización de los patrones de consumo por los sujetos sociales y su margen de elección. La distinción tiene un rol fundamental como necesidad de representación, en contraposición a anteriores enfoques que partían de la oposición entre el "gusto puro" y el "gusto vulgar". Al respecto, Bourdieu señala que el proceso de conformación de los gustos corresponde a los grupos sociales que se desarrollan en determinado espacio económico y cultural (Bourdieu, 1991/2016). Por lo cual, el proceso

de elecciones de consumos está relacionado con la lógica de la distinción (Bourdieu, 1991/2016).

El mercado a través de la segmentación del consumo se configura como productor de sentidos, siendo un actor fundamental en el proceso de gentrificación y en la transformación de los lugares de consumo en consumo de lugar. El consumo del espacio como plantea Lefebvre (1969, citado en Díaz y Salinas, 2016) es una estrategia colectiva de los productores del espacio que favorece la reproducción de desigualdades.

Por otro lado, Žižek (2011) pone el foco en el papel del capitalismo cultural en aportar sentido al consumidor y en cómo el consumo no implica la mera satisfacción de una necesidad por utilidad sino por su representación. Néstor García Canclini (1991, citado en Sunkel, 2002) aporta desde la conceptualización del consumo cultural en Latinoamérica, analizando el abordaje el consumo desde "su función esencial de dar sentido".

Asimismo, Alonso aporta al debate sobre el papel del consumo en la gentrificación desde una enfoque del fenómeno ligado a los tipos de consumos como forma de distinción de determinada clase social, producto de la sociedad post-fordista globalizada (en Sequera, 2017). En este sentido, Janoschka y Sequera (2014, p. 10) retomando el concepto de *habitus* de Bourdieu plantean que "el *habitus* de la clase media es lo que de una forma creciente está definiendo las formas socialmente aceptadas y aceptables de apropiación y uso del espacio urbano". La gentrificación comercial se configura a partir de los patrones de consumo actuales y cómo actúan en la producción de significados, transformando el imaginario colectivo sobre un barrio.

En el proceso de re/valorización simbólica de un área tiene un rol importante la creación de imágenes y discursos que atraiga a los sujetos gentrificadores. Tal como plantea Smith, la gentrificación "se explica por el deseo de los gentrificadores de distinguirse de otros grupos sociales, es decir, se trata de una distinción cultural" (Sargatal Bataller, 2000, p. 10).

Del análisis de los discursos en torno al auge cervecero, vinculados a documentos con fragmentos de entrevistas a cerveceros artesanales,[4] se puede observar una recurrencia en el

[4] Como parte de la estrategia metodológica, se recurrió al análisis de documentos, en este caso de periódicos donde se describe el *boom* cervecero con fragmentos de entrevistas a elaboradores cerveceros y comerciantes del rubro.

discurso de los cerveceros sobre la refinación del gusto de los consumidores, asumiendo, asimismo, un rol relevante en la educación de los mismo sobre las cervezas artesanales. Así podemos encontrar expresiones de los elaboradores artesanales, dueños de cervecerías como "seguir culturizando a la gente sobre la cerveza artesanal", "el consumidor está empezando a entender lo que es la calidad de la cerveza". Con respecto a dichos cambios culturales vinculado a la cerveza artesanal, un integrante de la Cámara Rosarina de Artesanos Cerveceros (CRAC), Esteban Schlimovich, describe dicho proceso: "Mucha gente se ha volcado al consumo de este producto más fino, más elaborado, con sus propias características e infinidad de estilos, lo que a mí me parece un paso hacia adelante".[5]

Otra saliencia de dicho análisis está relacionada al cambio de hábitos, en relación a nuevas formas de consumir y nuevos patrones de consumo ligado fundamentalmente a los jóvenes. En este sentido, se observa un cambio en las actividades vinculadas al ocio, tal como expresa el secretario de la Asociación de Hoteles y Restaurantes del Sudoeste Bonaerense, Rodolfo Perata: "A los que sí creo que les están quitando público las cervecerías es a los boliches y confiterías con espectáculos en vivo. Estos últimos años se han producido cambios de hábitos en la juventud: el boliche, la discoteca, han ido desapareciendo".[6] Por otro lado, se pudo observar un patrón recurrente en la auto-identificación de los microcerveceros como emprendedores, con una importante valorización de su participación en el *boom* cervecero.

[5] Extraído del documento: "Las cervecerías artesanales copan Rosario: ya hay 65 en la ciudad" (08 de septiembre de 2017). *Periódico digital Rosario Nuestro*. https://rosarionuestro.com/las-cervecerias-artesanales-copan-la-noche-rosarina-ya-hay-65-en-la-ciudad/

[6] Extraído del documento: "Cómo afecta la revolución de la cerveza artesanal a otros rubros" (28 de mayo de 2017). *Periódico La Nueva*. https://www.lanueva.com/nota/2017-5-28-7-0-0-como-afecta-la-revolucion-de-la-cerveza-artesanal-a-otros-rubros

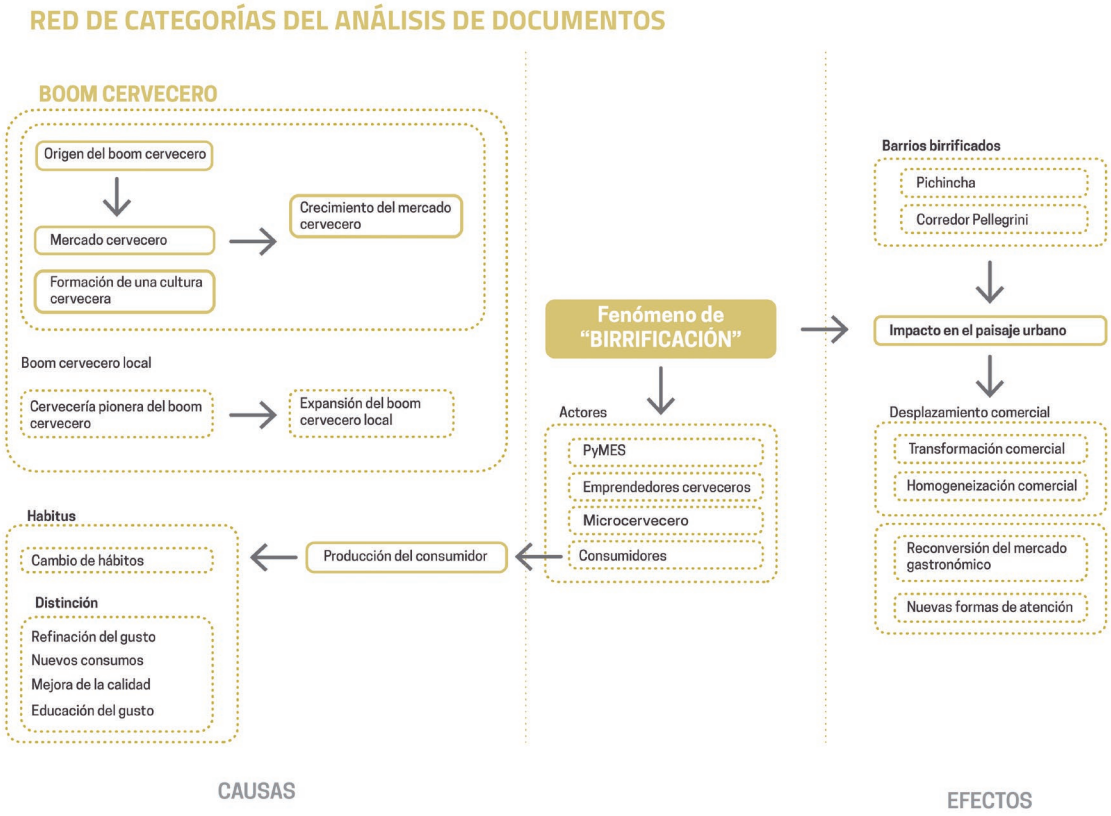


Figura 1: Red de categorías emergentes del análisis de documentos. Fuente: Elaboración propia.

El abordaje propuesto desde la dimensión cultural aporta al análisis del consumo de cerveza artesanal como una práctica cultural que se identifica con las clases social medias y altas. Asimismo, la *birrificación* está relacionada con lo que Butler (1997) identifica como *habitus* metropolitano, que caracteriza los nuevos patrones de consumos como multiculturales y progresistas, entendiendo que se establecen como estilo de vida de las clases medias. Dicho consumo está vinculado a los denominados consumos distinguidos que obedecen a una necesidad de representación. La presente investigación se propone cuestionar la importancia del proceso de valorización simbólica del espacio en la conformación de enclaves culturales-comerciales como parte de procesos de renovación urbana y regeneración barrial.

La *birrificación* como objeto de estudio

A fines de 1998, se instala en Argentina la primera cervecería artesanal en Mar del Plata, una ciudad costera turística de la provincia de Buenos Aires. Esta iniciativa surge de un grupo de aficionados que, en un viaje a EEUU observan la moda de los *home brewers* –los elaboradores artesanales–, y deciden comenzar un emprendimiento en su ciudad. Desde dicha localidad costera donde comenzó a expandirse el *boom* cervecero para las grandes ciudades como Buenos Aires, Córdoba, Bariloche, La Plata, Mendoza, Rosario, entre otras.

El *boom* de las cervecerías artesanales irrumpió con fuerza en las ciudades metropolitanas en Argentina, produciendo cambios en los hábitos de los jóvenes, quienes las eligen frente a otras opciones de ocio. Este auge cervecero provoca, asimismo, cambios en la dinámica comercial y el paisaje urbano de los barrios donde se instalan dichas birrerías.

La conformación del marco teórico para el análisis del fenómeno de *birrificación*, permite establecer relaciones entre los nuevos patrones de consumo asociados a la clase media, en relación al *boom* de la cerveza artesanal y cómo se conforma como un *habitus* de la clases medias y altas jóvenes que configura una práctica cultural que corresponde a determinadas representaciones. Asimismo, posibilita poner en diálogo esta idea de producción de significados por parte del mercado y su impacto a escala local, a través del estudio de un enclave comercial-gastronómico en la ciudad de Rosario.

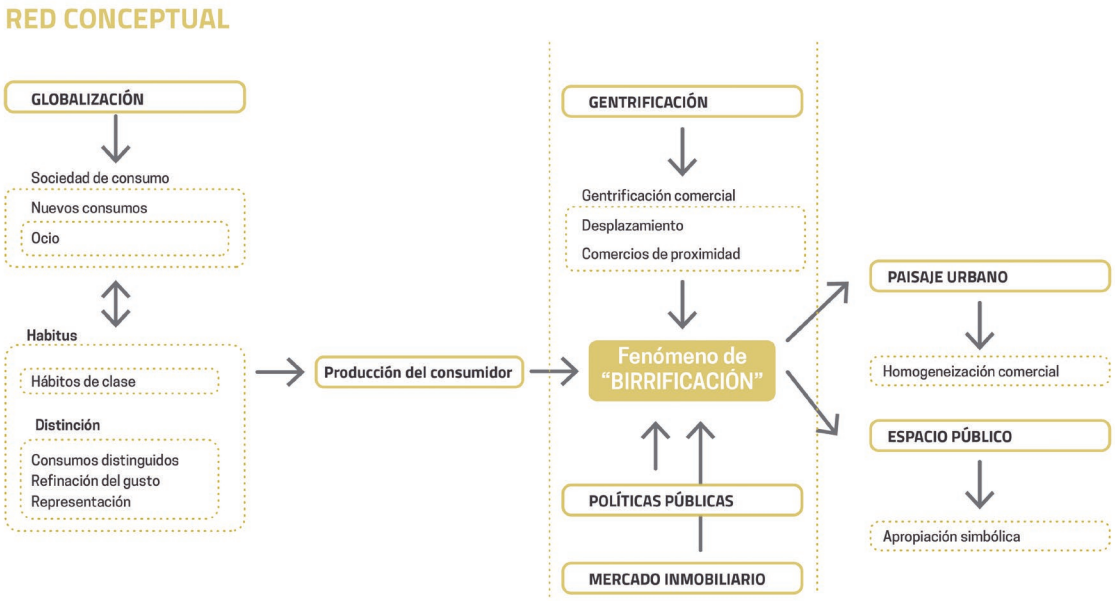


Figura 2: Red conceptual del marco teórico. Fuente: Elaboración propia.

Los interrogantes que guían la investigación son los siguientes: ¿Cómo el mercado influye en las transformaciones de los patrones de consumo? ¿Cómo la importación de patrones de consumo a nivel global transforma la ciudad a escala local y barrial? ¿Qué factores influyen en el proceso de producción del consumidor? ¿Cómo influye este proceso en la revalorización del suelo? ¿Qué influencia tienen las actividades comerciales en la revalorización simbólica del espacio? ¿Qué iniciativas estatales ayudaron a promover este fenómeno de *birrificación*? ¿Cómo se modifica el paisaje urbano debido al fenómeno? ¿Cómo influyen las birrerías en el uso y apropiación del espacio público para una actividad privada? La hipótesis propuesta es que la homogeneización de los patrones de consumo genera territorialidades efímeras que conllevan impactos en el paisaje urbano, el espacio público y la diversidad de actividades.

Debido a que el interés de la investigación se encuentra en entender cómo opera el mercado en los cambios de los patrones de consumo ligado a las cervezas artesanales, cómo se conforma la gentrificación comercial ligada a las cervecerías y qué impactos tiene en la escala barrial, se propone una metodología de tipo cualitativo, en relación a los abordajes metodológicos utilizados para el estudio de gentrificación y desplazamientos. La estrategia de recolección de datos se configura mediante entrevistas semiestructuradas con los principales

actores, un censo comercial diseñado ad hoc (relevamiento de las actividades comerciales actuales y anteriores), observación no participante y el análisis de fuentes secundarias como documentos de diarios y revistas.

El censo comercial tiene como objetivo analizar las características de la transformación de la dinámica comercial, a través del relevamiento de las birrerías, cuál era el uso precedente y el año de reconversión. Por otro lado, se formula un análisis de discursos a través de documentos como artículos de diarios y entrevistas, para evaluar los cambios en los patrones de consumo ligado al ocio y la emergencia del consumo cervecero. Asimismo, se realizarán entrevistas a actores claves para analizar los cambios en el paisaje urbano y los impactos que genera.

La *birrificación* en Pichincha

El Barrio de Pichincha se encuentra en la ciudad de Rosario, en el área de primer anillo del área central. Se encuentra delimitado por las calles Bv. Oroño al Este, Tucumán al Sur, Francia al Oeste y Av. Rivadavia al Norte; y se localiza contiguo a la franja costera del Río Paraná.

En sus inicios, por su condición de proximidad con el río y con las infraestructuras portuarias, se desarrolló como un barrio de conventillos, prostíbulos y alojamientos temporarios. Esta situación se fue revirtiendo a partir de las intervenciones de reconversión de la franja costera a principios del 2000. Dentro de las estrategias para la ribera centro-norte, tuvo particular interés el proyecto urbano de reconversión de Puerto Norte. El desarrollo de este área provocó un proceso de gentrificación, con desplazamientos de población tanto en el barrio de Pichincha y Refinería.

Por su parte, Pichincha se concibió como uno de los polos gastronómicos nocturnos de relevancia de la ciudad, como expresa Vera, Roldán y Pascual (2016, p. 214) se consolidó como "epítome de la recualificación cultural de la ciudad, combinando diseño, vanguardia, cocina *cool* y almacenes *vintage*".

La primera cervecería tipo artesanal se abre en Pichincha en el año 2008, siendo una franquicia de la pionera marplatense. Para el año 2010 se inaugura, también en dicho barrio, la primera fábrica y pub cervecero, un establecimiento con producción y expendio de cerveza artesanal. A diferencia de algunos autores que proponen que "el gran capital busca nuevos nichos de mercado en las ciudades y la gentrificación se difunde como una moda cultural y una forma de vida de una clase media internacional" (Lees, Loreta; Slater, Tom y Elvin Wily, 2008), se puede observar que la *birrificación* es un proceso impulsado inicialmente por emprendedores nacionales y locales. A partir de que el *boom* cervecero fue adquiriendo dimensión a nivel nacional, las grandes cadenas de cervecerías nacionales se expandieron mediante franquicias en las ciudades metropolitanas.

Tal como se expresa en una nota periodística, se puede considerar la relevancia de los microcerveceros en el crecimiento del *boom* cervecero: "Primero aparecieron los elaboradores caseros, luego los bares con canillas, luego los bares exclusivos con muchas variedades de cerveza y, por último, los puntos de recarga de '*growlers'* o damajuanas de cerveza" (Marchetti, 2018).

Progresivamente, fueron aumentando los locales comerciales destinados a dicho uso, produciéndose un reemplazo de los anteriores comercios gastronómicos, de proximidad e incluso de estacionamientos. Actualmente, Pichincha cuenta con 58 birrerías, entendiendo como tal los establecimientos de venta y expendio de cerveza artesanales o de "tipo artesanal", independientemente de si su producción se realiza o no en dicho lugar.

Asimismo, en relación a dicho cambio de hábitos en Rosario, un comerciante cervecero de Pichincha, señalaba que "acá es donde la gente en realidad no es que quiere tomar birra porque está de moda, sino porque quiere degustar una buena cerveza y va a ir a buscar eso a Pichincha".[7]

Del censo comercial realizado como estrategia metodológica de recolección de datos, se puede observar que el 20,60% de los locales comerciales pertenecen al rubro gastronómico, mientras que de ese total el 46% son "birrerías". Este resultado muestra una transformación en curso de la dinámica comercial desde 2008.

[7] "Las cervecerías artesanales copan Rosario: ya hay 65 en la ciudad" (08 de septiembre de 2017). *Periódico digital Rosario Nuestro.* https://rosarionuestro.com/las-cervecerias-artesanales-copan-la-noche-rosarina-ya-hay-65-en-la-ciudad/

La *birrificación* implica un proceso de expulsión de los comerciantes tradicionales que por la falta de inversión, la revalorización de los alquileres comerciales y la imposibilidad de adaptarse a las nuevas necesidades de consumo, se ven obligados a desplazarse. En este sentido, Hernández Cordero (2016, p. 6) describe sobre los impactos de la gentrificación comercial sobre los comercios históricos en el barrio que se ven obligados a cerrar "porque les resulta complicado pagar los nuevos precios que les imponen los propietarios. Por lo tanto, existe una presión de desplazamiento sobre los vendedores y de sus comercios".

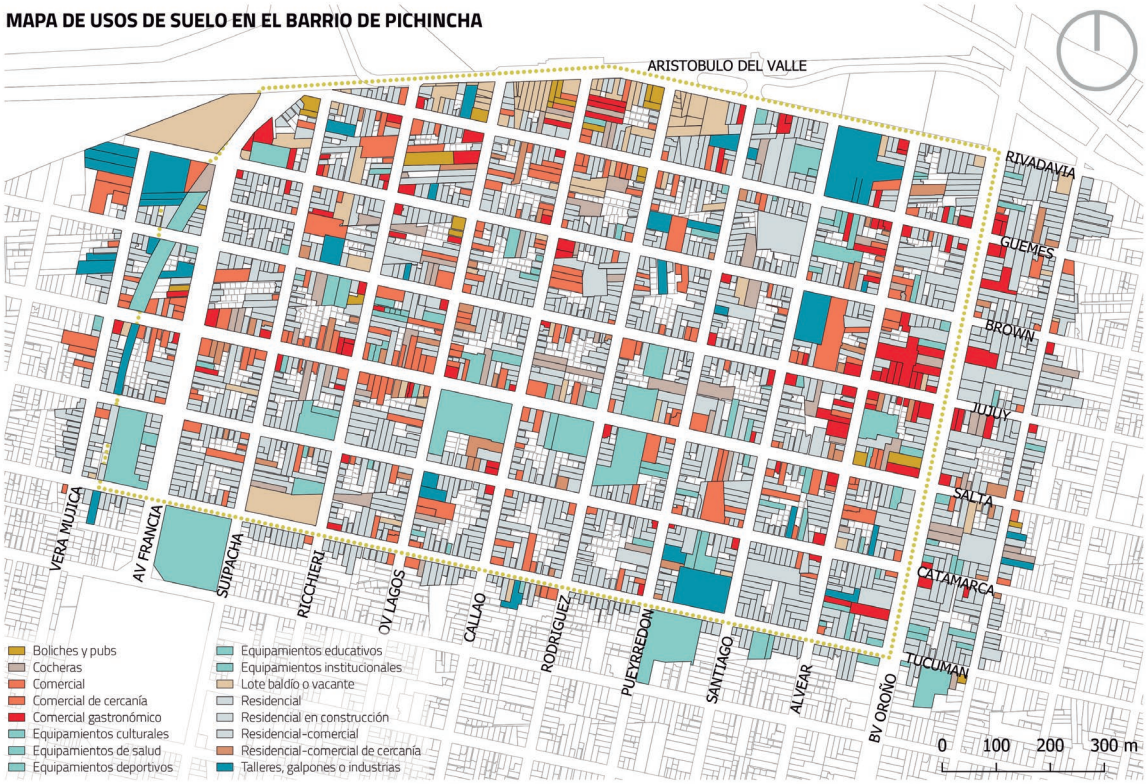


Figura 3: Usos de suelo en el Barrio de Pichincha. Fuente: Elaboración propia en base a información de la Secretaría de Planeamiento y de Google Street View.

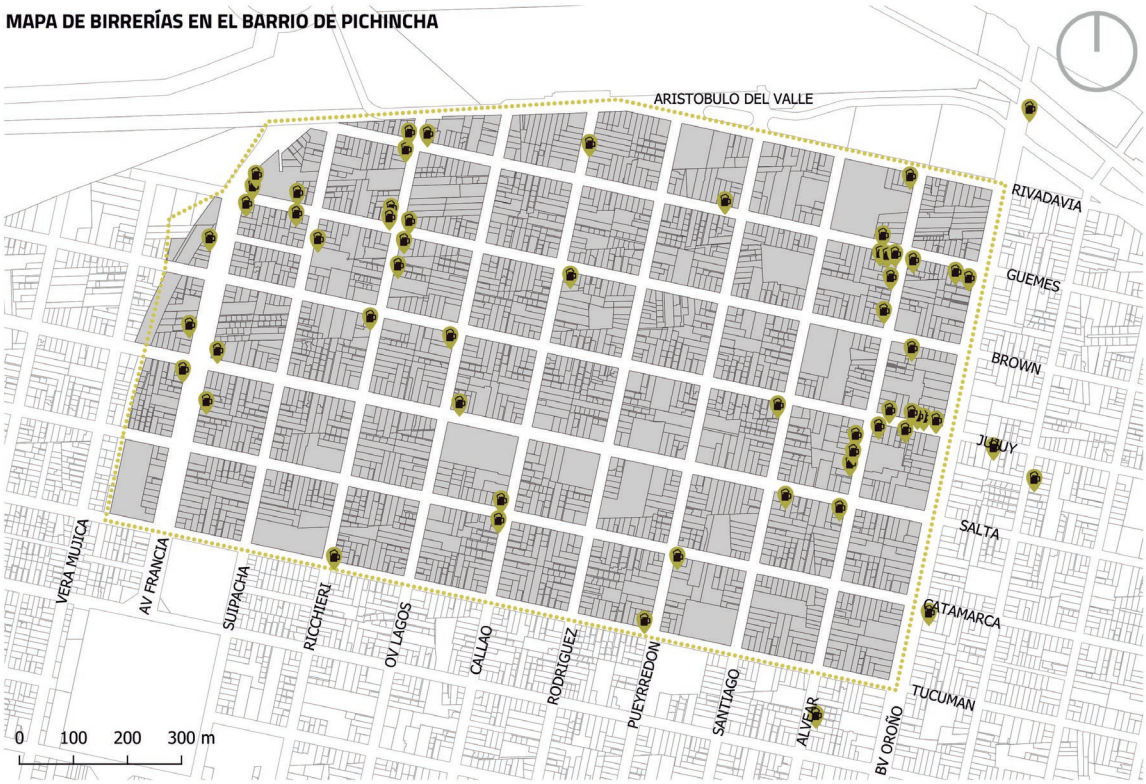


Figura 4: Relevamiento de birrerías en el Barrio de Pichincha. Fuente: Elaboración propia en base a información de la aplicación "Beer Mapp", de Revista Punto Biz y de Google Maps.

Este proceso de *birrificación* conlleva transformaciones en el paisaje urbano como la privatización del uso del espacio público mediante la utilización exclusiva del espacio público por parte de la población con mayores ingresos para el ocio como parte de una actividad privada que es el comercio gastronómico. Esta apropiación del uso del espacio público para el consumo es una práctica frecuente en los barrios *birrificados*. En este sentido, se puede pensar que prima la lógica del mercado y de mercantilización del espacio público por sobre la lógica del espacio público como bien común.



Figura 5: Utilización del espacio público para el consumo en el Barrio de Pichincha. Fuente: Fernández, 2019.



Figura 6: Uso irregular de la vereda para la actividad cervecera. Fuente: Página de Facebook de la cervecería Peñon de Águila.

A modo de conclusión de este trabajo, se avanzó en la conformación del objeto de estudio y de un marco teórico para un fenómeno emergente como la *birrificación*, teniendo en cuenta su inscripción en las teorías en torno a la gentrificación comercial. El fenómeno de *birrificación*, a partir del extendido auge cervecero, puede ser analizado en otras ciudades metropolitanas; entendiéndolo como un proceso vinculado a los cambios globales que genera transformaciones a escala local, que se manifiestan mediante diversas particularidades a nivel barrial en cada caso.

El desafío pendiente es analizar las transformaciones en el paisaje urbano y los conflictos urbanos de este cambio en la dinámica comercial que generó desplazamiento de los comercios de proximidad y la conformación de un enclave gastronómico-cervecero en el barrio de Pichincha.

Bibliografía

Bourdieu, P. (1991[1988]). *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*. Taurus.

Bourdieu, P. (1996). *The rules of art: Genesis and structure of the literary field*. Stanford University Press.

Bourdieu, P. (2016). *La distinción: criterio y bases sociales del gusto*. Taurus.

Butler, T. (1997). *Gentrification and the middle classes*. Ashgate Publishing.

Cerveceros Rosarinos, hablando sobre Cervezas Artesanales (27 de mayo de 2017). https://www.cervecerosrosarinos.com/2017/05/cerveceros-rosarinos-actualidad-de-las-cervezas-artesanales/

Checa-Artasu, M. (2011). *Gentrificación y cultura*. Biblio 3W.

Cordero, L. y Salinas, L. (2017). Gentrificación comercial. Espacios escenificados y el modelo de los mercados gourmet. *Revista de Urbanismo, 37*, 1-12

Díaz Parra, I. y Salinas Arreortua, L. A. (2016). *La producción del consumidor. Valorización simbólica y gentrificación en el centro de la Ciudad de México*.

García-Ruiz, P. (2010). *Consumo e identidad: un enfoque relac*ional.

Glass, R. L. (1964). *London: aspects of change* (Vol. 3). MacGibbon & Kee.

González, S. (2013). Los mercados tradicionales: entre el declive y la gentrificación [Ciclo de Otoño de CONTESTED_CITIES, conferencia realizada en Madrid]. http://contested-cities.net/CCmadrid/wp-content/uploads/sites/3/2013/11/2013_CC_Gonzalez_Gentrificacion_Mercados_web.pdf

Hernández Cordero, A. (2016). De la botiga a la boutique: gentrificación comercial en el Casc Antic de Barcelona. *URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 6*(1), 79-99.

Janoschka, M. y Sequera, J. (2014). Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista, en Michelini, *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina* (pp. 82-104). Catarata.

Las cervecerías artesanales copan Rosario: ya hay 65 en la ciudad (08 de septiembre de 2017). *Periódico digital Rosario Nuestro.* https://rosarionuestro.com/las-cervecerias-artesanales-copan-la-noche-rosarina-ya-hay-65-en-la-ciudad/

Lees, L., Slater, T. y Wily, E. (2008). Gentrification of central neighborhoods, a process in expansion and mutation, en Lees y Tom, *Gentrification* (pp. 835-846). Routledge-Taylor & Francis Group.

Ley, D. (1986). Alternative explanations for innercity gentrification: a Canadian assessment. *Annals of the Association of American Geographers, 4*(76), 521–535.

Marchetti, N. (14 de enero de 2018). "El 'boom' de la cerveza artesanal: una industria sin tapa. Periódico *La Voz.* http://www.lavoz.com.ar/numero-cero/el-boom-de-la-cerveza-artesanal-una-industria-sin-tapa

Moreno, F. (28 de mayo de 2017). Cómo afecta la revolución de la cerveza artesanal a otros rubros. *Periódico La Nueva*. https://www.lanueva.com/nota/2017-5-28-7-0-0-como-afecta-la-revolucion-de-la-cerveza-artesanal-a-otros-rubros

Sargatal Bataller, M. A. (2000). El estudio de la gentrificación. *Biblio 3W*.

Sequera Fernández, J. (2017). Ante una nueva civilidad urbana. Capitalismo cognitivo, habitus y gentrificación. *Revista Internacional de Sociología, 75*(1). http://dx.doi.org/10.3989/ris.2017.75.1.15.31

Sequera, J. (2015). A 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. La mirada anglosajona. *Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Socia*les.

Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana: Ciudad revanchista y gentrificación*. Traficantes de Sueños.

Sunkel, G. (2002). Una mirada otra. La cultura desde el consumo. *Estudios y otras prácticas intelectuales latinoamericanas en cultura y poder*, 287-294.

Vera, P., Roldán, D. P. y Pascual, C. M. (2016). *La construcción escenográfica de la ciudad. Espacio público, turismo e itinerarios en Rosario (Argentina).*

Zizek, S. (2011). *Primero como tragedia, después como farsa* (Vol. 10). Ediciones Akal.

INDICADORES DE COMPACTACIÓN Y FRAGMENTACIÓN EN ÁREAS METROPOLITANAS

Andrea Pamela Flores,[1] Marcela Rivarola y Benítez[2] y María Eugenia Nilda Jaime[3]

Resumen

El crecimiento acelerado de las ciudades desde mediados del siglo pasado ocupa un lugar destacado en las agendas urbanas, siendo una cuestión central comprender este crecimiento y su organización para desarrollar estrategias de planificación y gestión por parte de la administración pública. Por ello, identificar el patrón de modificación en la configuración espacial resulta de suma importancia. En ese sentido, el alto nivel de detalle que ofrecen las tecnologías de percepción remota posibilita estimar la distribución de los asentamientos humanos y su relación con otras coberturas del suelo. La información que suministran permite analizar la contigüidad espacial y expansión general pero son necesarios otros indicadores para identificar las singularidades espaciales. Este trabajo tiene por objetivo presentar un indicador de compactación y otro de fragmentación, útiles para identificar patrones de configuración locales y su variación temporal. El área de estudio la componen los partidos de Moreno, Pilar y Tigre de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) para el período 1985-2019. Los resultados indican un incremento de las superficies impermeables superior al 400% en este periodo. En el futuro se espera replicar las técnicas presentadas en toda la RMBA con el fin de contribuir a una planificación territorial a mediano y largo plazo.

Palabras clave: Áreas impermeables, dimensión fractal, proporción de espacios abiertos.

[1] pflores@ungs.edu.ar, Universidad Nacional de General Sarmiento.
[2] mrivarol@ungs.edu.ar, Universidad Nacional de General Sarmiento.
[3] marieugeniajaime@gmail.com, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Introducción

Los procesos de transformación urbana

Desde mediados del siglo pasado el crecimiento de las ciudades ha sido de relevancia en las agendas urbanas, en particular frente a los acelerados procesos de transformación metropolitana que en América Latina. Este fenómeno convocó a expertos de la academia y la política desde los años 50, quienes discutían cómo medir, caracterizar y explicar los procesos espaciales y sociales que resultaban de las migraciones del campo a la ciudad y de los cambios productivos y culturales, siendo las cartografías un instrumento clave para caracterizar tamaños, localización, tendencias de crecimiento entre otras variables espaciales (Favelukes, Novick y Zanzottera, 2016). Las posteriores transformaciones acaecidas en las áreas metropolitanas nos interpelan sobre la necesidad de desarrollar nuevos instrumentos de análisis que puedan captar con rigurosidad técnica los vertiginosos cambios que ocurren en las ciudades, donde se han desarrollado urbanizaciones formales e informales que dieron lugar a ocupaciones espontáneas, desaparición de áreas libres, cambio de usos del suelo, modificación de los ecosistemas naturales, en suma configurando nuevas territorialidades.

Las nuevas cartografías dieron lugar a múltiples interpretaciones e incorporaron fundamentalmente los aspectos subjetivos. Bibiana Cicutti, desde una perspectiva histórica, presenta la cartografía como un género discursivo, que implica

> una aproximación técnica a lo urbano pero que, como todo enunciado o conjunto de enunciados, inscribe marcas (encuadre, tipografía, señales, convenciones) que dan cuenta de la subjetividad, esto es, de un sujeto que construye el plano y de un público al cual se dirige y ante el cual expone una lectura de la ciudad; que a su vez remite a otros documentos y construye un discurso (Cicutti, 2009, p. 19).

Otra variante a las cartografías anteriores, han sido los mapeos colectivos, cuyo propósito es "construir colectivamente miradas territoriales que impulsan y facilitan prácticas colaborativas y de transformación", entendiendo que "el mapa no es el territorio. Es una imagen estática a la que se le escapa la permanente mutabilidad y cambio al que están expuestos los territorios" (Ares y Risler, 2013).

Sin embargo el interés por incorporar el aporte de las nuevas tecnologías no puede ser subestimado. Ya desde la década de 1990 los sistemas de información muestran el avance de las ciencias informáticas (*software* y *hardware*), siendo el manejo de estos sistemas la base de los procesos de planificación,

> En planificación lo geográfico es el apoyo del quehacer de la planificación", definiendo a lo geográfico como "el conjunto de hechos de superficie que se localizan sobre la tierra y a los movimientos que éstos producen en el espacio y en el tiempo, y en este sentido los sistemas de información territorial (SIT),[4] constituyen una forma particular de bases de datos, una manipulación de datos con un enfoque geográfico–espacial al servicio de la planificación (Montagu, 1993).

En la actualidad, la cartografía ha ganado el centro de atención de todas las disciplinas e incluso de las aplicaciones informáticas. Las posibilidad de obtener información satelital de todas las transformaciones de la superficie terrestre nos presenta un panorama de oportunidad que abordado con interrogantes apropiadas pueden arrojar información útil para el desarrollo de políticas de planificación.

Caracterizar el espacio en cuanto a su "compacidad" o "fragmentación" sobre recortes territoriales de 1 km², con la posibilidad de llegar a unidades de 30m x 30m, nos acerca información bien específica que de otro modo requeriría recorrer miles de kilómetros.

Conocer estas particularidades inscriptos en el proceso de transformación urbana nos aportaría a la planificación y al análisis de las políticas urbanas; ya sean de mejoramiento, urbanización, vivienda llave en mano, un abordaje sistémico frente a la lectura de casos, más habitual en estos desarrollos.

Conocer ¿Qué tan diferente son las urbanizaciones informales a las formales en cuanto a la permeabilidad del suelo? ¿Cuál es la relación de continuidad o fragmentación urbana? ¿Cómo han evolucionado dichas variables espaciales entre 1985 y 2019? Son solo algunos de los interrogantes que esperamos poder abordar cuando el indicador comience a brindar datos para el análisis espacial.

[4] Los Sistemas de Información Territorial se desarrollaron en nuestro país desde fines de 1983 a partir convenios entre CONICET y BID. Luego, en 1986 se forma en la FADU UBA el Centro de Información Metropolitana (CIM).

La teledetección y los asentamientos urbanos

La percepción remota o teledetección para la observación de la tierra cuenta con un sistema donde los satélites son los vehículos que transportan sensores, estos últimos son los encargados de colectar, de forma sistemática, señales de energía en diferentes zonas del espectro electromagnético. Los sistemas satelitales más populares son denominados pasivos por que la energía que capturan es aquella reflejada por los objetos presentes en la superficie terrestre. La colección continua de las señales permite cuantificar su presencia y monitorear su evolución a lo largo del tiempo. En particular, el estudio de las áreas urbanas con imágenes multiespectrales cuenta con una amplia lista de antecedentes (Masek, Lindsay y Goward, 2000; Ridd y Liu, 1998; Schneider y Woodcock, 2008; Taubenböck *et al*., 2012; Wurm, Taubenböck, Weigand y Schmitt, 2017; Zhang y Xu, 2018). Los diversos autores promueven la búsqueda de métodos que asocien las coberturas detectables por los sensores con los usos del suelo reales y que a su vez sean reproducibles en diversas áreas de estudio. Esto sumado a la disponibilidad y continuidad en el tiempo de misiones como Landsat, permiten el análisis multitemporal de los asentamientos humanos con un mayor grado de precisión.

Entre los sensores más utilizados se encuentran los de la misión Landsat: el *Thematic Mapper* (TM), el *Enhaced Thematic Mapper* (ETM+) y el *Operational Land Imager* (OLI). Estos tres son los últimos de la serie y presentan una resolución espacial media (30 m) que posibilita el estudio de las áreas urbanas a lo largo de 34 años. Asimismo, el programa europeo Copernicus ha lanzado una serie de misiones llamadas SENTINEL que permiten realizar ajustes a los modelos de detección en diversos campos científicos dada su mayor resolución espacial (10 m a 60 m según la banda espectral). Las imágenes de los sensores de Sentinel también son de acceso gratuito y dadas sus constelaciones (al menos dos satélites por misión) presentan una alta resolución temporal lo que complementa el estudio de procesos veloces.

Otros de los sistemas útiles para la gestión del territorio, por su resolución espacial, espectral y continuidad en el tiempo, son: GEOEYE-1, IKONOS, QUICKBIRD, RAPIDEYE, SPOT, WORLDVIEW-2, entre otros. Sin embargo, estos últimos sistemas representan un costo económico difícil de afrontar por instituciones públicas.

De esta forma, la utilización del conjunto de imágenes satelitales históricas resulta de gran importancia para conocer la extensión y magnitud del proceso de ocupación del suelo y fundamentalmente de los asentamientos humanos. Si bien, la obtención de las coberturas es en sí misma una tarea que incluye métodos precisos, luego de obtenerlas el análisis de los usos de suelo en general no es directo e implica el uso de técnicas de postclasificación.

Métricas del proceso de urbanización

El estudio de la organización del espacio urbano, considerándolo como un sistema complejo que emerge por la presencia de grupos sociales y su interacción, requiere de métodos que permitan analizar comportamientos no lineales y multiescalares. En general los bordes de los ambientes urbanos, presentan actividades heterogéneas: explotaciones de productos primarios, extracción de tierra para la construcción, establecimientos industriales, áreas residenciales (barrios cerrados y *countries*, asentamientos informales y villas), actividades terciarias, entre otras. La pugna constante por el desarrollo de cada una de esas actividades permite inferir que el entendimiento de su dinamismo deba realizarse con herramientas multiescala capaces de analizar el todo y sus partes a lo largo del tiempo (Crojethovich y Barsky, 2012)

Desde la década de la década de 1980, los geógrafos y urbanistas buscan modelizar el patrón de cambio de las configuraciones posibles del espacio urbano ocupado aplicando diversas métricas que describen los paisajes. Contar con métricas que describan la ocupación del suelo permitiría mejorar la medida de densidad de las ciudades, identificar de forma sistemática el suelo vacante y prever los costos de aprovisionamiento de infraestructura en las zonas que requieran algún tipo de intervención.

En este sentido, el trabajo de Angel, Parent y Civco (2010) logró explotar los datos satelitales disponibles, combinados con datos sociodemográficos y económicos, para construir métricas orientadas al estudio de la fragmentación de ambientes como los urbanos. En el estudio, los autores calcularon los índices de Borde (*Edge Index*), Apertura (*Openness Index*), Proporción de núcleos de espacio abierto en la ciudad (*Core Open Space Ratio*) y Proporción de la planta de la ciudad (*City Footprint Ratio*) en 120 ciudades, entre ellas

Buenos Aires. Posteriormente, Goytia y Pasquini analizaron las variaciones temporales de los índices de fragmentación complementados con métricas económicas y demográficas para los principales aglomerados de Argentina (Goytia y Pasquini, 2012).

Entre las métricas multiescala más exploradas se encuentra la dimensión fractal (D) que es un indicador que permite indexar y ordenar jerárquicamente los diferentes patrones de ocupación de una determinada área constituye un instrumento útil para describir el proceso de ocupación del suelo. Los posibles valores de D oscilan entre 0 y 2, donde el extremo inferior indica un alto grado de irregularidad y fragmentación, en tanto que el superior indica aglutinamiento y compactación.

Diversos autores han calculado la D global de diferentes ciudades de Europa y Estados Unidos, el resultado promedio fue 1,7 lo cual indica que aún se encontraban en proceso de consolidación (Alfasi y Portugali, 2004; Batty y Longley, 1994; Shen, 2002). En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) (Buzai y Baxendale, 2011) el valor de D de la zona de transición urbano-rural, para 1991 era de 1,39 y en la zona aglomerada era de 1,62. Es decir que hacia 1991 la RMBA presentaba una composición heterogénea y sin llegar a niveles máximos de compactación.

Teniendo en cuenta el crecimiento desparejo de nuestra región en los últimos 34 años, en este trabajo se propone el análisis de índices de fragmentación y de compactación a partir de mapas de coberturas impermeables en los partidos de Moreno, Tigre y Pilar, todos ellos pertenecientes a la RMBA.

Área de estudio

El trabajo se focaliza en los partidos de Moreno, Pilar y Tigre, todos ellos localizados en el noroeste de la RMBA (Figura 1). Los mismos abarcan una superficie de 923,4 km^2 (incluye las islas de Tigre) y suman un total de 1.127.963 habitantes en 2010 (INDEC). Según los datos de los últimos censos, en Pilar se registra el mayor crecimiento entre el 2001 y el 2010 (28,8%), luego Tigre (25,2%), Moreno (18,9%). En el caso de Pilar también se encuentran registros que indican que en el período 1991-2001 tuvo el mayor crecimiento

(78,4%). Es decir que la zona de estudio presenta un continuo crecimiento entre 1991 y 2010, y más marcado en Pilar durante la década del 90.

Partido	Población			Crecimiento poblacional	
	2010	2001	1991	2010 vs 2001 (%)	2001 vs 1991 (%)
Moreno	452.505	380.530	287.715	18,9	32,3
Tigre	376.381	300.559	257.922	25,2	16,5
Pilar	299.077	232.266	130.187	28,8	78,4

Cuadro 1: Datos poblacionales. Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

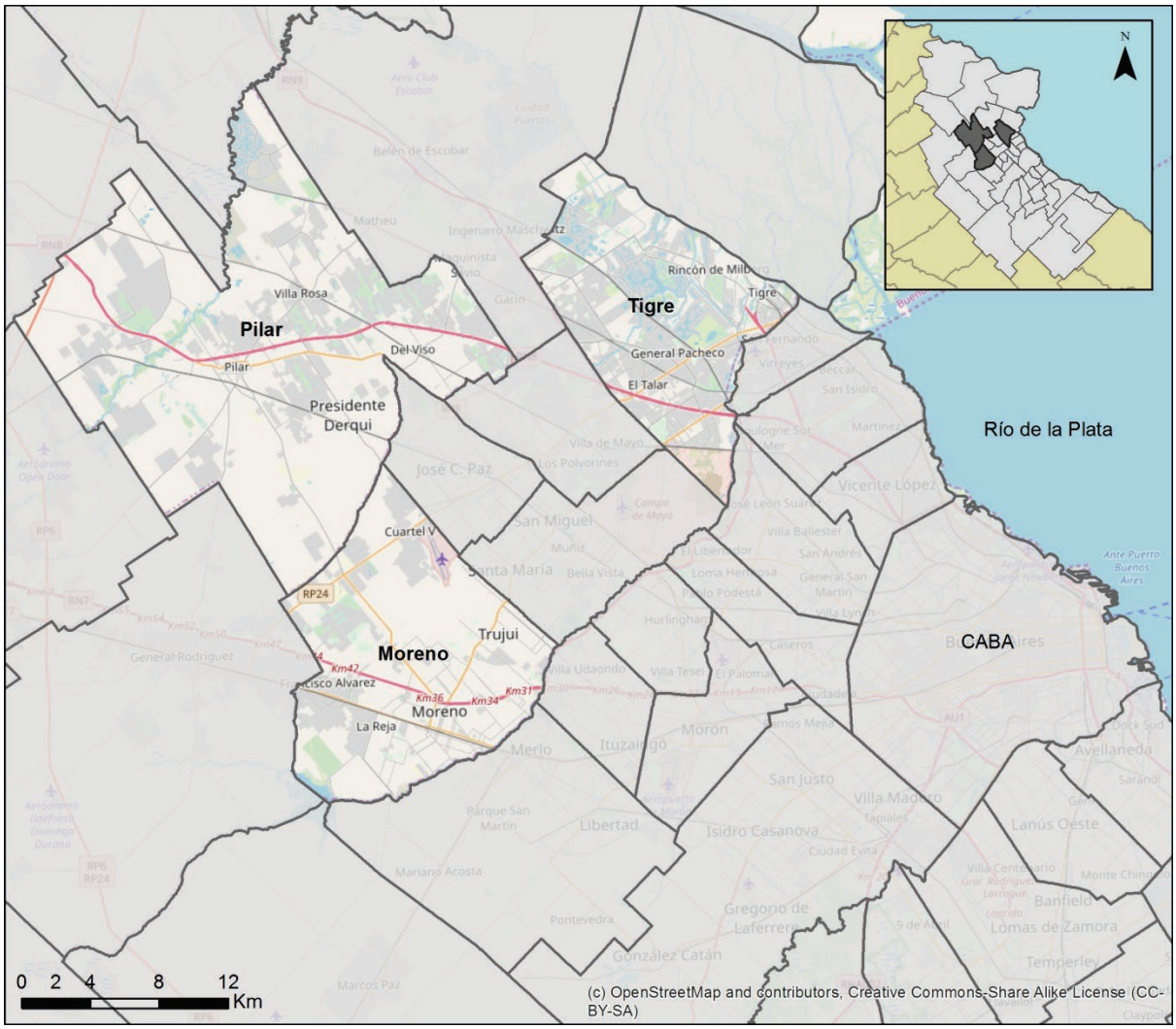


Figura 1: Área de estudio. Fuente: Elaboración propia.

En la actualidad, los tres municipios presentan una diversidad de usos de suelo incluyendo a las clases: residencial, urbanizaciones cerradas, industrial y agrícola. Por estas razones componen una excelente zona para aplicar técnicas de clasificación e identificación de los usos de suelo predominantes durante la expansión ocurrida en los últimos 34 años.

Materiales y métodos

La detección de las áreas impermeables

Las áreas impermeables se obtienen mediante la clasificación supervisada de imágenes satelitales. Estas técnicas se basan en el análisis de la respuesta espectral de un conjunto de datos conocidos (áreas de entrenamiento previamente clasificadas) y su objetivo es clasificar un nuevo conjunto de datos desconocidos. En este trabajo, las áreas de entrenamiento utilizadas fueron obtenidas de (Flores, 2017) donde se aplicaron métodos de búsqueda de áreas o componentes puros y cuantificación de sus abundancias a partir de datos hiperespectrales. Las áreas presentan un alto grado de pureza y homogeneidad espectral y corresponden a coberturas como: agua, vegetación, impermeables, suelo desnudo.

Antes de aplicar los algoritmos de clasificación, se pre-tratan las imágenes satelitales resaltando las coberturas de interés según las máximas diferencias de reflectancia entre bandas o rangos de longitudes de onda (Angiuli y Trianni, 2014; Patel *et al*., 2015). Las nuevas imágenes obtenidas, como resultado del cálculo de la diferencia entre dos bandas, constituyen índices muy conocidos como el NDVI que resalta a la vegetación (combinación del Infrarrojo cercano y el Rojo). El mismo razonamiento se aplica a coberturas como el agua (NIR y Verde), las construcciones (NIR y SWIR-1), entre otras. Luego, se construye un vector con todas las diferencias y sobre este último se aplican tres algoritmos clasificadores: *Classification and Regression Tree* (CART) (Breiman, Friedman, Stone y Olshen, 1984), *Random Forest* (Breiman, 2001) y *Support Vector Machine* (SVM) (Burges, 1998). Los tres clasificadores son considerados sistemas expertos debido a que permiten determinar, de forma no paramétrica, relaciones estadísticas entre muchas capas de datos y reducirlas a decisiones binarias. En las clasificaciones obtenidas se calculan las matrices de confusión y se selecciona la que presente mayor precisión. De las coberturas obtenidas, se prioriza la

impermeable y se transforma la imagen clasificada en una matriz de 0 (permeables) y 1 (impermeables). El procedimiento se aplica en una imagen por año para una serie temporal de 34 años. Finalmente, las matrices binarias se fusionan en trienios para disminuir los potenciales errores de la clasificación automatizada.

Indicadores de compactación y de fragmentación

Dimensión fractal

La dimensión fractal (D) es un indicador que describe el grado de compactación en la que se disponen los pixeles de interés en una determinada área. Su valor oscila entre 0 y 2, si es cercana a 0 indica que en esa área hay estructuras puntuales distribuidas de forma no continua. Por el contrario, si es cercana a 2 indica que las estructuras presentes son lineales y areales y que ocupan espacios bidimensionales incompletos pero continuos y estables, es decir compactos. El valor de D se calcula aplicando la técnica de conteo de cajas (*Box Counting*) adaptado por Encarnação y Gaudiano (Encarnação, Gaudiano, Santos, Tenedório y Pacheco, 2013; Gaudiano, 2015). El método se aplica sobre "cajas" de 1 km^2 para asegurar que el conteo recursivo de pixeles de valor 1 (impermeables) en las subcajas asegure la obtención de pendiente significativa.

Como se ha mencionado anteriormente, D da una idea de auto organización pero aún no es posible saber cuántas configuraciones posibles encierra ese valor de D. En Encarnação (2012) y Gaudiano (2015) se indica que el número total de configuraciones posibles para un dado D puede calcularse según la distribución microcanónica de la entropía (S). Según Gaudiano los valores máximos de las derivadas de S (S') resultan ser puntos equidistantes que determinan intervalos o regímenes de la entropía (Figura. 2).

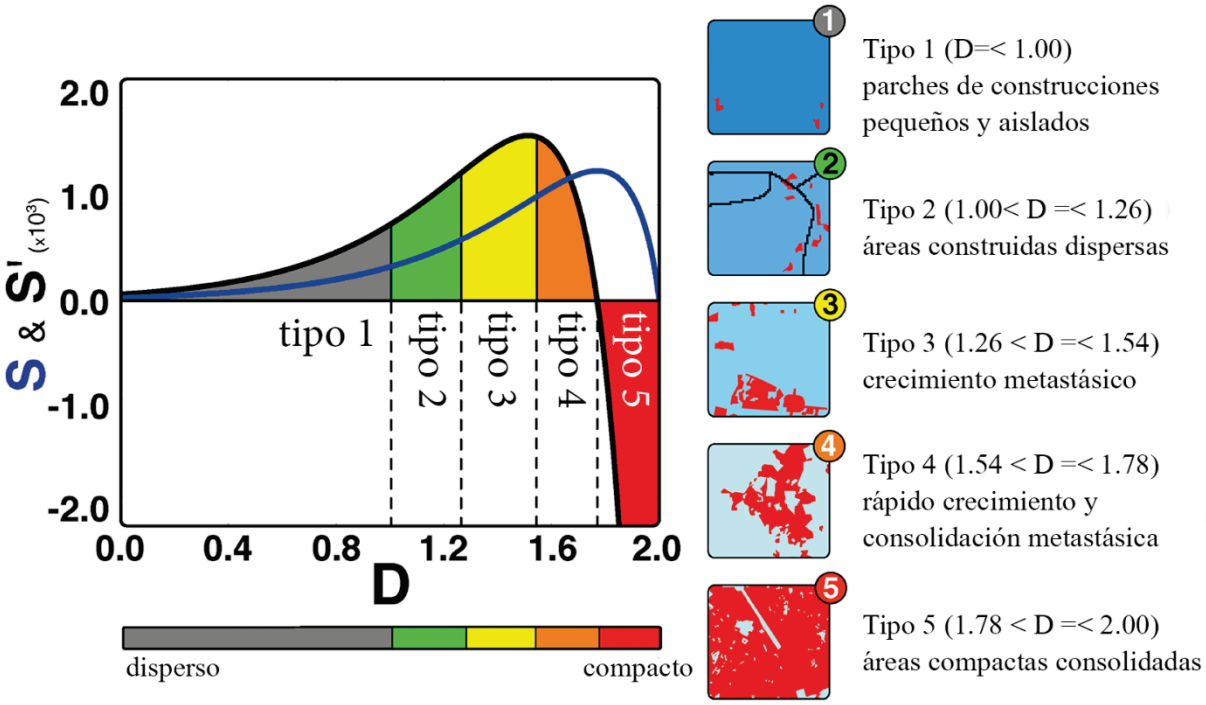


Figura 2: Regímenes de entropía. Fuente: Encarnação *et al.* (2012, traducido).

El algoritmo de cálculo de D se desarrolla en el lenguaje Octave (Eaton, Bateman, Hauberg y Wehbring, 2017) que es de distribución libre y gratuita.

Proporción del espacio abierto en el núcleo urbano

La relación de espacio abierto se define un píxel de espacio abierto central en una ciudad a aquel que tiene como vecinos inmediatos a una mayoría de píxeles construidos (el área de influencia inmediata es un círculo de 1 km^2 respecto del pixel estudiado) (Figura 3). El total de esos pixeles sumados a los espacios abiertos constituyen el núcleo de espacio abierto de la ciudad.

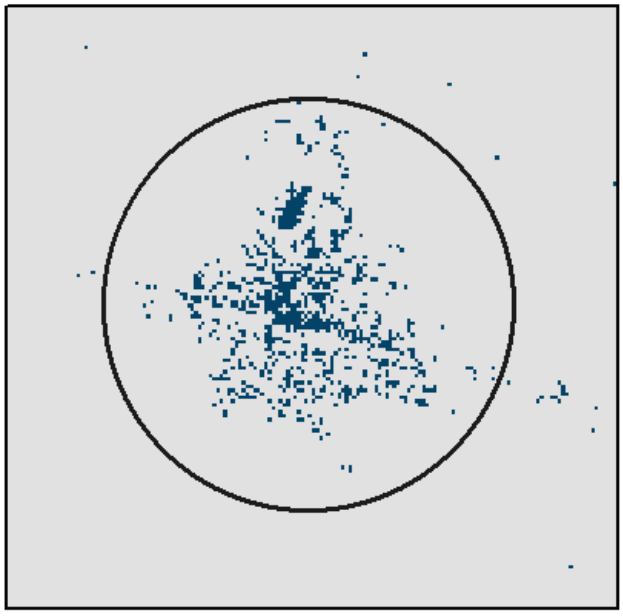


Figura 3: Esquema de conteo de *pixeles*. Fuente: Elaboración propia.

Los píxeles de espacio abierto se complementan con la categorización de las ciudades en tres tipos:

- Núcleo urbano: lo constituyen píxeles construidos rodeados por un 50% o más de píxeles construidos en un área de 1 km^2.
- Área suburbana: la constituyen aquellos píxeles construidos rodeados por 10% - 50% de pixeles construidos en un área de 1 km^2.
- Área rural: la constituyen aquellos píxeles construidos rodeados por menos de 10% de pixeles construidos en áreas de 1 km^2.

Finalmente se contabilizan todos los espacios abiertos en los núcleos urbanos y se calcula la proporción de área correspondiente a cada ciudad evaluada. El cálculo del indicador y la clasificación de las ciudades se realizan en el entorno *ArcMap* (ArcGIS, 2012).

Datos espaciales

Los datos multiespectrales utilizados corresponden a escenas obtenidas por los sensores TM, OLI y SPOT 5. Las imágenes se procesaron en la plataforma en línea *Google Earth Engine* (Gorelick *et al.,* 2017) y en el entorno ENVI (ENVI, s/f). El conjunto de

imágenes seleccionadas cubre el período de 1985 a 2019 (excepto los años 1994 y 2012 por alta presencia de nubes y falta de sensores en actividad, respectivamente). En el caso de los datos SPOT (resolución espacial de 10 m) se utilizaron cuatro escenas en el período 2012-2014. Estas últimas, antes de ser fusionadas, se remuestrearon a tamaños de *pixel* de 30mx30m para que sean compatibles con el conjunto de datos provenientes de la misión Landsat.

Por último, la información vectorial referida a los límites administrativos fue obtenida de los geoservicios del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

Resultados

Detección de áreas construidas

Las clasificaciones de las imágenes satelitales presentan altos valores de precisión, en el rango de 81,7%-96,4%. Los mapas de la Figura 4 presentan las áreas impermeables detectadas en cuatro momentos a lo largo de 34 años. En los tres partidos se detecta que en los primeros años las áreas impermeabilizadas corresponden a sus cabeceras. En los años posteriores a 1987 se observa el aumento de dichas áreas en zonas aledañas a las principales vías de comunicación tales como: los ferrocarriles Sarmiento, San Martín y Belgrano Norte, la Autopista Nacional 9, la Autopista Nacional 7 y la Ruta Nacional 202.

En la Figura 5 se aprecia el crecimiento logístico del total de la superficie impermeabilizada en todos los partidos. En los primeros años de (1985-1990) las áreas impermeables respectivas no presentan cambios significativos. A partir de 1990 y durante toda la década, se detecta un crecimiento continuo en los tres partidos, pero más pronunciado en Tigre y Moreno. Estos resultados son consistentes con la bibliografía consultada (Carballo, 2002; Lombardo, Di Virgilio y Fernández, 2003; Goytia y Pasquini, 2012) que describen el *boom* de registros de nuevas ocupaciones (barrios privados y clubes de campo). Luego, el crecimiento de desacelera en los tres casos.

En el último año se observa otro salto en los valores de la superficie impermeable, pero esto puede deberse a que se han procesado imágenes que cuentan con una corrección atmosférica que mejora la señal.

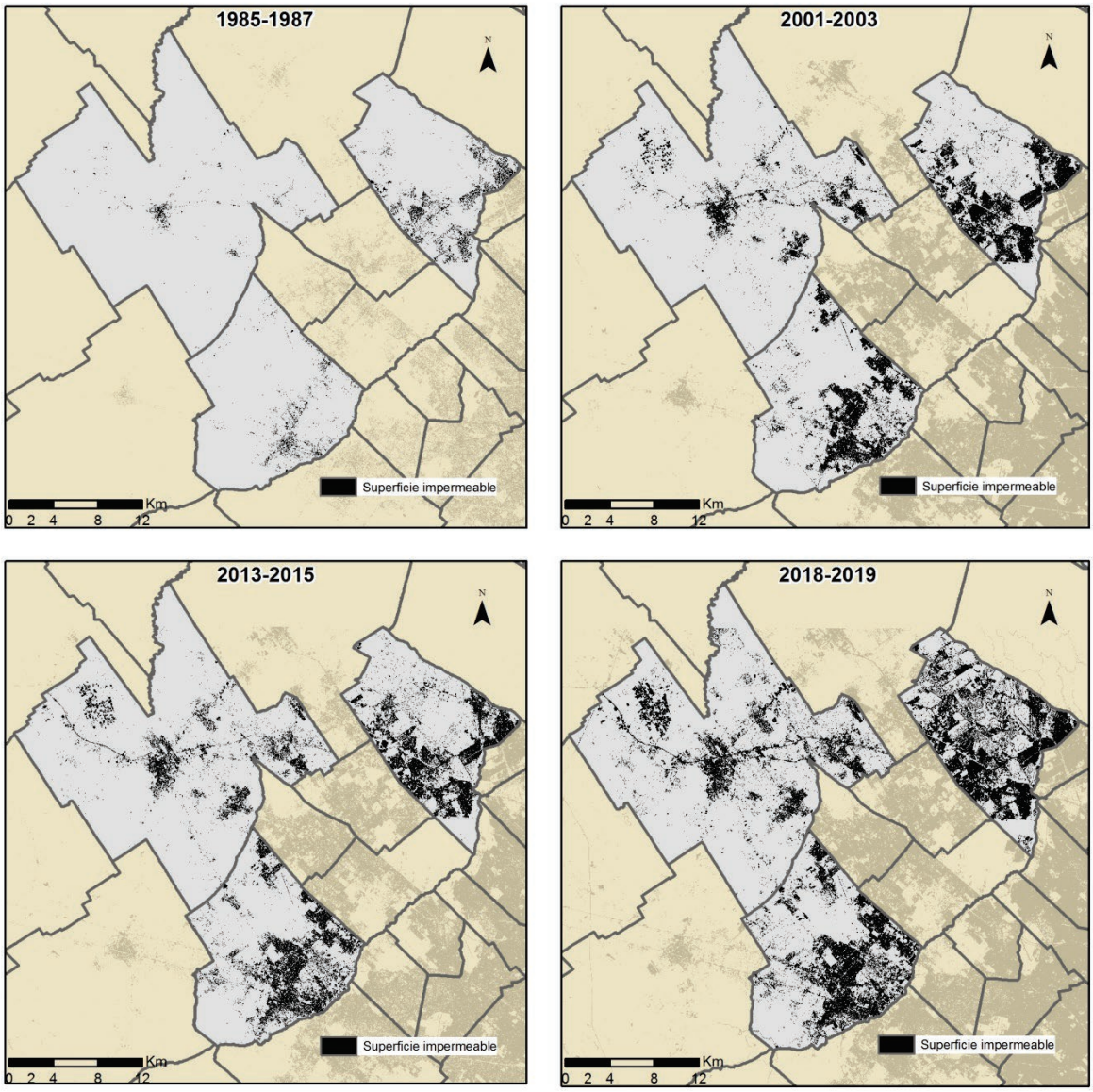


Figura 4: Crecimiento urbano. a) 1985-1987; b) 2001-2003; c) 2013-2015, d) 2018-2019. Fuente: Elaboración propia.

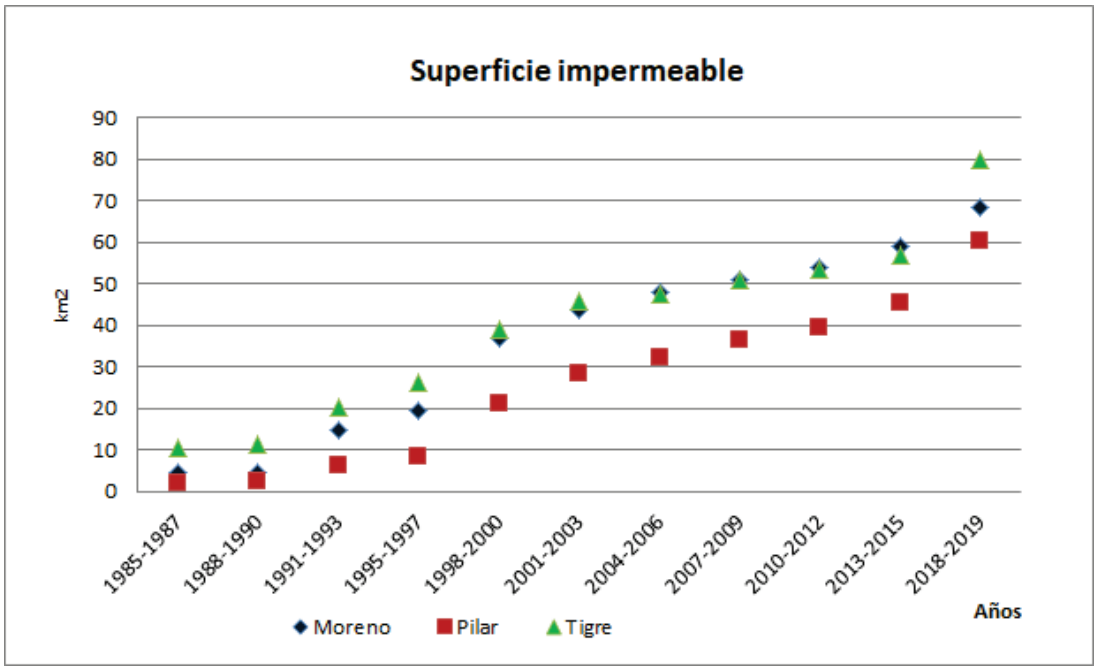


Figura 5: Gráfico de crecimiento de la superficie impermeable. Fuente: Elaboración propia.

Indicadores

Como se ha mencionado, la dimensión fractal (D) describe la compactación de una determinada zona. De acuerdo a los resultados obtenidos para el año 2018-2019 los valores de D global para cada partido son: Moreno 1,42 (DS: 0,45); Pilar 1,11 (DS: 0,49); Tigre 1,47 (DS: 0,50).

De los resultados globales se puede decir que en Moreno y Tigre presentan regímenes de crecimiento metastásico, en tanto que en Pilar el régimen predominante es el de áreas con construcciones dispersas.

En la Figura 6 a se observan las diferentes zonas clasificadas como compactas o consolidadas (Tipo 5) que se concentran en el sudoeste de Tigre, el sudeste de Moreno y, en el caso de Pilar, se identifican al menos cinco zonas compactas en el sector central.

A su vez, en todos los partidos se han encontrado valores de D menores a 1, lo que denota aún la presencia de áreas con pequeñas construcciones dispersas.

También se observa la constante presencia de zonas con régimen de tipo 4, zonas de crecimiento rápido y en consolidación.

En la Figura 7 se cuantifica la proporción de cada uno de los tipos de regímenes urbanos detectados en el área de estudio.

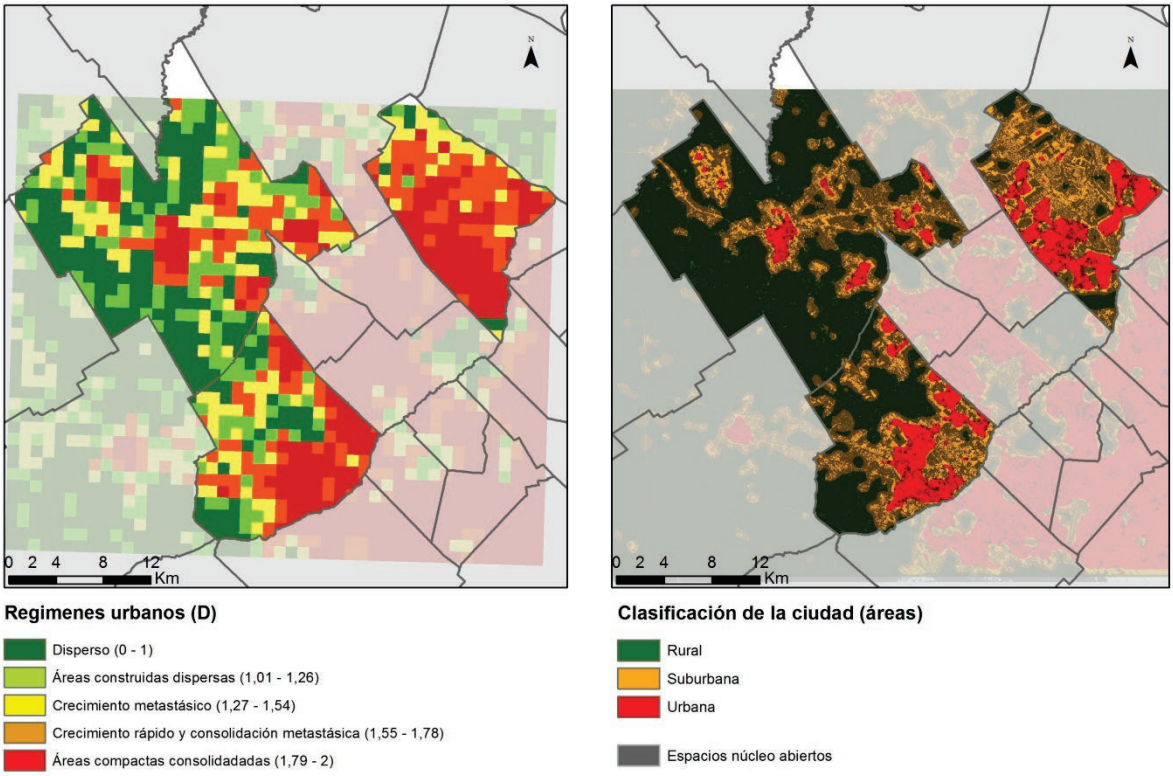


Figura 6: Indicadores de compactación y fragmentación (2018-2019). Dimensión fractal 2018-2019; b) Clasificación de la ciudad según las áreas construidas. Fuente: Elaboración propia.

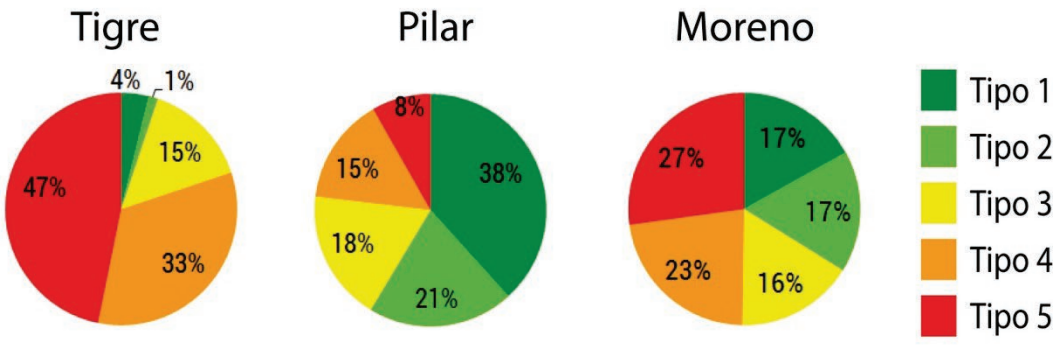


Figura 7: Gráfico de torta de Dimensión Fractal por partido (2018-2019). Fuente: Elaboración propia.

Se observa que la proporción del régimen compacto o consolidado (Tipo 5) en el partido de Tigre es del 47% y sus zonas con construcciones dispersas (Tipo 1 y 2) en total suman un 5%. A esto se agrega que el 33% del partido se encuentra en rápido crecimiento con consolidación metastásica (Tipo 4).

En el caso del partido de Pilar predominan las construcciones dispersas (59%), en tanto que las zonas compactas ocupan solo el 8%. Por último, en el caso de Moreno todos los regímenes se encuentran representados, pero los tipos referidos al proceso de crecimiento metastásico o de consolidación metastásica (Tipos 3 y 4) son los predominantes.

En el caso del análisis de los índices de fragmentación, y siguiendo las recomendaciones Angel, Parent y Civco (2010), se han categorizado las áreas construidas de los partidos en: Urbano, Suburbano y Rural (Figura 6b). En el Cuadro 2 se presentan la superficie de cada clase y la proporción de estas en el partido.

Partido	Clasificación	Superficie total (km^2)	Porcentaje (%)
Moreno	Urbano (7)	35,49	19,09
	Suburbano	87,74	47,18
	Rural	62,74	33,74
Pilar	Urbano (15)	15,12	4,03
	Suburbano	122,63	32,70
	Rural	237,32	63,27
Tigre	Urbano (8)	45,70	30,46
	Suburbano	92,35	61,56
	Rural	11,98	7,99

Cuadro 2: Clasificación de las áreas construidas por partido (2018-2019). Fuente: Elaboración propia.

Respecto de la clase urbana, se destaca la baja proporción detectada en Pilar (4,03%) respecto de los otros dos partidos, siendo Tigre el que presenta el mayor valor (30,46%). Otro aspecto a resaltar es que en Pilar, a pesar de tener la menor proporción de área urbana,

presenta quince parches distribuidos en el territorio. En el caso de Tigre, se identifican ocho parches asociados a la Autopista Nacional Nº 9 ramal Tigre y la cabecera del Tren de la Costa.

Por su parte, Moreno presenta siete parches de los cuales el de mayor superficie se extiende en el área aledaña a la intersección de la Autopista Acceso Oeste, el ferrocarril Sarmiento y la Ruta Provincial Nº 23.

Respecto del índice de Proporción de espacio abierto en zonas clasificadas como núcleos urbanos, se obtienen los siguientes valores:

- Moreno: 617 unidades de espacios abiertos, con una superficie total de 197,4 ha que representan el 5,5% del núcleo urbano

- Tigre: 820 unidades de espacios abiertos, con una superficie total de 264,3 ha que representan el 5,7% del núcleo urbano

- Pilar: 400 unidades de espacios abiertos, con una superficie total de 91,2 ha que representan el 6,0% del núcleo urbano

Teniendo en cuenta el resultado obtenido por Angel, Parent y Civco (2010), donde el resultado global de la proporción de espacio abierto para Buenos Aires fue de 0,167 en 1990 y de 0,166 en 2010, puede afirmarse que los núcleos urbanos dentro del gran Buenos Aires, como los partidos estudiados, aun cuentan con grandes áreas abiertas y con potenciales usos a planificar.

Discusión

Ambos indicadores coinciden espacialmente en la detección de las zonas compactas y las áreas construidas en núcleos urbanas. Si bien, difieren en la proporción que representan respecto de la superficie total del partido, en el caso de D se debe tener en cuenta que es un indicador que en el último rango presenta distintos grados de compactación. Es decir que, puede haber múltiples zonas cercanas al límite inferior de la categoría que aun cuentan con espacios libres para ocupar.

Según los indicadores de fragmentación, estas zonas pueden ser consideradas suburbanas y, en consecuencia, sus espacios abiertos pasan a ser parte de la franja en transición a la consolidación.

En el caso de la dimensión fractal, presenta resultados cuantitativos que pueden complementarse con datos sociodemográficos a diferentes niveles de agregación.

Ambos índices pueden ser aplicados en diferentes periodos de análisis sin embargo la dimensión fractal da una idea de la secuencia de la ocupación del espacio. En el caso de detectar cambios de categoría veloces, es posible prever su evolución y acotar el espacio donde se desarrolla el fenómeno de crecimiento o consolidación.

Para la realización de este tipo de análisis resulta clave la utilización de información satelital espacial y espectralmente precisa y con una frecuencia alta para el monitoreo de proceso con cierto grado de velocidad como es el caso de la expansión urbana.

En este sentido este trabajo no solo complementa y completa los trabajos de Angel, Parent y Civco (2010), Buzai (2011) y Goytia (2012) donde se presentan datos globales para distintas ciudades y variaciones temporales, sino que explora lo que sucede al interior de esos grandes aglomerados. La aplicación de ambos indicadores da cuenta de la diversidad de estadios de crecimiento o consolidación en zonas periurbanas.

En futuros trabajos se espera replicar las técnicas de clasificación en toda la RMBA y proveer de mapas de usos de suelo, y de su correspondiente dimensión fractal, que apoyen a una planificación territorial justa y equitativa a mediano y largo plazo.

Bibliografía

Alfasi, N. y Portugali, J. (2004). Planning Just-in-Time versus planning Just-in-Case. *Cities, 21*(1), 29-39. https://doi.org/10.1016/j.cities.2003.10.007

Angel, S., Parent, J. y Civco, D. L. (2010). *The Fragmentation of Urban Footprints: Global Evidence of Sprawl, 1990-2000*. Lincoln Institute of Land Policy. https://www.lincolninst.edu/publications/working-papers/fragmentation-urban-footprints

Angiuli, E. y Trianni, G. (2014). Urban Mapping in Landsat Images Based on Normalized Difference Spectral Vector. *IEEE Geoscience and Remote Sensing Letters, 11*(3), 661-665. https://doi.org/10.1109/LGRS.2013.2274327

ArcGIS (Versión 10.0). (2012). Redlands, CA.: Environmental Systems Research Institute (ESRI).

Ares, P. y Risler, J. (2013). *Manual de mapeo colectivo: Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Tinta Limón.

Batty, M. y Longley, P. (1994). *Fractal cities: A geometry of form and function*. Acad. Press.

Breiman, L. (2001). Random Forests. *Machine Learning, 45*, 5-32.

Breiman, L., Friedman, J., Stone, C. J. y Olshen, R.A. (1984). *Classification and Regression Trees*. Taylor & Francis.

Burges, C. J. C. (1998). A Tutorial on Support Vector Machines for Pattern Recognition. *Data Mining and Knowledge Discovery, 2*, 121-167.

Buzai, G. D. y Baxendale, C. A. (2011*). Análisis Socioespacial con Sistemas de Información Geográfica. Perspectiva científica. Temáticas de Base raster- Tomo I*. Lugar Editorial S.A.

Carballo, C. T. (2002). Buenos Aires y Urbanización cerrada: Nuevas formas de apropiación y fragmentación del espacio urbano, en *Latinoamérica: Países abiertos, ciudades cerradas*. UNESCO.

Cicutti, B. (2009). *Conocimiento Del Territorio y Cartografía Urbana*. Editorial Nobuko.

Crojethovich, A. M. y Barsky, A. (2012). Ecología de los bordes urbanos, en *Ecología Urbana*. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Eaton, J. W., Bateman, D., Hauberg, S. y Wehbring, R. (2017). *GNU Octave version 4.2.1 manual: A high-level interactive language for numerical computations*. https://www.gnu.org/software/octave/doc/v4.2.1/

Encarnação, S., Gaudiano, M., Santos, F., Tenedório, J. y Pacheco, J. (2013). Urban Dynamics, Fractals and Generalized Entropy. *Entropy, 15*(12), 2679-2697. https://doi.org/10.3390/e15072679

ENVI (Versión 5.1). (s/f). Boulder, Colorado: Exelis Visual Information Solutions.

Favelukes, G., Novick, A. y Zanzottera, G. (2016). Cartographies of the Metropolitan Area of Buenos Aires according to Patricio Randle, César Vapñarsky and Horacio Torres. *Estudios del hábitat, 14*, 14.

Flores, A. P. (2017). Estudio de la dinámica de los asentamientos periurbanos bonaerenses. El caso de estudio de los partidos de Moreno, Pilar y Tigre (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Córdoba, Córdoba, Argentina).

Gaudiano, M. E. (2015). An entropical characterization for complex systems becoming out of control. *Physica A: Statistical Mechanics and Its Applications, 440*, 185-199. https://doi.org/10.1016/j.physa.2015.08.023

Gorelick, N., Hancher, M., Dixon, M., Ilyushchenko, S., Thau, D. y Moore, R. (2017). Google Earth Engine: Planetary-scale geospatial analysis for everyone. *Remote Sensing of Environment*. https://doi.org/10.1016/j.rse.2017.06.031

Goytia, C. y Pasquini, R. A. (2012). *Zoning and Land Cover Metrics for Municipalities in Argentina (1990–2001)* [Documento de trabajo]. https://www.utdt.edu/download.php?fname=_156346599531027400.pdf

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) (s/f). *Censo de Hogares y Viviendas, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos 2010*. http://200.51.91.245/argbin/RpWebEngine.exe/PortalAction?&MODE=MAIN&BASE=CPV2010B&MAIN=WebServerMain.inl

Lombardo, J. D., Di Virgilio, M. y Fernández, L. (2003). La conformación del espacio urbano en un país emergente: El caso de cinco municipios en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Ciudad y Territorio, XXX*(138).

Masek, J. G., Lindsay, F. E. y Goward, S. N. (2000). Dynamics of urban growth in the Washington DC metropolitan area, 1973-1996, from Landsat observations. International *Journal of Remote Sensing, 21*(18), 3473-3486. https://doi.org/10.1080/014311600750037507

Montagu, A. (1993). *El aporte de la Informática en la arquitectura, el diseño y el urbanismo*. UBA-FADU.

Patel, N. N., Angiuli, E., Gamba, P., Gaughan, A., Lisini, G., Stevens, F. R., … Trianni, G. (2015). Multitemporal settlement and population mapping from Landsat using Google Earth Engine. *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation, 35*, 199-208. https://doi.org/10.1016/j.jag.2014.09.005

Ridd, M. K. y Liu, J. (1998). A comparison of four algorithms for change detection in an urban environment. *Remote sensing of environment, 63*(2), 95-100.

Schneider, A. y Woodcock, C. E. (2008). Compact, Dispersed, Fragmented, Extensive? A Comparison of Urban Growth in Twenty-five Global Cities using Remotely Sensed Data, Pattern Metrics and Census Information. *Urban Studies, 45*(3), 659-692. https://doi.org/10.1177/0042098007087340

Shen, G. (2002). Fractal dimension and fractal growth of urbanized areas. International *Journal of Geographical Information Science, 16*(5), 419-437. https://doi.org/10.1080/13658810210137013

Taubenböck, H., Esch, T., Felbier, A., Wiesner, M., Roth, A. y Dech, S. (2012). Monitoring urbanization in mega cities from space. *Remote Sensing of Environment, 117*, 162-176. https://doi.org/10.1016/j.rse.2011.09.015

Wurm, M., Taubenböck, H., Weigand, M. y Schmitt, A. (2017). Slum mapping in polarimetric SAR data using spatial features. *Remote Sensing of Environment, 194*, 190-204. https://doi.org/10.1016/j.rse.2017.03.030

Zhang, H. y Xu, R. (2018). Exploring the optimal integration levels between SAR and optical data for better urban land cover mapping in the Pearl River Delta. *International Journal of*

Applied Earth Observation and Geoinformation, 64, 87-95. https://doi.org/10.1016/j.jag.2017.08.013

CUALIFICACIÓN DE SUB CENTRALIDADES COMO HERRAMIENTA PARA LA RECONVERSIÓN DE LA PERIFERIA DIFUSA. SU POSIBLE APLICACIÓN EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA

María Jimena Irisarri[1] y Luis Miguel Pites[2]

Resumen

En los últimos cuarenta años, Bahía Blanca ha presentado un patrón de crecimiento basado en una ocupación extensiva del territorio con baja densidad, disperso y discontinuo, con la consecuente elevación del coste del desarrollo por el ensanche de la periferia y la sustentabilidad de las infraestructuras de servicios que acarrea ese modelo, con efectos negativos sobre la accesibilidad de los hogares y empresas a los recursos urbanos.

Entendemos la accesibilidad como la capacidad de alcanzar el conjunto de oportunidades que ofrece lo urbano, relacionado al uso residencial y sus usos complementarios (originalmente de servicios, pero también referidos a la dinámica de captación de empleo).

Resulta necesario plantear políticas de desarrollo en la ciudad que relacionen la expansión con la provisión servicios, es decir, la planificación de las infraestructuras como parte del plan de usos del suelos y la regulación mediante instrumentos eficaces que incluyan la oferta de vivienda y sus usos complementarios, para lograr una mayor accesibilidad y sostenibilidad del sistema urbano.

Este trabajo pretende realizar un avance cuantitativo en el tema, aportando indicadores específicos de acuerdo a determinados criterios sobre los que fundamentar propuestas que operen sobre las condiciones de centralidad mejorando la accesibilidad como efecto de la cualificación.

[1] mjirisa@criba.edu.ar, Departamento de Economía –UNS.
[2] luismiguel.pites@uns.edu.ar, Departamento de Geografía –UNS.

Palabras claves: Bahía Blanca, centro/periferia, accesibilidad urbana.

Introducción

La arquitectura y el urbanismo tuvieron un lugar central en la vida académica y política de la Argentina, a partir de la década de 1940. A partir de la segunda posguerra, los arquitectos primero y los urbanistas después, ocuparon un rol clave dentro de la transformación del Estado y en particular para entender los procesos de cambio en las ciudades. Mediante la creación de nuevos organismos estatales, asociaciones profesionales, nuevas ofertas de formación universitaria e institutos de investigación, se empezó a consolidar y valorar una nueva modalidad de trabajo que se adoptaba crecientemente en el área económica y empresarial denominada planeamiento. De acuerdo a este nuevo saber-hacer, se desarrollaron –en el campo del inicialmente denominado planeamiento urbano y rural– políticas públicas y discusiones teóricas que incidieron directamente en la vida política argentina.

Al igual que otras ciudades de América Latina, Bahía Blanca ha presentado en los últimos años un patrón de crecimiento caracterizado por un alto consumo de suelo por habitante con una baja densidad poblacional. Ha pasado de una configuración en 1986 compacta, monocéntrica, con barrios satélites consolidados con sub centros a su alrededor y un perímetro urbano de borde regular, a una dispersa en 2016, con un perímetro urbano de borde irregular, con grandes extensiones en la periferia nor-noreste destinadas a la residencia de los sectores de mayores ingresos (trama abierta tipo parque) y territorios al sur-soroeste desvalorizados, ambientalmente críticos y desprovistos de los atributos de la urbanización para los sectores de menores ingresos, propios de un modelo urbano espacialmente polarizado, socialmente segregado y débilmente estructurado, con marcados efectos en la sostenibilidad socio-ambiental (Molini y Salgado, 2012).

Especialmente para la población más vulnerable, el modelo de crecimiento disperso de la periferia dormitorio, que ha concentrado la captación de empleo en el centro con mayor distorsión espacial, ha aumentado los costos de la accesibilidad urbana. Este último concepto, es entendido como la capacidad de alcanzar el conjunto de oportunidades que ofrece lo

urbano, relacionado al uso residencial y sus usos complementarios (originalmente de servicios, pero también referidos a la dinámica de captación de empleo). Nuestra hipótesis de investigación es que el desarrollo de sub centros y las actuaciones enfocadas en llevar trabajo (y empleo calificado) a la periferia, y en consecuencia, servicios y densidades adecuadas para el desarrollo eficaz de dichas actividades, determina un mayor grado de bienestar de los habitantes que viven allí y el saneamiento del área central de la ciudad.

Dentro del marco de análisis propuesto por Harvey (1973, p. 55) que establece la transformación de la situación entre vivienda (por tipo) y trabajo (por categoría), como indicador del efecto de las políticas territoriales enfocadas en la accesibilidad, más el aporte desarrollado por Cuenin (2010) en base a la teoría de los lugares centrales de Christaller (1933), el objetivo de este trabajo es mostrar la posibilidad de abordaje de esta temática en el funcionamiento urbano Bahiense basándonos en la comparación entre uso residencial y sus soporte, en distintos estados de situación del sistema (territorial, expansión urbana y actividad). Desarrollamos una metodología de análisis acorde al denominado *Integrated Modification Methodology* (Tadi y Manesh, 2012). La relación significativa de variables teóricas entre las distintas unidades de análisis que constituyen los sub sistemas urbanos considerados, nos permite definir cuáles de ellas se deberán evaluar como elementos a optimizar en función del sistema, dando eficacia en nuestro caso, al proceso de accesibilidad como efecto de la transformación del flujo de capitales propuesto en el proceso de planificación territorial.

El resultado del trabajo implica un avance cuantitativo en el tema, al brindar indicadores específicos para desarrollar desde el pre-diagnóstico, el establecimiento de criterios y el desarrollo de propuestas que operan sobre las condiciones de centralidad, que mejoran la accesibilidad como efecto de la cualificación.

Accesibilidad urbana

La accesibilidad es un vínculo que se construye entre los sujetos y los servicios, de carácter complejo y dinámico, porque supone encuentros y desencuentros entre las instituciones, las prestaciones y los destinatarios. Comprende la convergencia de por lo

menos cuatro dimensiones –necesidades, expectativas, mediciones y normativas institucionales– que se articulan entre sí y construyen trayectos bajo condiciones de regularidad. Desde la perspectiva de los usuarios, puede existir una dimensión individual, referida al anhelo de satisfacción de los sujetos, y otra colectiva, que esperan una respuesta para su problema. En este trabajo nos abocaremos a esta segunda instancia.

Adriana Clemente sostiene que la accesibilidad puede ser entendida como categoría de análisis y de intervención. En este concepto converge la idea de proceso (con algún tipo de secuencia) con la de escenario (condiciones físicas, económicas, normativas), donde se producen esos trayectos e interactúan sujetos e instituciones que prestan un servicio reconocido socialmente (Clemente, 2016, p. 127-128).

El concepto de accesibilidad ha sido muy utilizado en la década de 1960, en que se acordó la necesidad de concretar el desarrollo económico y social de las naciones latinoamericanas (en el marco de la Alianza para el Progreso), con crédito externo y a largo plazo (Comes, 2006, p. 202-203), para poder igualarlas a otros países del mundo, bajo el influjo de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), que consideraba la necesidad de programar los medios y objetivos en el tiempo y corregir en forma duradera los desequilibrios, asignando racionalmente los recursos. Se bregaba por la generación de propuestas en favor de un modelo de desarrollo en el que la planificación pudiera formular respuestas a las condiciones específicas de la región (no sólo a las estructuras económicas, sino también al sistema de propiedad de la tierra, el tributario y a la educación). Para encarar esa agenda era preciso determinar qué combinaciones de factores, –entre todas las posibles–, era la correcta, a quiénes se destinarían los bienes y servicios producidos y cómo se distribuirían (Jáuregui, 2013, p. 246-247).

De una visión planificadora totalizadora se dio paso a una serie de proyectos relacionados a estrategias en los 90, donde la intervención territorial pública quedó en manos de promotores urbanísticos privados en un contexto de paulatino achicamiento del Estado, acorde con las tendencias en boga a nivel nacional e internacional que provocó un acceso diferencial a toda clase de recursos urbanos de la población conforme a su poder adquisitivo. Así, aparecieron demandas insatisfechas de acceso a la vivienda, insuficiencia de infraestructuras básicas y servicios públicos, inseguridad en la tenencia de la tierra, disputa por el suelo o intensa segregación socio urbana, entre otras problemáticas.

En vez de concebir la cuestión sesgadamente o en función del interés de sectores particulares, dada la relevancia que adquirieron esas temáticas críticas en función del volumen poblacional que involucró, actualmente, como bien señala Murillo, se busca influir decididamente en la construcción de nuevos modelos de planificación y gestión urbana que tiendan a poner en el centro de las tomas de decisiones territoriales de los derechos humanos, entendiéndolos en su acepción amplia, es decir, los económicos, sociales y culturales para minimizar las contradicciones del mercado y contrarrestar las fuerzas de la globalización (Murillo, 2011, p. 19).

En este contexto, en la provincia de Buenos Aires, en el año 2012, se sancionó la Ley 14.449 de Acceso Justo al Hábitat destinada especialmente a "familias bonaerenses con pobreza crítica y con necesidades espaciales". Estipula el derecho al uso y goce de la ciudad y la vivienda,[3] otorgándole responsabilidades al Estado en estas cuestiones. También estimula el abordaje integral y progresivo de la diversidad y complejidad de la demanda urbana habitacional. Para ello, brinda herramientas a los Municipios, –para que de acuerdo a su realidad específica–, diagnostiquen y planifiquen políticas para mejorar su situación.

El 26 de septiembre de 2016, el Concejo Deliberante de Bahía Blanca aprobó mediante la Ordenanza Nº 18.675, su adhesión al articulado, disposiciones y lineamientos de la 14.449.[4]

El acceso a los recursos en el espacio implica una competencia entre los actores por su apropiación, que se da de acuerdo a las capacidades diferenciales de cada uno de ellos (Rodriguez, Di Virgilio, Porcupz, Vio y Ostuni, 2007, p. 12). En esa compulsa, el Estado en sus distintas escalas (nacional, provincial y municipal), debe ordenarlo y regularlo mediante los instrumentos que cuenta, para lograr un mayor equilibrio al sistema urbano, superando los intereses sectoriales.

[3] Entiende a estos derechos como un lugar adecuado para vivir en condiciones que favorezcan la integración plena a la vida urbana; el acceso a los equipamientos sociales, a las infraestructuras y a los servicios; el desenvolvimiento apropiado de las actividades sociales y económicas; y el usufructo de un hábitat culturalmente rico y diversificado.

[4] En Bahía Blanca, el Registro Único de Postulantes (RUP) "a planes y programas de viviendas o terrenos del partido" indicó en 2015 esa carencia en 10.951 familias, a pesar de la existencia de tierra disponible dentro y fuera del casco urbano. Asimismo, de acuerdo al Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios (2015), 3.901 familias viven en asentamientos precarios, 2.871 en villas y 1.805 en categoría de otros.

La ciudad contemporánea se caracteriza por ser un sistema de producción y consumo de recursos en relación a las innovaciones, la generación de conocimientos, la concentración de mano de obra y la prestación de servicios educativos, culturales y recreativos como elementos y procesos de las prácticas socio económicas en una situación territorial específica, que observada en su evolución temporal, muestra la relación entre modo de crecimiento y grado de acceso a los recursos urbanos. Más específicamente, la situación dada entre los elementos que conforman la morfología urbana y los procesos de ocupación del suelo residencial y productivo, determinan las condiciones de equilibrio entre bienestar y desarrollo económico de la población actual y su sostenibilidad en el futuro.

La accesibilidad urbana entendida como la capacidad de alcanzar el conjunto de oportunidades que ofrece la ciudad impone el grado de bienestar de los habitantes de la misma, esencialmente disminuyendo el costo de acceso al consumo de los recursos urbanos tanto para los hogares como para las empresas.

La aglomeración en las ciudades puede generar oportunidades de accesibilidad a los recursos urbanos para hogares y empresas, pero también costos (de traslado, congestión, contaminación, precio de suelo y vivienda, informalidad, pobreza y desigualdad) en el acceso a los mismos.

En el próximo apartado analizaremos la especificidad de la morfología urbana bahiense en relación a los ítems vinculados a la accesibilidad, para luego definir criterios e indicadores que permitan diagnosticarla y fundamentar algunas propuestas.

Morfología urbana bahiense

Bahía Blanca es la cabecera del partido que lleva su mismo nombre, integrado también por las localidades casi adyacentes de General Daniel Cerri (núcleo generado principalmente por las actividades del ex frigorífico de hacienda ovina y bovina CAP,[5] la Lanera Argentina y el puerto Cuatreros, además de la existencia de cultivos agrícolas

[5] Corporación Argentina de Productores de Carne.

intensivos en la zona rural de contorno)[6] e Ingeniero White (vinculada a la actividad portuaria) y la más distante Cabildo (dedicada principalmente a la actividad agropecuaria), a 54 km. En total, el distrito posee una población de 301.531, según el censo de 2010.

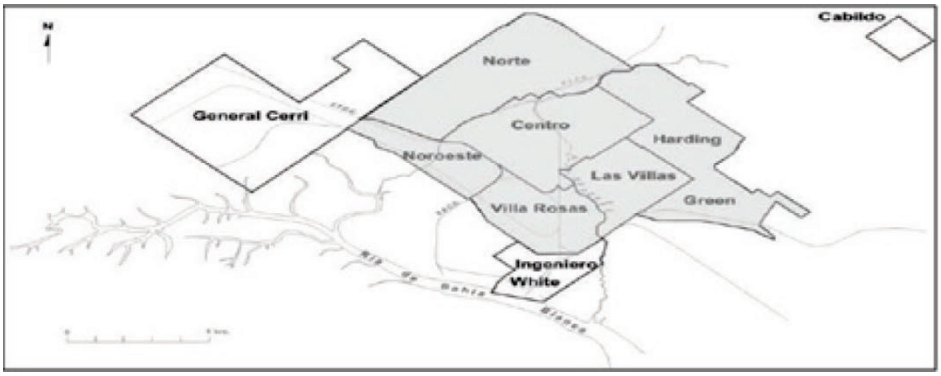


Figura 1: Partido de Bahía Blanca.

Recientemente, Bahía Blanca ha presentado un modelo de crecimiento disperso. En 1986, tenía una extensión de 37 kilómetros cuadrados de suelo ocupado y mantenía una configuración morfológica de ciudad compacta, mono céntrica, con núcleos exteriores consolidados como sub centros a su alrededor. En el año 2016, se observó que se produjo un incremento del suelo ocupado de un 111%, es decir, se agregaron unos 41 kilómetros cuadrados, pasando el área urbana a tener una superficie de 78 kilómetros cuadrados y una configuración como ciudad difusa.[7] Este crecimiento de la superficie del suelo ocupado fue de un 3,7% a lo largo de los últimos 30 años, y del 5,31% en los últimos 10, ubicando a la ciudad muy por encima de los límites de sostenibilidad urbana contemplados por el BID.[8]

[6] Municipalidad de Bahía Blanca (en adelante MBB), 1971, p. 182.
[7] Interpretación de datos aportados por el Departamento de Catastro Municipal en el Expte. 155 7394/2016. Alcance 2.
[8] Bahía Blanca forma parte del programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) impulsado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Con asistencia técnica no reembolsable, provee apoyo directo en el desarrollo y ejecución de planes de sostenibilidad urbana. Programa Multisectorial de Preinversión IV – (CCLIP2) Préstamo BID 2851/OC-AR Ministerio de Interior, Obras Públicas y Vivienda.

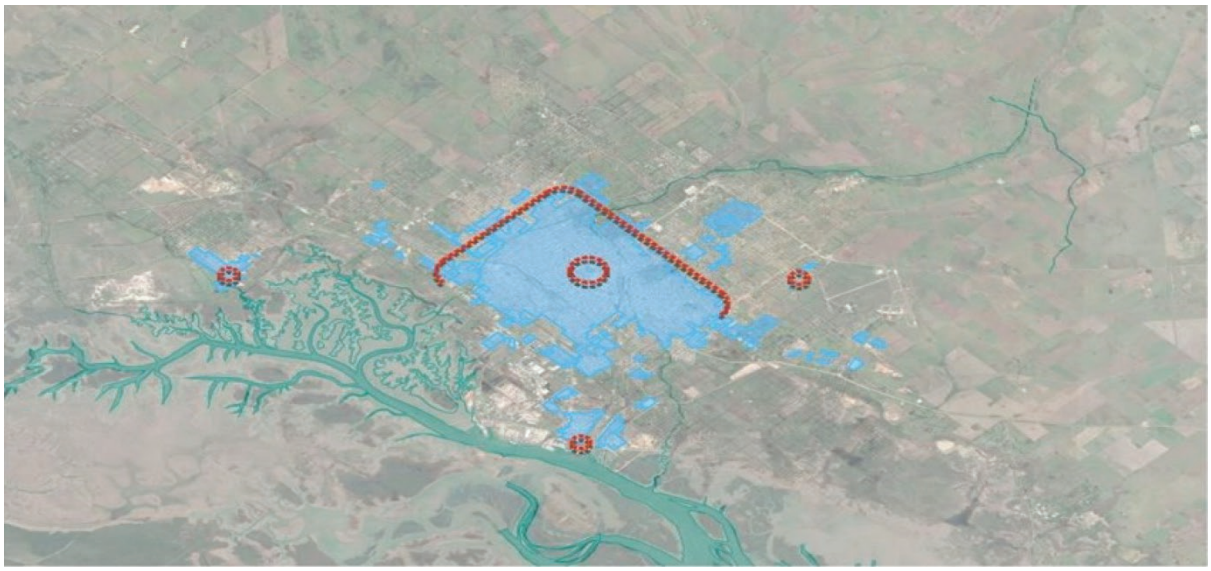


Figura 2: Estudio longitudinal de la mancha urbana residencial 1986. Fuente: Elaboración propia. Luis Pites.



Figura 3: Estudio longitudinal de la mancha urbana residencial 2016. Fuente: Elaboración propia. Luis Pites.

Como señala Guillermina Urriza, el crecimiento en extensión no sólo supone mayores costos en materia de provisión de infraestructura, equipamiento y transporte público debido a la discontinuidad espacial y la baja densidad poblacional, sino también una desarticulación urbana y social de la ciudad. El modelo de baja densidad ocasiona el incremento de la superficie de la ciudad, y por tanto, el tiempo y las distancias a recorrer se incrementan, así como también aumentan la movilidad, el número de viajes y la dependencia del automóvil

para acceder a los lugares de trabajo, servicios y equipamiento en general (Urriza, 2016: 285) que perjudica sobre todo a los sectores de más bajos recursos.

PERÍODO	MORFOLOGÍA URBANA (En término de tejido urbano)	DENSIDAD DIFERENCIAL[1]	SUPERFICIE DEL AREA OCUPADA	CONSUMO DE SUELO PER CÁPITA
1986/1989	Compacta	58 hab/ Ha.	4.700 Has.	175m2/hab
1989/2006	Dispersa	26 hab/Ha.	5.600 Has.	390m2/hab
2006/2016	Dispersa	8 hab/Ha.	7.9000 Has	1200m2/hab

Gráfico 1: Morfología urbana de Bahía Blanca. Fuente: Elaboración propia en base a datos propios y de https://www.dineroenltiempo.cm/

El aglomerado urbano actual presenta una morfología de ciudad difusa mono céntrica, con estructura de sub centros recesiva y perímetro urbano irregular. La tendencia de crecimiento ha dado lugar a una periferia urbanizada al sur suroeste y este de media densidad y trama compacta, y una periferia semi urbanizada al norte noreste de muy baja densidad y trama abierta tipo parque.

Bahía Blanca se ubica entre las tres ciudades argentinas con una tasa de difusión[9] más significativa (4,43%), con mayor crecimiento de la superficie ocupada (3,7%) en relación con el crecimiento poblacional (0,7%), solo detrás de San Juan (5,3%) y Santa Fe (4,87%). De manera correlativa a esta situación, la densidad ha ido disminuyendo en el período 1986/2016 con saltos marcados en el año 1989/2011, donde pasó a valores inferiores al promedio nacional.

[9] Se entiende por difusión la inversa de la densidad poblacional, es decir el cociente entre la superficie sobre la población.

El mayor porcentaje de crecimiento se ha dado en zonas residenciales parque o de reserva en el cuadrante Norte Nor-Este, parcelas en general, de gran superficie en sectores semi urbanizados, con una densidad no mayor a los 30 hab/ha, datos que muestran un crecimiento sin desarrollo con un elevado consumo de suelo per cápita sobre las áreas parque, mientras que a nivel general, la densidad promedio ha disminuido en un 50%, pasando de 60 hab/ha a 40 hab/ha a lo largo del período, con picos en proximidad a la sanción de la Ordenanza 5.891/91 (que puso en vigencia el actual Código de Planeamiento Urbano) y de la Ordenanza 15.637 (Plan Regulador del periurbano Bahiense, 2010)[10] que agregó 530 a brutas y el área ocupada pasó a ser de 8,43 km^2.

Mientras que en el área central se consume 1.2 ml de tendido de redes por habitante, en la periferia se consume 15.4 ml, por lo cual la extensión de las redes de infraestructura en el tejido de baja densidad implica un aumento relativo en el gasto en infraestructuras del orden del 1280% comparado con la vivienda multifamiliar de media densidad.

La sostenida disminución de la densidad poblacional promedio desde 1986 y presumiblemente desde años anteriores,[11] se produjo a partir de la mejora en la provisión del servicios de agua potable urbano[12] (principalmente en las áreas sub urbanizadas de baja densidad y ocupación difusa), que los instrumentos normativos previos no habían podido subsanar, a pesar de haber sido certeramente señalados con antelación.

Así, la ocupación residencial se fue polarizando, elevándose focalmente la densidad en ciertos puntos del micro centro y descendiendo a niveles irrisorios en determinadas áreas periféricas. Mientras tanto, la ocupación productiva se fue disociando del uso residencial. Esta situación podría resultar razonable para el caso de la industria pesada, por el impacto ambiental negativo que presenta, pero no debería ser así con respecto a la actividad comercial y de servicios complementaria al uso residencial, que han tendido a abandonar la

[10] En el año 2010, el Municipio sancionó el Plan Director del Perirubano Bahiense que autorizó la habilitación de nuevos desarrollos suburbanos. Se creó el distrito perirubano calificado destinado al uso residencial de baja densidad de ocupación, con subdivisiones mínimas de 1.000 y 2.5000 m^2 a la vera del Camino de Circunvalación, fundamentalmente en el tramo NO-N-NE. Este Plan se encontraba en consonancia con las tendencias del mercado y estaba orientado a los grupos de mayores recursos (Urriza, 2016, p. 282).

[11] Para un análisis de estos períodos y políticas urbanas bahienses ver: Irisarri, 2019.

[12] Bahía Blanca presentaba la dificultad de expandir la infraestructura y el territorio urbano especialmente por falta de agua, factor que contenía la dispersión indiscriminada de la población. La construcción del Dique Paso de las Piedras sobre el Río Sauce Grande (1978), el acueducto y la planta de tratamiento de agua potable en Bahía Blanca que aseguraba la provisión de este recurso, modificaron esta situación, aunque el servicio llegó solo al 70% de los hogares.

estructura de subcentros y se han focalizado en el centro histórico administrativo y en puntuales vías que han asumido centralidades sectoriales de manera aun embrionaria.

De acuerdo con datos preliminares del Censo Económico,[13] el comercio cuenta con 5.738 locales, siendo los más importantes aquellos orientados a la venta minorista (alimentos y bebidas, repuestos y accesorios automotores, prendas de vestir y calzados). Este sector canaliza sus transacciones principalmente en el mercado bahiense, por lo que su desempeño está íntimamente relacionado al comportamiento de la demanda local y a los períodos de contracción y expansión de la economía urbana. Otro rubro destacado en la economía de la ciudad lo constituye el sector servicios, que implica casi el 40% del valor agregado generado en la localidad. En este ámbito se destacan los inmobiliarios, empresariales y de alquiler (16,33%), los de transporte, almacenamiento y comunicaciones (8,75%) y los relativos a Enseñanza (4,50%) y Salud (3,39%), los cuales se encuentran motorizados por la dinámica del sector industrial local y por la demanda de prestaciones provenientes del sudoeste bonaerense.

Por último, la localidad cuenta con un sector manufacturero que aporta aproximadamente el 22% del producto bruto total. De acuerdo con los últimos datos censales, el sector industrial de Bahía Blanca posee 810 firmas, que pueden dividirse en tres grupos:

1. Por un lado, un conglomerado de siete grandes empresas vinculadas a la actividad petroquímica, los derivados del petróleo y a la agroindustria. Las plantas desarrollan etileno de alta pureza, polietileno de baja densidad, cloro, cloruro de vinilo monómero y poli cloruro de vinilo, este último más conocido como PVC. Además, las exportaciones del Polo Petroquímico constituyen el 22% de las oficializadas en Bahía Blanca, lo que asegura un elevado movimiento de buques y contenedores en el puerto local (uno de cada dos buques de Ingeniero White transporta productos del sector y nueve de cada diez contenedores transporta productos petroquímicos).
2. Recientemente, la construcción de diferentes parques eólicos en la región -cinco de ellos en un radio no mayor a 40 kilómetros de Bahía Blanca-, comenzaron a colocar a la ciudad en un rango de relevancia en lo que hace a la generación de energías limpias y renovables. Asimismo, la explotación del yacimiento de Vaca Muerta también ha impactado

[13] Términos de referencia 2017. Dirección Nacional de Pre-inversión Municipal (DINAPREM), Unidad Ejecutora del Programa Multisectorial de Pre inversión IV – Préstamo BID 2851/OC-AR

en el desarrollo logístico e industrial de la ciudad con la proyección de nuevas industrias relacionadas.

3. Por otro, la existencia de un tejido de pequeñas y medianas empresas (pymes) de carácter poco denso si se lo compara con los registrados en otros núcleos urbanos del país. A diferencia de las grandes firmas, la mayoría de las pequeñas y medianas empresas bahienses no disponen de un emplazamiento único y particular, sino que se encuentran distribuidas en forma heterogénea por todo el casco urbano. Sólo las firmas que utilizan algún insumo vinculado al proceso petroquímico y/o realizan en forma periódica algún tipo de actividad de mantenimiento industrial en las grandes plantas se encuentran radicadas en el parque industrial de la ciudad. Un análisis detallado de los mismos permite visualizar la existencia de tres grupos de firmas en el territorio, cuya génesis y trayectoria puede explicarse a partir tanto de elementos históricos y geográficos como económicos:

- En primer lugar, existen en Bahía Blanca y Coronel Rosales un conjunto numeroso de establecimientos dedicados a satisfacer las demandas más elementales de la población urbana que se concentran especialmente en la provisión de alimentos perecederos, muebles, productos para la atención sanitaria y servicios residenciales. Este sector que incluye la mayor parte de los establecimientos manufactureros locales, surgió a fines del siglo pasado, a partir del crecimiento poblacional que se produjo en la ciudad con la llegada del ferrocarril y la instalación de un muelle en Ingeniero White.[14]

- En segundo lugar, es posible identificar en las localidades un grupo de actividades dedicadas a la producción estandarizada, de mayor dimensión, centradas en la transformación de productos agropecuarios.

- Finalmente, es posible definir un conjunto de firmas correspondientes a diversos rubros, cuya lógica de funcionamiento se explica por la explotación de un nicho de mercado protegido por costos de transporte. El origen de este grupo data de mediados de la década del '40, cuando a raíz de la incomunicación de diversos centros urbanos cercanos a la ciudad se tornó rentable satisfacer sus demandas en las áreas comerciales, de servicios y algunas derivadas del sector agropecuario.

[14] La primera empresa en trazar un tendido hacia la costa de Bahía Blanca y construir un muelle propio en 1885 (posteriormente denominado Ingeniero White) fue el Ferrocarril Sud, de capitales ingleses. El crecimiento que pareció experimentarse en esta etapa, motivó la nominación de "Segunda fundación" de la ciudad. A partir de entonces y hasta 1925, se produjo un sostenido aumento poblacional gracias al aporte inmigratorio, interrumpido circunstancialmente por la Primera Guerra Mundial y la Crisis de 1929.

Además de estos datos, es importante contar para el diseño de una política de desarrollo sostenible, con instrumentos normativos integrados y reales (de acuerdo al diagnóstico de la situación) que eviten una recurrente disociación entre plan y normativa, entendiéndolo como un proceso sistémico[15] y continuo de organización y gestión de las prácticas socio económicas en el espacio territorial, con criterios de accesibilidad para los hogares y empresas, y de sostenibilidad ambiental en el uso de los recursos urbanos para todos los habitantes de la ciudad/partido que tiendan a una mayor integración.

Para el abordaje de la problemática territorial, el Municipio cuenta con instrumentos de naturaleza administrativa que si bien ordenan el suelo según categorías establecida por la ley, en general, plantean un enfoque centrado en el modo de uso de las parcelas ineficaz al momento de establecer una distribución razonable de los tipos y densidades de uso en el territorio. Por esta razón, resulta necesario vincularlo con otros instrumentos operativos en un plan de ordenamiento y desarrollo (obras, estímulos, políticas de incentivos o restricciones a la norma, construcciones estratégicas). El Código de Planificación solo con usos, es una herramienta débil para sostener la dinámica urbana. Es necesario actuar de manera sistémica con políticas de suelo local, con política fiscal, programa de obras y normativas para la actuación del sector privado en el espacio.

El modo de desarrollo óptimo se produce cuando los requerimientos en mejoras y servicios de equipamiento llevan la accesibilidad urbana a la periferia, y por el contrario, la situación inversa supone el abandono de las periferias a la rentabilidad privada. Estos son los extremos del espectro donde el sector público puede ejercer un rol activo desde políticas orientadas a la disminución del valor de atesoramiento del suelo, mediante acciones dirigidas a la imposición a la renta ociosa, la obligatoriedad de realización de planes particularizados y de mejoras, de edificación obligatoria, de impuestos al suelo baldío, etc. Estas acciones de disminución del valor de atesoramiento[16] pueden ser de enorme poder disciplinario para el mercado, obligándolo a una racionalidad que de por si no tiene. El correlato en lo espacial de este desarrollo cualificado implica una mejora en la compacidad ocupacional del suelo,

[15] Comprende los factores y efectos de la acumulación de los recursos urbanos desde una evaluación del estado inicial con tendencia hacia el desequilibrio hasta un estado final propuesto con tendencia al equilibrio, a partir del sistema como efecto de la optimización de sus elementos significativos en un recorte histórico determinado.
[16] En el caso de Bahía Blanca, la sanción de la Ordenanza Municipal 18.675 y la Ordenanza Fiscal de 2017, permiten cargar a la renta privada ociosa y a la generación de valor por mejoras o aumento de la constructibidad.

tendiente a la disminución de los fenómenos de dispersión y distorsión urbana con efectos estructurales de accesibilidad a escala urbana.

Determinación de criterios e indicadores

La accesibilidad, desde sus distintos enfoques (real, residencial, territorial o urbana), se presenta como un fenómeno ligado al proceso de territorialización con efectos sobre el ingreso real de la población conforme al grado de acceso a los recursos urbanos.

La accesibilidad residencial está relacionada con el emplazamiento de la población. Es la tasa de población residente sobre el área ocupada. Siguiendo a Cuenin, se la define como aquel indicador relativo al sistema urbano que establece una comparación porcentual entre sectores de la relación entre elementos y los procesos identitarios cuantificables desde el stock de edificios patrimoniales según OM 8.959, cantidad de sociedades de fomento, etc. (Cuenin, 2010).

T acc r = Identidad/cantidad de habitantes

Puede ser leída como el cociente entre identidad relativa y cantidad relativa de habitantes.

Identidad: suma de la referenciación y la participación de un sector dado.

En Bahía Blanca, esta medición da como resultado el siguiente gráfico por zonas:

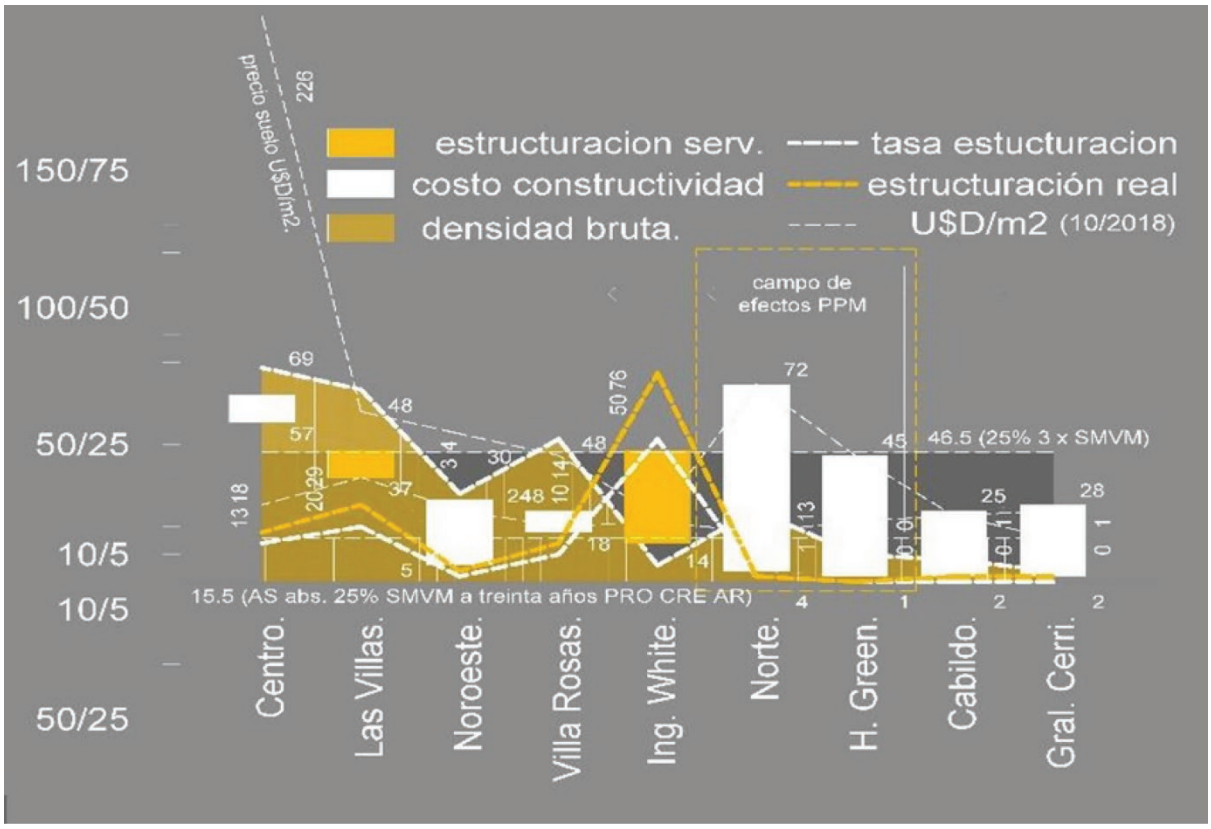


Gráfico 2. Fuente: Elaboración propia.

Puede observarse la concentración de población en el área central y los subcentros históricos (Villa Mitre -Las Villas- Noroeste, Villa Rosas, y aún I. White), en relación con las áreas de población dispersa (Norte, H. Green, Gral. Cerri y Cabildo).

La accesibilidad territorial, en cambio, es el emplazamiento de las actividades. Es la tasa de población flotante sobre el área ocupada.[17] En este estudio se adopta este término como el que describe la situación relativa entre el uso residencial y sus usos complementarios (originalmente de servicios, pero aquí referidos a la dinámica de captación de empleo) en cierta configuración morfológicas. En estos términos, las distintas configuraciones entre residencia y complemento en el territorio permiten observar la estructura de centralidades urbanas en un sistema dado como lugares adjetivados por elevados intercambios de bienes y servicios entre las personas.

T Acc t= PO real- PEA real

[17] En otro trabajo ya se ha analizado la dinámica población residente y flotante en la ciudad de Bahía Blanca (Pites e Irisarri, 2018).

Puede ser leída como la diferencia entre la Población ocupada y la población activa. Si la PO es menor que la PEA entonces el sector es expulsador y si la PO es mayor que la PEA, es atractor de empleo, característica de un área central.

Dentro de este marco de análisis, puede vincularse con el principio observado por Harvey en 1973, que establece a la transformación de la situación entre vivienda por tipo y trabajo por categoría como indicador del efecto de las políticas territoriales enfocadas en la accesibilidad, con la terminología desarrollada por Cuenin en base a la teoría de los lugares centrales (Christaller, 1933).

Por un lado, el sistema de subcentros histórico –origen identitario de los barrios alrededor del área central–, no han podido recuperarse de la caída de la actividad específica, presentando hoy –y presumiblemente desde los 90– el carácter de áreas expulsivas de empleo, donde su población flotante es menor a la población económicamente activa del área y el suelo que ocupaban se convierte en vacíos urbanos que dificultan el desarrollo y la conectividad, mientras que el área central, que ya se presentaba como el centro de servicios comerciales a nivel regional, también es el mayor captador de empleo a nivel urbano, con variaciones relacionadas al ciclo de actividad. Puede observarse que cuando el ciclo está en su etapa de expansión, las empresas tienden a asumir mayores costos de funcionamiento y se trasladan a centros de mayor escala –el centro urbano/metropolitano o subcentros sectoriales– debiendo ampliar su umbral de captación con el fin de mejorar su alcance físico de mercado disminuyendo el costo de desplazamiento de la demanda (lo que les amplia el margen de variación sobre el precio de la mercancía). Consecuentemente, cuando el ciclo tiende a la recesión, las empresas generalmente regresan a centros de menor escala o cesan la actividad. Por otro lado, la permanente ampliación de la superficie residencial en muy baja densidad, apoyada sobre el desarrollo de obras viales de acceso (camino de circunvalación / Av. Cabrera/Av. Alem/camino la Carrindanga) no plantean la generación de centralidades planificadas, surgiendo estas por efecto del aumento del costo de desplazamiento como centros sectoriales en puntos estratégicos de la red troncal. Estos subcentros sectoriales no tienen el grado y alcance suficiente para operar como áreas de uso complementario del uso residencial de la periferia, estando específicamente enfocados en la demanda rentable.

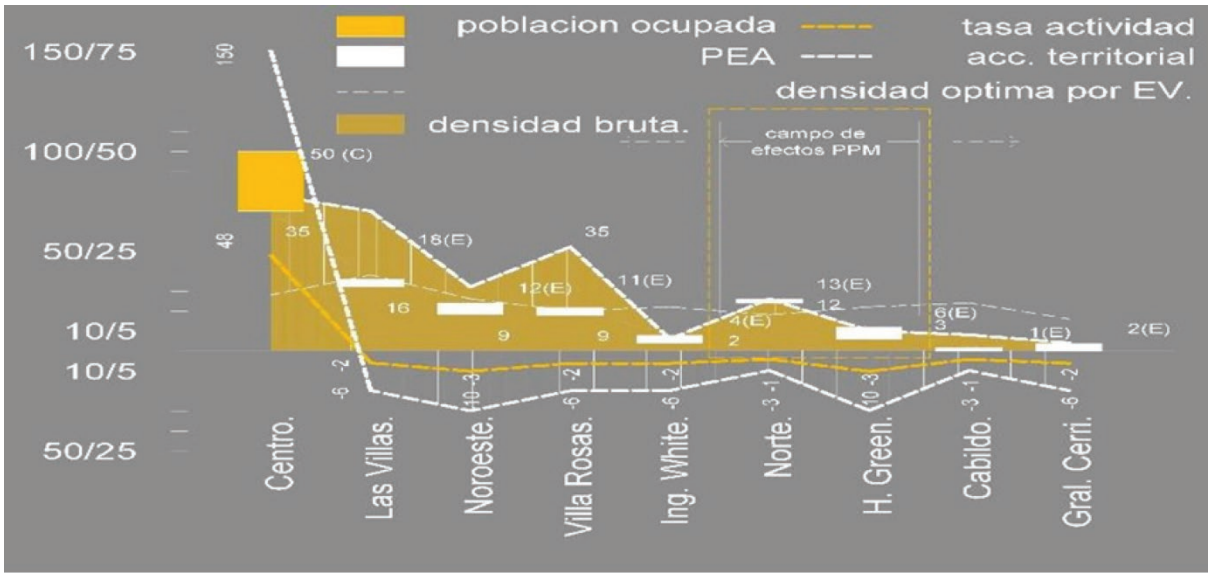


Gráfico 3. Fuente: Elaboración propia (Luis Pites).

Se observa en el grafico que antecede la concentración de empleo en el área central -más acentuada que a nivel residencial- y en la estructura de subcentros históricos (Villa Mitre -Las Villas- Noroeste, Villa Rosas, e I. White), en relación con las áreas de población dispersa (Norte, H. Green, Gral. Cerri y Cabildo), con leves variantes en cuanto a los valores residenciales. Si se compara la superficie de suelo ocupado residencial y laboral en los sectores Norte y Harding Green puede verse la diferencia que confirma la disminución en el acceso a los recursos propia de la ciudad dispersa y sus efectos sobre la sostenibilidad del modelo de crecimiento.

Acorde a la teoría de lugares centrales desarrollada por Christaller, resulta necesario comparar el grado de accesibilidad residencial y el grado de accesibilidad territorial. Por tanto, la accesibilidad urbana es la variable entre accesibilidad residencial sobre la accesibilidad territorial.

Hay dos factores relevantes para la accesibilidad urbana. Uno es el índice de asequibilidad, esto es, el porcentaje del ingreso familiar que se destina al transporte (en este caso es mayor al 10%); y la tasa de empleo/vivienda (lo que implica un importante flujo de tránsito entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo).

T acc u= T acc r+ Tacc t

Puede ser leída como la evolución de las actividades humanas sobre el territorio. Es la suma entre la accesibilidad territorial más la residencial.

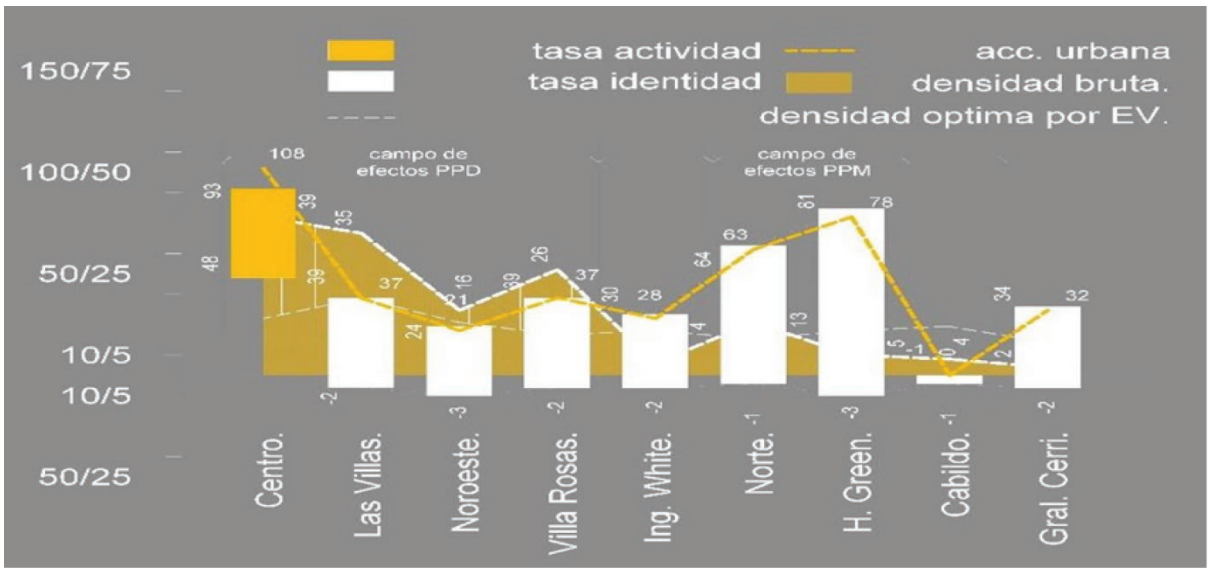


Gráfico 4. Fuente: Elaboración propia (Luis Pites).

Observando la relación entre la co varianza entre actividad e identidad (que refiere a la relación entre vivienda y empleo antes mencionada) puede apreciarse que la accesibilidad urbana aumenta no solo por la actividad (en el caso del área central) sino que también se ve incrementada por la participación, en especial la participación tardía reflejada en la presencia de sociedades de fomento no oficiales especialmente en relación al grado de participación - donde por caso Norte y H. Green se presentan con un grado de distorsión propio de su crecimiento condensación y diversidad de usos diferenciados, consecuencia de la relación de equilibrio entre el costo del servicio heterogéneo.

Consideraciones finales

La integración urbana es consecuencia de la accesibilidad y tanto el conjunto de hogares como de empresas, mejoran su grado de accesibilidad aumentando la relación entre empleo y consumo, de modo que la accesibilidad es dependiente de la territorialización de las políticas de desarrollo (empleo y categoría de empleo) y uso de suelo (vivienda y tipo de vivienda) mediante la redistribución de los recursos urbanos (uso del suelo y mejoras).

El modelo de expansión urbana con alta dispersión y discontinuidades en la trama que se ha dado en los últimos años en distintas ciudades de los países en desarrollo desafía la oferta de servicios urbanos y redes de infraestructura.

La eficacia de las políticas enfocadas en la accesibilidad están basadas en la observación de la transformación de la situación entre los hogares y las empresas por lo que la definición de variables teóricas con sus correspondientes indicadores, creemos que constituyen una contribución necesaria para el diseño de dicha política y para una lectura más integrada de la configuración de la morfología urbana.

En esta línea argumentativa, la relación significativa de variables teóricas entre las distintas unidades de análisis que constituyen los subsistemas urbanos, nos permite definir cuáles de ellos se deberán evaluar como elementos a optimizar en función del sistema.

Bibliografía

Argentina, Subsecretaría de Planificación territorial de la Inversión Pública, Atlas ID.

Clemente, A. (2016). La participación como enfoque de intervención social, en Rofman, (Comp.), Participación, políticas públicas y territorio. Aportes para la construcción de una perspectiva integral (pp. 119-135). UNGS.

Comes, Y., Solitario R., Garbus, P., Mauro, M., Czerniecki, S., Vazquez, A., Sotelo , R. y Stolkiner, A. (2006). El concepto de accesibilidad: la perspectiva relacional entre población y servicios. *Anuario de Investigaciones, XV*, 201-209.

Cuenin, F. y Silva, M. (2010). *Identificación y fortalecimiento de Centralidades urbanas. El caso de Quito.* Banco Interamericano de Desarrollo.

Harvey, D. (1973). *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI editores.

Honorable Concejo Deliberante de Bahía Blanca (2016), Proyecto de Ordenanza adhiriéndose a la Ley Provincia nº 14.449 de Acceso Justo al Hábitat, Expediente HCD-660/2016.

Irisarri, M. J. (2019). Políticas urbanas recientes en Bahía Blanca y la periferia: ¿nuevas dinámicas? [en XIII Jornadas de Sociología, UBA, Facultad de Ciencias Sociales]. http://jornadasdesociologia2019.sociales.uba.ar/altaponencia/?acciones2=ver&id_mesa=36&id_ponencia=824

Jáuregui, A. (2013). La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960-1966). *Anuario del Centro de Estudios históricos "Prof. Carlos S.A. Segreti*", (13), 243-266.

Molini, F. y Salgado, M. (2012). Los impactos ambientales de la ciudad de baja densidad en relación con los de la ciudad compacta. *Biblio 3W, Revista bibliográfica de geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, XVII*(958).

Municipalidad de Bahía Blanca (1971). *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*.

Municipalidad de Bahía Blanca (1988). *Plan Estratégico. Formulación de Programas y Proyectos. Documento de Trabajo*.

Municipalidad de Bahía Blanca (2010). Ordenanza Municipalidad Nº 17515 Programa de Movilidad del Suelo Urbano Inactivo y Desarrollo Urbanístico Ord. 15637 Plan Director del Periurbano Bahiense. Programa hábitat.

Murillo, F. N. y Schweitzer, M. (2011). *La planificación urbana-habitacional y el derecho a la ciudad: entre el accionar del Estado, el mercado y la informalidad*. Cuentahilos.

Pites, L. M. e Irisarri, M. J. (2017). Determinación de zonas de promoción del hábitat en la ciudad de Bahía Blanca: algunos aportes, en *Actas de las XII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires*. http://jornadasdesociologia2017.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/ponencia/1116_626.pdf

Pites, L. e Irisarri, M. J. (2018). Centralidades urbanas: algunos aportes para su lectura en la ciudad de Bahía Blanca [XII Bienal del Coloquio de Transformaciones territoriales, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca].

Programa de Ciudades de CIPPEC (2017). *Hacia un plan de desarrollo urbano integral para Bahía Blanca. Una propuesta de co-creación de políticas públicas y planificación*. CIPPEC.

Provincia de Buenos Aires, Cámara de Diputados y Senadores (2012), Ley nº 14.449 de "Ley de Acceso Justo al Hábitat". www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-14449.html

Rodríguez, M. C., Di Virgilio, M. M., Procupez, V., Vio, M., Ostuni, F., Mendoza, M. y Morales, B. (2007). Producción social del hábitat y políticas en el Área Metropolitana de Buenos Aires: historia con desencuentros, en Documento de Trabajo, nro. 49, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Tadi, M., Vahabzadeh, S. y Manes, H. (2012). Urban Morphological Transformation Via Urban Constituent Optimization: A Sustainable Neighborhood Design Based On Integrative Modification Methodology, in *Proceeding of the International Conference on Green Building and Optimization on Green Buildings and Optimization* (pp. 387-396).

Urriza, G. (2016). Expansión urbana, tierra vacante y demanda habitacional en Bahía Blanca. Modelos de ciudad y política urbana en debate. *revista Quid*, (6), 281-320.

La interfase rural-urbana: el caso del Barrio Bicentenario, partido de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires

Natalia Kindernecht[1]

Resumen

El Barrio Bicentenario se encuentra ubicado en el partido de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires, se encuentra a 2,2 km de la cabecera del partido. Se trata de un barrio planificado por el Estado a partir del Plan Federal de Viviendas. Comenzó a habitarse en el año 2010. El 7 de junio de ese año se entregaron las primeras 199 viviendas y 47 escrituras del Plan de Regularización Dominial. La construcción del barrio data del año 2005, pero, en el año 2012, la empresa contratada para llevar adelante la tarea, dejó de realizarla siendo un obstáculo para la finalización del barrio. En julio de 2015, se habitaban 1.654 casas en el barrio, al 2019 las inmobiliarias contabilizan más de 20.000 personas. Cuenta con servicios de agua corriente, electricidad, gas natural y telefonía. Entre las instituciones que se localizan, se encuentran: un destacamento policial, la escuela secundaria que comparte su edificio con la escuela primaria y un jardín de infantes.

El objetivo de este trabajo es describir los conflictos territoriales, principalmente ambientales, producidos por la apropiación del espacio en el Barrio Bicentenario. Para ello, se utiliza información secundaria (documentos oficiales, bibliografía específica, propaganda inmobiliaria, censo de Población, Hogares y Viviendas, artículos periodísticos, etc.) e información primaria obtenida por medio de entrevistas abiertas.

Como resultado, el barrio Bicentenario se caracteriza por ser un espacio de interfase rural urbana donde se encuentran diversas actividades de tipo rurales y urbanas generando tensiones en los usos del suelo. La experiencia en las relaciones entre actividades económicas agropecuarias y las de uso residencial del territorio no permiten afirmar que entre los

[1] nati.kinder@yahoo.com, Universidad Nacional de Luján.

territorios urbanos y rurales haya un diálogo fraterno, por el contrario es una relación de tensión.

Palabras clave: Barrio Bicentenario, conflictos territoriales, Plan Federal de Viviendas.

Introducción

El Barrio Bicentenario se encuentra ubicado en el partido de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires, a 2,2 km de la cabecera del partido. Se trata de un barrio planificado por el Estado a partir del Plan Federal de Viviendas. Comenzó a habitarse en el año 2010. El 7 de junio de ese año se entregaron las primeras 199 viviendas y 47 escrituras del Plan de Regularización Dominial.[2] La construcción del barrio data del año 2005, pero, en el año 2012, la empresa contratada para llevar adelante la tarea, dejó de realizarla siendo un obstáculo para la finalización del barrio. En julio de 2015 se habitaban 1.654 casas en el barrio, al 2019 las inmobiliarias contabilizan más de 20.000 personas.[3] Cuenta con servicios de agua corriente, electricidad, gas natural y telefonía. Entre las instituciones que se localizan, se encuentran: un destacamento policial, la escuela secundaria que comparte su edificio con la escuela primaria y un jardín de infantes.

El objetivo de este trabajo es describir los conflictos territoriales, principalmente ambientales, producidos por la apropiación del espacio en el Barrio Bicentenario. Para ello, se utiliza información secundaria (documentos oficiales, bibliografía específica, propaganda inmobiliaria, censo de Población, Hogares y Vivienda, artículos periodísticos, etc.) e información primaria obtenida por medio de entrevistas abiertas.[4]

Como resultado el barrio Bicentenario se caracteriza por ser un espacio de interfase rural urbana donde se encuentran diversas actividades de tipo rurales y urbanas generando tensiones en los usos del suelo. La experiencia en las relaciones entre actividades económicas agropecuarias y las de uso residencial del territorio no permiten afirmar que entre los

[2] http://www.generalrodriguez.gov.ar/nota.php?nota=33
[3] https://www.argenprop.com/terreno-en-venta-en-general-rodriguez--6166076
[4] Las entrevistas fueron realizadas por los estudiantes de 5to año de la EES N°3 de General Rodríguez, en el marco de la materia Geografía a cargo de la profesora Natalia Kindernecht.

territorios urbanos y rurales haya un diálogo fraterno, por el contrario es una relación de tensión.

El partido de General Rodríguez en general y el Barrio Bicentenario en particular

El partido Gral. Rodríguez –a más de 50 km de la Capital Federal– presenta paisajes semiurbanizados con persistencia de actividades agrarias, principalmente intensivas. Gral. Rodríguez forma parte de la denominada tercera corona de la Aglomeración Gran Buenos Aires, o en términos de Clichevsky (2002, p. 48) como "partidos no comprendidos en la definición tradicional de AGBA, integrados parcialmente", conjuntamente con los partidos de Cañuelas, Escobar, La Plata, Marcos Paz, Pilar y San Vicente.

Al Censo de Población, Hogares y Viviendas del 2010 se registran 87.185 habitantes en una superficie de 360 km^2, siendo su densidad de 242,2 hab/km^2; es decir, muy por encima de la media provincial (50,8 hab/km^2 para la PBA).

PARTIDO	POBLACIÓN TOTAL 2010	POBLACIÓN DE VARONES	POBLACIÓN DE MUJERES	ÍNDICE DE MASCULINIDAD
Gral. Rodríguez	87.188 habitantes	43.221	43.964	98,3
Provincia de Buenos Aires	15.625.084 habitantes	7.604.581	8.020.503	94,8

Cuadro 1: Población del partido de General Rodríguez, 2010. Nota: el Índice de masculinidad: indica la cantidad de varones por cada 100 mujeres. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010.

La población de General Rodríguez manifiesta una pirámide progresiva. Esto se explica porque el partido muestra una tendencia al crecimiento cuya variación intercensal se registra un 28,3% (2001-2010), siendo la anterior significativa (40,4 entre 1991-2001). Al 2010, el partido cuenta con 87.185 habitantes (43.221 varones y 43.964 mujeres), la densidad creció notablemente: 188,6 habitantes/km^2 en el 2001 a 242,1 habitantes/km^2 en 2010. Su índice de masculinidad es de 98,3 varones por cada 100 mujeres, superior a la media de la provincia de Buenos Aires, 94,8.

Según la estructura etaria de Gral. Rodríguez, el rango más importante es el comprendido entre los 15-64 años con un 62,6%, seguido del rango 0-14 años (30,5%) y más de 65 años (6,9%); siendo el índice de dependencia potencial del 59,8%.

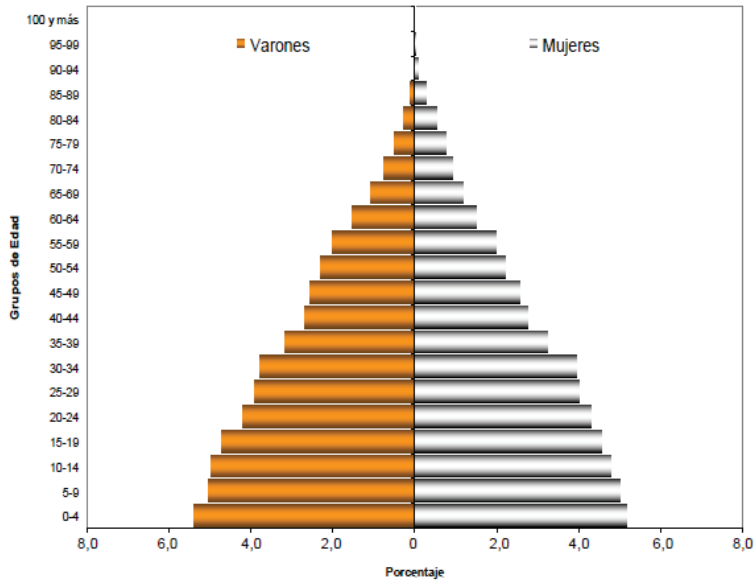


Gráfico 1: Población total por sexo según grupos quinquenales de edad, Partido de Gral. Rodríguez, año 2010. Fuente: Censo 2010: Provincia de Buenos Aires, Resultados Definitivos por Partido, Dirección Provincial de Estadística, Secretaría de Hacienda, Ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires.

Según los datos del Censo de Población, Hogares y Vivienda de 2010, el partido de General Rodríguez cuenta con 24.926 hogares. Respecto a la distribución de la población la misma prevalece en zona urbana, con un peso importante en la ciudad cabecera del partido. Posee un 97,9% de población urbana y un 2,1% de población rural, exclusivamente dispersa. Estos valores se acercan al promedio del país, 90,9% de población urbana y 97,12% para la provincia de Buenos Aires.

En el aspecto productivo, el partido de General Rodríguez presenta un importante porcentaje de superficie ocupada por EAP, la cual casi alcanza los dos tercios; son 66 EAP al CNA 2002 que ocupan el 58% de la superficie. Siendo un 47% las que ocupan más de 1000 has, seguidas del 37% cuyas superficies son entre 200 y 1.000 has y el 17% menos de 200.

PARTIDO		EAP con límites definidos	0,5-200	%	200,1-1000	%	Más de 1000	%
General Rodríguez	EAP	66	47	71	16	24	3	5
	Ha	20.775	3.457	17	7.651	37	9.667	47

Cuadro 2: EAP con límites definidos y superficie ocupadas, General Rodríguez. Fuente: González Maraschio *et al*. (2015).

El Barrio Bicentenario se ubica en un área rural donde se conjugan, por un lado, actividades de tipo rurales como la producción frutihortícola y agrícola ganadera, por otro, actividad industrial y finalmente el avance de la urbanización proveniente del Gran Buenos Aires. El área circundante al Barrio Bicentenario e incluso el propio Barrio son áreas rurales para la zonificación de la provincia de Buenos Aires UrBASIG.

La expansión del uso urbano del suelo impacta en la periferia del Gran Buenos Aires generando incremento del valor de la tierra y así una competencia por la misma. Por un lado, las actividades agropecuarias se van desincentivando frente a la potencial renta urbana y por otro recibe influencia de las dinámicas agrarias de la "Zona Núcleo de la Agricultura" (González Maraschio *et al.,* 2015). El proceso de sojización ha impactado en el partido registrando una superficie sembrada de 2.800 EAP 2017/2018 (Ministerio de Agroindustria). Es por esto que González Maraschio *et al.* (2015) denominan a estos ámbitos, territorios de interfase rural urbana caracterizados por "mostrar estructuras amosaicadas cuya composición social es heterogénea y dinámica, fruto de la especulación con tierras, los cambios de uso del suelo hacia actividades de mayor productividad y el crecimiento de las actividades informales" (González Maraschio *et al.*, 2015, p. 1).

La construcción del barrio en un área históricamente rural y la no actualización de la zonificación llevan a conflictos territoriales entre los usos del suelo rural y urbano. Entre esos conflictos se encuentran los ambientales que ocurren cuando en la dinámica contenciosa los sujetos sociales involucrados utilizan al menos un argumento ambiental, representan focos de disputa de carácter político y ponen en cuestión relaciones de poder (Merlinsky, 2014).



Figura 1: Barrio Bicentenario: su entorno rural y cabecera del partido de Gral. Rodríguez. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Estos conflictos son propios de la interfase rural-urbana, en el caso del Barrio Bicentenario tienen su origen a partir de la habitabilidad del mismo, porque donde se construyó solía ser un descampado en el cual se encontraban actividades agrícolas y ganaderas. Entre ellas podemos identificar: agricultura de oleaginosas, producción frutihortícola, ganadería intensiva (porcina y bovina) y la cría de caballos; en diagonal al barrio existe una Urbanización Cerrada denominada "Club de Campo El Nacional". También es posible identificar usos del suelo propios de la huella ecológica, es decir actividades que abastecen a las ciudades como materiales de construcción, servicios (electricidad, gas), áreas de depósitos de RSU (Matteucci y Morello, 2014). Así el Barrio Bicentenario es atravesado por torres de alta tensión, las cuales se encuentran a menos de 50 metros de las casas del barrio y de la escuela; también a 4 km se ubica una planta de Peak Shaving;[5] y se localizan diversas actividades agrarias como la cría y engorde de porcinos, la cría de caballos, la producción hortícola y el cultivo de soja. Además, en la cotidianeidad del barrio se

[5] El Peak Shaving es el almacenamiento criogénico de gas natural. En Argentina es la empresa Fenesa quién la desarrolla. Entre sus objetivos la empresa establece "la necesidad de garantizar con importantes reservas de Gas Natural Licuado (GNL) el abastecimiento de redes de gas natural" http://www.gasnaturalfenosa.com.ar/

evidencian problemas propios de las ciudades, como son las inundaciones, la ausencia de árboles y la insuficiente recolección de residuos.

Los conflictos que se han relevado, no son exclusivos del barrio, sino que se reiteran –con sus particularidades–, en todos los territorios de interfase R-U. Sin embargo, cobran una dimensión especial por tratarse de un área urbana planificada. En efecto, el Barrio Bicentenario no es una urbanización de tipo informal, como otras del partido, ni una librada al mercado inmobiliario, sino que se trata de una planificación del Estado a partir del Plan Federal de Viviendas.[6] Éste consistió en la construcción de viviendas nuevas en tierras vacantes, en respuesta a una demanda común a los municipios linderos al GBA, debido al conocido déficit habitacional del ámbito metropolitano (Del Río y Duarte, 2012). Se trata de una política pública de ordenamiento territorial que, esperablemente/presumiblemente, contó con estudios de impacto ambiental y evaluaciones de riesgo ambiental. No obstante, a partir del trabajo de campo realizado, se corrobora lo sostenido por Sabatini, en tanto en el barrio se territorializan las externalidades negativas (ambientales y sociales) de las áreas consolidadas (centrales), que desde allí son exportadas a estas áreas segregadas (Sabatini, 1997). Así se complejiza el análisis de este barrio porque en él intervienen diversos actores sociales (vecinos del barrio, empresas, el Estado a través de sus políticas e instituciones) en diferentes escalas (local, provincial y nacional).

El Barrio Bicentenario y el derecho a la ciudad

La construcción del barrio data del año 2005, pero en el año 2012 la empresa contratada para llevar adelante la tarea, dejó de realizarla siendo un obstáculo para la finalización del proyecto. Las primeras viviendas comenzaron a habitarse en el año 2010. El 7 de junio de ese año se entregaron las primeras 199 viviendas y 47 escrituras del Plan de Regularización Dominial.[7] Al 2017 se han adjudicado 1.993 viviendas en el barrio. Cuenta con servicios de agua corriente, electricidad, gas natural y telefonía. Entre las instituciones estatales se localizan: un destacamento policial, la escuela secundaria que comparte su

[6] Entre el 2003 y el 2013 Argentina se encontraba con un contexto expansivo de la economía, sin embargo no se registra mejoría de las condiciones de acceso del suelo, la vivienda y la ciudad (Baer y Kauw, 2016). En ese contexto se encuentra el "Plan Federal de Vivienda", se trata de una política pública impulsada desde el Estado Nacional, el cual construyó, entre otros, un barrio en la periferia del partido de General Rodríguez.
[7] http://www.generalrodriguez.gov.ar/nota.php?nota=33

edificio con la escuela primaria, un jardín de infantes y un Centro de Atención Primaria de la Salud. Además, se han desarrollado núcleos comerciales como supermercados, verdulerías, carnicerías, farmacia, lavadero de autos, entre otros.

Años	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**total**
Cantidad de adjudicaciones.	9	208	1574	1163	129	196	96	253	43	3641

Cuadro 3: Cantidad de adjudicaciones[8] realizadas por el Instituto de la Vivienda al 31 de Octubre de 2016 en el partido de General Rodríguez. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires.

A quiénes se les otorgan las casas, por diversos métodos (desde una carta a la ex presidenta a inscripciones en un listado a través de la página web de la provincia de Buenos Aires), provienen de diferentes barrios del partido de General Rodríguez, y en mayor medida de partidos de la zona sur y oeste del conurbano bonaerense. De modo tal que entre sus características se encuentra ser habitado por familias que provienen de diversos lugares y experiencias siendo a veces un problema la convivencia por diferentes prácticas socioculturales.

Esta política de planeamiento urbano fue criticada por el arquitecto Chaín Daniel, quién se desempeña como Secretario de Obras Públicas de la Nación.

> (…) la vivienda es central para poder tener una vida digna. Pero tampoco es bueno que se produzcan proyectos de las características que usted me menciona (hace referencia a una fotografía área del Barrio Bicentenario), porque lo bueno también es que mixturemos también el tejido social del tejido físico, y que vivamos más juntos y que no generemos una vivienda sociales, tan enorme cantidad, todas juntas en un solo lugar. Eso no es conveniente, pero, porque además a esas viviendas generalmente después les falta infraestructura, entonces, en cambio, estoy seguro que tendríamos una enorme cantidad de espacio dentro de la propia ciudad como para poder haber alojado la misma cantidad de viviendas o en el futuro alocarlas. En forma, no, de una situación como esta, y además con una concepción diferente para que todos tengan todos los servicios y

[8] Las adjudicaciones propiciadas por el Instituto de la Vivienda reconocen como habitantes a los grupos familiares que habitan las viviendas sociales y que cumplen con las normativas vigentes.

> estén más cerca los unos de los otros y además vivamos más juntos. El lugar donde se vive juntos es la ciudad, es el lugar donde nos encontramos, en casa no me encuentro más que con mi familia, en cambio cuando estoy en el espacio público (…) ¿para qué sirve? Para poder estar juntos todos, todos los vecinos, en un lugar donde podamos compartir nuestra vida, la vereda, la plaza, el lugar donde puedan jugar los chicos, y eso también tiene que estar cerca de cada una de las familias (…) ahora sí la plaza me queda a cuarenta cuadras, y soy una persona grande, muy grande, yo ya no voy a poder ir, lo cual no es solamente la vivienda el hábitat, el hábitat es un conjunto de cosas que la vivienda es una parte. La ciudad es el hábitat principal de todos, es como la de la magnitud principal y la vivienda son parte de ese. Ahora cuando se juega a que la vivienda es una cosa individual es mezquino, porque todos los que vivimos en el centro de la ciudad, en el lugar más cerca de la plaza, cerquita de los servicios, cerquita del comercio que me da todos los días, cerquita de la posibilidad de mejorar mi vida todos los días… ¿y por qué otros no? No es solamente la vivienda, por lo cual nuestra evaluación es un poquito más compleja que solamente… sin dejar de pensar que la vivienda es el centro de la vida familiar.

De tal crítica se desprenden varios puntos a analizar, el primero es definir lo que Harvey denomina como derecho a la ciudad, es decir es

> mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinvención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización (Harvey, 2014, p. 20).

Delgadillo (2012) agrega que el derecho a la ciudad es entendido desde dos perspectivas, por un lado desde sus orígenes en los 60 cuando surge el concepto por Henri Lefebvre, desde una óptica utópica; por otro lado, definida como pragmática, como un derecho humano más que debe institucionalizarse.

Las autoras Fernandez y Maldonado Copello (2010) aportan, en el marco del derecho, a la definición de ciudades como "producto de un proceso colectivo, y la promoción de un régimen territorial equilibrado es al mismo tiempo un derecho colectivo y una obligación del Estado".

En uno de los límites del barrio se encuentra otro barrio popular de General Rodríguez, el Barrio "Villa Arraras" el cual se caracteriza por tener casas precarias y un mercado informal de tierras. Según Alegría (citado en Abramo, 2009) se entiende por informalidad urbana al "conjunto de irregularidades, o a-regularidades, en relación con los derechos: irregularidad urbanística, irregularidad constructiva e irregularidad en relación con el derecho de propiedad de la tierra". La falta de planificación de las adyacencias del barrio termina generando, por un lado, que estos lotes vacantes sean usurpados o vendidos a bajo costo por no contar con los papeles necesarios. A esto hacen referencia Fernandes y Maldonado Copello (2010) cuando enfatizan en cómo el sistema legal contribuye al desarrollo informal de la ciudad, por medio de dos mecanismos: uno a través de la dimensión legal, el otro por medio de los sistemas de planeamiento deficientes. En este sentido, cobra importancia el paradigma del derecho civil, con un enfoque *laissez faire* del desarrollo del suelo, porque el proceso de ocupación informal del suelo, como el que se observa en las adyacencias del barrio, refleja que las condiciones de las personas para acceder a su derecho a la vivienda digna es a través de la violación de la ley, por lo que las autoras plantean que no puede ser concebido como un proceso plenamente democrático.

Así, el territorio popular queda relegado, según Rolnik (2008) a los intersticios de las áreas no reguladas, donde el mercado formal no puede estar, dando lugar al mercado popular; o bien "fuera de los límites de ese mercado (…) abriendo fronteras en la zona rural", por ello se afirma que "son las propias políticas urbanas las que generan exclusión, no su ausencia" se reservan "las mejores áreas" para quiénes tienen el capital para habitarlas, "porque es una política concentradora de riqueza y de poder".

De este modo, el Estado tiene limitaciones para el acceso de tierras vacantes para una urbanización planificada, en tanto los intereses del mercado inmobiliario son priorizados por sobre el "derecho a la ciudad". Es así como el predio donde se construyó el barrio se encuentra alejado de la planta urbana y rodeado de actividades agropecuarias y/o asentamientos informales (Clichevsky, 2006).

Conflictos ambientales

Entre los conflictos relevados, los más destacados son:

- Falta de espacios verdes.
- Inundaciones.
- La utilización de agroquímicos en las quintas frutihortícolas y la soja transgénica aledaña al barrio.
- Los olores pestilentes ocasionados por la cría y engorde de cerdo.
- Riesgo ambiental por la presencia de torres de alta tensión que atraviesan al barrio.
- Riesgo ambiental por la localización de planta de Peak Shaving;[9]
- Falta de manejo de los residuos sólidos urbanos.

Espacios verdes

Una de las variables de la calidad de vida son los espacios verdes a los que tiene acceso la población, la Organización Mundial de la Salud (OMS) expresa que debería haber entre 10 y 15 m^2 de espacio verde por habitante. Mientras que en la ciudad cabecera del partido los árboles y espacios públicos son producto de la planificación estatal, el barrio no cuenta con forestación. Esto da cuenta de las desigualdades entre los niveles de renta de diferentes barrios y los cambios en cuanto a la cantidad de árboles que forman parte del verde público, ubicándose mayor forestación en los barrios residenciales de clase alta y menor cantidad en los barrios populares (Heynen *et al.*, 2006). En este caso la cantidad de árboles es mínima y ha sido resultado de un proyecto de extensión de la Escuela de Educación Secundaria N°3 donde estudiantes se encargaron de plantar los mismos.[10] A pesar de que la

[9] Los habitantes del Barrio Bicentenario denominan al tanque de almacenamiento criogénico ó *peak shaving* como "el tanque de gas".
[10] Cohen Hernan (5 de septiembre de 2015) El municipio entregó árboles para plantar en distintos barrios. http://www.lapostagr.com.ar/ecolog%C3%ADa/2158-el-municipio-entrego-arboles-para-plantar-en-distintos-barrios

mayoría han sido sustraídos puede entenderse por los valores no sólo ecológicos, sino también sociales que imperan en el barrio.[11]

En un inter-juego de escalas el Estado Municipal a través de fondos nacionales anunció la creación de plazas el 22 de mayo de 2016.[12] Este anuncio podría corresponderse con el reclamo que han llevado a cabo varios vecinos del barrio en reuniones con delegados donde marcaban la necesidad de tener espacios verdes.

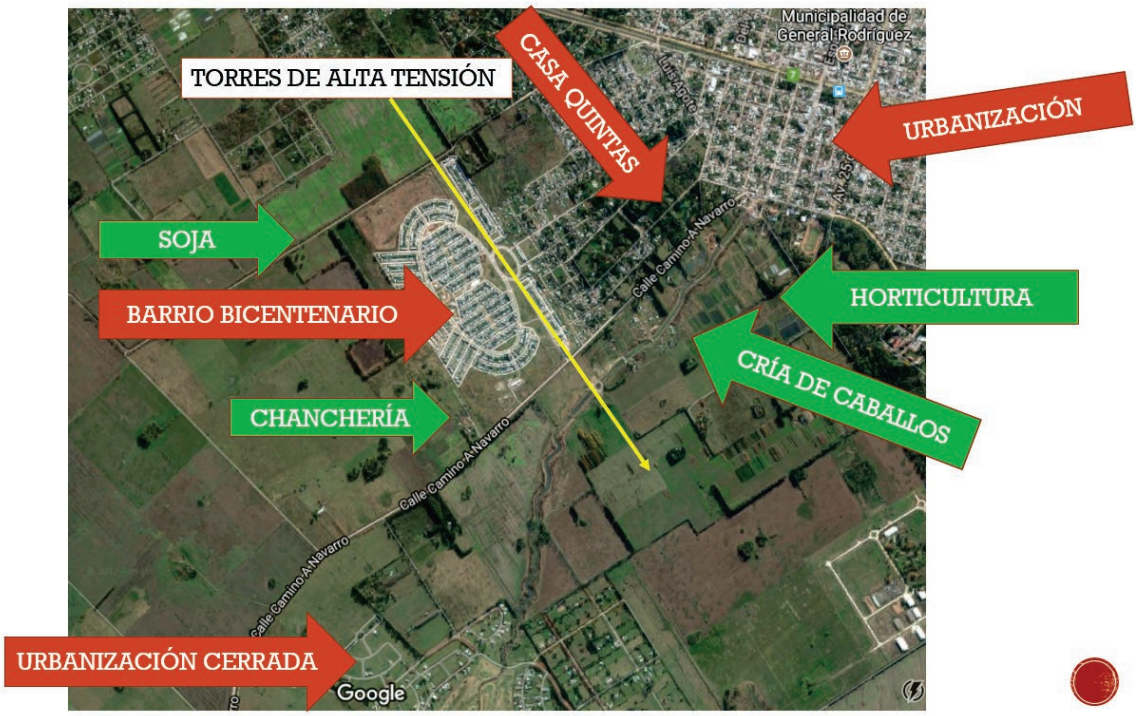


Figura 2: Conflictos ambientales en el Barrio Bicentenario, General Rodríguez, Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

[11] Para consultar sobre la importancia de los espacios verdes en las ciudades: Soto J. A (2011) "Las áreas verdes urbanas: una alternativa para mejorar el microclima urbano" http://www.otromundoesposible.net/secciones-historicas/miradas-urbanas/las-areas-verdes-urbanas-una-alternativa-para-mejorar-el-microclima-urbano; Gómez Lopera, F. (2005) "Las zonas verdes como factor de calidad de vida en las ciudades" en http://burgosciudad21.org/adftp/zonasverdes.pdf; Carlos Priego González de Canales "Áreas verdes en las ciudades" en http://www.revistaambienta.es/WebAmbienta/marm/Dinamicas/secciones/articulos/Priego.htm

[12] http://www.lapostagr.com.ar/politica/3004-en-bicentenario-se-haran-plazas-con-los-30-millones-de-nacion

Inundaciones

Según Herzer (1990) citada en Clichevsky (2002, p. 13) las inundaciones ocurren por situaciones naturales, puede ser por el desborde de un río o bien por intensas lluvias en un medio antropizado que no se encuentra preparado para recibirlas. Previo al barrio Bicentenario, la zona se caracterizaba por ser un lagunal, lo que explica las razones de que se inunde ante lluvias intensas. Domene (2006) expresa que "es en el terreno de lo urbano que la acelerada transformación metabólica de la naturaleza se vuelve más visible, tanto en los procesos físicos como en los socioecológicos" (Heynen y otros, 2006, p. 3). De esta forma se construye un barrio popular para cientos de familias, en un área inundable, generando un elevado riesgo en tanto la amenaza se conjuga con la vulnerabilidad de sus habitantes.

El caso del Plan Federal de Vivienda en el Barrio Bicentenario es un ejemplo más del Estado como productor de tierra y vivienda en áreas inundables, tal como se visibilizan en las aglomeraciones de Santa Fe, Resistencia y Buenos Aires (Clichevsky, 2007).

El Estado nacional no regula el mercado de tierras urbanas, salvo por la Ley N 1.405/50, modificada por la Ley N°23.073/84 y la Ley N° 23.266/85. A pesar de que la provincia de Buenos Aires a través del Decreto N°21.891/49 prohíbe el loteo de tierras inundables o de aguas insalubres; así como la Ley provincial 6.253/60 prohíbe cambiar el uso de la tierra en las "zonas de conservación de los desagües naturales" el Barrio Bicentenario fue construido sobre tierras inundables.

Uso rural del suelo

El barrio linda con una cabaña porcina, donde la cría y engorde de cerdos generan residuos líquidos –principalmente originados por los sistemas de limpieza del establecimiento– y residuos sólidos. Los vecinos se manifiestan contra los olores pestilentes (sobre todo en la estación de verano), por el propio manejo de los balanceados y aguas

residuales que no reciben ningún tratamiento. A su vez esta actividad produce riesgo de zoonosis,[13] la degradación de suelos y la contaminación de aguas superficiales.

Ante esta problemática los habitantes del barrio de la zona más afectada por esta actividad, han comenzado a organizarse. Los vecinos de las manzanas 8 y 9 se organizaron a fin de conversar con las autoridades municipales solicitando una solución al conflicto. Si bien el tema trascendió en algunas radios locales, en el año 2012[14] se hicieron presentes funcionarios municipales en el lugar y existieron promesas de reubicación del predio. En la actualidad la cabaña porcina se encuentra en el mismo lugar continuando con la cría y engorde.

Cabe señalar que existe el Régimen Municipal de Faltas de General Rodríguez el cual establece las penas para las infracciones realizadas en el partido, bajo el número de ordenanza N°3.678/2012. En su Artículo 195º establece:

> El titular o responsable del establecimiento o inmueble desde el que se produzcan olores que excedan la normal tolerancia, será sancionado con multa de 200 a 2.000 módulos, y/o clausura del establecimiento y/o inhabilitación de hasta diez (10) días. [...] Cuando se trate de un establecimiento industrial o comercial el titular o responsable será sancionado con multa de 500 a 5.000 módulos y/o clausura del establecimiento y/o inhabilitación de hasta diez (10) días. En todos los caso, además de la multa podrá procederse al decomiso de los elementos que produzcan los olores.

El Estado a nivel municipal no solo no avanzó en la aplicación de la normativa vigente, sino que intervino ante el reclamo de un vecino que vive frente a la cabaña porcina, ofreciéndole cambiar de casa. Es decir, la solución ante el problema fue focalizada, fragmentada, individual y liberal en aquel vecino que reclamó por sus derechos. A pesar de este conflicto ambiental es producto de la planificación urbana o la falta de ella (Clichevsky,

[13] Algunas zoonosis desatendidas en las poblaciones postergadas de América Latina y el Caribe: Hidatidosis, Teniasis y cisticercosis, fasciolasis, brucelosis, brucelosis y tuberculosis bovinas, leptospirosis, triquinosis, rickettsiosis, leishmaniasis. Se pueden consultar en "Riesgos a la salud por la crianza de cerdos alimentados en sitios de disposición final de residuos sólidos en América Latina y el Caribe", Lima Perú 2007. http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd67/libro.pdf

[14] http://www.lapostagr.com.ar/programas-completos/488-los-tres-ultimos-programas-de-marzo
http://www.lapostagr.com.ar/salud/493-a-mediano-plazo-se-plantea-la-relocalizacion-de-la-qchancheriaq-aledana-al-barrio-bicentenario

2002). La propuesta municipal fue rechazada por los vecinos que plantearon la necesidad de una solución para todos los vecinos del barrio.[15]

Otra actividad relacionada al uso agropecuario del suelo es la que se realiza en una chacra de 32,5 has que linda con el barrio, que actualmente cuenta con 29 ha cultivadas con soja[16] (Figura 2). Además, dentro del predio del Club de Campo "El Nacional" se destinan 60 ha a la producción de soja, las cuales se encuentran a poca distancia del Barrio.

Esta actividad no es exclusiva del barrio, sino que la misma es de alta intensidad en el partido. Al rendimiento del cultivo de soja 2015/2016 se observa que General Rodríguez junto a la mayoría de los partidos cercanos tuvo un alto rinde (Figura 3).

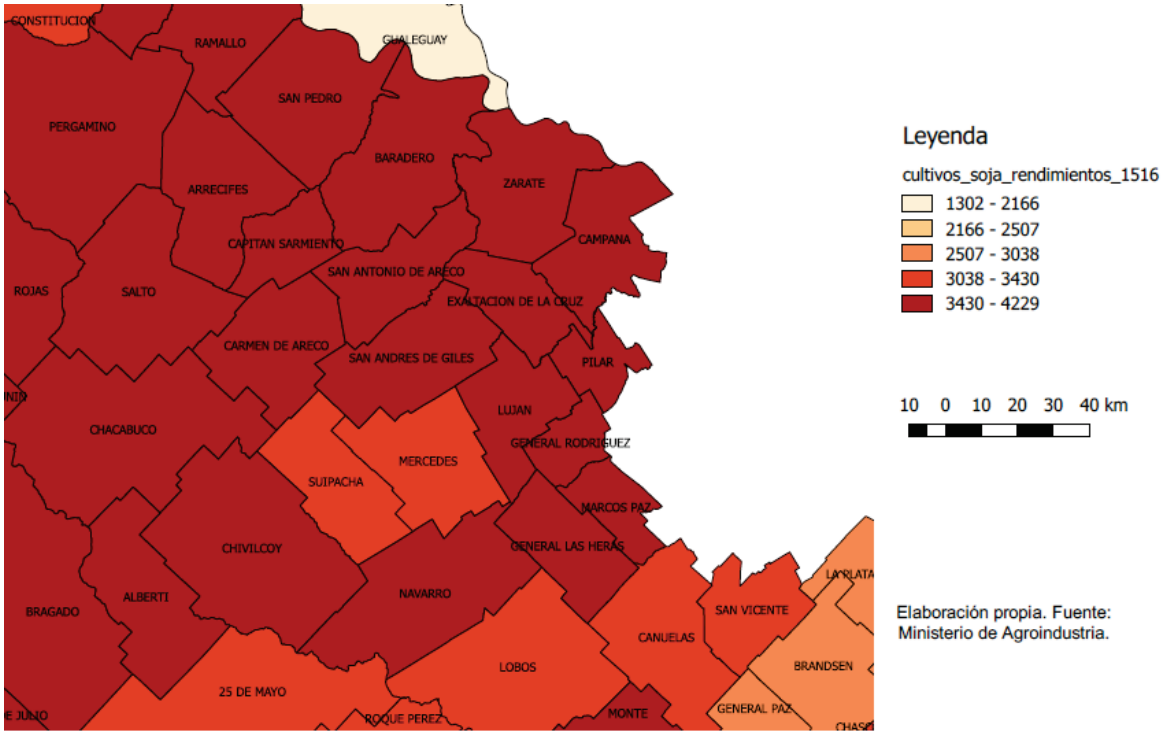


Figura 3: Cultivo de soja 2015/2016 sobre superficie sembrada. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Agroindustria.

De seis entrevistas realizadas al personal de la EES N3, sólo uno, quién se desempeña como personal auxiliar, afirmó que en el barrio han sufrido fumigaciones por la soja, aunque desconoce si las mismas son dañinas para la salud. Además, en ella la trabajadora comenta de

[15] Información sustraída de las entrevistas realizadas por los estudiantes de la EES N3 de Gral. Rodríguez.
[16] http://www.zonaprop.com.ar/propiedades/calle-nueva-1800-general-rodriguez-general-20977358.html

una experiencia donde luego de fumigarse varios animales aledaños al barrio, estos murieron. Entre los entrevistados, solo dos pudieron expresar qué es el glifosato y qué características posee. El desconocimiento sobre el tema no sólo se evidencia en las entrevistas, sino también en los medios de comunicación local, en donde no aparecen noticias al respecto.

En una aproximación al relevamiento de este conflicto se realizó una búsqueda en diarios de General Rodríguez (Acción, La Hoja, El Vecina y La Posta), donde se buscaron palabras claves: "fumigaciones" y "agroquímicos". Este tema no se encuentra en la agenda del partido de General Rodríguez a pesar de que durante los últimos años ha sido un tema en boga en partidos vecinos como Luján. A nivel provincial el Estado mediante el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) habilita a esta área como rural, por lo que las prácticas de chanchería, frutihortícola y soja no tienen restricción alguna para producir. En los medios nacionales se publicaron los resultados de estudios médicos y científicos elaborados por la Facultad de Medicina de la UBA[17] y la UNLP, y luego de que la OMS declarase al glifosato como probablemente cancerígeno.[18]

Por otro lado, en diciembre de 2016, en una reunión convocada por los propios vecinos, se exponían casos de reacciones dermatológicas que surgieron en miembros de las familias que se ubican frente al campo, días después de observar al mosquito fumigando a pocos metros. Ante esta exposición una vecina expresaba:

> No podemos hacer nada, si nos quejamos nos van a sacar de este barrio ¿y a dónde vamos? ¿O, acaso se piensan que nos van a preparar otro barrio? Es simple, si no te gusta te las mandas a mudar, yo tengo tres pibes ¿a dónde me voy a ir? (Entrevista N°3).

Así, la vecina expresa su imposibilidad de migrar hacia otro barrio, debido a las características socioeconómicas de la población, a la vez que se muestra temerosa frente a la posibilidad de perder su vivienda si continúan con los reclamos. Baer y Kauw (2016) afirman que "los mercados de suelo ejercen una influencia notable en las posibilidades que los

[17] "Médicos y científicos comprometidos con las víctimas de los agrotóxicos se reúnen en Buenos Aires" http://www.telam.com.ar/notas/201510/123568-salud-agrotoxicos-medicos-medicina-encuentro.html
[18] Rocha L (2015) "Confirmado: el glifosato es cancerígeno, según la OMS". http://blogs.lanacion.com.ar/ecologico/desarrollo-sustentable/confirmado-el-glifosato-es-cancerigeno-segun-la-oms/

diferentes estratos socioeconómicos de la población tienen para acceder a viviendas de distinta calidad en suelo urbano, según sea su disposición de paso".

Urbanización cerrada

En el partido de General Rodríguez se localizan 13 Urbanizaciones Cerradas (UC) en una superficie de 32,37 km^2, es decir en un 8,99% de la superficie del partido (360 km^2), (González Maraschio *et al.,* 2015).

Como se adelantó más arriba, al sudeste del barrio se ubica "El Nacional Club de Campo", es una UC de 365 hectáreas en 906 lotes de 1.350 m^2 en promedio. Tal emprendimiento ofrece un "entorno seguro y rodeado de espacios verdes", ofreciendo un "privilegiado entorno natural y un particular microclima que se logró destinado para lotes solo el 30% de la superficie del lugar".

Según Ríos (2005), las UC son:

> asentamientos privados que se construyen fuera de la red pública de la ciudad, físicamente separados por alguna frontera material (perímetro delimitado por algún tipo de cerramiento), con producción privada de los servicios urbanos dentro de su territorio y un conjunto muy amplio de servicios (seguridad, recolección de residuos, etc.) y actividades como recreación, educación, etc. Se identifica en el mercado inmobiliario la siguiente tipología: club de campo, barrio cerrado, mega-UC o ciudades-pueblo, country náutico, clubes de chacras o estancias cerradas. Las denominaciones club de campo y barrio cerrado son las únicas definidas por la normativa vigente (decreto-ley N° 8.912/77 y resolución N° 74/97 de la Secretaría de Tierras y Urbanismo de la provincia de Buenos Aires).

A su vez, establece como objetivo "preservar sus amplios espacios verdes y el encanto natural que lo rodea"[19] y entre su infraestructura se encuentra una huerta agroecológica. Así el discurso del "desarrollo sustentable", "el ambiente sano" y la "valorización del paisaje" acompaña a los negocios urbanos legitimándolos y construyen una ruralidad idílica (Svampa, 2004). De este modo, los bienes naturales de la UC tienen valor de cambio y la naturaleza se

[19] http://www.elnac.com/

convierte en una mercancía para ser consumida. Así la propuesta de contacto con la naturaleza (construida) y el servicio de seguridad son una "utopía burguesa" (Ríos y Pírez, 2008).

Las UC son la materialización del discurso de la seguridad y mejor calidad de vida, reflejan la alienación de una clase social, que se crea y recrea con valores puestos en la familia, el ocio y la naturaleza. Distinguiéndose de los problemas urbanos ambientales de la ciudad, del barrio. Así, como afirman Ríos y Pírez (2008), al yuxtaponerse la UC y el Plan Federal de Vivienda o bien el barrio aledaño a él, se consolidan y tensan las desigualdades sociales existentes. Las UC se fueron asentando sobre las tierras altas de la periferia, con gran potencial agrícola y por otro lado, sobre las áreas de máxima inundación a partir de los 90. Así la valorización social del espacio, influida por los niveles tecnológicos e ideológicos-culturales, es dinámica. La segregación socio-espacial definida como la existencia de diferencias o desigualdades sociales dentro de un colectivo urbano y al agrupamiento de los sujetos según atributos específicos en aglomerados con tendencia a la homogeneización en su interior y a la reducción de las interacciones con el resto de los grupos. El aislamiento espacial y distanciamiento entre las clases promueve la desintegración social, lo cual es considerado perjudicial, especialmente para los grupos pobres (Linares, 2013). La segregación social es utilizada como mercancía de los negocios inmobiliarios, se vende la "exclusividad" (Sabatini, 1997).

Además de las consecuencias sociales, el impacto ambiental de la construcción de la UC afecta a los vecinos del barrio, en tanto los movimientos de suelo necesarios para la construcción de este country, impide el escurrimiento natural profundizando la problemática de las inundaciones.

El Estado municipal ha demostrado interés en llevar a cabo la "limpieza y profundización del canal pluvial natural que pasa por la zona del emprendimiento urbanístico,[20] el impacto ambiental que esto pueda generar y las acciones conjuntas para llevar adelante la obra", [21] en una reunión realizada el 19 de mayo de 2016. Esta promesa de campaña apuntaba al acondicionamiento del canal que atraviesa la ciudad y que ayuda al

[20] Urbanización Cerrada "Club de Campo El Nacional".
[21] http://www.lapostagr.com.ar/ecología/3000-el-country-qel-nacionalq-y-el-intendente-acordaron-acciones-respecto-del-plan-hidraulico-sobre-el-barrio-privado

drenaje del agua para que la misma no se inunde. El canal atraviesa dicha UC y no ha sido intervenido por el municipio.

Torres de alta tensión

El barrio es cruzado por torres de alta tensión, ubicándose las casas a menos de 50 metros de las mismas. Los habitantes del Barrio han naturalizado las consecuencias de las torres en su vida cotidiana, ejemplo de ello son los testimonios de los estudiantes de la escuela secundaria N°3:

> cuando llueve no podes pasar con el paraguas (…) yo lo hice y como no tenía el cosito plástico para agarrar me terminó dando una patada que tiré el paraguas (Brenda, 16 años).
>
> ¿vio que hay un caminito de tierra por ahí abajo? Nosotros caminamos por ahí para venir a la escuela porque el pasto mojado te da electricidad (…) en verano cuando estamos de ojotas, es muy poca la suela y también cuando la pifias y tocas el pasto te da una descarga (Entrevistado N°1).
>
> Cuando pasamos con las camisetas de fútbol, que son de nylon, parece que te las quita, te erizas todo (Entrevistado N°2).
>
> A mí me pasó (…), pasé con la bici sin las manoplas, esas gomas que van en el manubrio, ¿viste? Bueno pasé por debajo de la torre y me pegó una patada, me tiró (Entrevistado N°4).
>
> Los días de lluvia o nublados son los peores, ahí escuchas cómo suenan (…) a veces para jodernos entre nosotros nos tocamos cuando pasamos, al hacerlo te da patadas (Entrevistado N°1).

Sin embargo, a pesar de que las torres invaden la rutina cotidiana de los habitantes, el Barrio Bicentenario no cuenta con un servicio de electricidad de calidad, ya que son recurrentes los cortes de luz por varias horas. Ante esto expresa Leandro:

> Acá apenas hay un viento o un poquito de lluvia y chau nos quedamos sin luz, a mi vieja le pasó que se le quemó la tele en una tormenta y llamamos a EDENOR, nos dieron un montón de vueltas para arreglarlo.

Así, la población del Barrio Bicentenario sufre las consecuencias del orden cotidiano y aquellas a mediano y largo plazo como posible enfermedades cancerígenas,[22] sin contar incluso con un servicio adecuado de electricidad (Figura 2).

A pesar de que la población debe cambiar sus hábitos y costumbres por las torres de alta tensión, no percibe a éstos como límites, peligros o molestias sino que naturalizan el problema.

Planta de Peak Shaving

La población del barrio Bicentenario es vulnerable, por las condiciones ambientales, sociales, económicas, culturales y políticas. Greenberg y Fox Gotham (2011) especifican que el Barrio es un caldo de cultivo de futuros desastres, ya que el riesgo y la desigualdad son grandes. En este caso "el tanque de gas"[23] es percibido como un riesgo, se encuentra a 2.800 metros del barrio, Peak Shaving de Gas Natural (Figura 4).[24]

En octubre de 1995 se inauguró una planta de almacenamiento criogénico (Peak Shaving) de gas natural, a fin de suministrar gas en los meses de mayor demanda. Esta planta es la única en América Latina de las 77 que hay en el mundo, 65 se ubican en América del Norte, nueve en Europa y dos en Asia Pacífico (Brufau Niubó, 2002).[25]

Según el Censo de Población, Hogares y Vivienda de 2010, de los 24.926 hogares del partido de Gral. Rodríguez, 8.535 poseen gas de red, 169 gas a granel (*zeppelin*), 850 gas en

[22](2002) "La sociedad Americana de Cáncer ante el riesgo electromagnético". http://www.lr21.com.uy/comunidad/88557-la-sociedad-americana-de-cancer-ante-el-riesgo-electromagnetico Fernández, L. "Redes de Alta Tensión en Zonas Urbanas" http://www.ambiente-ecologico.com/revist40/lferna40.htm

[23] Denominación que otorgan los habitantes al almacenamiento criogénico.

[24] Página oficial de Peak Shaving de Gas Natural Fenosa: http://www.gasnaturalfenosa.com.ar/ar/conocenos/la+compania/nuestra+compania/organizacion+local/distribucion+de+gas+natural/1297159086163/planta+peak+shaving.html

[25] Cohen Hernan (2015) "Incendio en el Sector Industrial y charlas sobre seguridad por los tubos de el Gas Natural" http://www.lapostagr.com.ar/ecolog%C3%ADa/1793-incendio-en-el-sector-industrial-y-charlas-sobre-seguridad-por-los-tubos-de-el-gas-natural-

tubo y 15.174 gas en garrafa.[26] Es decir que 61% de los hogares del partido utiliza gas en garrafa, mientras que el 34% posee gas en red.

Los habitantes del Barrio perciben la presencia de esta planta como un acto con responsables políticos,

> Hubo un terrible lío para la instalación de este tanque, porque nadie lo quería instalar en su partido, pero acá le pusieron plata al ex intendente y se instaló. Fijate que lo instalaron cerca de nuestro barrio (Bicentenario) y cerca de "El Nacional" (Entrevistada N°5, 57 años).

A su vez, los habitantes perciben la presencia de esta planta como un riesgo, es decir de

> carácter global, supranacional y no específico de una sola clase social […] los riesgos son generados en la modernidad […] tienen un carácter antrópico, pues es el hombre quien, con el desarrollo de la técnica y de la ciencia modernas (sic), así como a través del crecimiento económico, crea los riesgos (Oltra, 2005, p. 138).

Así el Entrevistado N°6 (18 años) expresa: "¿Ve esa llamita al lado del tanque?... bueno esa llamita si se apaga volamos todos".

A su vez la incertidumbre está presente en el imaginario de los habitantes, es decir todo aquello que no puede cuantificarse, que no se conoce: "además de saber sí explotamos o no, tenemos una duda previa: ¿cómo nos afecta esa llama que está permanentemente prendida?" Andrea (20 años). Sobre este punto, Pierre Bourdieu citado en Auyero y Swistun (2007) expresa "estamos dispuestos porque estamos expuestos", afirmando así que

> la exposición a la contaminación engendra un conjunto de confusos, contradictorios y erróneos entendimientos (*mis-cognitions*) que se traducen en un largo, impotente e incierto tiempo de espera, un tiempo controlado por otros (funcionarios, doctores, personal de la compañía), un "tiempo alienado" (Bourdieu, 2000, p. 237).

La idea de riesgo, expresa Beck citado en Oltra (2005), es un proceso social, donde interviene el conocimiento público y el conocimiento experto, no existen por sí solos sino que

[26] Censo de Población, Vivienda y Hogar 2010.

el conocimiento experto es que ayuda a la esfera pública. El conocimiento científico se encarga de legitimar la posición ético política de los investigadores condicionará como se aplicará ese conocimiento. Sin embargo para el caso, no existe información fehaciente de cuáles son las consecuencias de una llama encendida 24 horas al día, los 365 días del año. Rige así la idea de incertidumbre, no se sabe las consecuencias diarias de la llama, ni tampoco la envergadura de la catástrofe de sí esta se produjera.



Figura 4: Localización de Planta de Peak Shaving en General Rodríguez, Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Manejo de los residuos

El manejo de los residuos sólidos urbanos es una problemática común de los centros urbanos (Clichevsky, 2002), el Barrio Bicentenario no es ajeno a ello. Según Paiva (2006) se entiende por Residuos Sólidos Urbanos (RSU) a los "desechos domésticos, de comercios, de oficinas, de servicios, y otros que, por su naturaleza o composición, pueden asimilarse a los residuos domésticos". Los habitantes del sector 8, lindante a la manzana 56 del barrio, a través de *Facebook* y medios locales de comunicación, denunciaron la existencia de pequeños basurales. Entre los reclamos de los vecinos se encuentra el enojo por contar con

esos basurales en la vía pública y la preocupación por la presencia de roedores. Algunas de las medidas realizadas por los vecinos fue instalar un cartel recordando la ordenanza N°2.164 de la Municipalidad de General Rodríguez, a pesar de ello el conflicto continúa.

> La verdad que estamos muy preocupados por la presencia de ratas en la zona. Particularmente en mi casa he tomado algunas medidas como colocar veneno en rincones, pero como abuelos que somos, cuidamos nuestros nietos y tenemos mucho miedo, además de que sirve tomar las medidas para el problema donde verdaderamente existe. Con otros vecinos tratamos de mantener limpio y decirles que no arrojen la basura, pero no te dan bolilla y tengan en cuenta que además no queremos tener problemas con quienes viven cerca de nosotros. Creo que lamentablemente esta situación ya no depende de los propietarios (vecino del B° Bicentenario).27

Así el conflicto se torna entre vecinos que apelan a la autoridad del Estado para dar una solución. El Estado Municipal tiene la potestad y legalidad para intervenir, a través de medidas punitivas a través del Código de Faltas de Gral. Rodríguez Art. 85[28] y Art. 86[29] de la Ordenanza 3.678. O bien a través de medidas de promoción y prevención, como se realizó en los primeros días de Enero de 2016 en el barrio.[30]

La Gestión de Residuos Sólidos Urbanos, es decir "el conjunto de operaciones que tienen como fin dar a los residuos producidos el destino global más adecuado de acuerdo a las normativas y directrices de cada unidad" (Paiva, 2006, p. 112); es de importancia, ya que

[27] Extracto tomado de la nota publicada en el diario "El presente" pág. 20 del 19 de Noviembre de 2015 "Denuncian presencia masiva de roedores en el barrio del Bicentenario".
[28] "El depósito en la vía pública de residuos domiciliarios en recipientes inadecuados, lugares prohibidos o en contravención a las reglamentaciones vigentes o su depósito en la vía pública, en horarios que no fueran establecidos por aquellas, será sancionado con multa de 10 a 100 módulos".
[29] "El arrojo o depósito de todo tipo de basura o residuos de cualquier clase u origen de materias sólidas o semisólidas, en lugares no habilitados para relleno sanitario por "Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado" u otra autoridad Nacional, Provincial o Municipal competente, se sancionará con multa de 55 a 5.000 módulos. La disposición final de los mismos por otros medios que no fueran los de relleno sanitario autorizado, con multa de 50 a 5.000 módulos. La sentencia podrá contener penas accesorias de decomiso de los vehículos, herramientas y útiles probatorios de la infracción, la que procederá en todos los casos de reincidencia específica. Cuando el arrojo o depósito fuere de elementos provenientes de establecimientos comerciales y/o industriales, la responsabilidad recaerá en el autor material del arrojo o depósito por sus actos personales o en desempeño de su función y en el empleador o mandante con relación a los que actúen en su nombre, por su autorización, bajo su amparo o en su beneficio. Las mismas responsabilidades y penas corresponderán a los titulares de dominio, tenedores o poseedores a título de dueño de los vehículos utilizados que hubieren cedido autorizando el uso, aún de modo ocasional, dando posibilidad de producir o facilitando el arrojo o depósito".
[30] http://www.vivirodriguez.com/notas/5561/-Tareas-de-parquizaci%C3%B3n-y-limpieza-en-el-barrio-Bicentenario

el no tratamiento adecuado genera roedores, los cuales provocan enfermedades. Entre ellas se encuentran: Hantavirus, Leptospirosis, Teníais, Triquinosis y Toxoplasmosis.

A partir de la década de 1980, la recolección de residuos quedó en manos de los municipios, quienes contratan empresas privadas para la recolección. En diciembre de 2006 se aprobó la Ley 13.592 de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos, la cual comprende las siguientes etapas: generación, disposición inicial, recolección, transporte, almacenamiento, planta de transferencia, tratamiento y/o procesamiento y disposición final. En dicha ley se establece la obligación del Estado en todas sus escalas, siendo responsabilidad de la escala Municipal presentar un programa de Gestión Integral de Residuos (capítulo II de la Ley 13.592).

Pensar en resoluciones aisladas llevaría al fracaso de la solución antes de comenzar, es así que el hecho de resolver el conflicto como estudiarlo es necesario hacerlo en forma integral, de este modo se puede pensar en una oportunidad de creación de empleo, "la basura es fuente de contaminación pero es también fuente de reproducción material de la vida de la población: la gente come de la basura, cartonea, recicla y vende" (Curutchet *et al*., 2012, p. 178).

Ante el reclamo de residuos urbanos, el gobierno municipal intervino a través de la limpieza del espacio y diálogo con vecinos expresando cómo debían tratar sus residuos. Aunque la discusión más profunda sobre qué tratamiento se realiza a los residuos urbanos sigue vigente[31] ya que los residuos del partido son arrojados en un campo de nueve hectáreas de la localidad donde luego son incinerados. Esta práctica ha provocado en sucesivos casos dificultades en el tránsito de la Ruta Provincial N°6, kilómetro 134,[32] ya que se localiza a 50 metros de la misma generando humo que reduce la visibilidad de los conductores, además de ser un foco infeccioso. Esta problemática tampoco tiene respuesta del gobierno provincial,

[31] A nivel local se han presentado denuncias en los diarios locales del partido de General Rodríguez, las cuales han sido suministro de pedidos de informes que al 2 de mayo del 2016 no han tenido respuesta. http://www.lapostagr.com.ar/ecología/2326-dos-pedidos-de-informes-sobre-el-basural-de-la-ruta-6-aun-no-fueron-contestados; http://lapostagr.com.ar.abakoweb.com/fuertes-olores-quimicos-cerca-de-mi-rincon-por-vuelco-ilegal-de-camiones/

[32] No siendo éste el único lugar de disposición de residuos del partido, sino que se han localizado otros que fueron denunciados por los vecinos, como es el caso del predio "en la calle Corrientes" por el que a 40 centímetros de profundidad pasa un gasoducto. http://www.lapostagr.com.ar/ecología/2957-el-basural-de-la-calle-corrientes-con-quema-a-metros-de-un-gasoducto

cuya Ley 13.592 de Gestión de los Residuos Sólidos Urbanos no está siendo aplicada, y que el OPDS no ha dado respuesta.

Los Barrios de interés social comparten además la premisa de que al ser planificados fueron ubicados a la periferia del casco urbano,[33] siendo el transporte una dificultad, que se profundiza sobre todo en el caso del Barrio Bicentenario, ya que a partir de la expansión del centro urbano ha generado que los dos primeros barrios sean parte del conglomerado urbano. Según Duhau y Giglia (2008), la división social del espacio residencial refiere a las formas espaciales que adopta la distribución residencial intraurbana o intrametropolitanta de los distintos estratos socio-económicos que conforman la población de la aglomeración. A su vez, la estructura socio-espacial refiere a las formas espaciales discernibles que adopta la división social del espacio residencial, en tanto expresión espacial de las diferencias socio-económicas, que responde a procesos que de modo sistemático tienden a reproducir una cierta división social o, eventualmente, a transformarla.

Ante la situación de que varios vecinos del barrio Bicentenario se encuentran fumigados por Glifosato, cuando el mosquito fumiga se generan varios malestares en la población lindante a los campos de soja.

Sí bien en otros distritos, como Luján hay normativas que no permiten la fumigación aérea o cercana a las urbanizaciones, no es el caso del Barrio Bicentenario, tampoco una posible solución a la cantidad de conflictos ambientales que se presentan en el barrio y que abaratan los valores del suelo (ver Figura 2) Así, según Rolnik (2008) "el problema no es la falta de la normativa y de planificación, sino la existencia de una normativa excluyente y concentradora de renta, que ha diseñado en nuestras ciudades la expansión de la informalidad".

La gestión urbana y de suelo juega un papel central en la exclusión de los barrios de interés social. El Estado toma a diario un conjunto de decisiones en la ciudad y participa legitimando estos procesos. La política de erradicación de villas de la ciudad de Buenos Aires durante la dictadura es un crudo ejemplo de las prácticas coercitivas destinadas a la exclusión de determinados grupos de población de las áreas habitadas por quienes eran los

[33] Cabe aclarar que están distanciados del centro urbano al momento que son construidos, luego por la expansión del propio centro urbano, los barrios El Raffo y FONAVI son parte del conglomerado urbano actual.

"merecedores de la ciudad". La sanción de la normativa que valida la difusión de las urbanizaciones cerradas en numerosos municipios de la provincia de Buenos Aires es una política menos traumática, pero con una finalidad semejante: excluir de determinadas áreas a ciertos grupos sociales de manera de crear y controlar segmentos de mercado inmobiliario diferenciados.

La segregación espacial ejemplificada en el área de estudio permite visibilizar por un lado al Barrio Bicentenario (vivienda social) y la Urbanización Cerrada "Club de Campo El Nacional". Abramo (2009) delimita los 80, luego de la crisis del fordismo urbano, como "el retorno del mercado como elemento determinante de la producción urbana postfordista" (p. 1). Esta privatización se da por dos mecanismos, por un lado la privatización de los servicios públicos, por otro lado por el propio poder del capital privado para producir espacio. Herzer (2008), denomina como gentrificación a este proceso en cual el área marginal (bañado) se convierte en áreas de residencia para la clase media (Club de Campo).

Algunas conclusiones

Este barrio ha sido creado a partir de la implementación de políticas públicas que buscan aportar soluciones a los problemas de acceso a la vivienda existentes en gran parte del conurbano bonaerense.

Se espera que la planificación urbana aborde la gestión del territorio desde un enfoque de sustentabilidad ambiental. El barrio bicentenario, a partir de los diversos conflictos manifestados por sus habitantes, expone numerosas tensiones entre los usos del suelo vecinos y diversos riesgos ambientales a partir de la falta de estudios de impacto ambiental. A partir de las entrevistas realizadas, se logró identificar que algunos de estos riesgos son conocidos (como el caso de la planta de Peak Shaving) mientras que otros no (como el caso de las fumigaciones). A la vez, aún frente a riesgos conocidos, existe gran incertidumbre sobre potenciales daños en caso de ocurrir fallas de sistemas tecnológicos.

Los conflictos ambientales presentados en este trabajo se podrían agrupar en dos, aquellos que pueden tener una resolución rápida y efectiva a partir de la intervención del Estado municipal, y/o mediante el cumplimiento de normativas vigentes, como el caso de los

Residuos Sólidos Urbanos o el desarrollo de actividades agropecuarias; y otros más complejos donde los actores sociales intervinientes no son solamente de escala local, como el caso de las Torres de alta tensión. Sobre éstos últimos se observa una naturalización de la comunidad del barrio que conlleva a que la percepción del riesgo de los mismos sea cada vez menor y no existan situaciones de movilización social que reclamen la modificación de estos conflictos. Esto podría explicarse por el miedo de los habitantes del barrio a perder su posibilidad de tener su vivienda propia, tal como se expresaba en las entrevistas.

Por otro lado, el hecho de ser un barrio que nace a partir de migraciones presenta otro desafío para su población, construir identidad y generar lazos de integración entre los sujetos que lo habitan, de modo que posibiliten la reintegración social. La construcción de esa identidad puede ser un proceso que posibilite a su vez que los sujetos tomen algún grado de consciencia sobre los conflictos ambientales que los atraviesan y sean partícipes activos de la política ambiental del barrio.

A modo de reflexión, el derecho a la ciudad es una necesidad latente como el acceso a la vivienda digna con planificación que contenga a todos los actores sociales. La vivienda no debe ser entendida meramente desde los materiales en que ésta es construida, sino también en el entorno en que se la construye.

Bibliografía

Abramo, P. (2009). Capítulo 4: Producción de las ciudades latinoamericanas: informalidad y mercado del suelo. Río de Janeiro.

Auyero, J. y Swistun, D. (2007). Expuestos y confundidos. Un relato etnográfico sobre sufrimiento ambiental. *ICONOS, revista de Ciencias Sociales*, (28).

Baer, L. y Kauw, M. (2016). Funcionamiento desregulado de mercados de suelo y acceso a la vivienda en la Ciudad de Buenos Aires y su contexto metropolitano entre 2003 y 2013 [Anales del XIII Seminario Internacional RII, Salvador: Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio].

Brufau Niubó, A. (2002). El grupo gas natural en Latinoamérica. ICE, (799). http://www.revistasice.info/cachepdf/ICE_799_173-179__AA739C0F74A9D11203711E6252DCB587.pdf

Clichevsky, N. (2002). Pobreza y políticas urbano-ambientales en la Argentina. *CEPAL, Serie Medio Ambiente y Desarrollo*, (49).

Clichevsky, N. (2006). Regularizando la Informalidad del Suelo en América Latina y el Caribe. Una valuación sobre la base de 13 países y 71 programas. *CEPAL, Serie Manuales*, (50), 17- 61.

Clichevsky, N. (2006). Estado, mercado de tierra urbana e inundaciones en ciudades argentinas. *Cuadernos de Geografía, 15*, 31-52.

Curutchet, G; Grinberg, S. y Gutiérrez, R. (2012). Degradación ambiental y periferia urbana: un estudio transdisciplinario sobre la contaminación en la región metropolitana de Buenos Aires. *Ambiente e sociedade*, *15*(2).

De Mattos, C. (2004). De la planificación a la governance: implicancias para la planificación territorial y urbana. *Revista Paranaense de Desenvolvimento, 107*, 9-23

Del Río, J. P. y Duarte, J. (2012). La gestión del suelo y la distribución de la ciudad. Una articulación compleja para la política habitacional en el Conurbano Bonaerense, en Cravino, *Construyendo barrios. Transformaciones socio territoriales a partir de los programas federales de vivienda en el área metropolitana de buenos aires (2004-2009).* UNGS.

Delgadillo Polanco, V. (2012). El derecho a la ciudad en la Ciudad de México. ¿Una retórica progresista para una gestión urbana neoliberal? *Andamios. Revista de Investigación Social, 9*,(18), 117-139.

Domene, E. (2006). La ecología política urbana: una disciplina emergente para el análisis del cambio socioambiental en entornos ciudadanos. *Doc. Anàl. Geogr*, *48*, 167-178.

Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios demográficos y urbanos*, (56), 257-288.

Fernandes, E. y Maldonado Copello, M. M. (2010). El derecho y la política de suelo en América Latina: Nuevos paradigmas y posibilidades de acción. *Land Lines, 21*(3). http://www.lincolninst.edu/pubs/1645_Land-Lines-July-2009

Fernández, L. y Carré, M. N. (2011). "La muralla verde". Áreas verdes como dispositivo para disciplinar la población, Gran Buenos Aires (1976-1983). *Provincia, 25*, 115-142.

Göbel, B., Góngora-Mera, M. y Ulloa, A. (2014) Desigualdades socioambientales en América Latina. Perspectivas Ambientales, (430). http://www.iai.spk-berlin.de/fileadmin/dokumentenbibliothek/Ausser_der_Reihe/Desigualdades_socioambientales_texto_completo.pdf

González Maraschio, F. Kindernecht N., Castro G., Poplavsky C. y Varela, J. (2015). Transformaciones sociodemográficas y reconfiguración espacial en el partido de Luján, Provincia de Buenos Aires [Trabajo presentado en el "I Congreso de Geografía Urbana - Construyendo el debate sobre la ciudad y su entorno", San Miguel – Saladillo, 25, 26 y 27 de agosto de 2015].

González Maraschio, F., Poplavsky, C., Kindernecht, N., Castro, G. y Varela, G. (2015). Dinámicas y conflictos entre el campo y la ciudad, en *Anuario división Geografía 2014-2015*. Departamento de Ciencias Sociales, UNLu.

Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Ediciones Akal.

Herzer, H. (2008). Acerca de la gentrificación, en Herzer (Org.), *Con el corazón mirando al sur. Transformaciones en el sur de la ciudad de Buenos Aires*. Espacio Editorial.

Merlinsky, G. (2014). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. CICCUS.

Morello, J. y Matteucci, S. (2014). Singularidades territoriales y problemas ambientales de un país asimétrico y terminal. *Revista Realidad Económica IADE*.

Oltra, C. (2005). Modernización ecológica y sociedad del riesgo. Hacia un análisis de las relaciones entre ciencia, medio ambiente y sociedad.

Paiva, V. (2006). De los huecos a los rellenos sanitarios. Breve historia de la gestión.

Ríos, D. y Pírez, P. (2008). Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental? *EURE, 34*(101), 99-119.

Rolnik, R. (2008). Normativa urbanística y exclusión social. *Revista Digital Café de las Ciudades,* (63).

Sabatini, F. (1997). Conflictos ambientales y desarrollo sustentable de las regiones urbanas. *EURE, XXII*(68), 77-91.

PARQUE LINEAL BELGRANO: "REVALORIZACIÓN ECOLÓGICA DE ESPACIOS VERDES URBANOS EN EL PARTIDO MALVINAS ARGENTINAS"

Eduardo Lamarque,[1] Soledad Cuadrado,[2] Ana Opazo,[3] María Paula Segovia,[4] Nehuen Goñi,[5] Gustavo Cordo,[6] Verónica Meaurio[7] y Leonardo Fernández[8]

Resumen

La urbanización de la Región Metropolitana de Buenos Aires, significó a lo largo del tiempo la construcción de un espacio metropolitano de notable densidad poblacional. Este crecimiento metropolitano se desarrolló con patrones rectores: las líneas de ferrocarril configuran el crecimiento vinculado a las estaciones, transformando territorios de borde en nuevas centralidades. Éste fenómeno generó un gran déficit de espacios verdes públicos y fragmentación del paisaje. Un ejemplo es el municipio de Malvinas Argentinas donde después de casi 25 años de su división del partido de General Sarmiento, pasó de ser un territorio de borde a una nueva centralidad del conurbano bonaerense. Ante esto nos preguntamos: ¿es posible que las márgenes de las trazas ferroviarias del Belgrano se transforme en un corredor verde continuo? Se tomó como premisa las nuevas configuraciones metropolitanas en los territorios de borde y nuevas centralidades; abordando las temáticas como la Biodiversidad, la conectividad y, en general, la asociación socio-ecológica-espacial que proyecta la hipótesis de un Parque lineal que atraviese el distrito. El objetivo general de este trabajo es proponer estrategias para la restauración, ampliación y preservación de las piezas territoriales vacantes que poseen un potencial como espacio verde para el partido, así como el mejoramiento de la conectividad con un enfoque de género.

Palabras clave: Territorios, espacios verdes, género.

[1] ed.lamarque@gmail.com, UNGS.
[2] soledadcuadrado@outlook.com.ar, UNGS.
[3] anaopazo_23@hotmail.com, UNGS.
[4] paulasegovia5291@gmail.com, UNGS.
[5] nehuenemilianogoni@gmail.com, UNGS.
[6] gustavoezequiel@live.com, UNGS.
[7] veronicamarielmeaurio82@gmail.com, UNGS.
[8] lfdez75@gmail.com, Instituto del Conurbano, UNGS.

Introducción

La urbanización de la Región Metropolitana de Buenos Aires, significó a lo largo del tiempo la construcción de un espacio metropolitano de notable densidad poblacional. Este crecimiento metropolitano se desarrolló con patrones rectores: las líneas de ferrocarril configuran el crecimiento vinculado a las estaciones, transformando territorios de borde en nuevas centralidades. Éste fenómeno generó un gran déficit de espacios verdes públicos y fragmentación del paisaje. Un ejemplo es el municipio de Malvinas Argentinas donde después de casi 25 años de su división del partido de General Sarmiento, pasó de ser un territorio de borde a una nueva centralidad del conurbano bonaerense. Ante esto nos preguntamos: ¿es posible que las márgenes de las trazas ferroviarias del Belgrano se transforme en un corredor verde continuo? Se tomó como premisa las nuevas configuraciones metropolitanas en los territorios de borde y nuevas centralidades; abordando las temáticas como la Biodiversidad, la conectividad y, en general, la asociación socio-ecológica-espacial que proyecta la hipótesis de un Parque lineal que atraviese el distrito. El objetivo general de este trabajo es proponer estrategias para la restauración, ampliación y preservación de las piezas territoriales vacantes que poseen un potencial como espacio verde para el partido, así como el mejoramiento de la conectividad con un enfoque de género.

Este proyecto de revalorización fue producto del Taller de proyecto Urbano Ambiental (TPUA) en el cual se busca realizar una propuesta de intervención en el plano territorial. Mediante la integración de las distintas categorías analíticas de la Ecología Urbana (sistemas complejos, problemas ambientales, servicios ecológicos, metabolismo urbano, percepción del paisaje) que posibilita el trabajo proyectual articulando las dimensiones socio-ecológico-espaciales. Se toma como base para la propuesta de intervención a la ciudad como expresión material de la estructura social (Garay, 1995) y las distintas categorías analíticas y esquemas metodológicos propios de la Ecología Urbana. En este sentido, se piensa en función de escalas tanto macro (región), media (área local) y micro (pieza zonal), llevando a cabo las siguientes tareas: determinación de la pieza territorial, reconocimiento de campo y diagnóstico integral, propuesta de intervención y construcción de una Matriz de Estrategias. En función a estos resultados se propuso una red de infraestructuras que comprenden una ciclovía que conecta las localidades y un corredor verde, compuesto por plazas y parques que posibilitan diversos beneficios ambientales tales

como áreas de amortiguación de las inundaciones, disminución sonora y térmica; así como también, el fomento de un espacio con enfoque de género para el desarrollo de actividades físicas, recreativas, culturales y artísticas, sumado al aumento de la conectividad.

Determinación de la pieza territorial

El partido de Malvinas Argentinas se encuentra ubicado en la segunda corona del AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires). Limita al Noroeste con los Partidos de Pilar y Escobar, al Nordeste con el Partido de Tigre, al Sudeste y Sudoeste con el Partido de San Miguel y el Partido de José C. Paz (Figura 1). Fue creado en el año 1995 bajo la Ley Provincial Nº 11.551, dividiendo al Partido de General Sarmiento en tres partidos: Malvinas Argentinas, San Miguel y José C. Paz. Está conformado por siete localidades: Los Polvorines, Villa de Mayo, Tortuguitas, Tierras Altas, Grand Bourg, Ingeniero Sourdeaux, Ingeniero Pablo Nogués y el Área de Promoción El Triángulo (Figura 2). Se encuentra atravesado por el ferrocarril General Belgrano, constituyéndose como un eje vertebrador del partido.

El partido está inserto en una región de ecotono que comprende las ecorregiones de espinal, pastizal pampeano y selva ribereña. Posee componentes propios de cada una de ellas en forma de relictos. Además se encuentra en una zona divisoria de cuencas, integrada por la cuenca del Lujan (representada por los arroyos Garín, Claro-Cuzco, Albuera y Las Tunas) y la del Reconquista (visibilizada por los arroyos Darragueyra y Basualdo) (Figura 3).

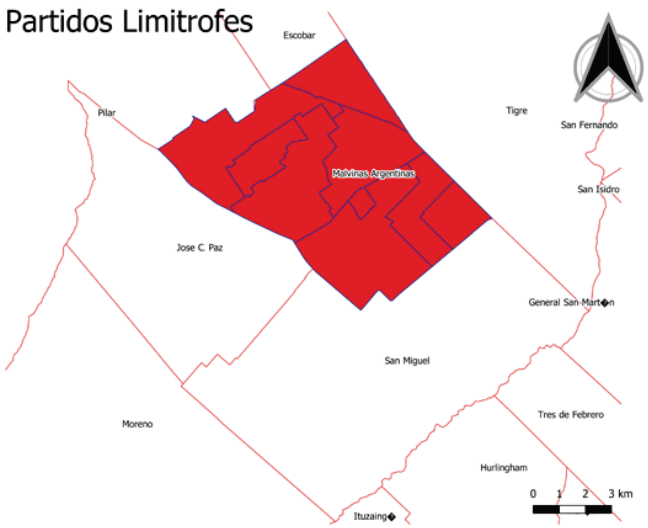


Figura 1: Mapa de los partidos Limítrofes. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Eduardo Lamarque (2016).

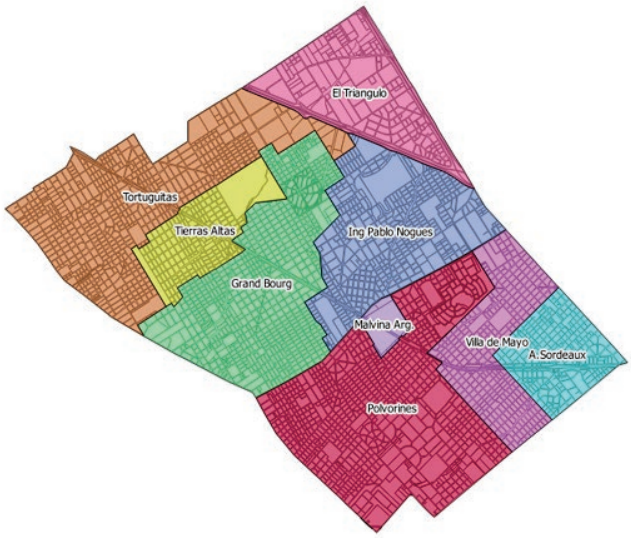


Figura 2: .Mapa de las Localidades que forman el partido. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Eduardo Lamarque (2016).

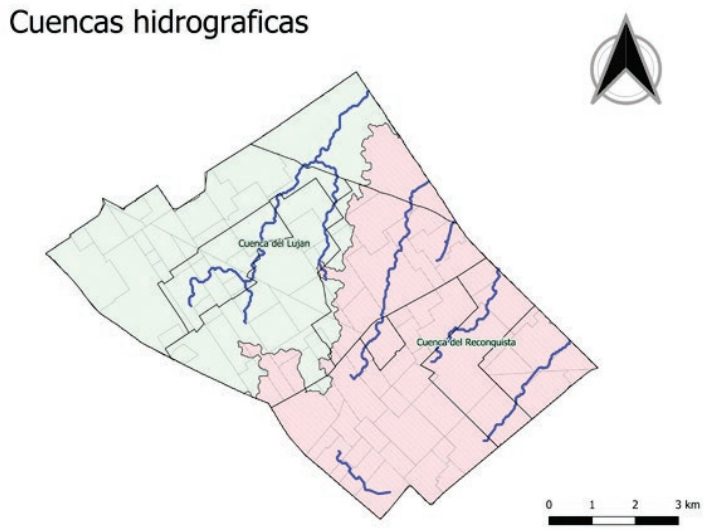


Figura 3: Mapa de Cuencas Hidrográficas. Fuente: Elaboración propia en base a análisis de Modelo de Elevación Digital, Qgis *software*. Autor Eduardo Lamarque (2016).

Reconocimiento de campo y diagnostico integrado

Para el desarrollo de esta etapa se recopiló toda la información pertinente sobre la pieza territorial a intervenir; es decir, información normativa, noticias, proyectos de intervención, entre otros. Este material fue de gran ayuda para construir un perfil territorial de la pieza, a partir del cual se procedió a realizar un reconocimiento de campo en el que se pudo observar in situ los problemáticas a intervenir. La tarea consistió en hacer un recorrido a bordo del ferrocarril para una primera aproximación, luego se realizó un reconocimiento de terreno de a pie con el objeto de focalizar los puntos problemáticos existentes. Del reconocimiento de campo se pudieron discernir tres grandes problemáticas que afectan al municipio: Disrupciones del paisaje y deterioro en la calidad de los arroyos, instalación de asentamientos y generación de micro-basurales, y falta de espacios verdes.

Disrupciones del paisaje y deterioro en la calidad de los arroyos

La presencia de disrupciones en el paisaje en forma de depresiones en el terreno constituye un recurso estético potencial que representa el relieve típico de valle de la Pampa

Ondulada, el cual colabora con el escurrimiento del excedente hídrico. Además los causes de los arroyos actúan como fraccionadores de la pieza territorial. Tal como se aprecia en la Figura 4.



Figura 4: Algunas de las disrupciones encontradas a lo largo del recorrido. Fuente: Eduardo Lamarque y Soledad Cuadrado. Reconocimiento de campo, archivo de autor (mayo 2016).

Las vaguadas de los arroyos que atraviesan el partido representan un problema debido a que son empleados como sumideros de residuos de todo tipo (electrónicos, autos, residuos domiciliarios), sumado al vuelco de efluentes cloacales y fabriles al cauce. Vale aclarar que de los seis cursos de agua que cruzan el recorrido, cuatro han sido entubados y sólo dos conservan aún su cauce natural.

Instalación de asentamientos y generación de micro-basurales

Otro problema de importancia son los asentamientos radicados próximos o sobre las vaguadas y márgenes de las vías. Estos representan un problema debido al riesgo ambiental, a la informalidad de la tenencia de la tierra, su peligrosa proximidad al ferrocarril o al cauce de los arroyos y su deficiente infraestructura. Esto último genera que se destinen zonas como depósito de residuos en forma de microbasurales (Figura 5) de pobladores que trabajan en la recuperación de materiales (cirujeo). Cabe destacar que estos son dispuestos en su mayoría, por los habitantes de los asentamientos próximos al tramo ferroviario, probablemente por la ausencia del servicio de recolección de residuos como por las prácticas de arrojo de los propios habitantes.



Figura 5: Microbasurales y distintos tipos de asentamientos que hay a lo largo del recorrido. Fuente: Eduardo Lamarque y Soledad cuadrado. Reconocimiento de campo, archivo del autor (mayo 2016).

Falta de espacios verdes

En el Municipio se evidenció que existe un considerable déficit de espacios verdes, según mediciones propias generadas mediante herramientas GIS y datos de otros autores, Malvinas cuenta con menos cantidad de espacios verdes que la propuesta como óptima por la OSM[9] (Cuadro 1).

Malvinas Argentinas	Datos
Superficie	$6{,}3 \times 10^7$ m^2
Disponibilidad de áreas verdes, Plazas - plazoletas	$1{,}722 \times 10^5$ m^2
Porcentual del total por habitante	0,59 m^2

Cuadro 1: Espacios verdes en Malvinas Argentinas. Fuente: Elaboración propia en base a Garay y Fernández, 2013.

Propuesta de intervención

Para la realización de la propuesta de intervención, se llevaron a cabo las siguientes tareas:

[9] La Organización Mundial de la Salud establece que una ciudad debe tener 10 m^2 como mínimo y hasta 15 m^2 de espacio verde por habitante para vivir en un entorno saludable.

- Fraccionamiento de la pieza territorial.
- Propuesta de intervención.

Fraccionamiento de la pieza territorial

Para la elaboración del fraccionamiento a la zona de influencia del proyecto, se la consideró como un sistema complejo que se articuló en tres componentes (Garay y Fernández, 2013):

Límites: se lo considera un recorte para la definición del sistema. En el caso de estudio, los límites vienen dados por la cuestión de los límites administrativos de los diferentes partidos que rodean a Malvinas Argentinas. Sin embargo no dejan de reconocerse los limites biogeográficos como son Campo de mayo y las Quintas de Pilar (Figura 6).

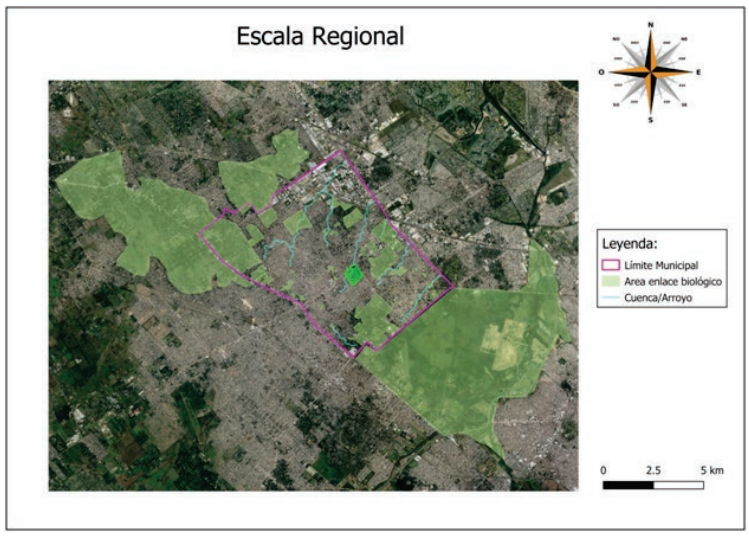


Figura 6: Limite a escala Regional. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

Elementos: compone subsistemas dentro del sistema total. Se puede citar a los corredores de biodiversidad (fluvial, vial y ferroviaria), nodos (plazas, parques y reservas) y los enlaces (zonas de conexión dadas por su valor ambiental y localización).

Para Malvinas Argentinas, se puede identificar el corredor ferroviario, como un eje troncal donde se emplaza todo el partido; ramificándose a partir de las rutas, autopistas y los arroyos que surcan el trazado del ferrocarril. Además, como nodos que cuenta con algunas

plazas a los costados de las vías del tren, así como el espacio verde delimitado por el Polvorín (Figura 7). En relación a los enlaces, se entiende que el corredor mismo constituiría un enlace entre la zona de Pilar y Campo de Mayo. Este último es un espacio muy escasamente urbanizado que dentro de su vasta extensión permite el sostenimiento de diversos paisajes y ecosistemas propios de la región noreste de la Pampa Ondulada que prestan servicios ecológicos de escala regional a más de 5 millones de habitantes. Por otro lado, el partido de Pilar posee una zona de amplias hectáreas de campo mayormente ocupadas por quintas Con lagunas internas, áreas deportivas que posibilitan el cuidado de la salud ambiental y el desarrollo sustentable.

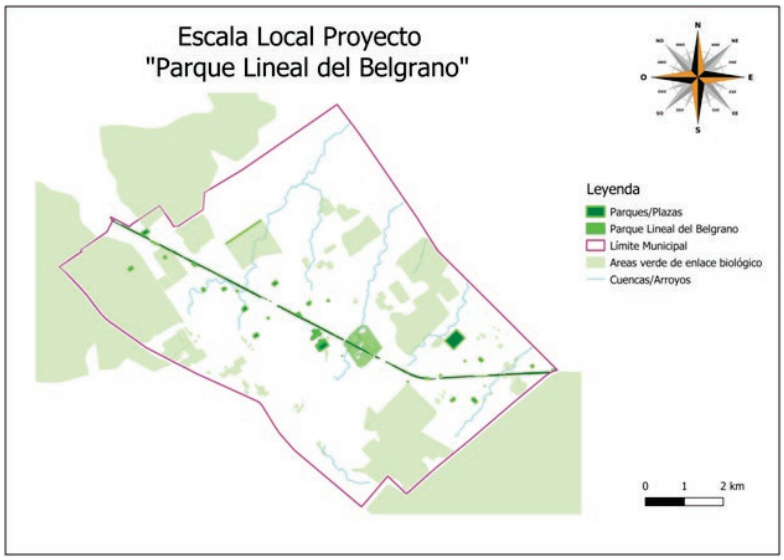


Figura 7: Ubicación de corredores nodos y enlaces Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

Estructura: organización que vincula los límites y los elementos del sistema, de carácter dinámico. Para nuestro caso de estudio, los nodos (Área de nueva centralidad, centro cívico, plazas y espacios vacantes cercanos) se conectan a través de los corredores (terrenos del ferrocarril y arroyos) con el entorno del partido, es decir, con el área verde de Campo de Mayo y la zona rural de Pilar.

A partir de estos conceptos, se elaboró una estructura a escala micro de siete piezas caracterizadas por las localidades que atraviesan a los elementos anteriormente definidos .Los tramos que conforman la propuesta en la escala Barrial, Una vez establecidas las piezas, se procedió a realizar la propuesta de parque lineal (Figura 8).

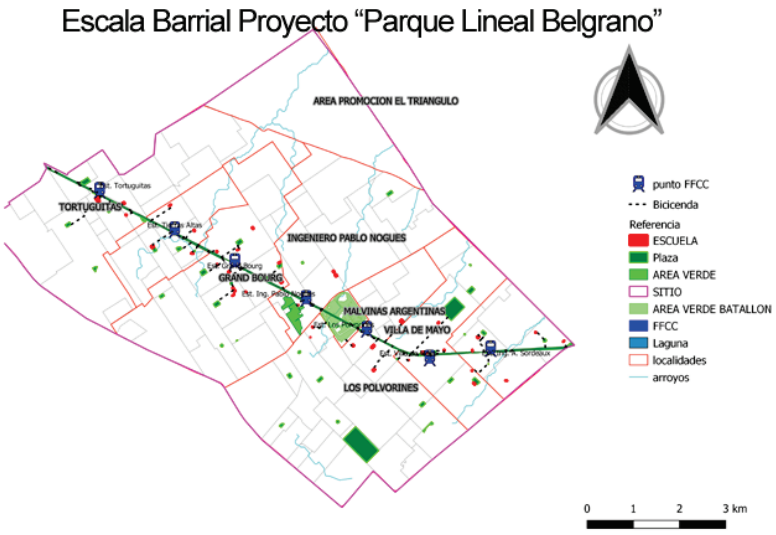


Figura 8: Mapa a escala Barrial del proyecto. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

Propuesta de intervención

Ante el panorama del diagnóstico y basado en experiencias de restauraciones urbanísticas similares realizadas en Europa y Estados unidos, se ideo la propuesta de constituir el Parque Lineal Belgrano, que consta de un parque lineal de aproximadamente 15 Km uniendo: siete localidades del partido (Escala barrial), Campo de Mayo, el Parque Urbano (área de nueva centralidad del partido) y la zona de quintas de Pilar. Éste se compondría de tres partes articuladas:

- Configurar un corredor verde mediante un parque lineal sobre el FFCC Belgrano
- Desarrollar una ciclovía paralela al eje ferroviario y ramificada hacia otros servicios e infraestructuras.
- Equipamiento de uso colectivo.

Configurar un corredor verde mediante un parque lineal sobre el FFCC Belgrano

En las márgenes de las vías del ferrocarril Belgrano Norte, se han observado parches de áreas verdes de forma lineal. Además, existen plazas y un área verde de gran tamaño (El polvorín) dentro del Partido de Malvinas Argentinas.

Por lo tanto, esta estrategia surge con el fin de unir estos diferentes esquemas de espacios verdes a través de un denominado corredor verde, pretendiendo ampliar la disponibilidad de espacio público, realzar un continuo ecológico y lograr que dichos espacios sean aprovechados por la población que circula por esos sectores.

Entre los objetivos a cumplir se encuentran:

- Conectar espacios verdes para fomentar los beneficios ambientales de la biodiversidad.
- Conservar arroyos y humedales urbanos.
- Revalorizar la productividad del suelo urbano.

Para alcanzarlos, se consideran entre las líneas de acción la conservación de los relictos de vegetación nativa característica de las diversas ecorregiones (Selva Marginal, Bosque de Tala y Pastizal Pampeano), la forestación con especies nativas representativas y el manejo de los espacios verdes para el mantenimiento de refugios de biodiversidad, la preservación de los valles de inundación, la protección y valorización del cauce natural en los arroyos a cielo abierto, la construcción de puentes sobre arroyos con criterios paisajísticos, la generación de huertas agroecológicas y cercos fértiles y la producción de alimentos saludables para consumo local. El diseño se adaptara a las características morfológicas del tejido urbano valiéndose de los elementos existentes. Con estas medidas se pretende generar un equilibrio en el distrito, proporcionando una mejor distribución y acceso a los espacios verdes públicos.

Desarrollar una ciclovía paralela al eje ferroviario y ramificado hacia otros servicios e infraestructuras

La realización de un corredor genera el escenario correcto para el desarrollo de una ciclovía asociado al mismo. Se favorece así el contacto de la población con el entorno natural y la circulación apelando a medios más sustentables de movilidad (por ejemplo, bicicletas, etc.). La interconexión entre los espacios verdes y las estaciones del ferrocarril alienta la circulación como la pedestre o las bicicletas.

Desde la perspectiva de géneros, la propuesta implica la conectividad entre diferentes equipamientos que hacen a la cotidianeidad de las personas, a fin de alivianar esas cargas para quienes las realizan, considerando que son en su mayoría, las mujeres. El fin de esto es la socialización de las tareas de cuidado, y se incluyen equipamientos como escuelas, clubes barriales, centros de salud, centros comerciales y espacios de recreación. También se incluyen en el recorrido de las ciclovías las estaciones de tren, tanto como eje articulador del corredor como necesario para el acceso a los servicios que no se brindan en la escala barrial.

De esta manera, se mejora la conectividad a lo largo del partido combinada con una interacción de mejor calidad con los elementos naturales presentes, esperando la disminución en la carga horaria destinada a las tareas vinculadas a la reproducción que se dan por fuera del hogar.

El objetivo de la mencionada estrategia incluye:

- Promover la movilidad sustentable: a pie, en bicicleta, y conectando fácilmente con el ferrocarril.
- Favorecer las condiciones urbanas para la realización de las tareas de cuidado no doméstico, a fin de que sean socializadas.

Para alcanzar tales objetivos se propone el emplazamiento de una bicisenda y vía peatonal y aeróbica, la promoción del uso de bicicletas y medios similares, y el reacondicionamiento de pasos vehiculares y peatonales ya existentes. Se adjunta una propuesta para la conexión con escuelas, centros de salud, y otras infraestructuras que podría realizarse en etapas, añadiendo tramos e infraestructuras al recorrido. Esto implica también la remodelación de determinadas veredas y la ampliación del arbolado urbano señalado

anteriormente para cubrir también estos espacios y que se mantenga una coherencia en el diseño.

Equipamiento de uso colectivo

Parte del reacondicionamiento del lugar incluye como estrategia la instalación de equipamiento de uso colectivo. Esto quiere decir la implementación de equipamiento para actividades de recreación y/o para fomentar el ejercicio físico (a modo de postas en el recorrido), obras de arte urbano e iluminación, entre otras posibilidades. Otro equipamiento a tener en cuenta son los baños y también espacios de aprovisionamiento de agua potable tanto fría como caliente, a fin de que las personas que lleven niños/as a cargo puedan alivianar las cargas físicas.

Además, se apela al fomento de ferias con algún esquema de infraestructura asociada para su desarrollo. También, se tiene en cuenta el aspecto cultural. De esta manera, se aprovechan las potencialidades tanto en el ámbito económico a través de promover actividades económicas bajo la idea del comercio justo, como en el ámbito cultural por medio de la difusión de actividades propias de la comunidad (por ejemplo, el fomento del muralismo, característico en la localidad de Grand Bourg).

Los objetivos vinculados son:

- Fomentar formas o espacios de comercio justo, basado en recursos y técnicas locales
- Potenciar la colectividad y la pluralidad, para generar espacios seguros con un enfoque de género en los que se pueda socializar, realizar reuniones, encuentros, asambleas etc.
- Incorporar mobiliario urbano.
- Instalar y recuperar equipamiento complementario.

Entre propuestas como líneas de acción se incluye la reorganización de ferias populares, el emplazamiento de equipamiento ecológico en plazas y plazoletas, la creación de nuevos hitos culturales y de espacio de la memoria, la valoración de fachadas y medianeras

mediante muralismo, la instalación de nuevas luminarias y la colocación de esculturas con estructura antivandálica.

Diseño de propuesta de parque Lineal Belgrano

A continuación sé muestran la aplicación de los conceptos antes mencionados, en mapas de intervención en cada una de las siete localidades que atraviesa el parque.

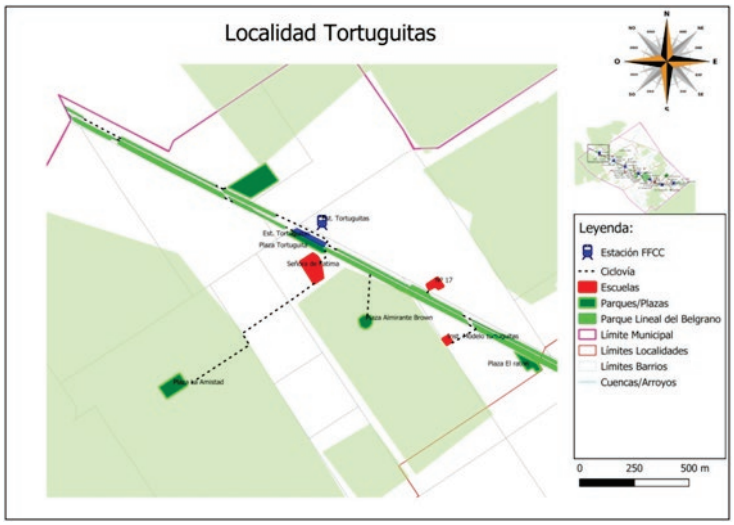


Figura 9: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Tortugas. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

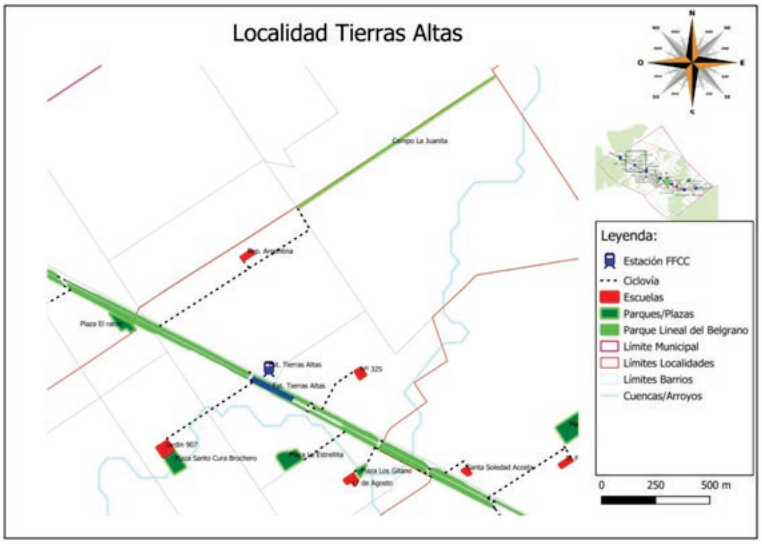


Figura 10: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Tierras Altas. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

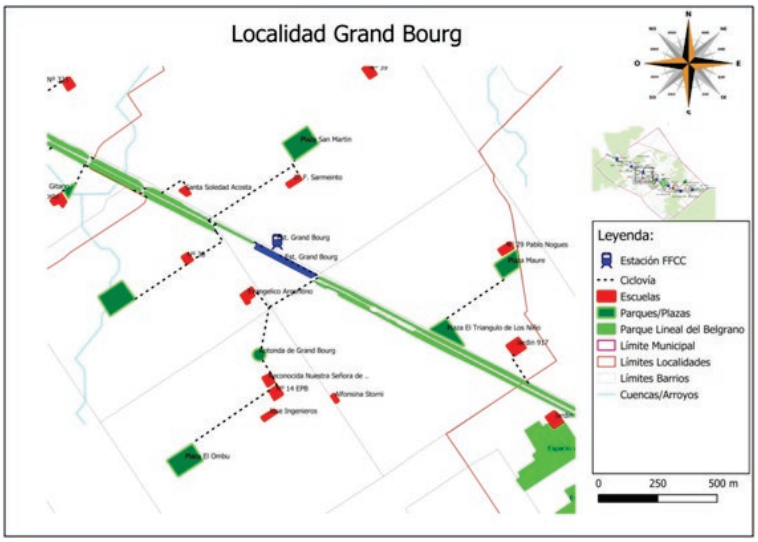


Figura 11: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Grand Bourg. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

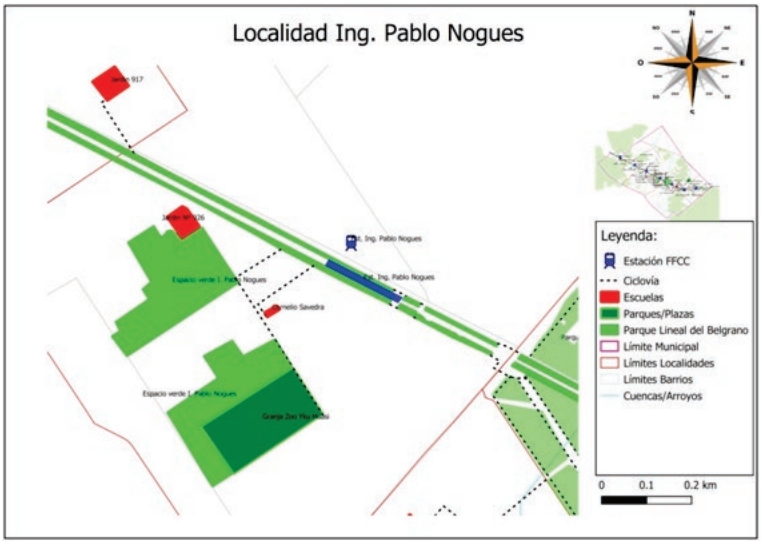


Figura 12: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Ing. Pablo Nogues. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

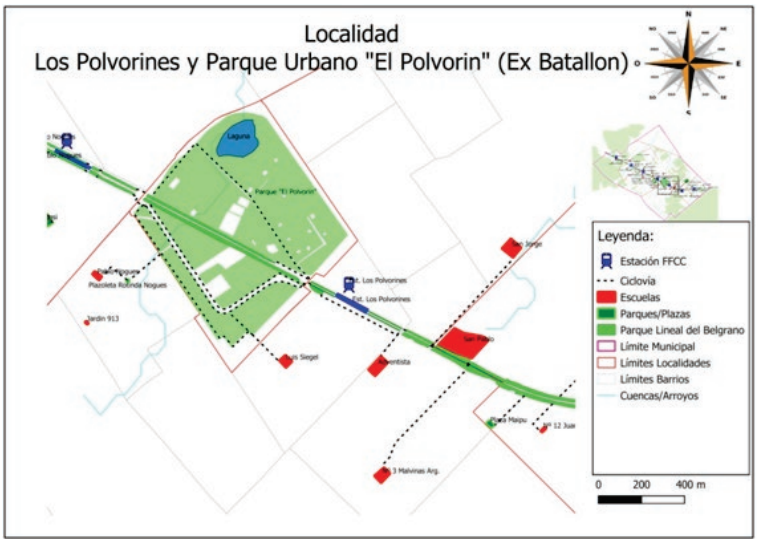


Figura 13: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Los Polvorines. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

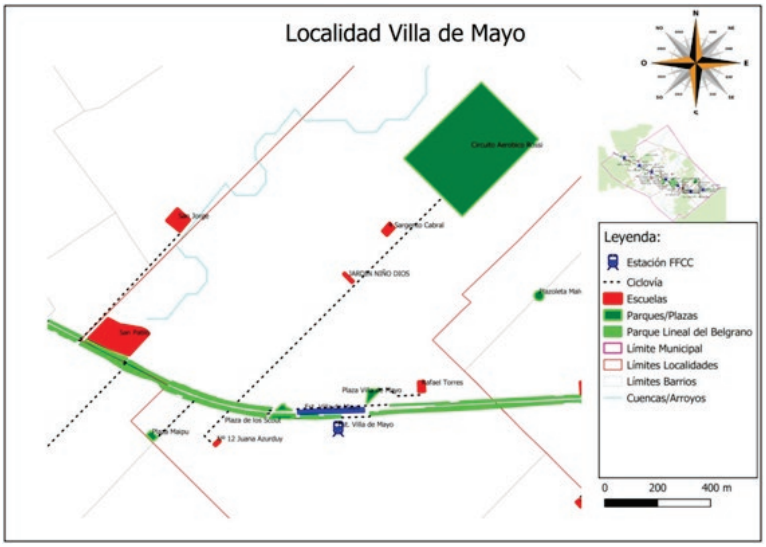


Figura 14: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Villa de Mayo. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

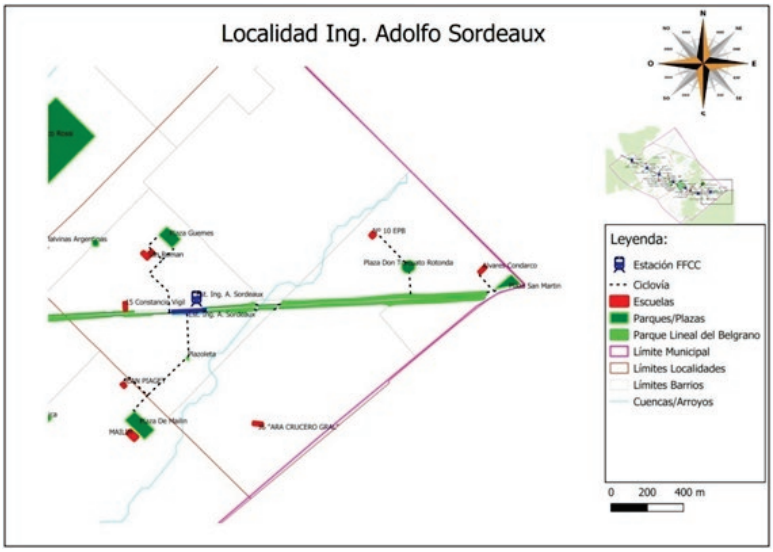


Figura 15: Modelo de intervención del proyecto en la localidad de Adolfo Sordeaux. Fuente: Elaboración propia con Qgis *software*. Autor Gustavo Cordo (2019).

Matriz de estrategias

Teniendo en cuenta lo expuesto con anterioridad, se realizó una Matriz de estrategias generales que especifican los objetivos, líneas de acción e impactos que se esperan con el proyecto.

Estrategias	Objetivos	Líneas de acción	Impacto esperado
I. Configurar un corredor verde mediante un parque lineal sobre el FFCC Belgrano	1.1 Conectar espacios verdes para fomentar los beneficios ambientales de la biodiversidad	1.1.1 Conservación de los relictos de vegetación nativa característicos de las diversas Ecorregiones (selva marginal, bosque de tala y pastizal pampeano	Evocación del paisaje natural en el Conurbano bonaerense
		1.1.2 Forestación con especies nativas representativas de las ecorregión	Aumento y diversificación de la biodiversidad de flora y fauna (pájaros, mariposas, plantas nutricias, etc.)
		1.1.3 Manejo de los espacios verdes para el mantenimiento de refugios de biodiversidad	Consolidación de áreas naturales en el entorno urbano
	1.2 Conservar arroyos y humedales urbanos.	1.2.1 Preservación de los valles de inundación	Disminución de los eventos de anegamiento
			Dotación de regulación hídrica ante las inundaciones
		1.2.2 Protección y valorización del cauce natural en los arroyos a cielo abierto	Evocación de la complejidad ambiental
		1.2.3 Construcción de puentes sobre arroyos con criterio paisajístico	Control hidrológico a largo del corredor ferroviario
	1.3 Revalorizar la productividad del suelo urbano	1.3.1 Instalación de huertas agroecológicas y cercos fértiles	Aprovechamiento de la productividad del suelo
		1.3.2 Producción de alimentos saludables para consumo local	Oferta de alimentos orgánicos de producción local
II. Desarrollar una ciclovia paralela al eje ferroviario	2.1 Promover la movilidad sustentable	2.1.1 Emplazamiento de una Bicisenda y vía peatonal y aeróbica	Dotación de infraestructura para la movilidad sustentable
		2.1.2 Promoción del uso de bicicletas y movimiento pedestre	
		2.1.3 Reacondicionamiento de pasos vehiculares y peatonales existentes	Aumento de la circulación peatonal
			Disminución de la congestión vehicular
			Percepción de bienestar urbano
III. Equipamiento de uso colectivo	3.1 Fomentar formas o espacios de comercio justo, basada en recursos y técnicas locales	3.1.1 Organización de ferias populares	Inclusión social a través del fortalecimiento de la economía local
			Regulación y diversificación de la oferta de productos saludables
	3.2 Incorporar mobiliario urbano	3.2.1 Emplazamiento de equipamiento ecológico en plazas y plazoletas	Apropiación del espacio público con fines de esparcimiento pasivo y activo
		3.2.2 Creación de espacio de la memoria y nuevos hitos culturales	Materialización de focos de interés cultural
		3.2.3 Valoración de fachadas y medianeras mediante el arte del muralismo	Apreciación del paisaje urbano
	3.3 Instalar y recuperar equipamiento complementario	3.3.1 Instalación de nuevas luminarias	Mayor seguridad
		3.3.2 Instalación de esculturas con estructura antivandálica	

Cuadro 2: Matriz de estrategias. Fuente: Elaboración propia.

Del Análisis de la matriz se dependen ideas para el financiamiento e implementación del presente proyecto. Se podría utilizar como instrumento de financiamiento la "captación por mejoras". El mismo está basado en el principio del beneficio, visto como una externalidad positiva del que gozarán algunos actores afectados por el proyecto que es ejecutado por el Estado. La idea es que el Estado capture parte de ese beneficio.

De este modo, es de importancia remarcar que la captación por mejoras recae directamente sobre los beneficiarios, en este caso serían los vecinos frentistas al corredor. Entre los beneficios de los cuales se verían afectados se encuentran la mayor conectividad, seguridad y también el embellecimiento del paisaje.

Los beneficiarios que tendrá el proyecto, serán en principio todos los vecinos de Malvinas Argentinas y de municipios aledaños que utilicen de forma recreativa el parque, así como también aquellas personas que utilicen la bicisenda para moverse dentro del municipio. También se verán beneficiados aquellos vecinos que estén localizados en las cercanías al parque en cuanto a seguridad y movilidad.

Como un beneficio a nivel ambiental, el proyecto ayudará a disminuir la huella de carbono, dado a que se impulsará un cambio en la movilidad urbana. Este cambio se obtendrá dado que el uso de bicicletas, y la conectividad urbana con la cual está impulsado el proyecto alentaran al desuso de automóviles particulares.

Para la ejecución del proyecto se propone crear una oficina de coordinación, que tendrá como competencia la toma y ejecución de decisiones que tengan incidencia en el proyecto. Dicha oficina contará con autonomía respecto a la municipalidad, pero con la comunicación necesaria para facilitar la gestión de las herramientas para la correcta ejecución del proyecto.

Al inicio de la ejecución del proyecto, se plantea el trabajo en tramos donde la necesidad de inversión sea mínima. Éstos serían los que están dados entre las estaciones Pablo Nogués – Grand Bourg y Grand Bourg – Tierras Altas, donde se cuenta con una geografía del terreno lineal teniendo también esta configuración la zona donde encuadraría la bicisenda, haciendo que la intervención al terreno sea de sencilla ejecución.

Una vez concluidos los tramos iníciales, se comenzará a capturar la plusvalía a través de la modificación de los impuestos a los vecinos frentistas dado los beneficios obtenidos de manera secundaria al proyecto. Esta diferencia positiva de dinero que se verá reflejado de los impuestos, será destinada al financiamiento de la continuidad del mismo, para solventar el gasto que generen las zonas donde la intervención al terreno necesite una inversión considerable.

Al concluir la etapa de construcción se trabajara en un recorrido con fotos históricas de lugares icónicos, que busquen agregarle un valor cultural y generen un interés turístico a la hora de transitar por el parque lineal. Para elección de estos lugares, se cuenta con la Ordenanza municipal Nº 433/00 de Patrimonio Histórico del Partido, que define qué se entiende por patrimonio, y establece los grados de protección. Esta ordenanza, fue el pie para la declaración de patrimonio cultural histórico a: Edificios del Ex Batallón 601 (N° Ordenanza: 447/01), Estación de Tren Villa de Mayo (N° Ord.: 434/01), El Ombú y la Plazoleta de Los Polvorines (Nº Ordenanza: 0931/07); lugares que el parque lineal atraviesa.

Conclusiones

Los espacios estudiados en el proyecto se perciben como una oportunidad estratégica de complementar la visión ecológica en el diseño urbano de nuevas centralidades de lo que fueron antiguamente territorios de borde, enmarcándolo en los planteos del derecho a la ciudad y en la perspectiva de géneros, y contemplando también posibles formas de financiamiento.

La cuestión de la biodiversidad urbana es posible de incorporar en los proyectos existentes, teniendo en cuenta las nociones ecológicas planteadas en el marco del Taller resultando una alternativa interesante desde el punto del planeamiento urbano ambiental.

Los vacíos urbanos enclavados en la ciudad promueven la expansión de un área buffer para la regulación de inundaciones naturales, incrementando los servicios ambientales que ellos proveen. La implementación de políticas que preserven y aprovechen su valor, es necesaria para recuperar estos espacios y lograr una integración urbano-ambiental de los mismos.

Los espacios abarcados por el proyecto se presentan como una oportunidad estratégica ya que logran unir los grandes espacios verdes que rodean al partido, que si bien no son espacios verdes públicos, brindan servicios ecosistémicos importantes para la región. La implementación de políticas que preserven y aprovechen su valor, es necesaria para lograr un entramado urbano-ambiental de las mismas, y que a la vez sea aprovechado por la población

de forma integral, no sólo para fines recreativos, sino también en la cotidianidad, en los trayectos cortos de recorrido diario.

Por otra parte, el déficit de espacios verdes reinante en el partido implica la necesidad de ampliar la oferta de dichos espacios, apuntando principalmente a su libre acceso para toda la comunidad, tanto aquellos que circulan de manera permanente como quienes visitan la zona esporádicamente. Por lo tanto, un corredor verde que esté ligado al trazado del ferrocarril intenta cubrir las necesidades en términos del déficit y de la conectividad entre áreas verdes (Campo de Mayo-Pilar) actuando como corredor y refugio de biodiversidad, entre otras cuestiones.

La instalación de ciclovías y el fomento de medios sustentables de movilidad representan una buena oportunidad para la mejora en la calidad de vida, una mayor interacción y apropiación del entorno local y natural, y además facilita el acceso a las diferentes percepciones en relación al paisaje. Asimismo al promoverse los recorridos a pie y en bicicleta, se facilitan los relacionados a la reproducción, promoviendo la socialización de estas tareas.

El equipamiento de uso colectivo constituye una herramienta para complementar tanto la instalación como el uso del Parque urbano y Parque lineal Belgrano; ya que brinda la posibilidad del desarrollo de actividades recreativas, culturales, estéticas, económicas, etc. y en fin, el disfrute de la ciudad.

Otras propuestas que serían interesantes para el espacio son la instalación de huertas agroecológicas con fines didácticos, educativos y de promover la soberanía alimentaria, en pequeñas parcelas al costado de las vías, de forma que se creen nodos e interacciones con organismos como el INTA con el programa Prohuerta. También se podría continuar la bicisenda en el espacio ocupado por Campo de Mayo ingresando por Don Torcuato hasta la localidad de San Martín, aprovechándose para la realización de competencias deportivas, entre otros usos.

Finalmente, es esencial para la implementación de este tipo de proyectos y su sostenimiento en el tiempo el modelo de gestión propuesto, que consiste en la captación de plusvalías por contribución de mejoras, ya que contribuye al apalancamiento del proyecto y

la apropiación del espacio por parte de los vecinos y las vecinas. Esto debe ir acompañado de la decisión política conjunta de todos los actores que intervienen en el territorio.

Bibliografía

Codesido, M. y Bilenca, D. (2011). Los pastizales y el servicio de soporte de la biodiversidad: respuesta de la riqueza de aves terrestres a los usos de la tierra en la Provincia de Buenos Aires, en Pedro, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Fernandez, L. y Garay, D. (2013). Marco conceptual, en *Biodiversidad Urbana. Apuntes para un sistema de áreas verdes en la región metropolitana de Buenos Aires*. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Gaffron, P.; Huismans, G. y Skala, F. (2008). Guía básica, en *Manual para el diseño de ecociudades en Europa*. Bakeaz-Proyecto Ecocity.

Jobbágy, E. (2011). Servicios hídricos de los ecosistemas y su relación con el uso de la tierra en la Llanura Chaco-Pampeana, en Laterra, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Kandus, P.; Quintana,R.; Minotti, P.; Oddi, J.; *et al.* (2011). Ecosistemas de humedal y una perspectiva hidrogeomórfica como marco para la valoración ecológica de sus bienes y servicios, en Laterra, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Lefebvre, H. (2016). *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf

Matteucci, S. (2012). De bosques y arboledas: La importancia del contexto. *Fronteras, XI*.

Moricz, M.; Cittadini, R.; Barth, I. y Barreda, M. (2011). Servicios ecosistémicos y cuestión ambiental. Reflexiones a partir de la implementación de la ley de bosques nativos, en Laterra,

Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Nardini, C. y Burgueño, G. (2010). "Espacios variados para disfrutar entre todos" y "combinar cantidad con calidad", en Red de espacios verdes nativos. XVI.

Orúe, M.; Booman, G. y Laterra , P. (2011). Uso de la tierra, configuración del paisaje y el filtrado de sedimentos y nutrientes por humedales y vegetación ribereña, en Laterra, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Paruelo, J.; Alcaraz-Segura, D. y Volante, J. (2011). El seguimiento del nivel de provisión de los servicios ecosistémicos, en Laterra, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

Rainero, L. (2018). La ciudad, ¿Para quiénes? Territorio y relaciones de género desde una perspectiva feminista. *Revista Institucional de la Defensa Pública de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, (8). https://www.mpdefensa.gob.ar/sites/default/files/revista14.pdf

Zaccagnini, M.; Thompson ,J.; Bernardos, J.; Calamari ,N.; *et al*. (2011). Riqueza, ocupación y roles funcionales potenciales de las aves en relación a los usos de la tierra y la productividad de los agroecosistemas: un ejemplo en la Ecorregión Pampeana, en Laterra, Jobbágy y Paruelo (Ed.), *Valoración de servicios ecosistémicos: conceptos, herramientas y aplicaciones para el ordenamiento territorial*. INTA.

DINÁMICA DEL MERCADO INMOBILIARIO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN JUAN (AMSJ)

Alicia Malmod,[1] Cecilia Castro Aneas,[2] Patricia García[3] y Silvina Tejada[4]

Resumen

Los modos de producción de la ciudad expresan las diversas disputas que convergen en la ocupación del espacio urbano. En este contexto, la disponibilidad y la accesibilidad al suelo están siempre sujetas al comportamiento del mercado. Si bien se reconoce que los precios de suelo definen primordialmente la localización, cobran relevancia en el contexto de referencia –AMSJ– la concepción de las políticas de hábitat y vivienda, y las tácticas de distintos actores estratégicos que dificultan el acceso a la ciudad. La investigación de origen se propone caracterizar y analizar el funcionamiento del mercado del suelo en el AMSJ (periodo 2013-2017), como factor clave en el acceso formal al suelo urbanizado, en la configuración del área metropolitana y en la producción de desigualdades urbanas. El abordaje metodológico se sostiene en la formulación de un modelo descriptivo, que se construye a partir de tres instancias: una primera, vinculada a la construcción de un mapa de precios del suelo; una segunda, a la construcción de un mapa de actores estratégicos y una tercera, que supone caracterizar cómo esta dinámica inmobiliaria incide en la conformación de la estructura urbana. Se exponen a continuación los resultados alcanzados a la fecha, en este proceso.

Palabras clave: Suelo, mercado, actores, desigualdad.

[1] avmalmod@gmail.com, FAUD. Universidad Nacional de San Juan.
[2] cicastroaneas@gmail.com, FAUD-UNSJ.
[3] arqpgarcia@gmail.com, FAUD-UNSJ.
[4] tejadasilvina@gmail.com

Introducción

El objetivo de esta investigación plantea la caracterización del funcionamiento del mercado del suelo en el AMSJ, como base para la toma de decisiones en materia de política pública. Desde este lugar, el proyecto se propone examinar la dinámica de precios del suelo metropolitano considerando su evolución en el periodo 2013-2017. Este componente es parte de un trayecto metodológico mayor en el que se trabaja en la construcción de un mapa de actores estratégicos relevantes para la dinámica inmobiliaria junto a la identificación de los efectos del mercado de suelo en la configuración urbana del AMSJ.

Situando en contexto el caso de estudio (AMSJ) cabe señalar que en la provincia de San Juan, como en el resto del país, se verifica un continuo incremento de los precios del suelo urbano. Esta situación –además de dificultar el acceso a la ciudad de amplios sectores de la población– ha sido el principal obstáculo para la implementación de planes y programas de vivienda social y de vivienda orientada a sectores medios, como PROCREAR (Programa Crédito Argentino).

> Esta situación ha dificultado la adquisición de tierra necesaria para la construcción de dichas viviendas en una ubicación razonable. El incremento del precio del suelo es una de las principales causas de las grandes dificultades que existen hoy en día para acceder a una vivienda formal en ámbitos urbanos accesibles, con servicios y ambientalmente seguros, sea a través del mercado o de la ayuda estatal (Baer, 2011).

En este marco, y en tanto se reconoce que el Estado es responsable de la gestión territorial y por lo tanto de orientar y ordenar el crecimiento de la ciudad, resulta necesario conocer el funcionamiento de los mercados de suelo, como base para la toma de decisiones en materia de política pública. En este sentido, resulta clave la implementación de políticas territoriales que contribuyan a regular el precio y la oferta de suelo, para así avanzar en políticas urbanas que involucren la adquisición de suelo y la compra o arrendamiento de inmuebles para actividades residenciales o productivas.

Desde esta perspectiva, y con la intención de aportar a la toma de decisiones en materia de política pública, la investigación se propone abordar la problemática del funcionamiento del mercado del suelo en el AMSJ.

Puntos de partida

Los modos de producción de la ciudad por parte de los distintos actores sociales, expresan las diversas disputas que convergen en la ocupación del espacio urbano. La autoconstrucción, ejercida por distintos estratos sociales, la gestión estatal y la producción inmobiliaria en manos del mercado, revelan divergencia de intereses, de posibilidades y de lógicas. Convergen en este debate, la valorización del suelo urbano, los regímenes de propiedad, la posibilidad de recuperación de plusvalías urbanas, entre otros instrumentos que pretenden alcanzar modos más equitativos de acceso al suelo urbano.

En este marco, la disponibilidad y la accesibilidad al suelo estuvo siempre sujeta al comportamiento del mercado sin que se implementaran políticas decisivas de intervención, afectando claramente las acciones e inversiones en vivienda social, y el proceso de producción urbana en general.

Este nivel de desregulación, tanto al interior de las ciudades como en sus áreas de expansión, sumada a la fuerte presión sobre el periurbano y a la falta de una política de suelo coordinada con la política de vivienda, determinaron la exclusión de la ciudad de los sectores de población más vulnerables.

De esta manera,

> se pone de manifiesto la incidencia del precio de la tierra en la ecuación global de inversión en vivienda social y la necesidad de una política integral y sostenida en materia de regulación del mercado de suelo para garantizar el acceso a la ciudad de los sectores más postergados (Argentina Urbana, 2011).

Siguiendo a Araujo Larangeira (2004),

> el fenómeno, que se reitera por toda Latinoamérica, pone en tela de juicio la escasa eficiencia urbanística de ciudades y áreas metropolitanas, subrayando desequilibrios y desigualdades en el acceso a la tierra urbana, los agudos problemas de segregación socio-espacial, y los impactos de la libre operación del mercado inmobiliario sobre la calidad de vida urbana.

Al respecto, un referente como Samuel Jaramillo, explica el papel del mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socioespaciales de las ciudades latinoamericanas. En este sentido, el autor refiere a:

> acciones inductoras de fraccionadores de terrenos. Así pues, los grupos de ingresos elevados emigrarían voluntariamente y hacia localidades con rentas de niveles que sólo ellos podrían pagar. Hasta aquí el mecanismo de los precios del suelo jugaría su papel tradicional de segmentación social del espacio, garantizando el acceso exclusivo de grupos privilegiados a territorios positivamente connotados (Jaramillo, 1999).

Otra relación relevante tiene lugar entre la estructura territorial de precios del suelo y la estructura urbana. La estructura de precios es expresión de la manera en que se distribuyen los privilegios de localización públicos o privados, y el comportamiento selectivo de las inversiones. Esta relación es clara, en tanto los precios del suelo condicionan las localizaciones de las actividades urbanas, inciden en los usos del suelo, explican la expansión urbana discontinua y, por lo tanto, la producción residencial en áreas periféricas.

Desde esta perspectiva, la expansión sin precedentes de las áreas urbanas a partir de las estructuras territoriales difusas que genera la producción residencial, pone en foco la dimensión espacial y ambiental de una lógica de mercado en la producción de la ciudad, situación que se pretende develar en el estudio aplicado al AMSJ.

Políticas de hábitat y vivienda, AMSJ

En el AMSJ-San Juan, los cambios espaciales operados a partir de inversiones inmobiliarias públicas o privadas definen nuevos lugares de residencia, que revelan formas distintas de organización del hábitat, en las que los mercados de suelo y vivienda juegan un papel crítico.

La dimensión política de este fenómeno remite por una parte, a las respuestas que el Estado construye frente a la demanda de vivienda y suelo urbano por parte de la sociedad, es decir políticas públicas llamadas a orientar los procesos de producción urbana y garantizar el desarrollo armónico del territorio. En este marco, la política de vivienda en Argentina y en San Juan en particular, se presenta teñida de sectorialidad sin integrarse a una política de

suelos que promueva el declamado derecho a la ciudad. Siguiendo a Wagner (2011) "conviven una política de vivienda progresista con políticas de suelos de corte neoliberal".

La dimensión económico-territorial, remite a un mercado del suelo prácticamente desregulado, a valorizaciones del suelo urbano excesivas, y a la casi nula aplicación de instrumentos innovadores de gestión de suelo, como componentes principales de la problemática de acceso al suelo urbano. La resultante de estos procesos, es un modelo de ciudad –AMSJ– que adquiere altos niveles de dispersión, fragmentación, y desigualdad, particularmente si se consideran los modos formales de producción del hábitat.

En el periodo de referencia, 2013/2017, la producción pública de vivienda en San Juan, recoge los principios de la política habitacional diseñada originalmente por la gestión del Presidente Kirchner y continuada con matices por la gestión de Cristina Fernández de Kirchner (2007- 2015). La recentralización de la política habitacional planteada por el Estado nacional a partir de 2003 se propuso, a través de los Programas Federales de Viviendas (PFV), resolver los problemas de crecimiento, empleo, inclusión social y equidad. Esta modalidad de la política de vivienda sustituyó al accionar del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI), que operó entre 1972 y 2004.

En este marco, en San Juan, el Instituto Provincial de la Vivienda (IPV) se constituyó como responsable de la política provincial de vivienda, ejecutando un conjunto de programas habitacionales destinados a la construcción, refacción y mejoramiento de viviendas y barrios. Muchos de estos programas pretendieron captar las disponibilidades de suelo e incidir en la consolidación urbana, aunque los resultados en general no materializaron esta intención. Algunos propuestas, como el "Subprograma federal de urbanización de villas y asentamientos precarios", anunciado en 2005, destaca por el volumen de obra construida: para el año 2015, 84 asentamientos erradicados y 33.060 personas reubicadas, como así también por la indiferencia que su estrategia de erradicación/relocalización de villas, respecto del tejido social preexistente.

Desde su creación en el año 1956 la producción del IPV se concentró mayoritariamente en los bordes de la planta urbana, dejando a su paso importantes áreas vacantes. Estas localizaciones periféricas respondían y aún responden al argumento de "la disponibilidad de tierras de bajo costo"; valor inicial que crece rápidamente toda vez que

resulta necesario extender las redes de servicios e infraestructuras. Un ejemplo paradigmático en este sentido es el Barrio Valle Grande, ubicado en el Departamento (Municipio) Rawson, en el Marco del Programa Federal de Construcción de Viviendas "Techo Digno". Se trata de un conjunto de 1.000 (mil) viviendas localizadas a 2,5 km de la mancha urbana consolidada, destinada en su totalidad a sectores socioeconómicos bajos, situación que agrava la problemática del desarraigo y acceso a los bienes y servicios. Cabe señalar en este contexto las presiones que ejercieron el mercado de tierras y particularmente las empresas, distorsionando la estrategia de articulación público-privada diseñada, condicionando el acceso al suelo servido y la conformación de la estructura urbana. De esta manera, la producción pública de la vivienda incidió en la expansión del límite de máximo crecimiento del área urbana.

Cabe preguntarse sobre los factores, las lógicas, y finalmente las decisiones que promueven este tipo de expansión urbana con los consabidos costos ambientales, sociales y económicos agravados por la condición de la ciudad de San Juan, como ciudad oasis. Cabe señalar que el AMSJ cuenta aproximadamente con un 30% de tierra vacante en su interior (subocupada, subutilizada, entre otras). De manera que, no es la escasez de suelo urbanizado la clave del problema, sino justamente las limitaciones para acceder a ese suelo, las que conforman la problemática planteada.

Las respuestas giran en torno a la valorización excesiva del suelo urbano, la desregulación del mercado del suelo, y sobre todo se vincula con la limitada aplicación de instrumentos de gestión del suelo, actualmente restringida a herramientas tradicionales como la "expropiación compulsiva", frente a recursos innovadores como la recuperación de plusvalías urbanas. Esta situación, requiere de una decisión política que asuma los costos de tales estrategias y, sobre todo, que reconozca a la vivienda no sólo como un techo, sino como un dispositivo de integración urbana.

En este marco, resulta clave la implementación de políticas territoriales que contribuyan a regular el precio y la oferta de suelo, base para el desarrollo de políticas urbanas que favorezcan el acceso al suelo servido.

Desde esta perspectiva, integrantes de este equipo de trabajo de la FAUD-UNSJ, han aportado a la gestión de Gobierno de la provincia diversos trabajos desde proyectos urbanos,

estudios sobre la identificación de estrategias de integración territorial de la tierra vacante en el AMSJ, definición de instrumentos de gestión aplicados a casos específicos, y el actual estudio sobre funcionamiento del mercado del suelo que pretende constituirse en un nuevo insumo en relación con los objetivos de integración y transferencia que la universidad pública sostiene.

Se pretende así atender a uno de los principales obstáculo para la implementación de planes y programas de vivienda social y de vivienda orientada a sectores medios.

Los precios del suelo en el AMSJ, 2013-2017

El modelo exploratorio descriptivo construido en relación con los precios del suelo en el AMSJ, en el periodo 2013-2017, aporta a la caracterización y análisis del funcionamiento de este mercado, reconociendo una estructura de valorización diferencial de las distintas áreas urbanas departamentales que conforman el área metropolitana.

Este modelo de relación con la estructura de precios del suelo, se construye a partir de tres momentos: el primero, vinculado a la construcción de una base de datos inédita para el período en estudio, generada a partir de la obtención y sistematización de datos en relación con dos variables "precio del suelo" y "suelo ofertado-m^2". El segundo momento, orientado al cálculo y análisis comparativo de indicadores sintéticos como el "precio de suelo promedio" y el "volumen de m^2 ofertado". Y el tercero, centrado en la espacialización georreferenciada de datos, a fin de desarrollar el análisis de la distribución territorial de las variables en estudio. De esta manera, se obtiene una 'serie de mapas temáticos' para el área y el periodo de referencia que da cuenta de las variabilidades y persistencias de la distribución territorial de las rentas del suelo fijadas por el mercado de tierras urbanas del AMSJ (2013-2017). A partir de estos recursos, se pretende revelar y valorar la realidad inmobiliaria local, destacando que se encuentra en desarrollo la construcción de un mapa de actores sociales, que identifica referentes claves del sistema, analizando sus intereses, estrategias operativas e incidencia en la configuración urbana del AMSJ.

Se pretende avanzar así, en una estrategia que aporte a la toma de decisiones en relación con las formas de ocupación territorial, sus actores y su incidencia en el desarrollo urbano.

Precios de suelo y volumen de suelo ofertado. Consideraciones metodológicas

El Área Metropolitana de San Juan AMSJ, como área de estudio, es una unidad territorial en términos físicos y funcionales, conformada por el Departamento Capital y su conurbación con las áreas urbanas de los cinco departamentos vecinos: Chimbas, Santa Lucía, Rivadavia, Rawson y Pocito Norte. Esta unidad metropolitana aglutina más del 70% de la población provincial, y concentra el mayor volumen y complejidad de edificaciones, equipamiento urbano y actividades económicas de toda la provincia (Figura 1).

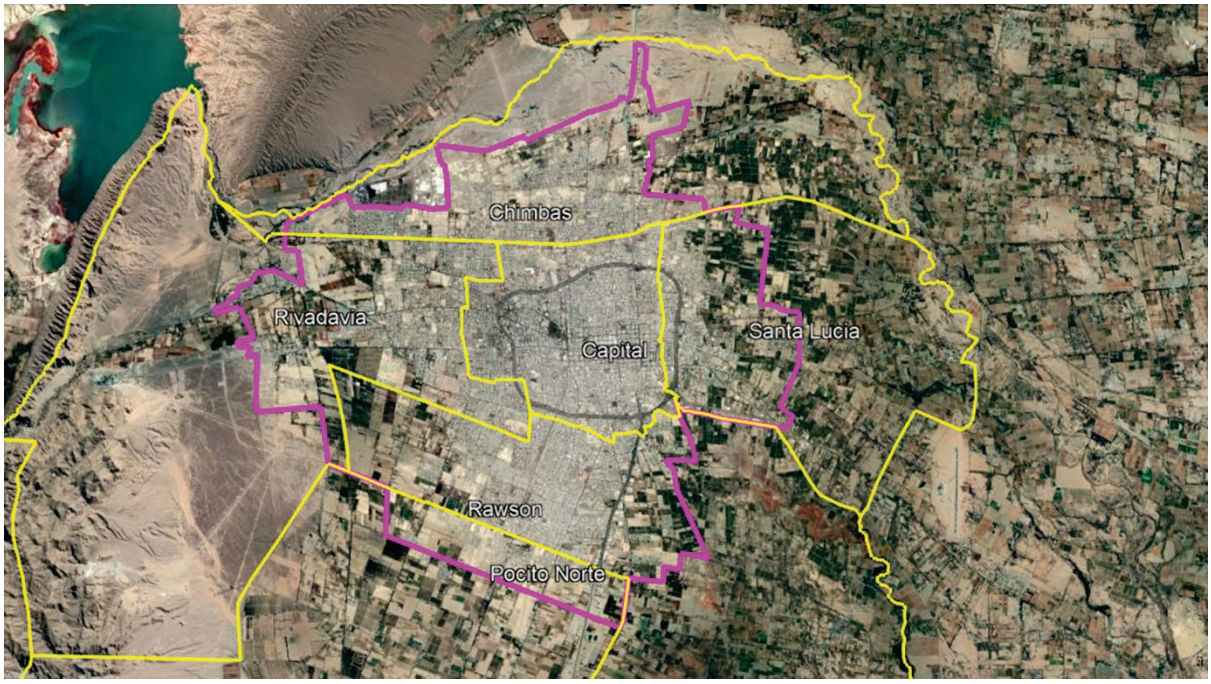


Figura 1: Área Metropolitana de San Juan. AMSJ. Fuente. DPDU 2014.

Frente al objetivo de contar con una aproximación al volumen de oferta y a los niveles de precios del mercado de suelo urbano del AMSJ durante el periodo 2013-2017, y teniendo en cuenta que en relación con el mercado de tierras local, no se cuenta con un espacio que publique de manera sistemática datos de oferta de suelo, se gestionó el acceso a la "serie

temporal de datos" de la *web* de mayor impacto en San Juan, en relación con la compra-venta de terrenos.

Se consideró la categoría ofertas de suelo, bajo la figura de "terrenos y lotes", parcelas localizados dentro de los límites normativos del AMSJ y en una franja de borde a una distancia no superior a 1.500 m. Se incluyeron inmuebles edificados en aquellos casos en los cuales los mismos fueron ofrecidos como lote o terreno con edificación a demoler.

La serie trabajada, permitió construir una base de datos histórica de la oferta de parcelas urbanas, con datos consistentes, es decir completos y verificables. Se obtuvo así un universo de estudio de 908 observaciones efectivas, con datos de precio de oferta, superficie, ubicación y cualidades de las parcelas, tales como su situación dominial, características físicas y de entorno urbano entre otras, que conforman la base de datos para todo el período 2013-2017.

En esta presentación, se informan en general datos sobre los extremos de la serie analizada y el análisis preliminar del panorama configurado.

Distribución territorial del precio de suelo y volumen de oferta AMSJ - 2013-2017

Como se mencionara, el segundo momento estuvo orientado al cálculo y análisis comparativo de indicadores sintéticos. Desde esta perspectiva, el análisis de las áreas departamentales que conforman el AMSJ, revelaron una gran dispersión en la dinámica de los precios promedio en términos absolutos y relativos, expresión de un mercado con alto nivel de segmentación y segregación territorial. El mayor contraste se da entre el Departamento Capital y el área urbana del Departamento Chimbas, con precios promedio extremos que oscilan entre US$/$m^2$ 126 y 52 respectivamente para 2013; y entre US$/$m^2$ 153 y 39 al final del periodo en estudio (Cuadro 1).

Área	2013			2015			2017			2013-2017	
	Precio Prom (US$ / m²) *1	Coef. De Var. *2	Vol. de oferta (m²)	Precio Prom (US$ / m²)	Coef. De Var.	Vol. de oferta (m²)	Precio Prom (US$ / m²)	Coef. De Var.	Vol. de oferta (m²)	Tasa de Var. % Precios Prom	Tasa de Var. % Volumen Oferta
Capital	126	0,54	4.608	164	0,67	22.215	153	0,54	33.520	22%	727%
AU Rivadavia	86	0,47	6.205	88	0,71	34.664	103	0,44	24.306	19%	392%
AU Rawon	72	0,76	9.294	56	0,71	16.380	64	1,13	26.490	-11%	285%
AU Santa Lucía	59	0,84	14.490	60	0,84	44.138	57	0,48	30.054	-4%	207%
AU Pocito N	27	0,00	300	43	0,49	11.808	41	0,45	1.470	51%	490%
AU Chimbas	52	0,67	3.724	38	0,50	13.797	39	0,50	13.196	-25%	354%
AMSJ	78	0,71	38.620	77	0,91	143.001	92	0,79	129.037	17%	334%

Cuadro 1: Síntesis precios promedio de suelo y Volumen de oferta. AMSJ, 2013-2017. *El coeficiente de variación muestra la dispersión de la distribución de las observaciones respecto a su media. Como se trata de una medida relativa, el coeficiente de variación posee más representatividad que el desvío estándar para la comparación de distribuciones. Fuente: Relevamientos base www.comprasanjuan.com.ar

Por otra parte, el cálculo del precio promedio de suelo por año, expresado en dólares por metro cuadrado para el AMSJ revela para el intervalo 2013-2017, un aumento del 17% (Cuadro 1, Figura 2), frente a un 335% de incremento en el volumen de suelo ofertado (Cuadro 1, Figura 3). Estos valores expresan una de las características de este mercado de suelo urbano, su inelasticidad, con tasas de variación porcentual del precio promedio de suelo y del volumen de oferta siempre positivas.

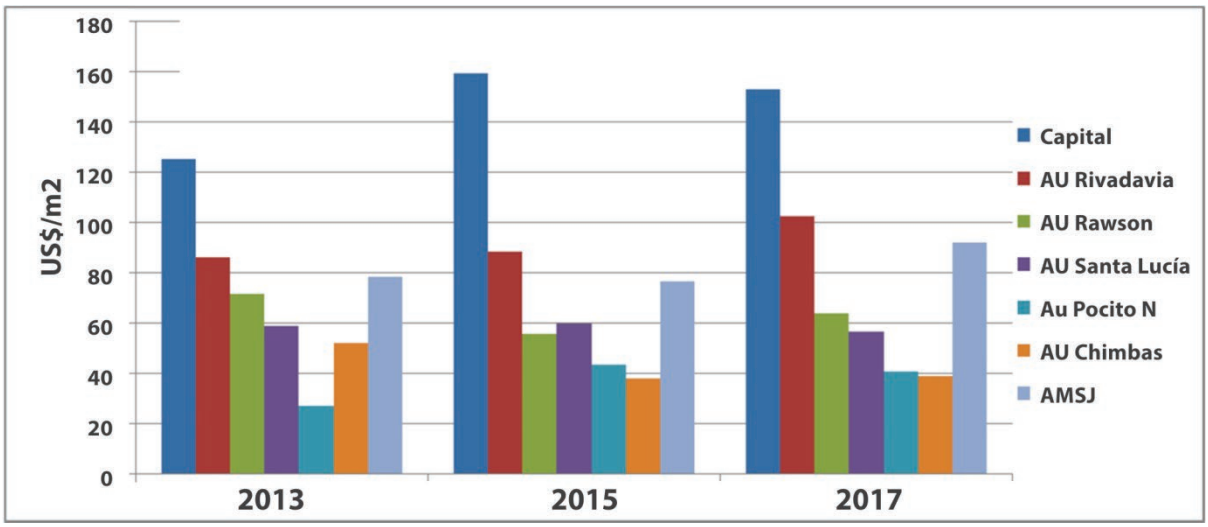


Figura 2: Variación absoluta del precio promedio de suelo. AMSJ 2013-2017. Fuente: Relevamientos base www.comprasanjuan.com.ar

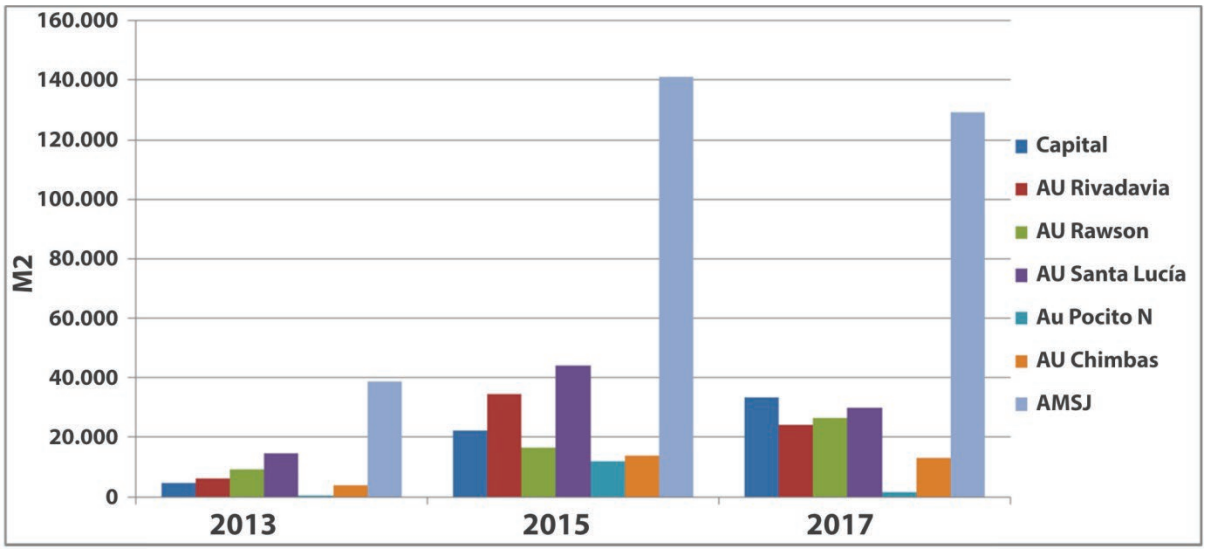


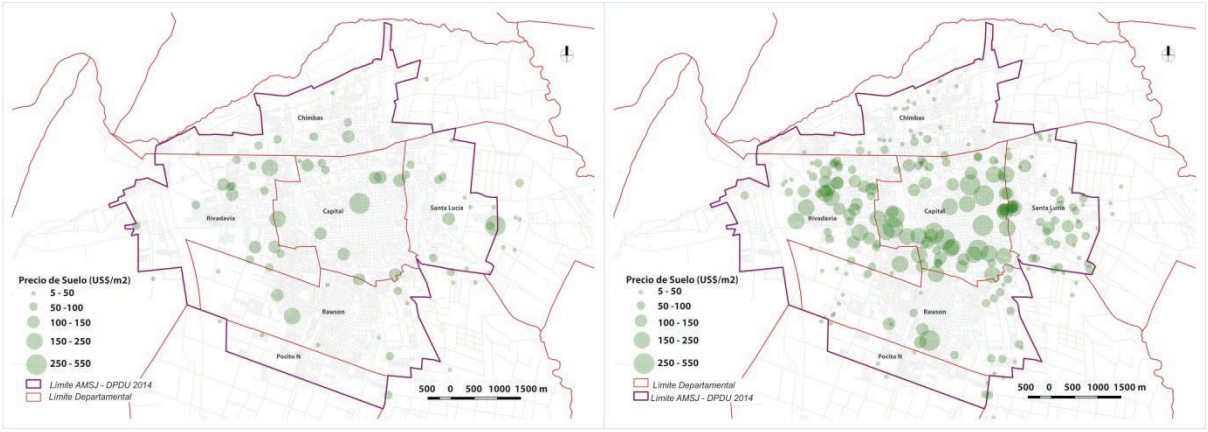
Figura 3: Variación absoluta de m^2 ofertados. AMSJ 2013-2017. Fuente: Relevamientos base www.comprasanjuan.com.ar

La segmentación del mercado también se observa fuertemente al interior de algunas áreas departamentales. Los coeficientes de variación de los precios promedio, como medidas de dispersión que describen el comportamiento de la variable precio de suelo respecto a su promedio, indican que Rawson y Santa Lucía son los departamentos que históricamente han tenido mayor variabilidad de precios (Cuadro 1; Figura 2). La observación de esta alta disparidad territorial de precios que se refleja en el coeficiente de variación de precios y algunas otras medidas de dispersión observadas, ponen en cuestión la adopción del precio promedio como referencia, y plantea la necesidad de trabajar con promedios ajustados probabilísticamente.

En la misma dirección, se observa que si bien los precios de suelo promedio de las áreas urbanas de Rawson y Santa Lucía, han estado durante todo el periodo muy por debajo de los valores promedio de Capital, estas áreas poseen un rango de dispersión,[5] que permite encontrar valorizaciones propias del área central en áreas de borde, sobre todo hacia el este en Santa Lucía. Esta situación queda expresada en la serie de mapas que acompañan esta presentación.

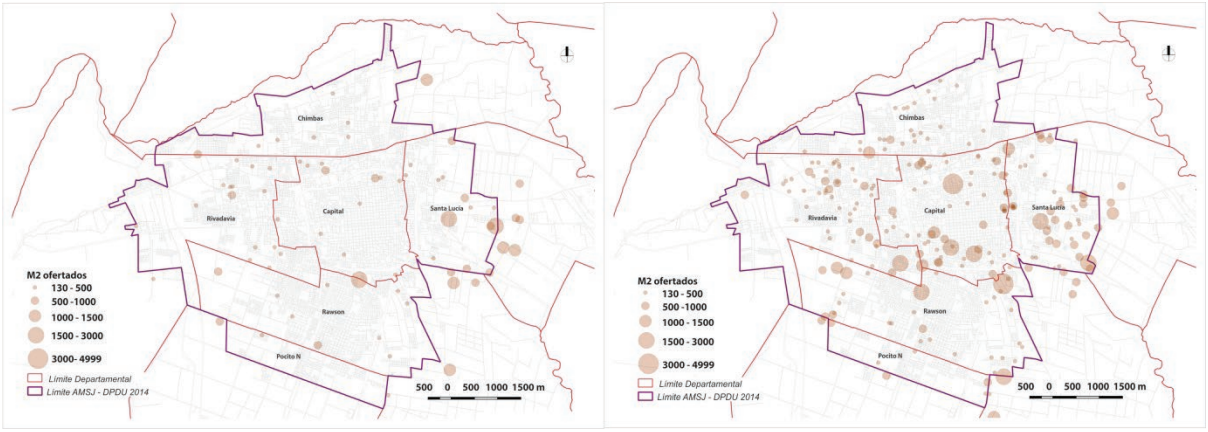
[5] El rango de dispersión estadística, es el intervalo existente entre el menor y el mayor valor que expresa la variable en estudio, y se calcula como la diferencia entre tales valores.

La investigación desarrollada incluyó la georreferenciación de la base de datos construida (QGIS 3.14), que posibilitó el análisis de la distribución territorial de las variables, precios de suelo y volumen de oferta, en un avance sobre la estructura territorial de precios en el AMSJ, en el periodo de referencia. Para evaluar su comportamiento se trabajó según rangos de precios y de tamaños, obteniendo los respectivos mapas de precio de suelo (Figura 4; Figura 5), y mapas de volumen de oferta (Figura 6; Figura 7).



Figuras 4 y 5: Precios del suelo AMSJ, 2013 (izq.) y 2017 (der.). Fuente: Elaboración propia.

Las Figuras 4 y 5, muestran la concentración de la oferta en determinados franjas del AMSJ, mientras las Figuras 6 y 7, revelan los m^2 de suelo ofertado. Actualmente, se avanza en la identificación de polígonos al interior del AMSJ, según categorías que pretenden poner en relación los precios promedios obtenidos, definiendo tipologías de mercado, ritmos de crecimiento, entre otras variables.



Figuras 6 y 7: Volumen oferta de suelo AMSJ, 2013 (izq.) y 2017 (der.). Fuente. Elaboración propia.

Observaciones sobre la distribución territorial del precio de suelo y volumen de oferta

- Los mapas expresan como constante, un decrecimiento de los precios de suelo (representados con diferentes tamaños de círculos) desde el centro del área metropolitana hacia sus bordes, en todo el periodo 2013-2017.
- Se observa una franja transversal en sentido Este-Oeste con mayor volumen de ofertas y rentas del suelo (Sta. Lucía; Capital; Rivadavia) coincidente con las tendencias de localización de sectores socioeconómicos altos y medio-altos. Sin embargo, la dispersión de los valores en algunas áreas (Santa Lucía), alerta sobre la necesidad de trabajar con medidas de tendencia central, como promedios ajustados.
- En la zona norte (Chimbas), condiciones de estigmatización del área, sumadas a políticas de vivienda como la relocalización de villas, han determinado la contracción de la oferta y la caída de los precios del suelo.
- El mercado de suelo urbano en el AMSJ 2013/2017 presenta incrementos sostenidos de precios de suelo que explican las dificultades de los sectores medios y de bajos recursos para adquirir suelo urbano a precio asequible.
- Las intervenciones del Estado, en términos de política habitacional han contribuido a la valorización diferencial de las áreas de borde con el consecuente impacto en los precios de suelo, no sólo en los entornos de intervención sino en la estructura general de precios del AMSJ.

Reflexiones finales

La ciudad de San Juan en tanto ciudad intermedia, presenta una dinámica inmobiliaria relativamente creciente, asociada por momentos a la incidencia del salario minero en la economía, y a la generación de una oferta potencial de espacio construido para los mercados de clase media y alta, frente a un mercado de bajos ingresos depreciado.

El Estado, a través de sus políticas públicas, atiende esta demanda en la periferia urbana, valorizando esas tierras y replicando una lógica circular en la que no logra consolidar un stock propio de tierras e inmuebles adecuadamente localizados, que le permita sostenerse frente a la dinámica de apreciación creciente del mercado inmobiliario. A esto se suma, un

importante volumen de tierra ociosa y de vivienda desocupada que en San Juan, representan el 30% de la superficie del AMSJ y el 13% del total de viviendas. De esta manera, persiste un condicionamiento dado por las reglas del mercado que definen localizaciones, modos de gestión y de producción del hábitat, difusos, excluyentes y de escasa eficiencia. Es posible repensar el proceso de construcción de la ciudad, considerando al suelo como la principal fuente de financiamiento, implementando instrumentos capaces de movilizar la renta urbana con un sentido de justicia social, y recuperando la planificación como instrumento indispensable para orientar las formas de ocupación de la ciudad,

Bibliografía

De Araujo Larangeira, A. (2004). *Tierra vacante en las ciudades de América Latina: desafíos y oportunidades. Seminario Internacional*. Lincoln Institute of Land Policy.

Arriagada Luco, C. y Simioni, D. (2001). Dinámica de valorización del suelo en el área metropolitana del Gran Santiago y desafíos del financiamiento urbano. *CEPAL, División de Medio Ambiente y Asentamientos Humanos*, (44), 27-38 https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5738/S01111023_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Baer, L. y Kauw, M. (2016). Mercado inmobiliario y acceso a la vivienda formal en la Ciudad de Buenos Aires, y su contexto metropolitano, entre 2003 y 2013. *Revista EURE Revista De Estudios Urbano Regionales, 42*(126), 5-25.

Cardó P. (2017). Estanflación y crecimiento del área urbana en 2012. Oferta del suelo en el Gran San Juan. *Bitácora Urbano Territorial*, (27), 27-34. http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v27n1/v27n1a04.pdf

Del Río, J.; González, P.; Matteucci, L.; Politis, A. y Relli Ugartamendía, M. (2015). ¿Cómo construir precios promedio de terrenos a nivel intraurbano? Estrategias para sortear obstáculos metodológicos en el análisis del mercado de suelo en La Plata XVII [Jornadas de Geografía de la UNLP, Memoria Académica].

Jaramillo, S. (1999). El papel del mercado del suelo en la configuración de algunos rasgos socioespaciales de las ciudades latinoamericanas. *Revista Territorios*, (2).

Jaramillo, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Editorial Uniandes.

Malmod, A. (2011). Lógicas de ocupación en la conformación del territorio. *Revista Iberoamericana de Urbanismo (riURB),* (06), 19-30

Malmod, A.; Castro Aneas, C. y Tejada, S. (2018). *PDTS UNSJ 2016-2017. Estrategias de recuperación e integración territorial de la tierra vacante en el Área Metropolitana de San Juan (AMSJ).*

MIRADAS SOBRE EL MUNICIPIO DE SAN FERNANDO: LAS IMÁGENES TÉCNICAS EN SU PLAN REGULADOR

Agustín Manuel Mango[1]

Resumen

Los procesos de expansión y urbanización en las grandes ciudades fueron estudiados a lo largo de la historia por distintas disciplinas. Estas dinámicas en el territorio se tradujeron en una progresiva desigualdad en el acceso universal a los servicios urbanos y las infraestructuras básicas que forman parte de las necesidades de gran parte de la población. Se han elaborado distintos métodos para analizar estos fenómenos, dónde las imágenes técnicas fueron uno de los elementos fundamentales para comprender estos acontecimientos. En la década del 50' ya existía la consolidación del planeamiento dentro de muchas oficinas del Estado, institutos académicos y consultoras privadas que trabajaban en la elaboración de planes reguladores, dónde estas imágenes formaron parte de los insumos que los profesionales de la ciudad utilizaron cómo herramientas de estudio y proyecto.

En un contexto de creciente relevancia de la planificación urbana, las imágenes técnicas fueron centrales para comprender, sintetizar y proyectar la dinámica de crecimiento de las principales ciudades del país. Para entender este proceso, estudiamos la producción del arquitecto José Manuel Felipe Pastor, como difusor y promotor del planeamiento nacional e internacional, desarrollada en un conjunto de oficinas estatales y en los numerosos planes reguladores formulados para distintas ciudades argentinas.

En un caso ejemplar, el Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, que en el año 1958, elaboraron el Arquitecto José Manuel Felipe Pastor y el Ingeniero José Bonilla en la esfera de su instituto, el Instituto de Planeamiento Regional y Urbano (IPRU). Por lo tanto, se propone a analizar cómo a través del uso de cartografías, se elaboraron los lineamientos de un municipio que se encuentra en la ribera del Río de la Plata

[1] agus.mango@gmail.com, Instituto de Arte Americano, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (UBA).

y que desde los años 40 ya posee villas y asentamientos dentro de su territorio. En particular, estudiar la estructura del documento que se sancionó en forma de ley en el año 1961 y recoge una serie de cuestionamientos sobre la forma de hacer planificación urbana en la Argentina.

Introducción

La planificación y el urbanismo en el Gran Buenos Aires

La arquitectura y el urbanismo tuvieron un lugar central en la vida académica y política de la Argentina, a partir de la década de 1940. A partir de la segunda posguerra, los arquitectos primero y los urbanistas después, ocuparon un rol clave dentro de la transformación del Estado y en particular para entender los procesos de cambio en las ciudades. Mediante la creación de nuevos organismos estatales, asociaciones profesionales, nuevas ofertas de formación universitaria e institutos de investigación, se empezó a consolidar y valorar una nueva modalidad de trabajo que se adoptaba crecientemente en el área económica y empresarial denominada planeamiento. De acuerdo a este nuevo saber-hacer, se desarrollaron –en el campo del inicialmente denominado planeamiento urbano y rural– políticas públicas y discusiones teóricas que incidieron directamente en la vida política argentina.

En las décadas previas, se había iniciado en el país, un proceso exploratorio en el campo del urbanismo, donde expertos internacionales frecuentaban nuestro país de la mano de políticos y técnicos locales; sumado, la formación de profesionales argentinos en el exterior, en especial en Francia. A partir de invitaciones a congresos, o directamente a participar de planes y proyectos, grandes urbanistas de renombre mundial debatían sobre las ciudades argentinas, especialmente en relación al caso de Buenos Aires. Desde la década del '20, se destaca el francés paisajista Forestier que fue colaborador de la Comisión Estética Edilicia dirigida por el entonces Intendente Carlos Noel junto a su hermano el arquitecto Martín Noel, René Karman y otros técnicos en la materia y desarrollaron el "Plan orgánico para la urbanización del municipio" de 1925 (Liernur y Pschepiurca, 2012). Sumado a Carlos María Della Paolera, a partir de sus estudios de posgrado en el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París, ya habían planteado la necesidad de considerar la ciudad más allá de

sus fronteras (Novick y Piccioni, 1990) y en 1930, son muchos quienes participan del debate de hasta dónde llegaba la urbanización.

En 1944, Bonifacio del Carril publicó "Buenos Aires frente al país", manejando buena parte de la información estadística disponible en su momento (el Cuarto Censo General de la Capital Federal de 1936 y el Censo de la Provincia de Buenos Aires de 1938). Allí mencionaba que, por fuera de los límites políticos de la Ciudad de Buenos Aires, existían una serie de "pueblos y ciudades" que eran parte del mismo bloque urbano que se denominó "la Gran Buenos Aires"; y que poseía hasta la elaboración de la publicación, tres millones y medio de habitantes, aproximadamente la cuarta parte de la población del país (Caride, 1997; Caride y Novick 1999). Como corolario, en 1947 con el IV Censo General de la Nación, apareció la primera idea de que el Conurbano debía ser establecido a través de la variable demográfica, y se planteó el Gran Buenos Aires como categoría operacional. Se lo definió como el conjunto de la Capital Federal sumados los municipios de la provincia de Buenos Aires que la rodean, conformaron una unidad censal separada que se la denominó "Gran Buenos Aires" (Caride, 2007).

Parte de los debates y confrontaciones en torno a la planificación circularon a través de artículos en distintas revistas especializadas. En la delimitación de Gran Buenos Aires –pese a que después la Capital Federal se elimina de un conjunto restringido a municipios de la provincia de Buenos Aires– y en las publicaciones emerge la figura de J. M. F. Pastor (quien publicó su primer artículo en 1944, en la Revista de Arquitectura) que "para despertar una opinión popular frente a esta toma de decisiones" presentaba y comentaba diversas propuestas técnicas que se estaban llevando a cabo en Argentina. En una profusa serie de publicaciones, Pastor buscaba fundar el "planeamiento urbano" y operaba como sistematizador y difusor de experiencia inglesas y estadounidenses que ofrecían una nueva técnica para reorganizar la intervención económica, social y urbana (Rigotti, 2004).

San Fernando en el Gran Buenos Aires

Su relación metropolitana

En 1948, el gobierno de la provincia reconoció la problemática del desarrollo rural y urbano como propia e institucionalizó a través del decreto 70 la categoría de Gran Buenos Aires: "toda el área urbana y rural comprendida en los Partidos de Avellaneda, 4 de junio, Lomas de Zamora, Matanza, San Martín, Vicente López, San Isidro, San Fernando, Las Conchas, Florencio Varela, Quilmes, Esteban Echeverría, Morón y General Sarmiento" (Decreto 70, art. 1) (Figura 1). Además, designó al Director de Geodesia, el ingeniero Carlos Marino, en representación del Ministerio de Obras Públicas, y a los asesores expertos en planeamiento: el arquitecto José M. Pastor y el ingeniero Civil José Bonilla, como integrantes de la Comisión Asesora que debía elaborar un informe de acuerdo al suministro de datos e informaciones que le facilitaría la Junta Consultiva compuesta por representantes de los Ministerios de la Provincia y por los Comisionados Municipales integrantes del Gran Buenos Aires. Y fundamentalmente sentó los lineamientos que debían responder las políticas públicas a desarrollar por parte de la Comisión Asesora, al entender que el uso de la tierra debe responder a una unidad orgánica de crecimiento y funcionamiento, sumado a que la falta de legislación en la materia había provocado un desarrollo hipertrófico del conglomerado y en consecuencia creó muchos problemas sociales, higiénicos, económicos y estéticos (Mazza, 2008).

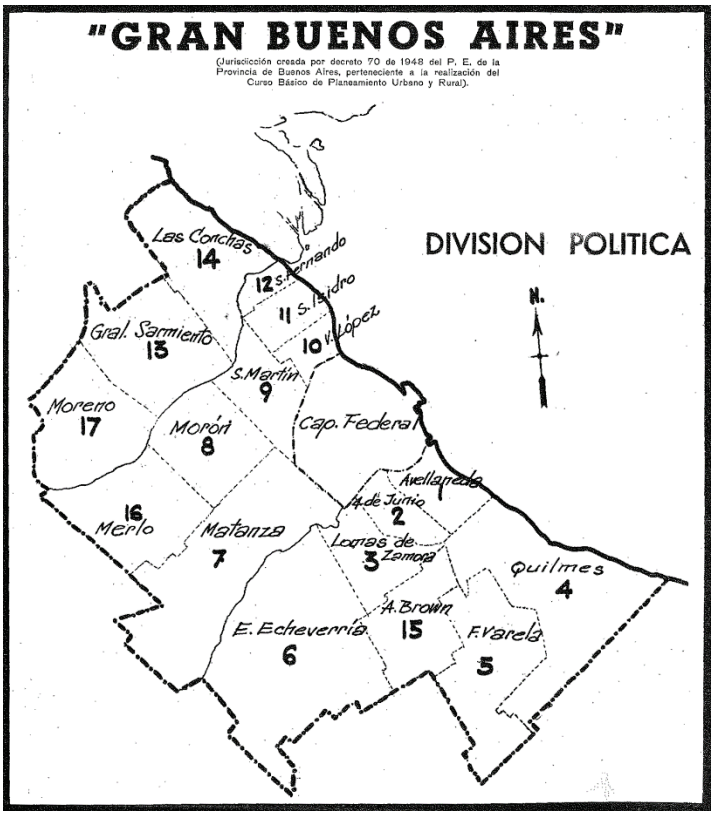


Figura 1: "Gran Buenos Aires". Fuente: Curso de Planeamiento Urbano y Rural, p. 135.

Una vez realizadas las reuniones con los intendentes y técnicos de los municipios, y con los responsables de los ministerios, se expresaron problemáticas entorno a la carencia de espacios verdes, la invasión industrial sin planificación, el fraccionamiento y loteo de tierras inundables y la especulación sobre tierras periurbanas. Del informe que presentó la Comisión Asesora del Gran Buenos Aires en 1949 al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, se destacaron algunas recomendaciones: la formulación de un Plan de Urgencia Inmediata dónde se detalló la necesidad de confeccionar un Esquema del Uso de la Tierra en todo el Gran Buenos Aires, para establecer restricciones al dominio tanto edificatorio como urbanístico; la formación de un Plan de enajenación de tierras por medio de iniciativa privada controlada por el Estado; la elaboración de un plan de utilización de tierras baldías que posean servicios públicos, dentro del ejido municipal para evitar el "parasitismo urbano"; la producción de un plan crediticio hipotecario para la creación de unidades vecinales (formadas por viviendas y equipamientos); la formulación de un Código Urbanístico y Edificatorio Regional; sumado a la suspensión de nuevos loteos y la ampliación de los existentes hasta que no estar aprobado el Esquema de Uso de la Tierra (Goneaga, 2012).

Si bien la Comisión Asesora poco tiempo después de la presentación del informe fue disuelta, se generó un consenso sobre la necesidad de planificar las ciudades y regiones de nuestro país, a través de una metodología que sistematizó y justificó la toma de decisiones políticas; tanto en el ámbito nacional, como provincial y municipal.

A lo largo del periodo, una serie de planes de diferentes alcances y escalas fueron formulados. En ese marco, los estudios regionales, los metropolitanos, los municipales fueron visualizados como instrumentos, junto con los proyectos y las normativas y estuvieron a cargo de una nueva generación de especialistas que se disputaban un nuevo mercado de trabajo, el de roles dentro del Estado y el de las consultorías y que al mismo tiempo legitimaban su propio rol de expertos. Las cartografías, esquemas y gráficos, junto con los documentos estadísticos, tuvieron un rol destacado y son ilustrativos de este campo del planeamiento.

Su Plan Regulador

Hacia fines de la década del 50' el municipio de San Fernando sufrió una inundación que afectó a más del 10% de su población: una de sus grandes causas, fue la ocupación de la terraza baja del municipio que por la "desidia y la incomprensión del fenómeno de la suburbanización" metropolitana se permitió vender tierra baja y barata, sin ningún tipo de servicio, ni infraestructura, ni equipamiento a familias humildes del municipio; según su intendente, Gervasio Ipuche entre los años 1958 y 1962. Esto se sumó a la necesidad de controlar el proceso de ocupación de suelo y especulación inmobiliaria sobre las tierras del municipio, además de encauzar el desarrollo urbano descontrolado por los procesos de industrialización que tenían como epicentro a la Ciudad de Buenos Aires (Catenazzi, 2004). Por lo tanto, se decidió encarar el desarrollo de un "planeamiento previsor de un buen desarrollo regional que modere los efectos de las inundaciones y de un desarrollo urbano que prohíba el mal uso de las tierras bajas para fines de vivienda y de urbanización" (Ipuche, 1964). Esta tarea la encararon los "expertos en planeamiento", el arquitecto José Manuel Felipe Pastor y el ingeniero José Bonilla, que formaron parte del equipo técnico que llevó adelante el Plan Regulador de Desarrollo Orgánico entre 1959 y 1961. Por sus experiencias en la Comisión Asesora del Gran Buenos Aires, ya estaban al tanto de muchos de los

problemas que acechaban al municipio y a la región: dadas estas circunstancias, la primera medida que tomó el intendente de acuerdo con el equipo técnico, fue la "prohibición absoluta de edificar y lotear en zonas inundables" de similar carácter a las recomendaciones realizadas al Poder Ejecutivo Provincial.

El Plan Regulador marcó los lineamiento principales que debía adoptar el municipio para el buen desarrollo urbano y rural, esto iba directamente relacionado a la coordinación con otros centros urbanos del Gran Buenos Aires para promover un crecimiento de la ciudad equilibrado en viviendas (predominantemente) y sus actividades cívicas, comerciales e industriales como complementarias de la primera; dándole un lugar primordial a la economía urbana como agente preponderante de activación socio-económica del municipio (Pastor y Bonilla, 1964).

El proceso de elaboración comenzó de acuerdo con la ordenanza N° 51, sancionada en octubre de 1958, que marcaba el proceso técnico de formulación del plan regulador; que consistía en cinco etapas. La primera fue el informe preliminar que partía con la misión de generar recomendaciones sobre medidas de aplicación "urgente e inmediata" sobre la evolución urbana y poblacional, y su relación con la tierra municipal, las áreas inundables y la relación de San Fernando con el Gran Buenos Aires y sus municipios limítrofes. En primer lugar, a suspender mediante una ordenanza "toda solicitud de apertura de calles, amansamiento y loteos urbanos de tierras, en zonas que no estén dedicadas, actualmente al uso urbano" hasta que entre en vigencia el plan regulador, salvo las que ejecutarán todas las obras de urbanización y edificación necesaria; esto surgió por el exceso de tierra que se había habilitado para uso urbano fuera de la planta urbana original. En segundo lugar, generar un recuento poblacional en función de "la familia, la vivienda y la ocupación" para poder determinar la política demográfica el municipio en toda su extensión. En tercer lugar, mejorar las condiciones del desarrollo edilicio para ello organizar un servicio de "asistencia técnica para vivienda popular" para que sus construcciones sean de manera adecuada social y arquitectónicamente. En cuarto lugar, crear una comisión especial para estudiar el estado de las áreas inundables del municipio en particular las que tuvieron aprobación de uso urbano, es fundamental que esta comisión tuviera la participación de obras sanitarias de la nación, como autoridades provinciales y municipales de salud y obras públicas. Por último, en quinto lugar, establecer contactos permanentes con autoridades de municipios limítrofes que tuvieran

"aspectos en común e interés recíproco" para coordinación de temas afines con la Dirección Ejecutiva Municipal. Estas medidas fueron muy similares a las expresadas por los mismos autores al Poder Ejecutivo Provincial, en referencia a las políticas que debía adoptar la Provincia de Buenos Aires frente a las problemáticas urbanas y rurales estudiadas en la órbita de la Comisión Asesora del Gran Buenos Aires (Pastor y Bonilla, 1958).

La segunda etapa del proceso técnico consistió en la elaboración de un expediente urbano que se dividió en dos partes: la primera en un "análisis de la evolución natural, social, económica y técnica del municipio" y en una segunda que marcó las "bases y puntos de partida del Plan Regulador". En este período, de acuerdo con las autoridades municipales, se dio lugar a consultas vecinales en distintas reuniones públicas, para la cooperación y creación de interés y expectativa en torno al plan; además de la difusión en diferentes crónicas periodísticas. En concordancia con el Curso Básico de Planeamiento Urbano y Rural, que habían dictado Pastor y Bonilla en el año 1948 para miembros técnicos y políticos de los municipios del Gran Buenos Aires, utilizaron una metodología similar para caracterizar el "medio" (Figura 2 y 3): el conjunto de cosas materiales e inmateriales que rodea a una comunidad (en este caso la de San Fernando pero se podría trasladar a cualquier otra, y aquí radicó la universalidad de los conceptos que utilizaron), se compone por el medio natural, el medio técnico y el medio humano.

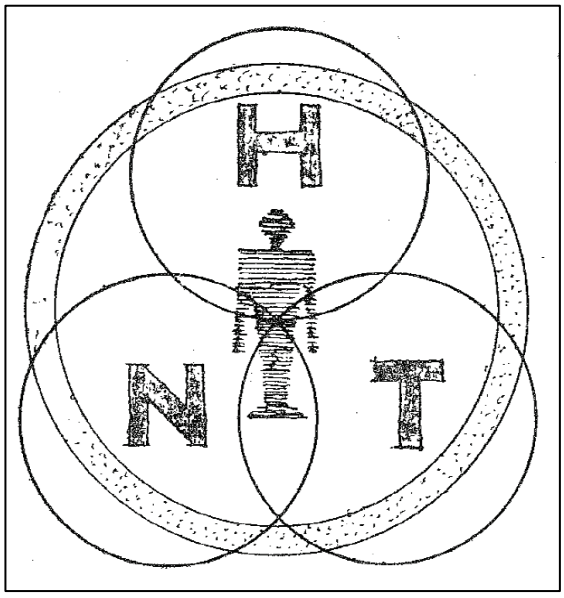


Figura 2. Fuente: Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, 1964, p. 80.

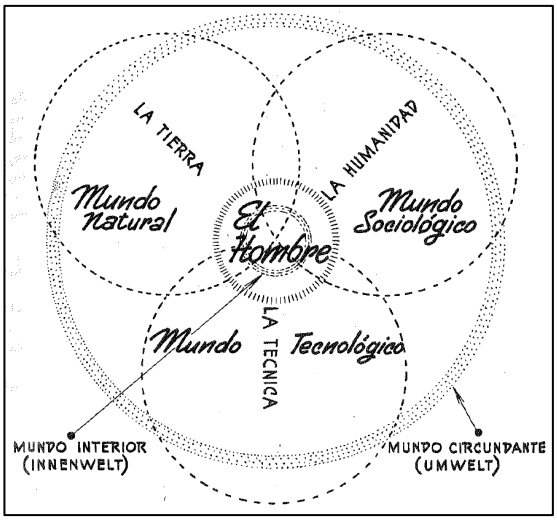


Figura 3. Fuente: Curso Básico de Planeamiento Urbano y Rural, 1950, p 51.

En la caracterización del medio, por lo tanto, radicó uno de los puntos más importantes del Plan, y en base a ese estudio se basaron gran parte de las decisiones que tomarían para llevarlo adelante. En la descripción del medio natural, se hizo hincapié en la división del territorio de acuerdo a la cota que el Instituto Geográfico Militar determinó como el límite de la inundación, que era la +3,75 sobre el nivel del mar y coincidía con el límite de dos "zonas de diferente conformación geológica e hidrológica". En la Figura 4, se exponen la composición del suelo del municipio, uno era un suelo fuerte y seco, apto para edificaciones y vialidades sin necesidad de mucha preparación, denominado como "terraza alta" y el otro, un suelo inestable y húmedo, con la napa freática cercana a la superficie e dificultosa para el desarrollo de establecimientos urbanos denominado "terraza baja".

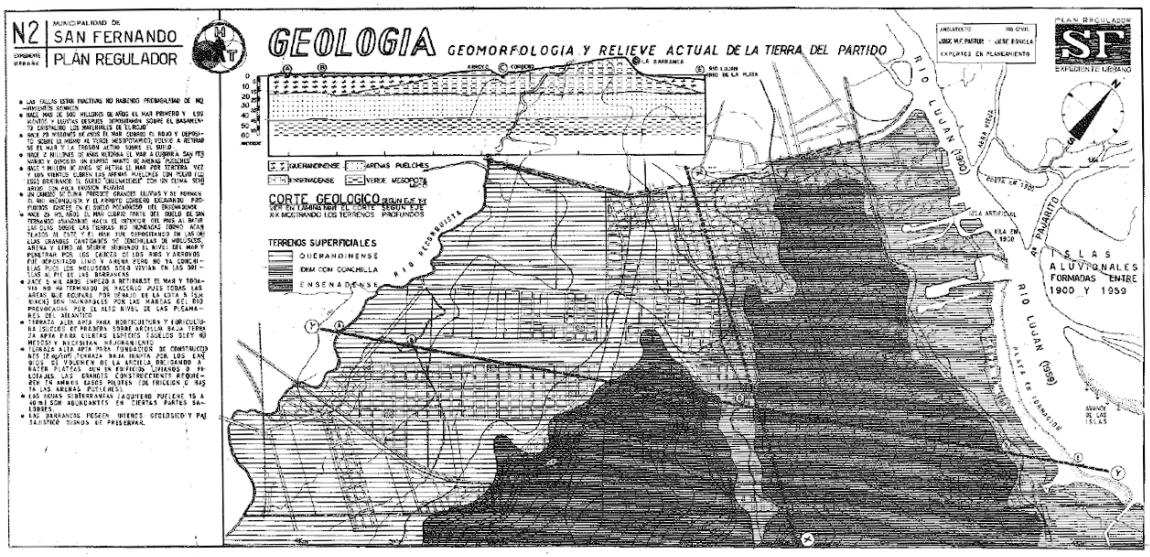


Figura 4: Geología. Fuente: Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, 1964, p. 88.

De acuerdo con el análisis del medio humano, se analizaron los registros censales del municipio de los años 1914 y 1947, que estimaron una tasa anual de crecimiento cercana al 2%. Sin embargo, a partir de un examen en conjunto con la Dirección de Estadísticas e Investigaciones de la Provincia de Buenos Aires, determinaron que desde el último censo en 1947 al momento previo de realizar el Plan Regulador en 1957, se observó un crecimiento del 5% anual debido a la "súbita y temporaria inmigración interna provocada por el mal desarrollo del Gran Buenos Aires en relación consigo misma y con el resto del país". Podemos observar en la Figura 5, como mediante esquemas estadísticos se exhibieron resultados de la estructura demográfica, el crecimiento vegetativo y la composición familiar de San Fernando.

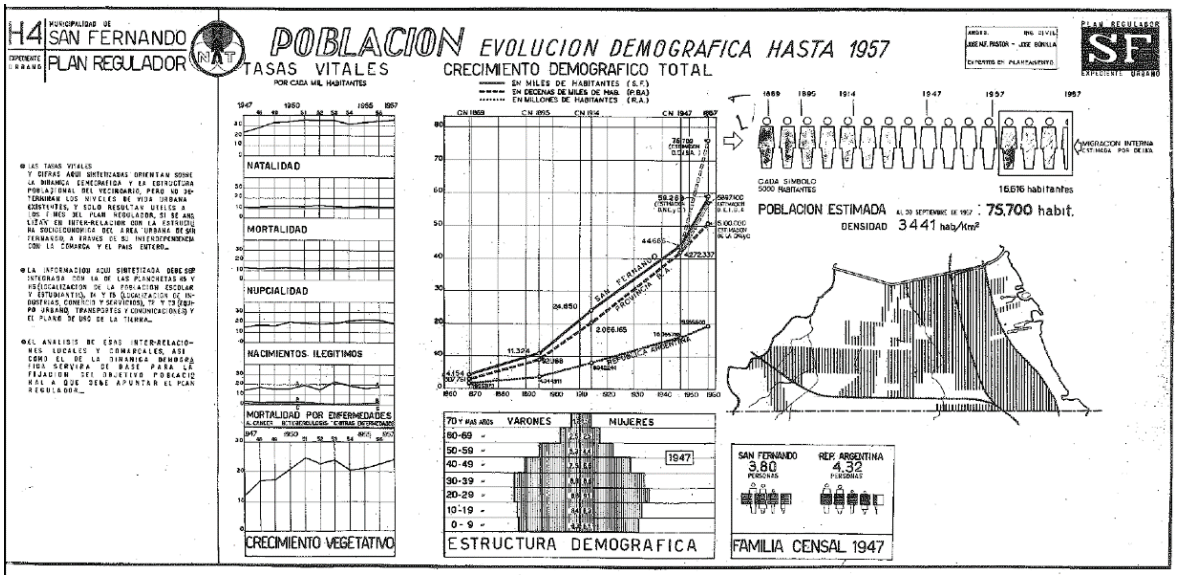


Figura 5: Evolución Demográfica. Fuente: Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, 1964, p. 84.

Por último, en el estudio del medio técnico se relevaron las infraestructuras y servicios públicos que poseía el municipio y se identificaron las áreas que estaban dotadas de pavimento, agua corriente, cloacas, desagües, alumbrado público, energía eléctrica y teléfonos, y se las denominó "equipo urbano". Según el área que era apta para su urbanización, la terraza alta del municipio, aproximadamente su 30% estaba dotada del equipo urbano completo y, en consecuencia, podía densificarse sin inversión en servicios e infraestructuras. Sin embargo, en el momento de la realización del Plan sólo habitaban 25 mil personas, en un área que según los cálculos estadísticos podía albergar 100 mil.

Una mirada importante en cuanto a la producción gráfica del análisis del medio, es la relación que tenía San Fernando con su comarca que fue definida como la parte norte del Gran Buenos Aires que, junto a los municipios de San Isidro y Tigre, se ha generado una continuidad urbanística con problemas comunes que requieren de soluciones en conjunto. Además, cuando se analiza su comarca, tanto en el medio natural, como humano, como técnico, por el ejemplo en la Figura 6, aparece el territorio insular del municipio; que carece de un estudio particular.

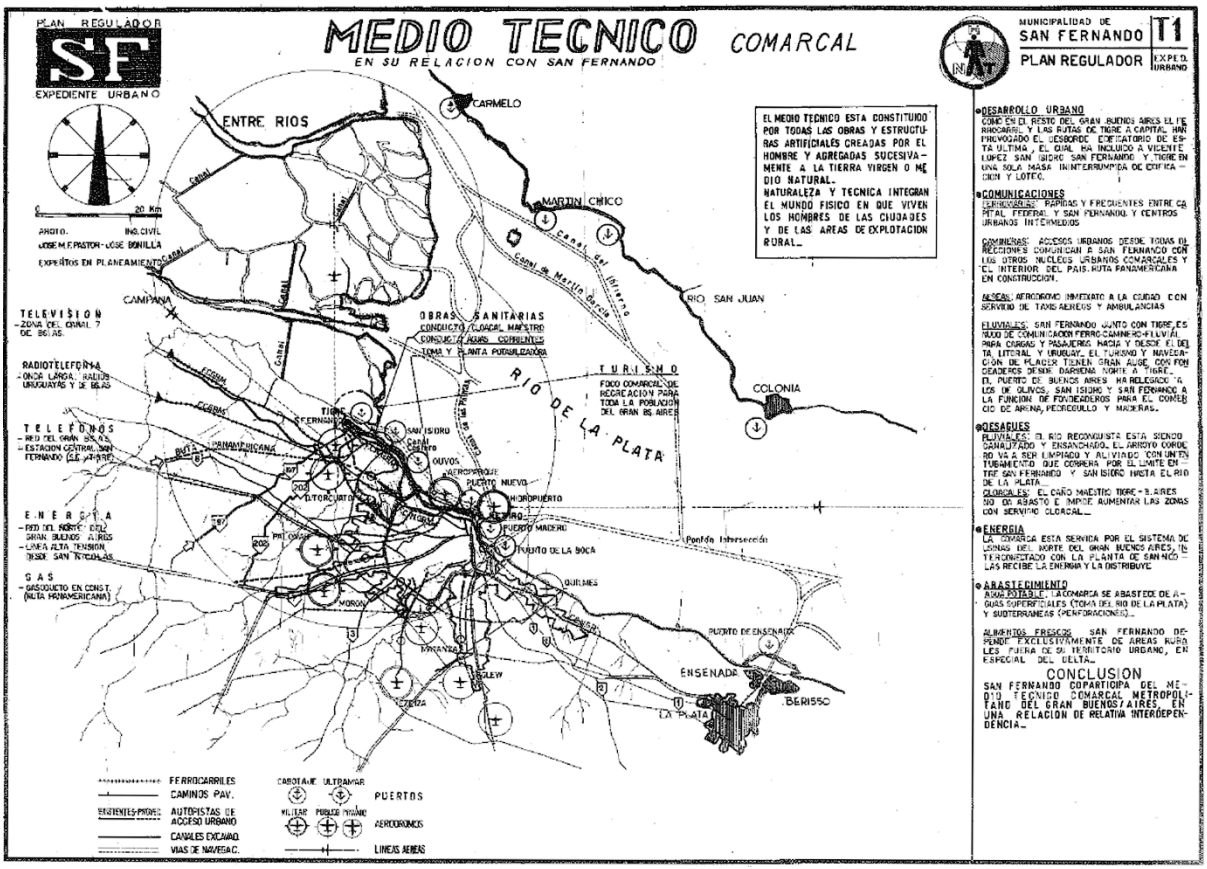


Figura 6: Medio Técnico Comarcal. Fuente: Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, 1964, p. 94.

Sus instrumentos

El uso de la tierra dentro de la ciudad y en sus contornos se organizó con un claro sentido de economía urbana comunal. Para Pastor y Bonilla, el medio técnico para lograr ese objetivo es "el planeamiento del uso y desarrollo de la tierra mediante planes maestros y mediante normas urbanísticas y edificatorias que se corresponden con la naturaleza de las tierras disponibles". Frente a esta premisa y de acuerdo a los postulados que habían formulado integrantes del movimiento moderno en la Carta de Atenas con respecto a la necesidad de prevenir y asegurar un normal crecimiento urbano ordenado y equilibrado. Para ello la zonificación es el instrumento que guía la disposición de todos los componentes urbanos en función de un ordenamiento espacial; algunos de los objetivos que giraban alrededor eran mejorar la distribución de la población, la edificación y las vías de tránsito, evitar el parasitismo de los terrenos baldíos (especialmente aquellos que estaban en zonas con

servicios e infraestructuras públicas), disminuir la extensión urbana ligado al aumento de la densidad poblacional y bajar los costos impositivos.

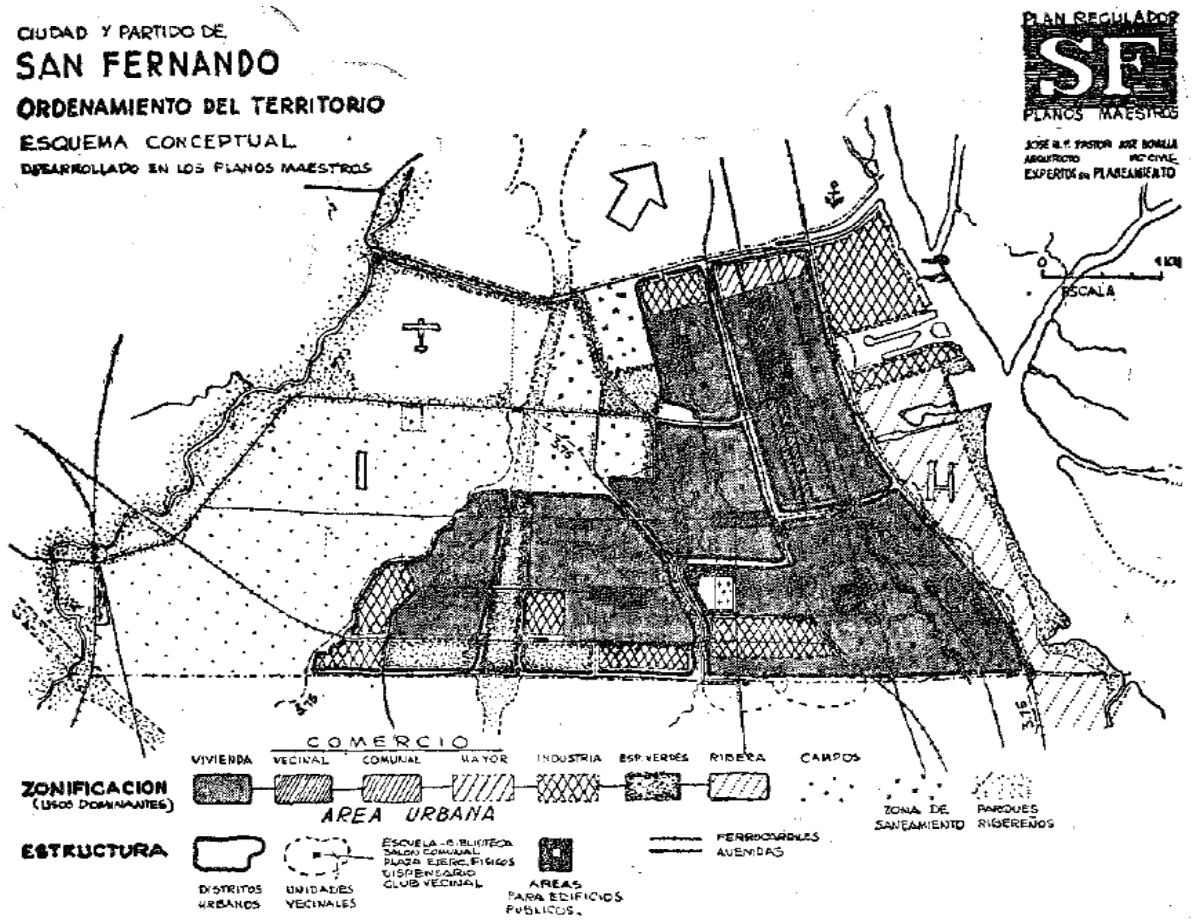


Figura 7: Ordenamiento del Territorio, Esquema Conceptual. Fuente: Plan Regulador de Desarrollo Orgánico del Partido de San Fernando, 1964, p. 11.

Brevemente, analizaremos tres de los cinco aspectos que se utilizaron en el Plan para zonificar el territorio del municipio de San Fernando. Primero, como mencionamos anteriormente, se zonificó según la "naturaleza de la tierra" y era la distinción que había hecho de acuerdo a la geología, entre las tierras situadas por encima de la cota +3,75 (IGM) de terreno natural que denominaron terraza alta y las tierras restantes, por debajo de dicha cota denominada como terraza baja. Creemos necesario retomar esta clasificación porque determinó el uso de la tierra y las densidades de población, los otros dos aspectos que veremos a continuación.

Según el uso de la tierra, se diferenció la zona subsidiaria y la zona urbana: la primera comprendió la parte de la terraza baja que pertenecía al valle de inundación del Rio Reconquista y que en correlación a la naturaleza de la tierra estaba por debajo de la cota +3,75 (IGM) y en cual solo se permitían parcelamientos para actividades rurales o semirurales (viveros, tambos, chacras, quintas de producción de alimentos), actividades de recreamiento y deportivo, sumado a actividades especiales que podía decidir la Municipalidad para servicio de la ciudad; quedó excluido "todo parcelamiento de carácter urbano". La zona urbana correspondió a la planta urbana originaria de San Fernando, y sus áreas de ensanche que abarcaron aproximadamente unas 1.100 hectáreas, dentro de las cuales se permitieron parcelamientos urbanos en zonas de uso de vivienda, industria, cívicos, comerciales y recreativos, complementado con otros usos urbanos.

Por último, la zonificación según la densidad de población también estaba marcada por la naturaleza de tierra, debido a que se distinguieron dos zonas, una zona de población dispersa que correspondía a la terraza baja y donde se permitía la construcción solamente de los establecimientos de las actividades de la zona subsidiaria. La otra fue la zona de población aglomerada que correspondió con la zona urbana, donde el uso dominante fue la vivienda urbana aglomerada y sus edificios complementarios para el trabajo y para las relaciones socio-culturales.

Comentarios finales

En este trabajo, nos propusimos resaltar el rol de los autodenominados "expertos en planeamiento" y la centralidad que tuvieron en las décadas del 40' y 50' al consagrar a la planificación como una cuestión a atender por parte del Estado. Fue el municipio de San Fernando, uno de los primeros que entendió la necesidad de prever y ordenar el crecimiento de su ciudad. Esto sucedió porque ya existía un marco de referencia donde se había institucionalizado el estudio de las problemáticas urbanas para el Gran Buenos Aires (aquí radica la importancia de la Comisión Asesora) y donde el arquitecto José Manuel Felipe Pastor y el ingeniero José Bonilla habían sido los responsables de llevarlo adelante.

Dada la experiencia en el estudio de planes urbanos anglosajones, los expertos en planeamiento habían desarrollado una metodología en relación al análisis del medio (natural, técnico y humano), que permitía homologar las prácticas profesionales a distintas ciudades. Esto incluía la elaboración de imágenes técnicas que se relacionaban directamente con los instrumentos que diseñaban y la utilización de diferentes escalas analíticas para pensar los problemas de manera integrada con los centros urbanos cercanos.

En el caso de estudio, el medio natural fue el que tomó mayor relevancia y condicionó gran parte de las decisiones. Esto no es casual, ya que uno de los problemas a resolver por el Plan Regulador era el tema de las inundaciones que había sido el motivo principal por el cual el intendente municipal decidió encarar este proceso. San Fernando, no era un municipio aislado, sino que padecía las consecuencias de un crecimiento caótico y desordenado de la Ciudad de Buenos Aires, primero y de los municipios colindantes con ella después, que se permitió sin plan alguno.

El instrumento más efectivo que encontraron los expertos para reorganizar el desarrollo urbano fue la zonificación de la tierra, que les permitió responder a la caracterización del medio analizado de forma clara y contundente para redactar una ordenanza que tenga incorporado toda la información analizada para el aprovechamiento de la tierra para la mejor inversión de capital y trabajo.

Bibliografía

Ballent, A. (1993). Arquitectura y ciudad como estéticas de la política. El peronismo en buenos aires, 1946-1955. *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, (8), 175-198.

Ballent, A. (1993). *Los arquitectos y el Peronismo. Relaciones entre técnica y política. Buenos Aires, 1946-1955*. IAA/FADU/UBA.

Berrotarán, P. (2008). Estado, planificación y peronismo. Los debates 1940 a 1946 [Anais Eletrônicos do VIII Encontro Internacional da Associação Nacional de Pesquisadores e Professores de História das Américas].

Berrotarán, P., Rougier, M. y Jáuregui, A. (2004). *Organización y política durante el primer peronismo: la planificación como instrumento. Sueños de bienestar en la Nueva Argentina. Estado y políticas públicas en la argentina peronista 1946-1955*. Imago Mundi.

Berrotarán, P. (2003). *Del Plan a la Planificación. El Estado en la época peronista*. Imago Mundi.

Caride Bartrons, H. (2007). La conurbación de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares. *Crítica*, 157.

Caride, H. E. (1997). *La idea de Conurbano bonaerense, 1925-1947* (No. 14). Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Catenazzi, A. C. (2017). El borde metropolitano desde las redes de saneamiento. *Anales del IAA, 47*(2) 223-238.

Cirvini, S. A. (2012). El ejercicio profesional de la arquitectura en el primer peronismo (1943-1955). Una relación comprometida entre el conflicto y la negociación. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe, 23*(1).

De la Vega, G. J. (2017). *Planificar la Argentina justa, libre y soberana: el Consejo Nacional de Posguerra (1944-1946)*. Universidad Nacional de Quilmes Editorial.

Domínguez Roca, L. J. (2005). Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 9*.

Favelukes, G., Novick A. y Zanzottera, G. (2016). Cartografías del Área Metropolitana de Buenos Aires según Patricio Randle, César Vapñarsky y Horacio Torres. *Estudios del hábitat, 14*(2).

Favelukes, G. y Aliata, F. (2015). Medir la ciudad: plano topográfico y catastro en Buenos Aires (1852-1873). *Estudios del hábitat*, (13).

Favelukes, G. (2014). La construcción del territorio. Miradas, mediciones, dibujos en la historia de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (11).

Gómez, T. (1997). Planificación en Argentina. ¿Redefinición de un modelo de crecimiento? *Estudios Sociales, 12*(1), 163-180.

Gómez Pintus, A. y Giovenalli M. (2015). Infraestructuras + barrios parques: cartografías metropolitanas en la larga duración [Encuentro Internacional de Historia Urbana y Territorial "Ciudades, territorios, cartografías", Instituto de Arte Americano, Buenos Aires].

Goneaga, V. (2012). Planeamiento del Gran Buenos Aires. El anónimo trabajo de la Comisión Asesora (1945-1958), en Gutiérrez (Dir.), *Experiencias de urbanismo y planificación en la Argentina. 1909-1955*. CEDODAL.

González Bollo, H. G. (2015). Exploraciones sobre la Argentina planificada (1944-1972). Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Instituto de Estudios Histórico-Sociales. *Anuario Iehs*, 29-30, 119-124.

Goneaga, M. V. (2015). *La Planificación en Argentina, desplazamientos urbanos a partir de la obra de J. M. F. Pastor (1935-1960)*.

Gorelik, A. (2004). "Pastor, José María", en Liernur y Aliata (Dir.), *Diccionario Histórico de Arquitectura en la Argentina*. AGEA.

Gutierrez, J. J. (2016). Del urbanismo al planeamiento: pastor en la revista de arquitectura (1943-1951). *Arquitecturas del Sur*, 40-51.

Jajamovich, G. (2006). Elementos para una historia del urbanismo: del urbanismo a la planificación [Cuartas jornadas de jóvenes investigadores del Instituto de Investigaciones Gino Germani].

Jáuregui, A. (2013). La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960-1966). *Anuario del Centro de Estudios Históricos "Profesor Carlos SA Segreti", 13*(13), 243.

Kessler, G. (Coord.) (2013). El Gran Buenos Aires, vol. 6, en Palacio (Dir.), *Historia de la Provincia de Buenos Aires*. Edhasa.

Liernur, J. F. (2008). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX: la construcción de la modernidad*. Fondo Nacional de las Artes.

Liernur, J. F. y Pschepiurca, P. (2008). *La red austral, obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Universidad Nacional de Quilmes.

Novick, A., Favelukes, G. y Vecslir, L. (2015). Mapas, planes y esquemas en la construcción del Gran Buenos Aires. *Anales del IAA, 45*(1), 55-72.

Novick, A. (2012a). Los proyectos territoriales en perspectiva, en *Planes, proyectos e ideas para el AMBA* (pp. 35-47). CPAU.

Novick, A. (2012b). Del urbanismo a la planificación en Buenos Aires. Actores, instituciones e instrumentos, en Sambricio (Ed.), *Ciudad y vivienda en América Latina. 1930-1960* (pp. 145-173). Lampreave editores.

Novick, A. (Dir.), Favelukes, G. (Coord.) (2011a). Las transformaciones del territorio. Mapas, patrimonio y lugares de la Quebrada de Humahuaca. *Crítica IAA, 169*, 1-45.

Novick, A. (Dir.), Favelukes, G. (Coord.), Catenazzi, A. y otros (2011b). Cartografía, gestión patrimonial y transformaciones del territorio. La Quebrada de Humahuaca como laboratorio [Presentación en Grupo de Estudios Urbanos del Instituto Gino Germani].

Novick, A. (2004). "Plan", en Liernur y Aliata (Dir.), *Diccionario Histórico de Arquitectura en la Argentina* (pp. 75-86). AGEA.

Novick, A. y Caride, H. (2001). La construction de la banlieue à Buenos Aires (1925-1947), en Riviere d´Arc, *Nommer les nouveaux territoires urbains* (pp. 105-133). Edition UNESCO, Edition de la Maison des Sciences de l´Homme.

Novick, A., y Piccioni, R. (1990). Carlos María Della Paolera (1890-1960). Los orígenes de la profesión de urbanista en la Argentina. *Serie Crítica*, (16).

Pastor, J. M. F. (1947). *Urbanismo con Planeamiento, principios de una nueva técnica social*. Ed. Arte y Ciencia.

Pastor, J. M. F. (1950). *Curso de Planeamiento Urbano y Rural*. Ministerio de Obras Públicas Provincia de Buenos Aires.

Pastor, J. M. F. y Bonilla, J. (1958). *Uso de la Tierra en relación con la vivienda y el desarrollo urbano y regional.*

Plotkin, M. B., y Zimmermann, E. A. (2012). *Introducción. Saberes de Estado en Argentina, siglos XIX y XX*. Edhasa.

Potocko, A. (2015). Planes y proyectos en la construcción de la Cuenca Reconquista Buenos Aires, Argentina [en VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Barcelona-Montevideo, junio 2015. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya].

Rigotti, A. M. (2004). *José Pastor y la invención del planeamiento en Argentina*. Universidad Nacional de Rosario.

Rigotti, A. M. (2012). Las promesas del urbanismo como alternativa tecnocrática de gestión (1928/1958). *Los saberes del Estado*, 159-184.

Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Secretaría de investigación y posgrado, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires (Serie difusión 3) [Edición electrónica, 2006].

CORREDORES METROPOLITANOS. LAS FORMAS DEL CRECIMIENTO URBANO[1] EN EL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA[2]

Saulo Nazareno Martín[3]

Resumen

A finales de los años sesenta Córdoba inicia un periodo en la planificación orientado al desarrollo de instrumentos de regulación o como también se los conoce planes directores. Estos planes van a signar la tradición sobre el estudio de los modelos de crecimiento urbano y las nuevas configuraciones metropolitanas que aún se mantienen vigentes. Parte de esta nueva mirada sobre la planificación va a incorporar el estudio de nuevas escalas de abordaje orientada a entender la relación ciudad-territorio e introducir hacia la década del ochenta la definición de área metropolitana. La organización espacial del contexto metropolitano va a exigir un estudio sobre las formas del crecimiento urbano, y en ello resalta el planteo a escala urbana de la figura del "corredor" como eje de desarrollo urbano, que reúne en su configuración lineal infraestructura de movilidad y concentraciones urbanas, además de operar la transición entre centralidades. Esta figura viene acompañando históricamente los diversos modelos de crecimiento urbano de Córdoba.

Este ensayo pretende conceptualizar el término "corredores metropolitanos" reconociéndolo como una nueva configuración metropolitana, considerando su diversidad y clasificándola bajo el estudio de las formas del crecimiento urbano, reconociendo su orden en las estructuras morfológicas espaciales (Font, 1997).

Palabras claves: Ciudad, territorio, corredor.

[1] Basado en la interpretación de los estudios arrojados por de Solà Morales i Rubió (1997), sobre "Las formas del crecimiento urbano", que define medir el tiempo sobre el espacio. Donde el proyecto urbanístico es materia compositiva que requiere del tiempo; y en el estudio de Antonio A. Font sobre "Las nuevas formas del crecimiento metropolitano" que se explaya a lo largo de su obra la necesidad de reconstruir los episodios urbanizadores que nos permitan entender el proceso de formación de la estructura metropolitana.

[2] Parte de este estudio comprende parte de los capítulos I y II de la tesis de maestría en urbanismo FAUD – UNC: "Corredores Metropolitanos. Las formas del crecimiento urbano en el Área Metropolitana de Córdoba. Hacia nuevas configuraciones metropolitanas", del autor.

[3] martinsaulonazareno@gmail.com, FAUD-UNC.

"La ciudad metropolitana". De la tendencia al cambio de paradigma

A mediados de los años 70, las ciudades de segundo orden como Córdoba, empiezan a transitar por un proceso de transformación en el que la "idea de ciudad" y lo que respecta a su organización espacial ira tendiendo a configurar nuevas escalas y figuras de carácter territorial. Esta reestructuración espacial estará signada por un contexto en el que los cambios de los modelos productivos y las crisis económicas irán desplegándose sobre esferas políticas, sociales, culturales y urbanas asistiendo a las diferentes formas en la vida urbana (Ascher, 1995). Aparece la noción de ciudad-territorio anclado a las formas de crecimiento urbano, definido por un modelo basado en el crecimiento espontaneo no planificado signado por procesos de suburbanización. El desplazamiento y la individualización del automóvil, la producción de suelo urbano y la segunda residencia, las presiones de mercados en los centros de las ciudades y la receptividad de población en ciudades de tercer orden, van configurando un mapa en el que prospera la interdependencia espacial definiendo nuevas configuraciones metropolitanas. La idea del centro a la periferia se hace cada vez más fuerte y surge la necesidad de reconocer estas nuevas organizaciones espaciales en torno a las áreas metropolitanas.

El cuadro de situación se irá agudizando hacia los años 90, los cambios tecnológicos, los avances sobre la comunicación, la presión de los mercados capitalistas y la relación social cada vez más globalizada, darán un giro sobre el rol de las ciudades, tendiendo estas a competir por ser centros referentes de los circuitos económicos globalizados (Mattos, 2001). El paso de la industrialización a la digitalización opera sobre los espacios, tanto físicos como virtuales, dejando obsoletos los espacios físicos de la ciudad posindustrial como ser las playas ferroviarias o antiguas fábricas hoy abandonadas, y potenciando la deslocalización laboral hoy localizados como espacios virtuales, impulsando un modelo de ciudad fragmentada (Borsdorf, 2003) que no solo tenderá a materializarse a través de procesos de fragmentación espacial y segregación social, también acompañará el crecimiento espontaneo no planificado de operaciones urbanizadoras especulativas (Borja, 2010).

Ante tal escenario, el territorio se encuentra en una continua transformación adquiriendo una vocación de "territorio de desplazamientos", siendo capaz de absorber los modos de habitar de la sociedad actual, replegándose a la naturalización del cambio de paradigma, motor del funcionamiento de las áreas metropolitanas, obteniendo como resultado

en términos de crecimiento urbano la agudización de la expansión que caracteriza a la ciudad latinoamericana.

La ciudad metropolitana (Borja, 2010) continua y discontinua, conurbada, fragmentada, dispersa, con áreas de núcleos compactos, diversa y compleja son algunas de las características físicas-morfológicas que describen a la "ciudad metropolitana", trascendiendo el término de área metropolitana que se basaba en la relación de centro y periferia. La ciudad contemporánea, esta "ciudad metropolitana", multiplicó exponencialmente sus periferias, y la suburbanización comenzó a responder a lógicas que bajo el tamiz de las formas de crecimiento urbano sus configuraciones escapan de la definición de un modelo univoco que lo determine. Si observamos el caso de Córdoba, podemos notar la convivencia de medios, rural-rural, rural-urbano, urbano-suburbano-rural, etc. (Garay, 2010) configuran un mapa de la realidad territorial metropolitana (Figura 1). Cabe destacar que más allá de la distinción entre los conceptos de área metropolitana y ciudad metropolitana, lo que se intenta plasmar es el alcance de la figura metropolitana, en la que la ciudad metrópolis por caso de estudio ciudad de Córdoba, debe ser incluida siempre en cada estudio que se realice más allá de su complejidad en sí misma, se considera que para lograr una lectura integral que represente la definición de área metropolitana debiera comprender todas las relaciones entre la ciudad metrópolis –ciudad de Córdoba– y las ciudades que orbitan en tal sistema, clarificando así concepciones centrales para tal escenario, como el de supramunicipal.

Y si hablamos de figuras metropolitanas, los procesos nos revelan concepciones, fenómenos urbanos y territoriales, pero son las figuras urbanísticas[4] las que se vuelven a partir de su reconocimiento de instrumentos en la planificación de la ciudad y el territorio. Existen diversas formas de arribar a su concepción, lo interesante es poder reconocerlas y otorgarles la entidad que se merecen, sea en términos propositivos entendiéndolas como áreas de oportunidad o actuación (Corti, 2015) o simplemente como unidades de análisis que colaboran a la comprensión de los fenómenos o procesos de transformación que operan en estos escenarios.

[4] Figura urbanística. Se entiende como la expresión y representación de una configuración devenida de la lectura de conformaciones urbanos-territoriales, testigos de los procesos de transformación que las caracterizan.

¿Qué es un corredor metropolitano?

Aproximándonos a la conceptualización de los "corredores metropolitanos" se entiende como aquella figura urbanística de escala de macro-sector inserta en el espacio urbano-territorial. Esta figura puede albergar la conjunción de diferentes sectores y se sitúa en una posición intermedia entre el plan de sector y el área metropolitana pensada en términos urbanísticos-normativos. Sus límites son incomprendidos y poco estudiados, aunque no dejan de ser un desafío para este estudio, y es en sí mismo una forma de leer el territorio. Leer el territorio a través de los "corredores" forma parte de entender los principales procesos de transformación urbano-territorial y poder espacializar el concepto entendiendo sus semejanzas, diferencias y singularidades (Ciccolella y Vesclir, 2012) nutren de conocimiento, colaborando en la formulación de criterios a la hora de mirar el territorio.

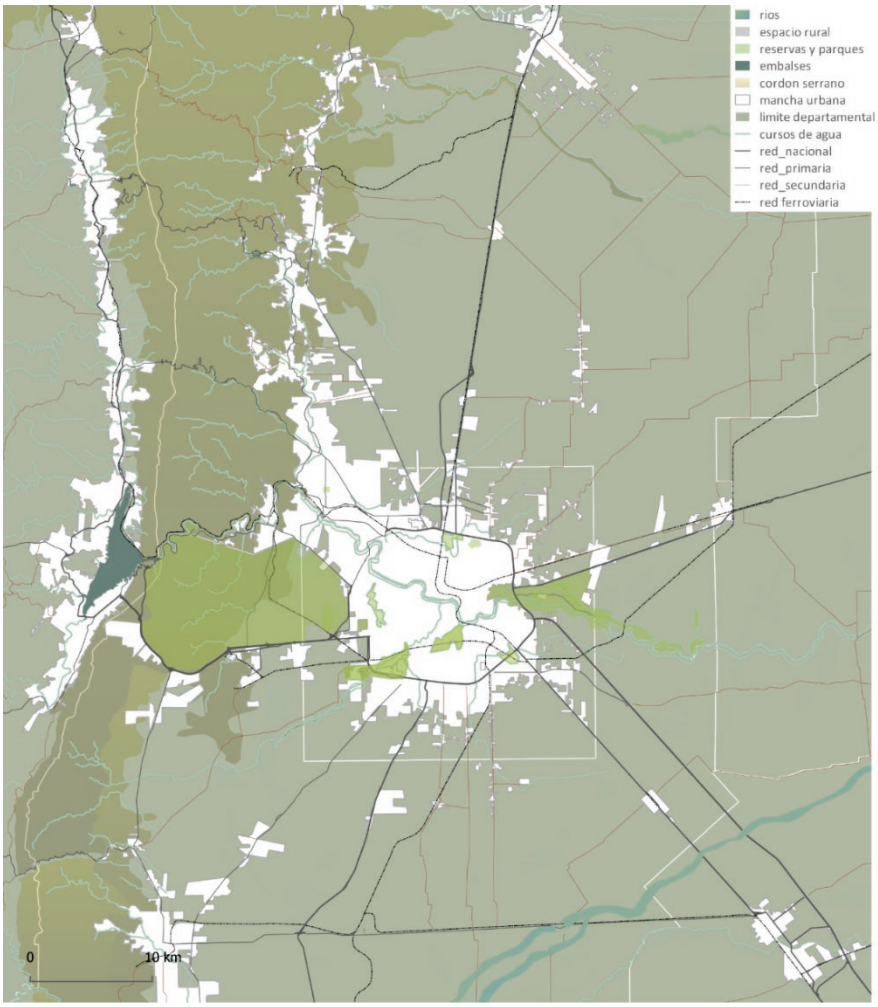


Figura 1: Mapa del área metropolitana de Córdoba. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

El origen de los corredores metropolitanos

Los corredores en el marco de la planificación cordobesa desde el periodo de 1970 a la actualidad y su transcripción a la realidad territorial

Si buscamos el origen de los "corredores metropolitanos" podríamos remontarnos a tiempos de caminos y postas, sin embargo, existe un periodo en el que los escenarios de planificación comenzaron a pensar en la posibilidad de que uno de los modelos de crecimiento para la ciudad de Córdoba podría ser a través de fortalecer la concepción sobre los "corredores".

En Córdoba a finales de los 60 van a elaborarse una serie de documentos técnicos en el marco de la planificación reguladora, que van a introducir la definición de área metropolitana (Debat, 2010). Basados en los censos de transporte de la Encuesta Origen Destino (1968), sobre los volúmenes de desplazamientos, accesibilidad, y distancias entre ciudades que reconocen la gravitación y peso relativo entre la ciudad de Córdoba y las ciudades de su entorno, el "Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba, 1973" va a organizar el espacio metropolitano sobre la delimitación de un área de metropolitana tentativa denominada "área de influencia inmediata". Esta definición es fundamentada a través de consideraciones que pretenden concluir sobre el comportamiento funcional de interrelaciones polares en Córdoba. A partir de la medición de tiempos de viajes en el transporte automotor colectivo se adopta el valor de una hora diez minutos (1.10 hs) como viaje máximo admisible.

Las nuevas formas de organizaciones espaciales en el territorio como el área metropolitana de Córdoba van a ir determinando configuraciones espaciales en el espacio urbano territorial (Figura 2), dando origen a la propuesta de nuevas figuras urbanísticas. Este reconocimiento de nuevas figuras, como los "corredores", van a ser desarrollados en estos documentos y van a concluir de forma indirecta en la aplicación de las bases para la normativa Nº 8.133/85 referente a usos de suelo, con especial atención a patrones de localización industrial. Si bien dentro de los diferentes planes realizados se hace una revisión y redefinición del área metropolitana de Córdoba y la conceptualización de los "corredores", tanto el Diagnóstico de 1973 y el Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU, 1978) son los documentos que van a dar origen y desarrollo a la formalización de estas figuras territoriales.

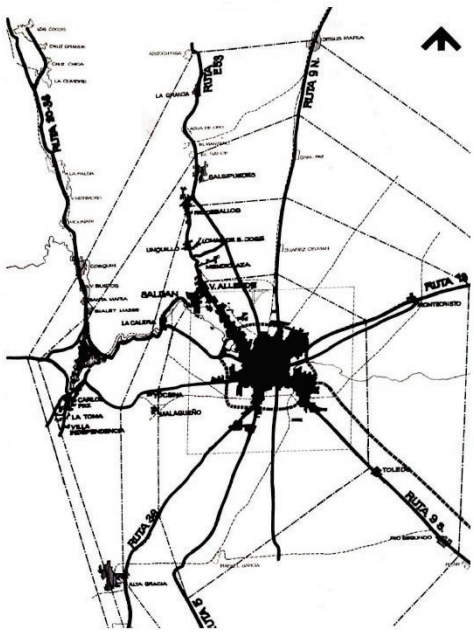


Figura 2: Mapa del área metropolitana de Córdoba de 1973. Fuente: Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba, 1973.

En 1973, el "Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico para la ciudad de Córdoba",[5] en su concepción refiere a dos alternativas de modelos de crecimiento urbano (Figura 3); uno basado en la "Alternativa 1 – Crecimiento Monocéntrico Concentrado" que describe el modelo teórico que desarrolla tres posturas frente a la problemática de la expansión urbana. Primero, aceptando la estructura urbana radiocéntrica; segundo, aceptando la organización de las funciones centrales polarizadas por un centro único multifuncional de servicios (es decir, el reconocimiento y la valoración al área central); y tercero, planteando el detenimiento de la expansión urbana mediante un perímetro de contención. Estos planteos van a tratar de suplir dos fenómenos: el crecimiento desmedido de la expansión urbana y el desarrollo espontáneo de la urbanización.

El segundo modelo teórico es la "Alternativa 2 – Ejes preferenciales de desarrollo" va a materializar aquellos ejes preferenciales de asentamiento residencial o industrial, localizando los equipamientos comunitarios, centros comerciales y pequeñas industrias sobre los ejes, equipados con grandes redes troncales de servicios integrales y un sistema de transporte rápido. Se describe como una propuesta superadora, posible de plantearle al

[5] Da origen a los planteos y bases sobre el "Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU, 1978), considerado fundamental para el entendimiento de las disposiciones en torno a las formas del crecimiento urbano de los "corredores".

planeamiento no solo una solución frente al desarrollo espontaneo, sino un modelo que como propuesta oriente el uso de suelo, favorezca las relaciones funcionales, racionalice el crecimiento de infraestructura, asegure las vinculaciones a las funciones polares, y asegure un equilibrio entre el espacio urbanizado y espacio libre de uso rural y recreativo. Este modelo es el que se adecua y nos da una referencia clarificarte sobre la conceptualización de los "corredores metropolitanos".

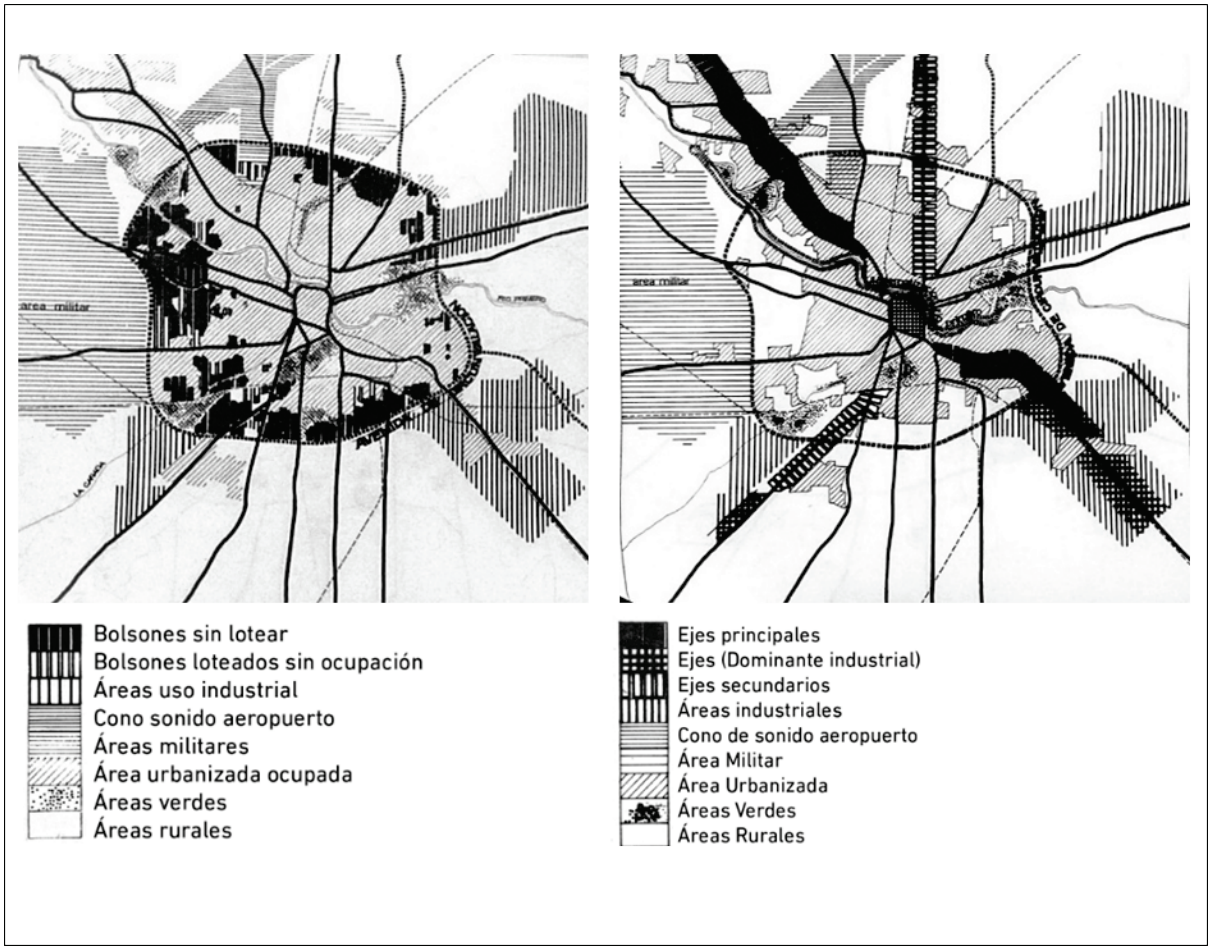


Figura 3: Alternativa 1 – Crecimiento Monocéntrico Concentrado (izq.); Alternativa 2 – Ejes Preferenciales de Desarrollo (der.). Fuente: Elaboración propia en base al Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba. Municipalidad, 1973.

La Alternativa 2 basada en "Ejes preferenciales de desarrollo", en su conformación hace énfasis en los "corredores interurbanos" realizando un análisis detallado de los ejes radiales de penetración, que por su rol, consolidación edilicia, crecimiento urbano y potencialidad de escalas, constituyen un factor principal considerable al momento de definir la estructuración funcional de la ciudad. Estos ejes, en un inicio, van a ser dieciséis (16) para

lo cual se define en su aplicación un espesor de 1 km de ancho, es decir, cinco cuadras para cada lado de la vía según corresponda, considerando la variabilidad en porcentaje de usos de suelo dominantes y no dominantes, población, área de influencia, accesibilidad respecto a la disponibilidad de vías, distancias al área central, infraestructura y caudal vehicular. De este análisis se desprenden parcialmente cuatro ejes preferenciales de desarrollo seleccionados por sus ventajas comparativas respecto a los demás quedando en este grupo el Eje Noroeste: Castro Barros – Caraffa – Rafael Núñez; el Eje Sudeste: Ruta 9 Sud; el Eje Norte: Ruta 9 Norte; y el Eje Sudoeste: Ruta Nº 36. Finalmente, los dos ejes preferenciales desarrollados serán el Eje Noroeste: Castro Barros – Caraffa – Rafael Núñez, y Eje Sudeste: Ruta 9 Sud tomados como referencia para los lineamientos planteados, fortaleciendo los argumentos sobre sus ventajas, dando mayor precisión a las características sobre usos de suelo y patrones normativos de estos ejes preferenciales de desarrollo (Figura 4).

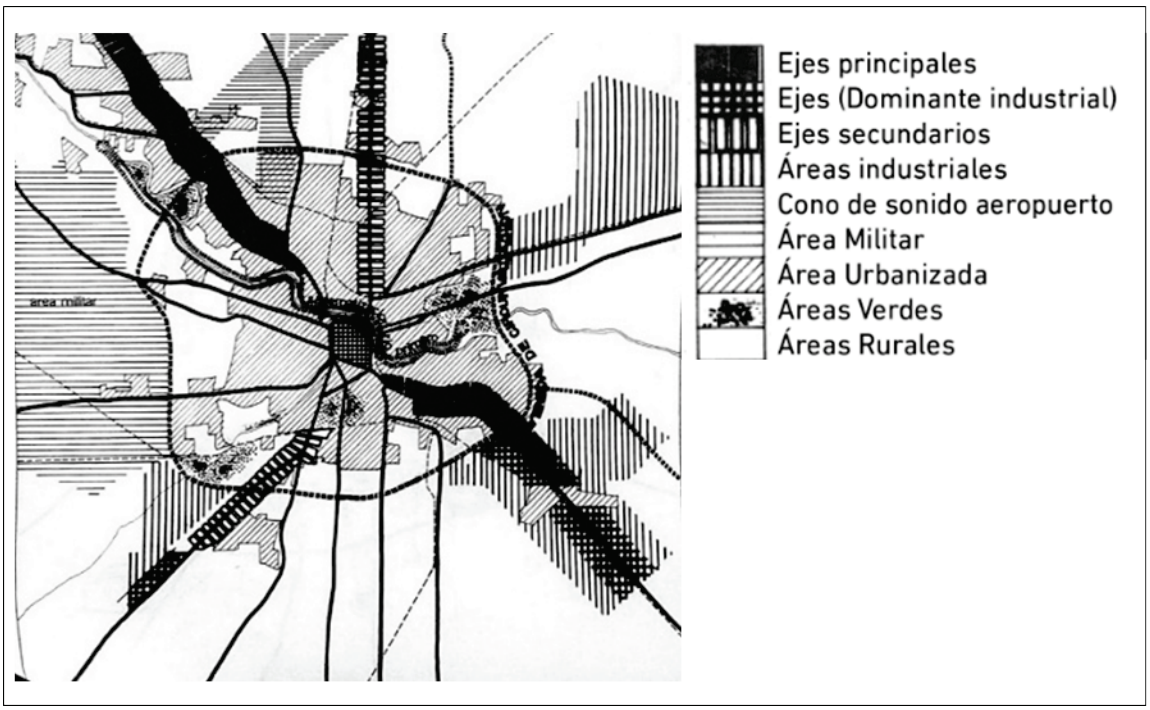


Figura 4: Alternativa 2 – Ejes Preferenciales de Desarrollo. Fuente: Elaboración propia en base al Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba. Municipalidad, 1973.

El Esquema de Ordenamiento Urbano (EDOU, 1978) va a orientar esquemáticamente el crecimiento y la ocupación del territorio, a través de la localización de la población y actividades en una estructuración general. Establece políticas y estrategias en relación al conjunto urbano, que deberán ser continuadas por un CORPUS normativo que lo acompañe y

guie la regulación de las propuestas. Su enfoque también va a estar orientado a la ampliación y ajuste de mayor precisión sobre su documento rector el Diagnostico de 1973 orientado a entender la relación entre oferta y demanda respecto a la urbanización como primer eje, definiendo la previsión de capacidad de admisión, que refiere a la confrontación entre la demanda previsible de urbanización y la oferta de tierras, determinando la demanda a partir del estudio de las proyecciones de población e incorporando un índice que refleje el proceso global de urbanización, y suelos que posibilite la definición del crecimiento tendencial. Mientras que para la oferta se espacializa cuantitativamente la superficie de tierras incorporables urbanizadas y urbanizadas no ocupadas; sumando a un análisis de costos de extensión de infraestructura, sumado con los análisis previos al resultado del diagnóstico tentativo para la elaboración de un diagnóstico final.

La espacialización de la estrategia de intervención va a desglosarse a partir de las siguientes categorías: "corredores", "áreas tramas" y "áreas de relleno". La estrategia lleva en sí varias formas de configuración posible y sus posibles combinaciones. Al "corredor" lo define como aquella área conformada a lo largo de las vías principales y que es estructurante a escala del conjunto de ciudad. Respecto a las "áreas tramas", su conformación estará determinada en base a una calle vial multidireccional dotada de equipamiento, que sustenta residencia de medias y altas densidades. Y, por último, las "áreas de relleno" van a ser aquellas que no se configuran como trama o corredor, pero que se sirven de sus equipamientos. Respecto a los "corredores en la estrategia de intervención", se menciona que éstos deberán contener un máximo grado de mixtura de uso, con un alto grado de concentración de equipamientos, la residencia debe combinarse con comercio y/o recreación, o industria enmarcada en una escala urbana o de sector.

Su dominancia será determinada en base a su mixtura sin excluir una con las otras, pero determinando su intensidad según la densidad, caracterizando de esta forma la continuidad en el tejido por el grado de mixtura, dominancia e intensidad de usos. La intensidad de uso va a ser en definitiva una variable alta y media decreciente transversal al eje, y se considerara la máxima intensidad en tramos como centros o extensión del área central (EDOU, 1978, p. 88). En cuanto a su clasificación, en términos generales y en lo que respecta la a caracterización y criterios de selección, su accesibilidad estará determinada por pertenecer al grupo de vías de circulación vehicular y peatonal de gran capacidad sin

restricción de acceso al entorno inmediato y de mayor tránsito de transporte público. Para ello es que se pretende que este instrumento no sea un fin en sí mismo, sino que oriente la acción privada e induzca a la coordinación administrativa.

El documento considera que "un corredor es en esencia aquellas áreas potencialmente aptas, conformadas a lo largo de una vía principal, difieren de las áreas inmediatas en tanto cumplen una función estructuradora a escala del conjunto de la ciudad" (EDOU, 1978).

También los va a clasificar en base a su función estructurante (Figura 5), siguiendo una serie de criterios basados en la asociación del crecimiento y el desarrollo urbano de los corredores. Es notorio cómo a lo largo de todo el documento, al hablar sobre corredores, los instrumentos de análisis parten de estudiar la cuestión demográfica centrado en las proyecciones de crecimiento poblacional entre otros y también destaca los análisis en relación al transporte, volviéndose estas variables condicionantes en su clasificación al igual que los usos de suelo, y que según las escalas ya sean urbana o de sector se definen los siguientes criterios de clasificación, donde el Corredor adquiere dicha escala según:

- Escala Urbana:
  - Por extensión de servicios comerciales del área central.
  - Por concentración a lo largo de un eje (industriales).
  - Por concentración de usos recreativos.
- Escala de Sector:
  - Por concentración de comercio, equipamiento administrativo institucional.
- Usos del Suelo:

  Tipos de mixtura de uso (dominantes y complementarios) varían según:
  - Escala del corredor.
  - Uso del suelo en áreas inmediatas al mismo (según criterios).



Figura 5: "Corredores interurbanos". Fuente: Esquema de ordenamiento urbano. (EDOU) Municipalidad, 1978.

El corredor puede configurarse de forma lineal, ocupando el uso mixto, en frentes de manzanas o vías transversales a la vía directriz, obteniendo así una serie de tres combinaciones que van del corredor lineal al área, que configura una trama de usos mixto. (Figura 6).

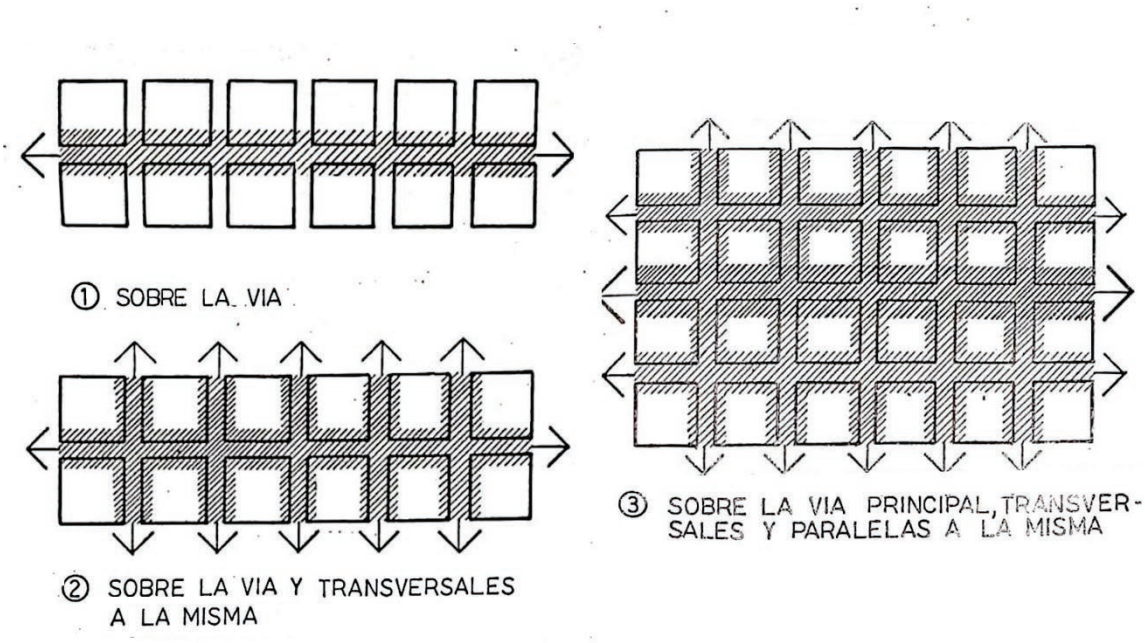


Figura 6: Distribución del uso mixto sobre el "corredor". Fuente: Esquema de ordenamiento urbano (EDOU), Municipalidad, 1978.

El EDOU de 1978 es, sin duda, un instrumento clave en el reconocimiento del relato sobre corredores en la tradición de la planificación en Córdoba, puesto que no solo describe sus criterios, sino que también aporta herramientas (Cuadro 1) para la comprensión del tema diferenciándolo y separándolo de la cuestión vial a la que se lo tiene tan asociado.

Criterios Generales	Tipología	Descripción	Ejemplos
1 – Son áreas coincidentes con las mayores directrices de crecimiento de la estructura.	Corredores principales	Siguen directrices de crecimiento de la Estructura urbana con grados altos de concentración de equipamiento a escala urbana.	. Av. Colón . Castro Barros - Emilio Caraffa. . Rafael Núñez . Ruta nº 9 Sur
2 – Son áreas coincidentes con ejes de buenos o máximos niveles de servicio público de transporte o que por sus características físicas no ofrezcan resistencia a la incorporación del mismo, alcanzando niveles altos de capacidad.	Corredores Industriales	Áreas conformadas sobre sobre vías de penetración a la ciudad o vías principales con grados altos de concentración industrial.	. Tramo de Ruta nº 9 Norte . Ruta nº 5 . Ruta nº 36 . Av. Don Bosco
3 – Son áreas de alto grado de mixtura de uso con gran concentración de equipamientos a escala urbana ó de sector y/o publico institucional a escala de sector o altos grados de concentración industrial.	Corredores Secundarios	Máxima concentración de equipamientos a escala de sector sobre vías de la red vial principal que puedan posibilitar movimientos urbanos, metropolitanos y regionales.	. Av. Pueyrredón .Ruta nº 9 Norte
4 – Son áreas de máxima intensidad de uso mixto ya sea con dominancia de equipamiento, de vivienda, ambos simultáneamente o de industria.	Corredores Intersectoriales	Mayor frecuencia en el conjunto de la estructura. Próximos al área central	

Cuadro 1: Criterios y caracterización de la clasificación de los corredores según el Esquema de Ordenamiento Urbano de la Ciudad de Córdoba (EDOU, 1978). Fuente: Elaboración propia en base al Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba, Municipalidad, 1973.

Siguiendo esta línea de análisis y propuesta de planes reguladores, en los 80 se publica el "Esquema Director Ordenamiento Metropolitano (EDOM, 1981-2000)". Centrado en los efectos generados por la macrocefalia urbana, justifica la necesidad de organizar el área metropolitana en torno a estrategias de "descentralización" urbana que ya advertían los planes anteriores. Si bien sus planes de acción estarán centrados en el área central de la ciudad de Córdoba, en sus análisis hace mención sobre la concepción de los "corredores", caracterizándolos como espacios de anchos variables, adyacentes a una vía de vinculación importante, relacionando el centro y los subcentros, funcionando como extensiones, que admiten densidades de ocupación y de construcción superiores al área circundante (EDOM, 1981).

A principios de los 90, la planificación estratégica, continuando con el objetivo de descentralizar, estará orientada a integrar las acciones del estado con la participación de los

diferentes actores productores de ciudad, poniendo en marcha la implementación de los centros de participación comunal (CPC) registrados en los documentos síntesis PEC, 1993-1999 y PECba, 2003-2006 (Figura 7) que plantean, desde el orden administrativo, la descentralización. Sin embargo, estarán alejados de las nuevas centralidades pretendidas, ya que su objetivo planteado se verá afectado por las innecesarias estrategias de inclinarse a reproducir mecanismos de la producción de suelo urbano (Díaz Terreno, 2010), homogeneizando la comprensión sobre el territorio de manera desfavorable para su entendimiento.

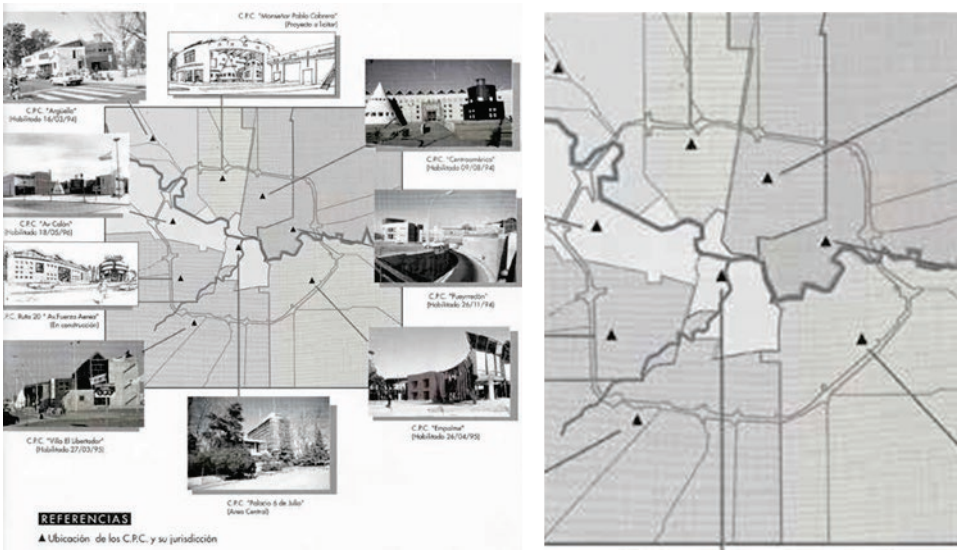


Figura 7: Distribución del uso mixto sobre el "corredor". Fuente: Esquema de descentralización administrativa de la ciudad de Córdoba, Intendencia del Dr. Martí, 1996, Municipalidad de la ciudad de Córdoba.

En el año 2010 se va a conformar el "Instituto de Planificación Metropolitana (IPLAM)", que va a retomar algunas de las ideas de los planes antecesores sobre escenarios de actuación en torno a los "corredores". Logrando la aprobación de la Ley 9.841 y la 10.004 referentes al ordenamiento territorial, se desprende de una serie de documentos[6] que incorporan la redefinición de "área metropolitana[7] y corredores". En 2016, publican un

[6] La Ley N° 9.841 Regulación de los usos del suelo en la región metropolitana de Córdoba. Sector primera etapa, y la Ley N° 10.004. Se implementa la segunda etapa del "plan metropolitano de usos del suelo, conformando ambos componentes "el plan vial director para región metropolitana, según Ley Nº 9.687. Documentos síntesis, publicados en el año 2012. Tomo 1. Contexto regional, fundamentos y orientaciones. Tomo 2. Plan vial y usos de suelo. Tomo 3 Lineamientos para un plan metropolitano de transporte.

[7] Referenciada a las ciudades que conforman un continuo urbano con la ciudad principal, y Región Metropolitana que se remite a un espacio geográfico mayor, que contiene otras ciudades dispersas en el territorio, pero que en su conjunto constituyen un sistema de ciudades, por la referencia al concepto de Sistema como conjunto de partes y sus interrelaciones (IPLAM, 2012).

documento revisión, el "Plan Director del Corredor de Sierras Chicas", basado en el estudio de factores físicos ambientales, sociodemográficos, normativos y de movilidad, que introduce al debate la lectura nuevamente sobre los "corredores" y su conceptualización, que es cada vez más compleja y carece de cierto enfoque respecto a su aplicación, para eso va a apoyarse en una definición[8] que suscribe al comité del "Corredor Biológico Centroamericano". Esta definición va a estar muy anclada a la idea de su implementación del concepto de Reservas Biosfera promovido por la UNESCO que promueve la gestión sostenible, conservación del agua dulce, recursos terrestres y diversidad biológica. En su descripción, el "Corredor de Sierras Chicas" tiene una superficie de 900 km que enmarcan al menos 12 áreas protegidas y 12 municipios desarrollados a lo largo de todo el territorio que va desde Córdoba hasta Ascochinga (Figura 8). Bajo estas prácticas es que se elaboran una serie de elementos para el diseño del corredor, estructurado a través de un eje vertebral de máxima protección por un sistema de áreas protegidas, redes de conectividad, una matriz medioambiental territorial, comprendiendo la red de actores y entidades involucradas.

[8] "Un sistema de ordenamiento territorial compuesto de áreas naturales bajo regímenes de administración especial, zonas núcleo, área de amortiguamiento, áreas de usos múltiples y áreas de interconexión, organizado y consolidado, que brinda un conjunto de bienes y servicios ambientales a la sociedad, proporcionando los espacios de concertación social para promover la versión en la conservación y uso sostenible de los recursos".

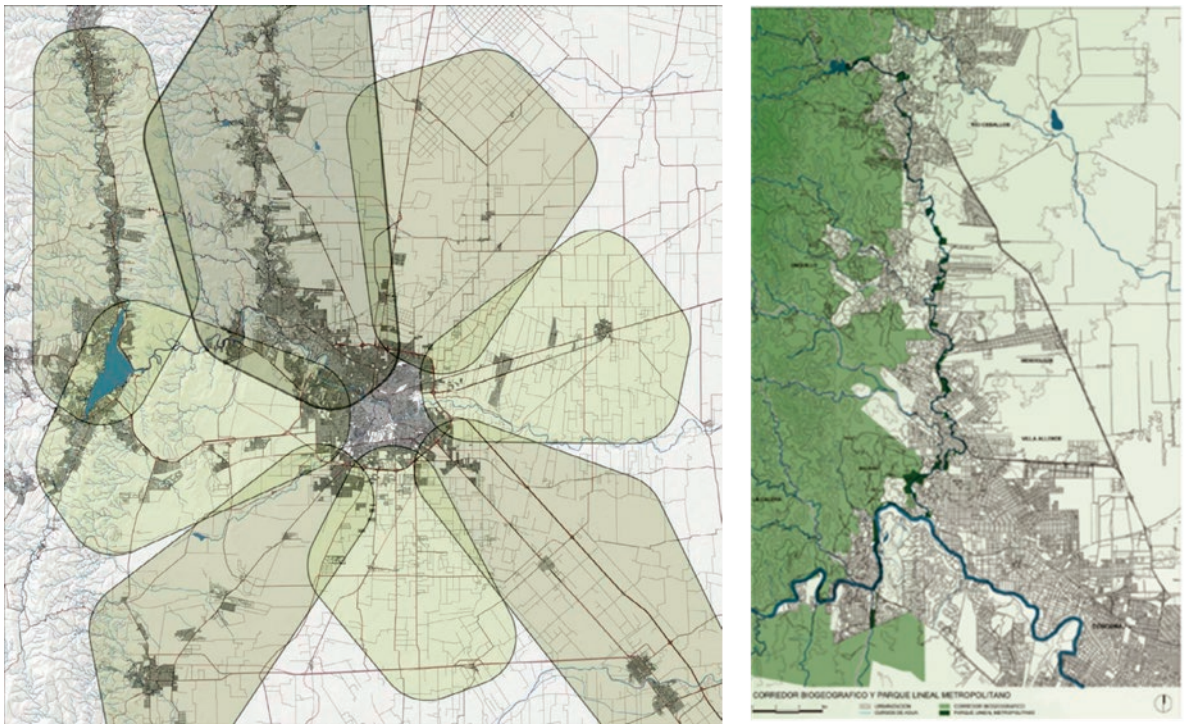


Figura 8: Propuesta del "Corredor de Sierras Chicas Biogeográfico y el Parque Metropolitano. Esquema de subregiones (izq.) y Corredor de Sierras Chicas (der.). Fuente: "Plan Director del Corredor Sierras Chicas". IPLAM, 2016. Ministerio de agua, ambiente y servicios públicos del Gobierno de la provincia de Córdoba.

Los documentos del IPLAM tendrán la constante de unidades de análisis, basadas en el estudio de los desplazamientos de transporte masivo de pasajeros, aspectos socioculturales, aspectos físicos, de usos de suelo y de gestión de los municipios. Siendo el primero el más destacado y que en buena medida es el insumo con el que definen los alcances del contexto metropolitano.

Entre el modelo y la figura

Los "corredores" han formado parte del relato de la planificación urbana como aquella figura de subcentralidad o instrumento de descentralización, operando bajo lógicas dependientes de una estructura morfológica dinámica, pudiéndose cuantificar y cualificar, normar, regular y gestionar, volviéndose un instrumento urbanístico de transformación territorial. Contribuir a la elaboración teórica que configura la "figura de corredor", forma parte del entendimiento sobre la historia de la tradición cordobesa de los "corredores". Se

considera que la estructura espacial metropolitana está conformada por "corredores metropolitanos".

El Diagnostico (1973) apostó a un planteo integral sobre la cuestión de los "corredores", sentando las bases para el desarrollo del modelo sobre ejes preferenciales, que va a signar uno de los principales referentes, aún vigentes a la hora de teorizar o conceptualizar la figura de los "corredores". Mientras que el EDOU (1978) va a profundizar sobre el modelo de los ejes, tecnificando el desarrollo sobre las descripciones de los mismos, normando su configuración y haciendo posible su medición, estableciendo condiciones en las que un "corredor" solo se considera como tal, si alberga mixtura de usos, y la población que reciba sea congruente en relación a las superficies de tierra urbana disponible, es decir una densidad poblacional equilibrada, junto a una integración de los servicios e infraestructura sobre el eje adyacente, y que sobre éste se estimule el transporte masivo de pasajeros. El resto de la historia de la planificación, construida en base a planes directores, va a acusar cuestiones relacionadas sobre los "corredores", en las que podrán rescatarse ciertas referencias como en el caso del EDOM (1981) donde los considera una extensión entre la relaciones de centro y subcentros, o en el caso de la planificación estratégica en el 2000, con la institucionalización de los CPC, en la que destacan, no los objetos en sí, sino sus áreas de coberturas y la descentralización administrativa. En el caso del IPLAM (2016), con el Plan del Corredor de Sierras Chicas, es uno de los referentes claves a la hora de poder dimensionar la figura del corredor, considerando este uno de los mayores aportes en la planificación luego del Diagnóstico y el EDOU.

Podemos inferir a través de la revisión histórica-morfológica que para la planificación los corredores metropolitanos son un espacio en que convergen actividades compatibles, mixturándose, pero teniendo más semejanzas que diferencias, y que parte de los procesos que intervienen actualmente se relacionan estrechamente a un crecimiento en función de la metropolización y todo que ello acarrea. Su morfología y ocupación en el territorio evidencia el paso de la suburbanización. Y la dinamización de estos escenarios muestran las fuerzas que operan desde cada esfera sobre el territorio marcando sus formas. De la dialéctica de reconocer el territorio, interpretando sus conformaciones en base a la ocupación del mismo, puede hacerse una lectura de sus configuraciones resultantes, y así registrar las formas en que crecen, para poder otorgarle la entidad y escala que le confiere al "corredor metropolitano",

volviéndose un instrumento urbanístico. La esquematización de un modelo de "corredores", a la normalización de los mismos, asistiendo a la función de un modelo descentralizado, concretando su administración y retomando en el marco de la contextualización del área metropolitana, las funciones supramunicipales, construyen el sostenimiento del modelo en cuestión (Figura 9).

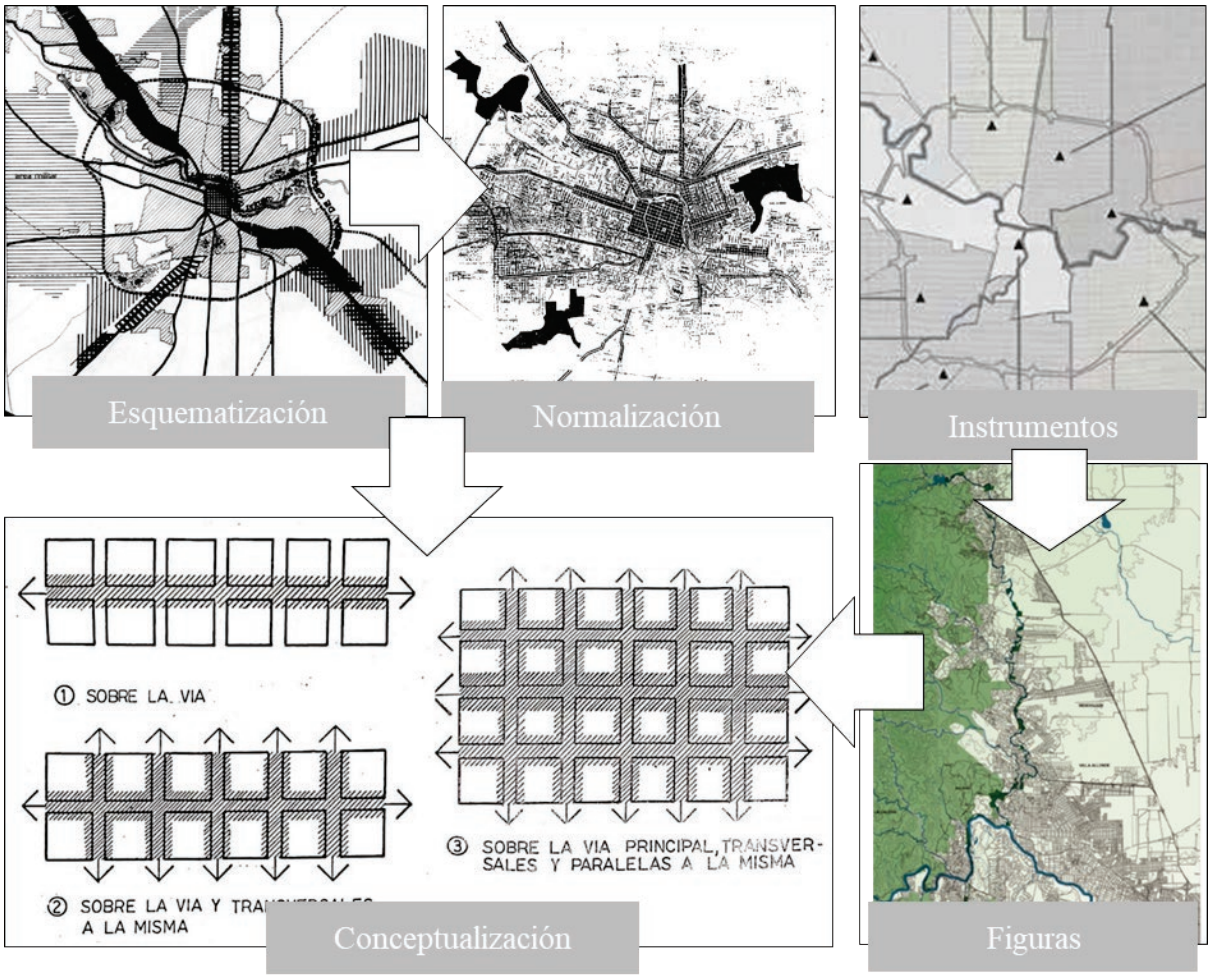


Figura 9. Modelos y figuras en torno a los "corredores metropolitanos". Fuente: Diagnostico Tentativo y Alternativas de Desarrollo Físico de la ciudad de Córdoba, 1973; Esquema de ordenamiento urbano (EDOU) Municipalidad, 1978; Esquema de descentralización administrativa de la ciudad de Córdoba; "Plan Director del Corredor Sierras Chicas", IPLAM, 2016, Ministerio de Agua, Ambiente y Servicios Públicos del Gobierno de la provincia de Córdoba.

Estructura espacial metropolitana de corredores

Análisis de las organizaciones espaciales territoriales según la concentración y las nuevas tendencias de crecimiento urbano

La estructura espacial metropolitana según las configuraciones

La organización y el ordenamiento del territorio en los últimos cuatro decenios ha tomado una relevancia en los estudios urbanos transfiriendo los conocimientos a otros ámbitos. Estos ámbitos han cambiado parte de algunas de las conceptualizaciones en torno a ciertos temas, por ejemplo, las formas en las que se definían los modelos de crecimiento urbano, donde durante gran parte de la segunda mitad del siglo XX, el crecimiento urbano se adjudicó al fenómeno de expansión como una forma homogénea que seguía un curso "natural"[9] provocada por las fuerzas ejercidas del mercado inmobiliario.[10] Si bien la producción de suelo urbano ha proliferado de formas diversas y con gran fuerza, con todos sus bemoles, este estudio intenta demostrar que no existe un elemento unívoco que explica la dinámica territorial o las estructuras de su conformación.

Como propuesta de estudio, se plantea la lectura pormenorizada del territorio, en función de su organización espacial que posibilite de manera intencionada la identificación donde convergen los "patrones territoriales" arrojando certezas sobre la localización, distribución y formas de ocupación conformes al paso del tiempo, identificando las principales tendencias de las formas del crecimiento urbano, enfocadas sobre los "corredores" en el espacio urbano metropolitano.[11]

Analizar las organizaciones espaciales en torno a los "corredores metropolitanos" exige la introducción de una metodología técnica posibilitante de una clasificación de sus componentes. La clasificación consiste en reconocer, delimitar, categorizar, interpretar y

[9] No se considera que los procesos de transformación urbana sean naturales, todo lo contrario, un proceso de transformación puede considerarse antropizado en todos sus matices, pero lejos de un curso propio de la naturaleza, lo que no quita poder referirse a la naturaleza del objeto de análisis.

[10] En gran parte del debate sobre estudios urbanos, este es interpretado como una entidad casi espectral de cierta forma autónoma y perversa poco controlada por las fuerzas del estado, si bien el desarrollismo ejerce peso sobre la actuación urbana no se considera el único elemento que explica las transformaciones del territorio.

[11] Para poder leer e interpretar correctamente a los "corredores metropolitanos" es necesario comprender la lógica de su "escala transescalar". Esta definición se basa en la relación del "espacio metropolitano" y el "espacio urbano –territorial" se encuentran bajo un contexto metropolitano, sin embargo, el espacio urbano territorial está inscripto en el espacio metropolitano.

agrupar aquellos objetos espaciales propios de la estructura del espacio metropolitano. Bajo una representación cartográfica y composición grafica se representan los elementos enunciados a modo de dimensionar aquellas formas según el corredor metropolitano analizado.

La estructura espacial de "corredores metropolitanos" puede sintetizar gran parte de los procesos y las formas en las que se puede leer al territorio. De esta lectura se delinea el alcance de lo que podrían ser los corredores metropolitanos tentativos (Figura 10), cada "corredor es una figura en sí, inscripto en el espacio urbano-territorial, con sus peculiaridades y generalidades a caracterizar según el estudio de las formas de crecimiento urbano conformando la estructura espacial metropolitana.



Figura 10: Esquematización de "Corredores Metropolitanos". Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Configuraciones convergentes y divergentes

Haciendo una interpretación sobre los análisis de Antonio A. Font, se encuentran dos grandes grupos, basados en la definición que comprende que la "estructura espacial

metropolitana de corredores", se compone de "configuraciones espaciales convergentes", es decir aquella composición espacial en la que convergen los conjuntos de objetos espaciales (por caso la figura de "corredor interurbano" es un claro ejemplo) cumpliendo el rol de límites o accesos en algunos casos ocupando espacios de centralidad generalmente. Y en el segundo grupo se encuentran las "configuraciones espaciales divergentes", en las que existe una relación de semejanza entre sus objetos espaciales pudiéndose agrupar pero que guardan distancias entre ellas considerables, sin responder a una estructura interna que los una, ocupando espacios de bordes en general.

Continuando con la clasificación en cuestión las "configuraciones espaciales convergentes" (Figura 11) las piezas son morfológica y funcionalmente semejantes entre sí, adyacentes a grandes infraestructuras representativas en el espacio metropolitano, de carácter urbano-territorial, y operan sobre la estructura interna del "corredor metropolitano", otorgándosele la entidad de pieza estructurante en el espacio continuo resultante. A esta figura la llamaremos de ahora en más "Formaciones lineales" (FL). A esto se suman, como se mencionó anteriormente, las "configuraciones espaciales divergentes" (Figura 12) que van a marcar las muchas de las tendencias de crecimiento urbano, y en su universo, se ven condicionadas por factores que influyen en la configuración de los espacios de borde, por caso los procesos de transformación en espacios paraurbanos[12] (Folch, 2003). Se clasificaron dentro del grupo de configuraciones divergentes, las "Grandes Superficies" (GS), las "Urbanizaciones" (UR) y las "Centralidades "(C).

[12] Incluye al Periurbano, definiéndolo como el espacio de transición o interface entre los suelos de uso rural y urbano, el espacio de geometría diversa y de límites difusos, suelen estar poco estructurados y se encuentran en la denominada periferia (Folch, 2003) Asisten la mayor especulación sobre su convertibilidad de uso periurbano a urbano. Mientras que el rururbano es el espacio donde se asientan aquellas actividades relacionadas al uso rural, pero de menor impacto, invernaderos, viveros, almacenes agrícolas, apartadas de las necesidades agropecuarias como plantas de tratamiento de aguas residuales, etc.

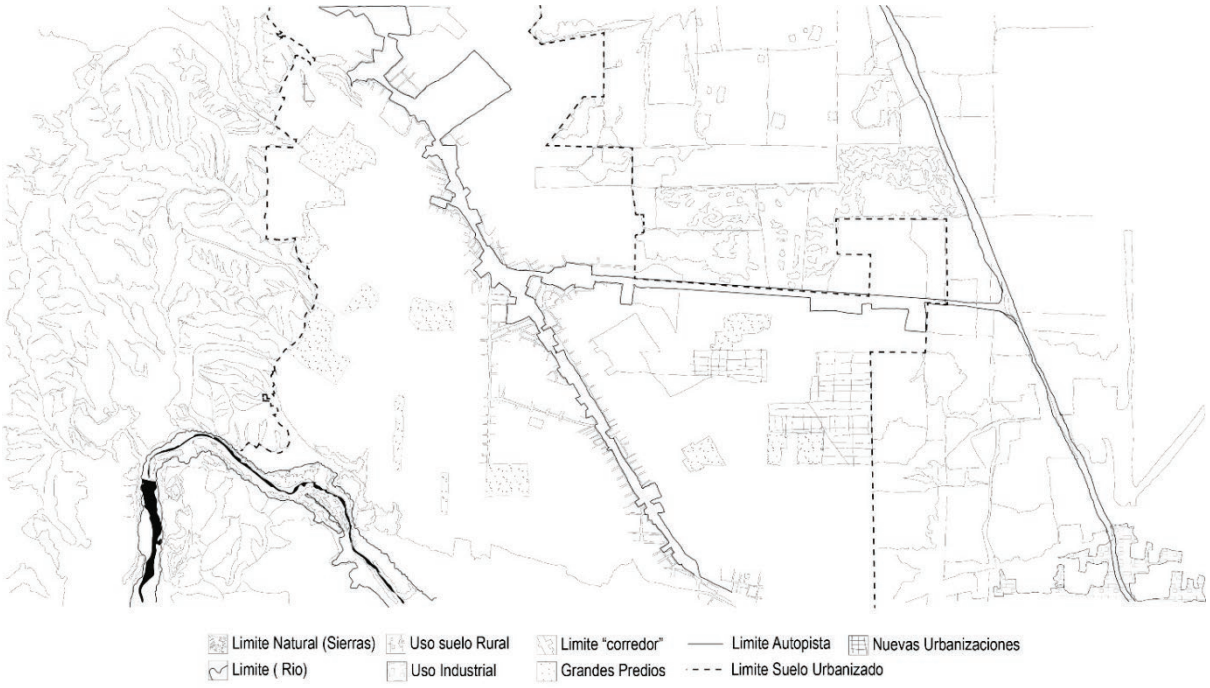


Figura 11: Configuraciones espaciales convergentes. Sector arco noroeste Villa Allende. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

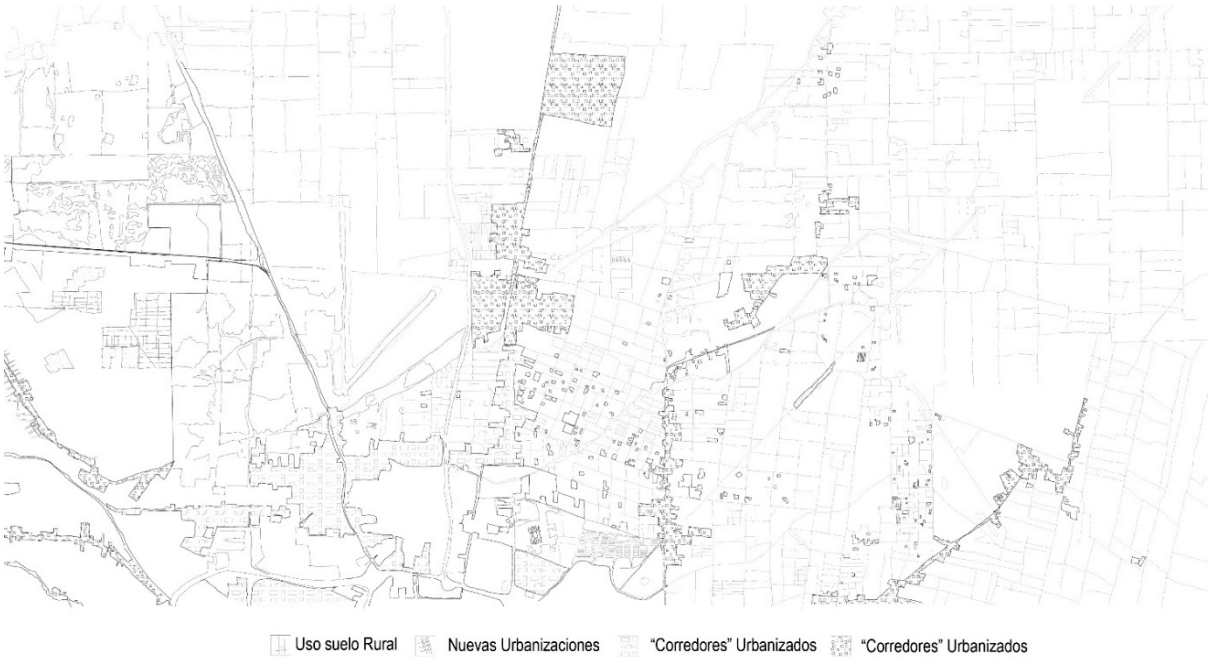


Figura 12: Configuraciones espaciales divergentes. Sector arco norte Villa Allende - Córdoba - Guiñazu. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Formaciones Lineales (FL)[13]

Existen elementos en la conformación de las estructuras urbanas-territoriales que por su localización, forma, usos y tamaños caracterizan a los "espacios corredores" constituyendo un "corredor urbano" en sí mismo. Estos elementos en su individualidad no son representativos, al menos en la escala territorial; sin embargo, en su conjunto forman un continuo urbano adquiriendo una escala de mayor representatividad y significancia en el espacio metropolitano operando de dos formas: por un lado, como "corredor urbano" y, por otro, como la estructura interna vectorial de los "corredores metropolitanos".

Algunas de las características que distinguen a los espacios de formación lineal, es que advierten procesos de transformación relacionados a la renovación parcela a parcela en áreas ya consolidadas o intensificación de usos según lo indique la normativa, y sustitución de actividades y/o del tipo edificatorio, describiendo la relación del proceso tipológico-morfológico (Solà Morales, 1997). Las formaciones lineales evidencian su condición de trama tanto en su recorrido lineal, ampliándose en las áreas núcleos o subcentros fusionándose con los ejes de desarrollos, pudiendo reconocer rápidamente los alcances de la estructura espacial metropolitana (Figura 13).

[13] Antonio A. Font (1997) acuña la definición formación lineal al describir lo que denomina como "Hilos o filamentos" indicando son formaciones lineales desarrolladas a lo largo de infraestructuras históricas. Véase en *Papers Región Metropolitana de Barcelona*, núm. 26. Gener 1997, págs. 9-19. Anatomía de una Metrópoli discontinua: La Barcelona Metropolitana.

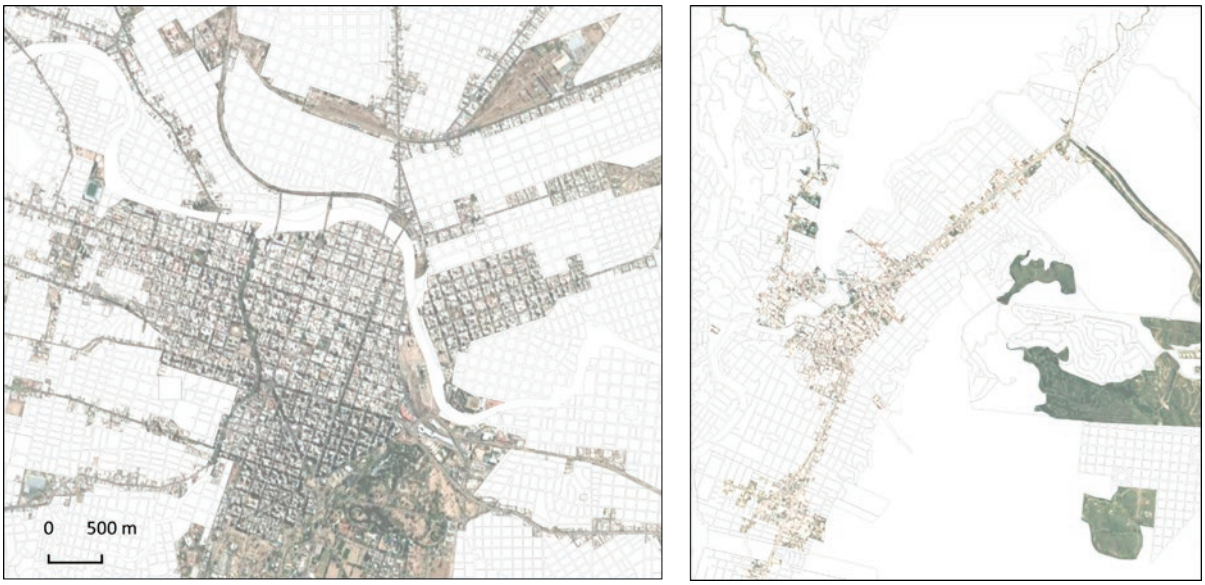


Figura 13: Formaciones lineales. Centralidades y subcentralidad metropolitanas. Ciudad de Córdoba (izq.) y Villa Carlos Paz (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Aspectos morfo-tipológicos

Las formaciones lineales se van a formar en torno a infraestructuras de transporte, de comunicación y servicios, siguiendo una lógica de posicionamiento en función a relaciones de oferta y demanda de infraestructura (Herce, 2009), en la que los objetos espaciales que se instalan en estos espacios son promotores de lo que antecede al inicio de un proceso de transformación, siendo directa (por caso el incremento de altura o constructibilidad, según un cambio de normativa) o indirecta, en los casos que se posicionan alineaciones de parcelación y edificaciones basadas en la continuidad de los objetos (Solà Morales, 1997) percibidos como un indicadores de desarrollo. Su forma queda definida según las actividades que en dichas entidades se desarrollan, por la regularidad o irregularidad de su geometría espacial urbano-arquitectónica y su escala. En sus formas se evidencia la consolidación de frentes urbanos de características continuas (Figura 14) en las áreas urbanas y discontinuas a medida que se alejan de los entornos de mayor grado de urbanización (Figura 15). Las distancias entre los bloques o conjuntos de edificios que conforman estos continuos urbanos también inciden. Sin embargo, lo que prevalece en la lectura es la "iteración-procesual" del corredor, es decir, la cantidad de veces que se repiten los objetos espaciales reflejando la repetición de los procesos, conformando la configuración espacial del "corredor". Respecto a los usos que

los van a caracterizar suelen ser comercial como uso dominante, mayormente cercanas a las áreas de centralidad o a los subcentros. Sin embargo, no excluye otros usos, existen formaciones lineales conformadas por usos industriales con fines de almacenaje, equipamientos institucionales, administrativos, religiosos, sanitarios y residenciales de baja densidad fuera del área central de Córdoba y de alta densidad en el área central. La formación lineal pondera la presencia de usos mixtos a lo largo de todo su desarrollo, o al menos debiera tender a esa concentración de actividades. Predomina como superficies en las "formaciones lineales" espacialmente entre los tramos entre centros y subcentros, un tamaño de parcelas[14] de superficies de 1350 m^2 la mediana,[15] y superficies de mejoras de valores promedio superiores a los 2.500 m^2.



Figura 14: Alineaciones "continuas" de parcelación y edificaciones. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

[14] Para el cálculo de promedio de parcelas y objetos arquitectónicos, se utilizó la base de datos de parcelas de la Dirección General de Catastro de la Provincia de Córdoba. Suministrado por el geoservicio de IDECOR. Infraestructura de datos espaciales Córdoba. https://www.mapascordoba.gob.ar/

[15] De una muestra de 15.000 parcelas seleccionadas, se toma un valor de mediana, donde se representa el valor de la variable de posición central en un conjunto de datos ordenados.



Figura 15: Alineaciones "discontinuas" de parcelación y edificaciones. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Como resultado del estudio minucioso de las formaciones lineales y los criterios formulados para su lectura acotada al entendimiento de las formas del crecimiento urbano, se obtiene una estructura morfológica espacial (Font, 1997) de las formaciones lineales (Figura 16).

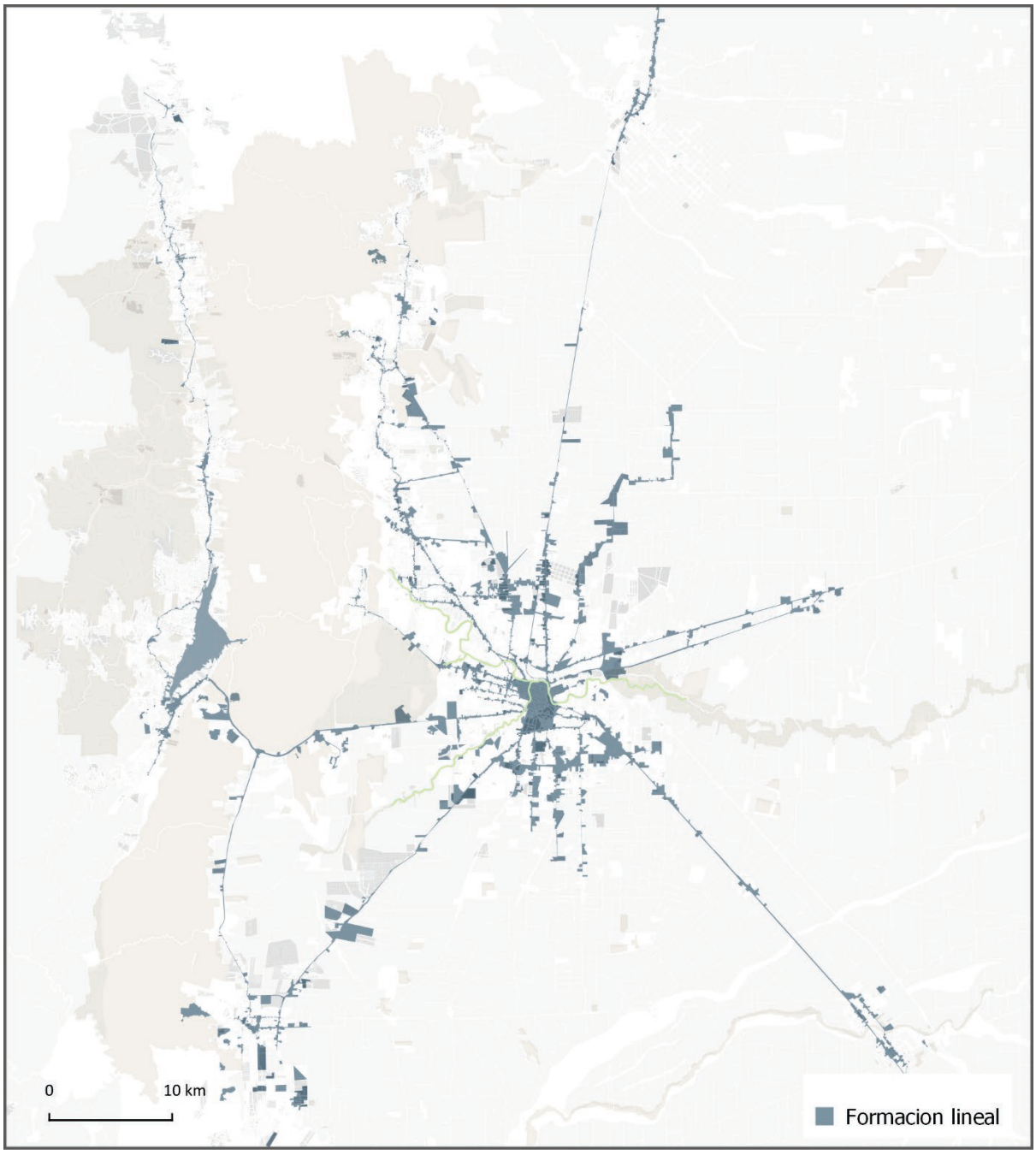


Figura 16: Formaciones lineales. Estructura de Formaciones lineales en el Espacio Metropolitano. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Grandes Superficies (GS).Agrupaciones, singularidades, artefactos y espacios abiertos

De la lectura de las "configuraciones espaciales divergentes" como aquella relación de semejanza entre sus objetos espaciales en la que la ausencia de una estructura de

convergencia se hace visible, operando sobre los espacios de bordes, nos encontramos con cuatro grupos a los que denominaremos como "agrupaciones", "singularidades", "artefactos" y "espacios abiertos". Esta categorización busca inferir en la jerarquía de muchas de las tendencias de crecimiento y poder así interpretar las formas del crecimiento urbano-territorial y la relación con los "corredores metropolitanos". El reconocimiento cartográfico en este caso pondera el tamaño de superficie como uno de los primeros factores determinantes al momento de identificar las grandes superficies. Sin embargo, el interés por detectar estos polígonos surge de entender el sistema qué los relaciona y cómo se distribuyen en el vasto territorio. En términos cuantitativos se reconocieron al menos 4.281 polígonos referentes a las cuatro categorías, encontrándose así, con una variabilidad de las superficies propia de las diferentes categorías pero que nos permiten dimensionar que las superficies rondan por encima de los 6.000 m^2 alcanzando superficies de hasta 95.000 m^2. Debe considerarse que existen valores mínimos donde por agrupación de volúmenes, quedan inscriptas edificaciones que no siempre se ubican con exactitud en el rango, pero sí por la relación de cercanía; o de los máximos donde la identificación de canteras sobrepasan el rango máximo considerándose artefactos por su actividad, no por su superficie.

Agrupaciones

Se considera a todas aquellos elementos incluidos en las tramas urbanas que por su especificad de actividad, relación de cercanía con sus pares, junto al tamaño y regularidad en su conformación tipológica constituyen un "*clúster*"[16] (Figura 17) estableciendo una fuerte presencia sobre ciertos sectores de la ciudad metropolitana. Desde aspectos morfológicos van a caracterizar los paisajes de la periferia, mientras que en las áreas intermedias están en una condición expectantes a sufrir cambios en la transformación de su entorno. Se establece un orden categórico de los elementos identificados, en ello se encuentran:

- Parques industriales y playas de logísticas
- Parques empresariales
- Almacenes de acopio

[16] *Clúster*. Se considera aquellos objetos espaciales urbanos que por sus características físicas – morfológicas, y usos compatibles, pueden agruparse para su posterior caracterización.

- Comercios de tamaño intermedio (Supermercados)
- Estaciones de servicio
- Hospitales y Clínicas privadas
- Hoteles
- Estacionamientos
- Equipamientos administrativos (Bancos y financieras)
- Equipamientos Sanitarios (Hospitales y clínicas)
- Equipamientos Educativos (UNC y escuelas)

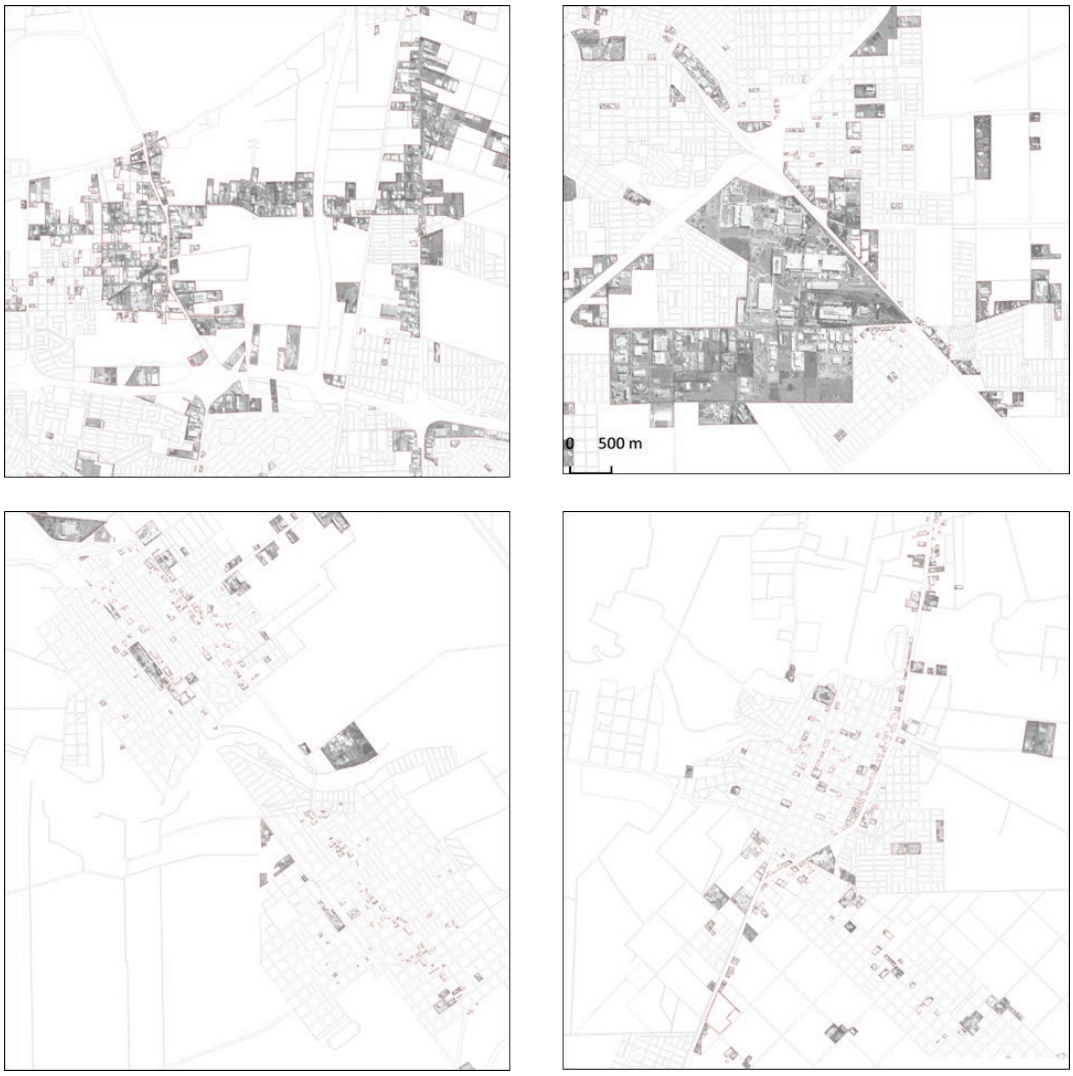


Figura 17: Agrupaciones. Arriba: Arco Norte Córdoba – Guiñazu (izq.) y Sureste ciudad Córdoba (der.). Abajo: Rio Segundo – Pilar (izq.) y Jesús María (der). Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

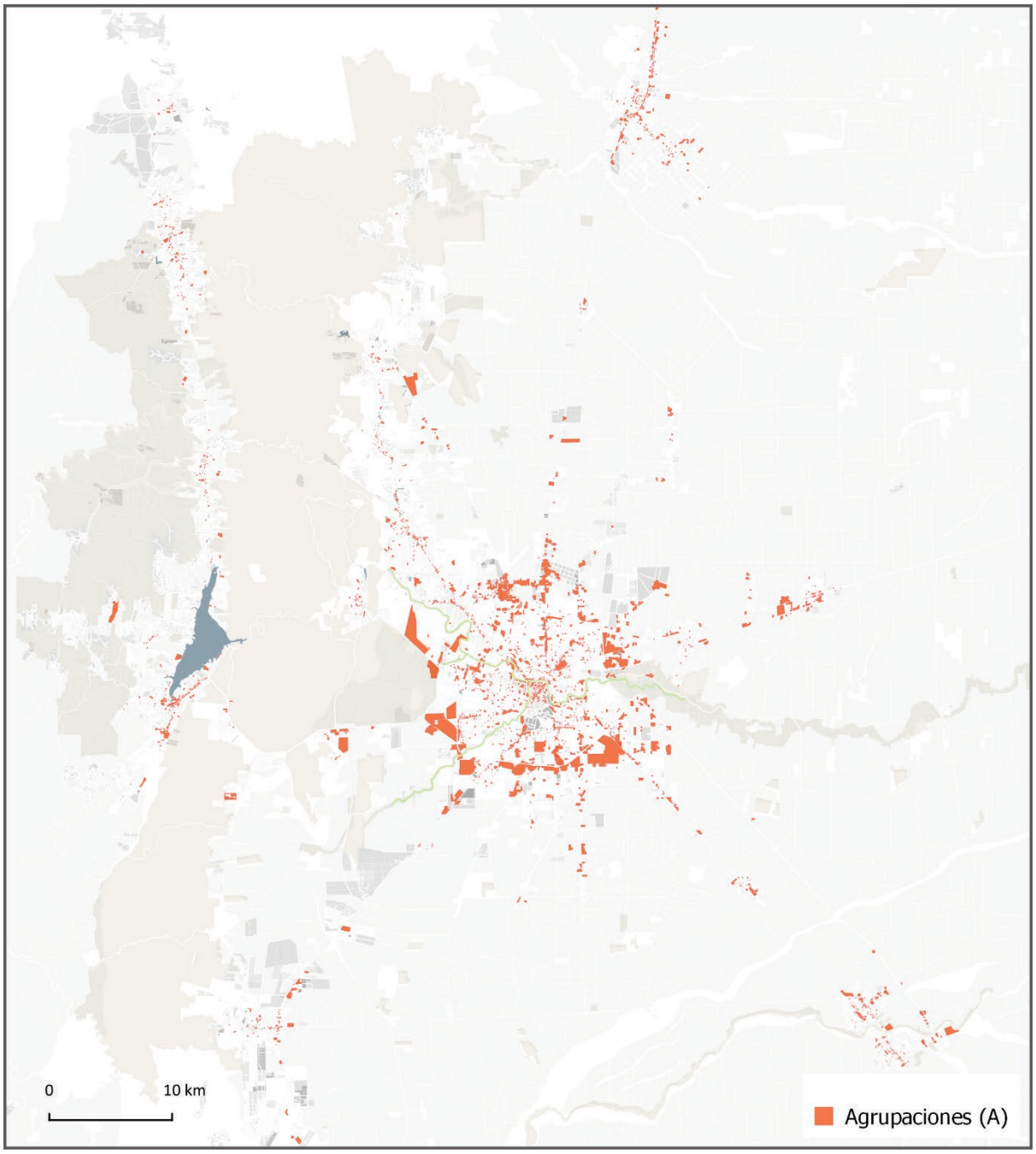


Figura 18: Estructura espacial metropolitana de Agrupaciones. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Singularidades

Las piezas señalas como singulares (Figura 19) se caracterizan por ser grandes superficies en promedio mayor a una manzana las cuales se encuentran insertas en la trama

urbana provocando cierta una ruptura de la misma y una falta de integración con el entorno circundante producto de las grandes playas de estacionamiento en el caso de las grandes superficies comerciales (Abba, 2010).

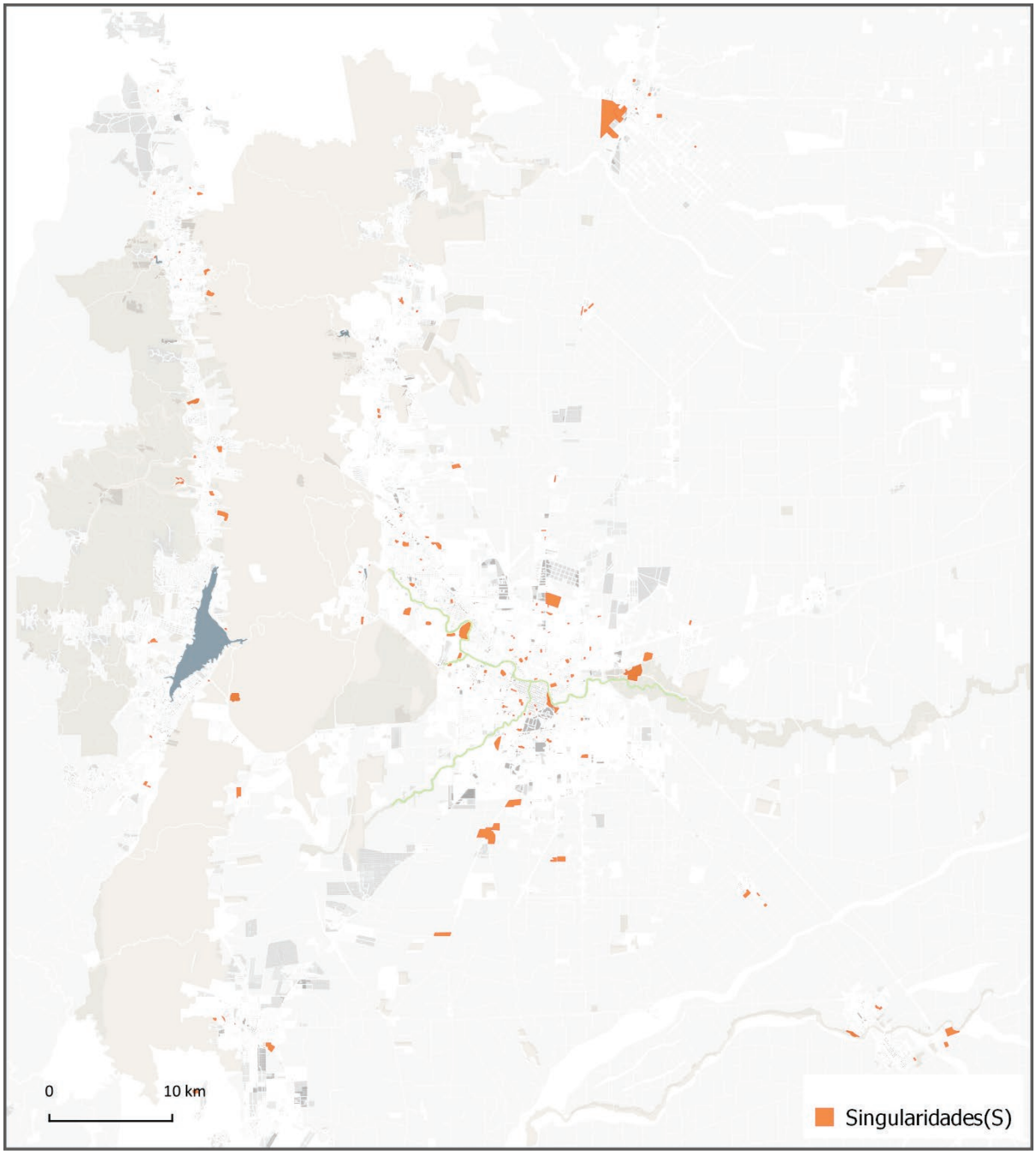


Figura 19: Estructura espacial metropolitana de Singularidades. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Artefactos

Los denominados Artefactos (Figura 20) cumplen la función de aprender aquellos elementos espaciales insertos en el espacio metropolitano de los "corredores", que se conectan a vías principales o rutas y que poseen entidades que superan las escalas institucionales-administrativas locales. Es el caso de las canteras o actividades extractivitas similares, estaciones espaciales nacionales como la CONAE u observatorios meteorológicos, y también las plantas de tratamientos cloacales, alejados de las áreas urbanas. Por lo general estos artefactos suelen ubicarse en espacios rururbanos y periurbanos (Folch, 2003).

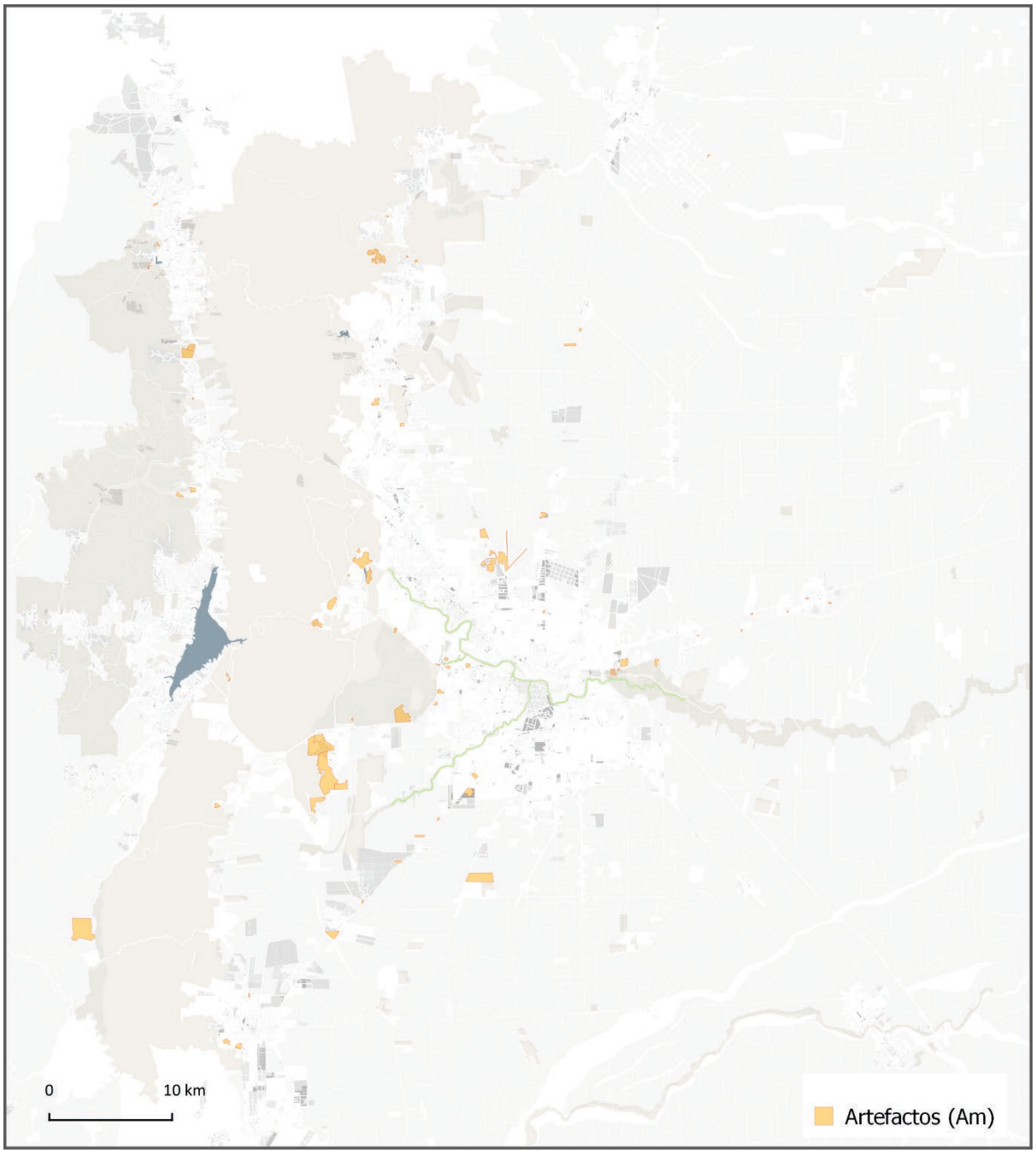


Figura 20: Estructura espacial metropolitana de Agrupaciones. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Espacios Abiertos

Los espacios abiertos (Figura 21) se consideran aquellos espacios naturales, rurales y espacios públicos urbanos, siendo el contrapunto con el espacio ocupado (Díaz Terreno, Caracciolo Vera, Debat, Pulido y Paez, 2018).

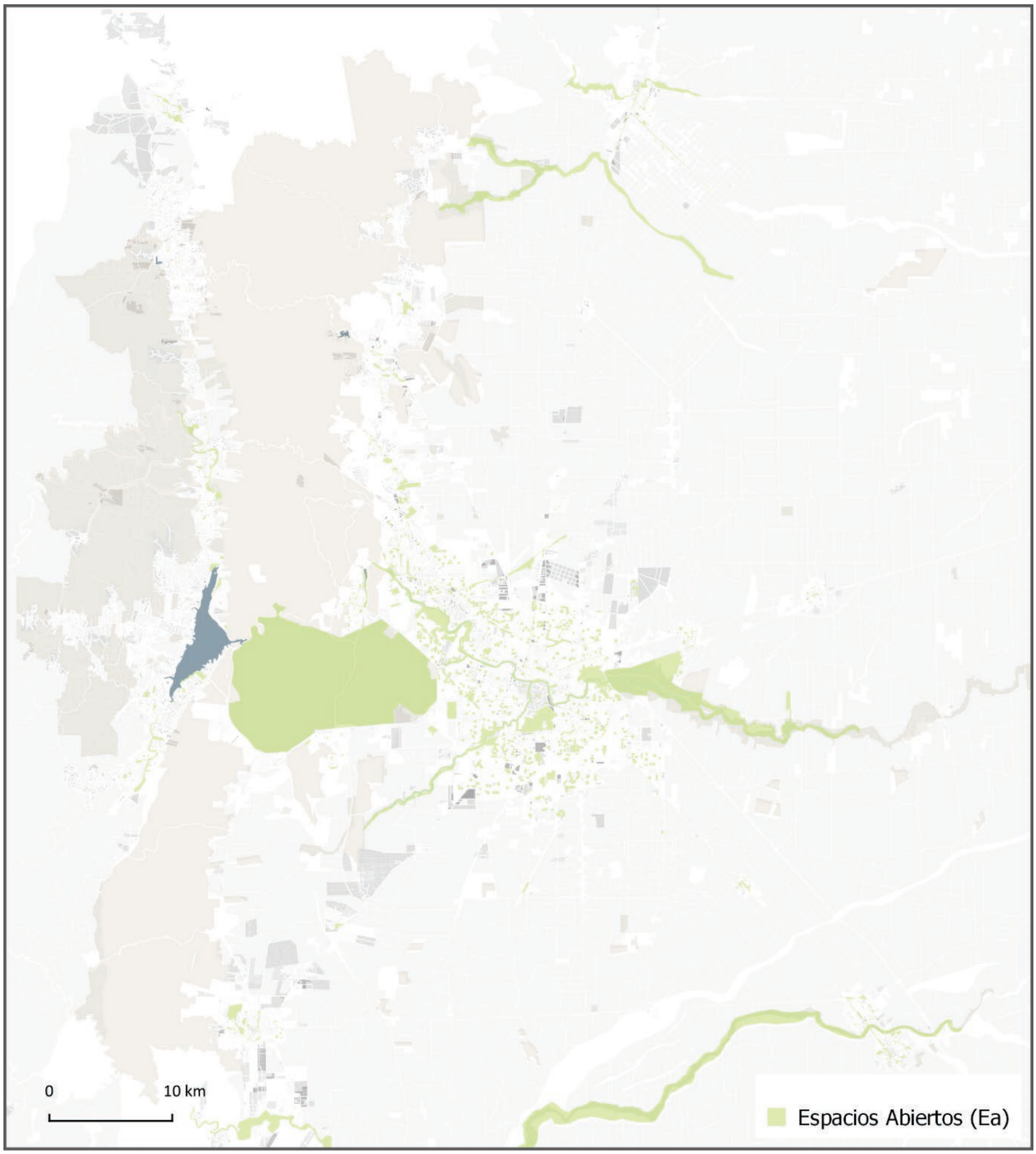


Figura 21: Estructura espacial metropolitana de Agrupaciones. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Urbanizaciones

Construir un argumento es necesario para explicar parte de la arista más histórica, por llamarlo de alguna manera a la hora de entender los principales procesos de transformación urbanos-territoriales que amplié la visión para una mayor comprensión de los modelos de producción de suelo urbano vigentes, es que se considera necesaria la identificación de elementos morfológicos espaciales inscriptos en los corredores metropolitanos, desde las urbanizaciones de carácter mayormente residencial de un periodo de cuarenta años a la actualidad, con un sesgo en sus formas de ocupación y sus aspectos socio habitacional. Si entendemos que las urbanizaciones engloban a los nuevos trazados y su parcelación, la apertura de calles y los tipos edificatorios (Solà Morales, 1997) lograremos una integración sobre el estudio de los corredores metropolitanos bajo el tamiz de las formas del crecimiento urbano. En este estrato de análisis resultó la identificación de seis componentes o unidades que hacen a las urbanizaciones según su distribución y concentración en el territorio. La verticalización (V), las urbanizaciones concentradas (UC), las concentraciones "no" urbanizadas (CNU), las urbanizaciones expansivas (UE), las urbanizaciones dispersas (UD), y, por último, los nuevos trazados (NT). Se registraron al menos 7.892 polígonos referentes a estas categorías, sumando un total de casi 300 millones de m² de superficie construida más lote e infraestructura concerniente al polígono reconocido.

La verticalización (V)

Captar este fenómeno resulta un desafío ya al contener una situación jurídica de régimen de propiedad horizontal, acceder a un análisis en el que se pueda desprender de las tipologías de viviendas en tira planteó un desafío importante. No obstante, se logró captar gran parte del fenómeno el cual nos orienta que por el momento la mayor concentración de tal fenómeno sigue permaneciendo en áreas centrales en el caso de Córdoba y Villa Carlos Paz (Figura 22). Si bien se registró muchas de situaciones en el área metropolitana, en las demás localidades la apuesta no sería justamente a este modelo de producción urbana. Su densidad se clasifica como alta mayor a 1000 hab/ha (INDEC, 2010).

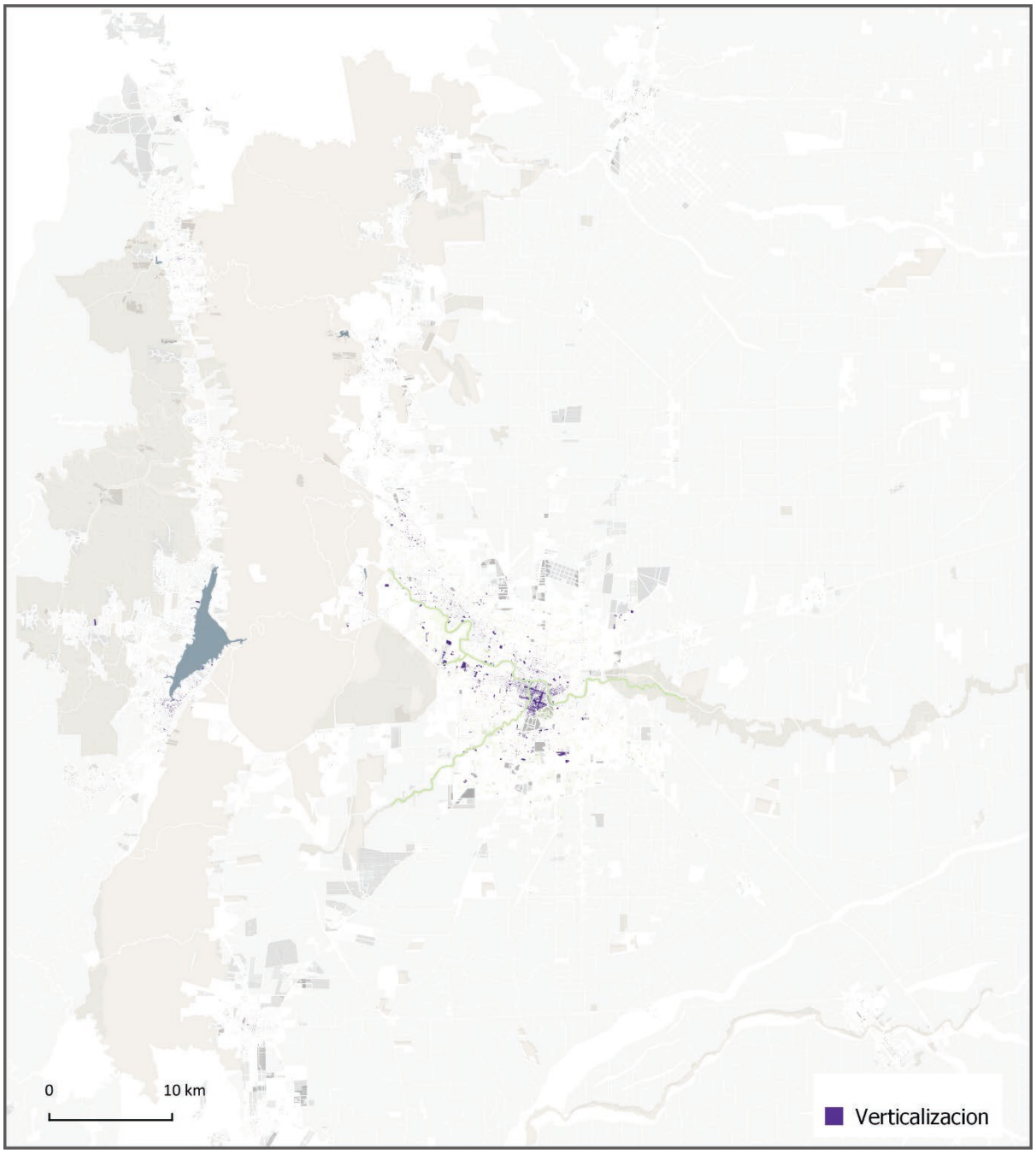


Figura 22: Verticalización. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth y comparadas con parcelas de mejoras en régimen de ph. Idecor.

Urbanizaciones Concentradas (UC)

Esta categoría representa en gran parte a formas de fraccionamiento y agrupamientos devenidos de la gestión local, llámese plan de vivienda, o loteos que buscan una máxima

rentabilidad (Figura 23). Veremos que, en su concentración de tejidos residenciales, suelen incorporar equipamientos de escalas barriales y espacios abiertos públicos. Su densidad es de nivel medio superando los 350 hab/ha.

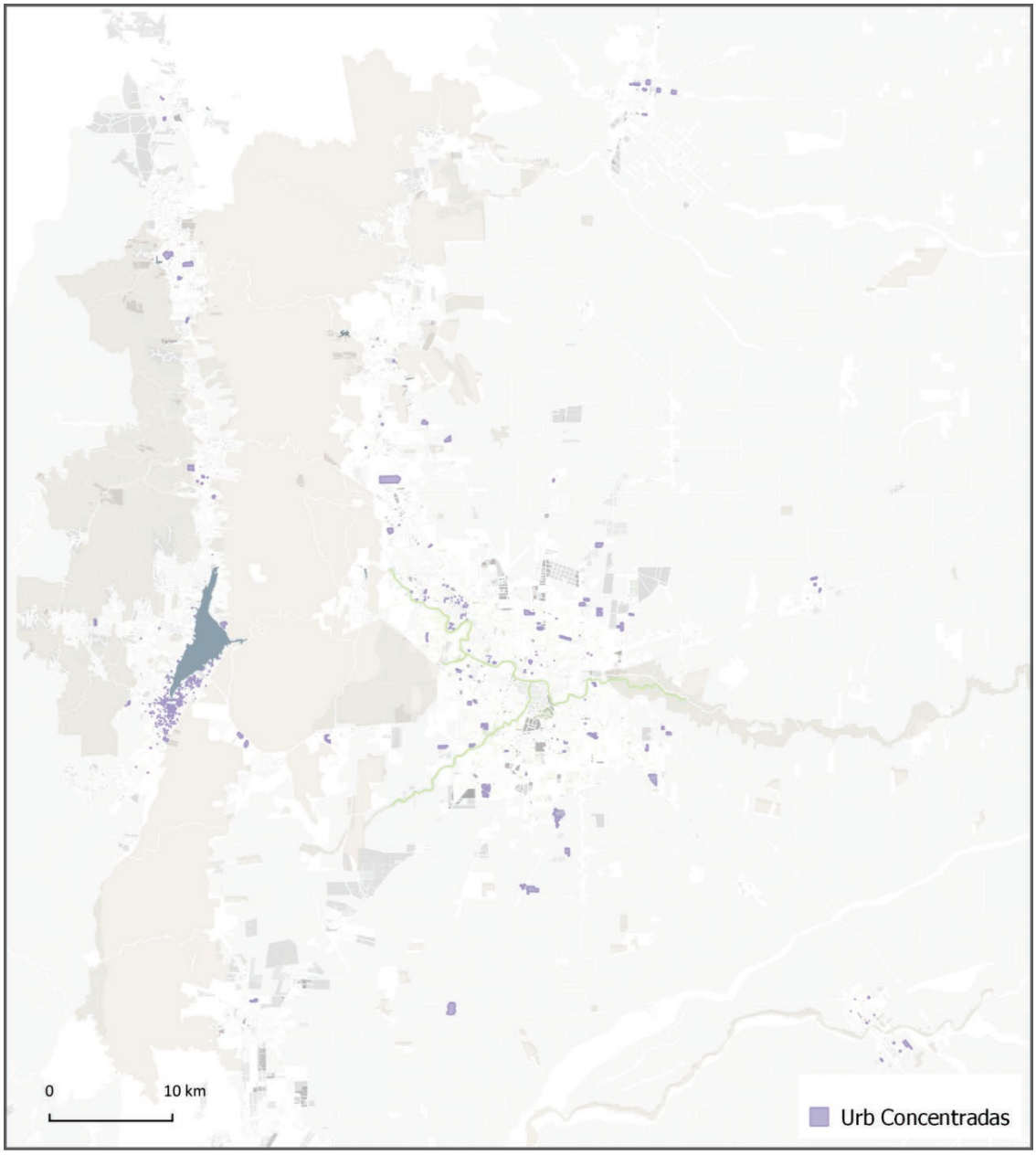


Figura 23: Estructura espacial metropolitana de Urbanizaciones Concentradas. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Concentraciones "NO" Urbanizadas (CNU)

Esta categoría busca reflejar aquel mercado inmobiliario no regularizado, informal, muchas veces marginal, enfocando su análisis desde la configuración espacial, destacando sus principales tendencias. Los barrios denominados "populares"[17] (Figura 24) explican en gran parte muchos de los desplazamientos internos dentro del área metropolitana. Su densidad es difícil de determinar debido a la falta de información por parte de fuentes oficiales. Sin embargo, las concentraciones de población en estas áreas son sumamente considerables.

[17] Se considera Barrio Popular a los barrios vulnerables en los que viven al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de la mitad de la población no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a dos, o más, de los servicios básicos (red de agua corriente, red de energía eléctrica con medidor domiciliario y/o red cloacal). En el marco del Relevamiento de Nacional de Barrios Populares identificamos y mapeamos más de 4.400 Barrios Populares del país en los que se estima viven 4 millones de personas. Una vez relevadas y registradas en el RENABAP, las familias pueden acceder a un Certificado de Vivienda Familiar. argentina.gob.ar/barriospopulares

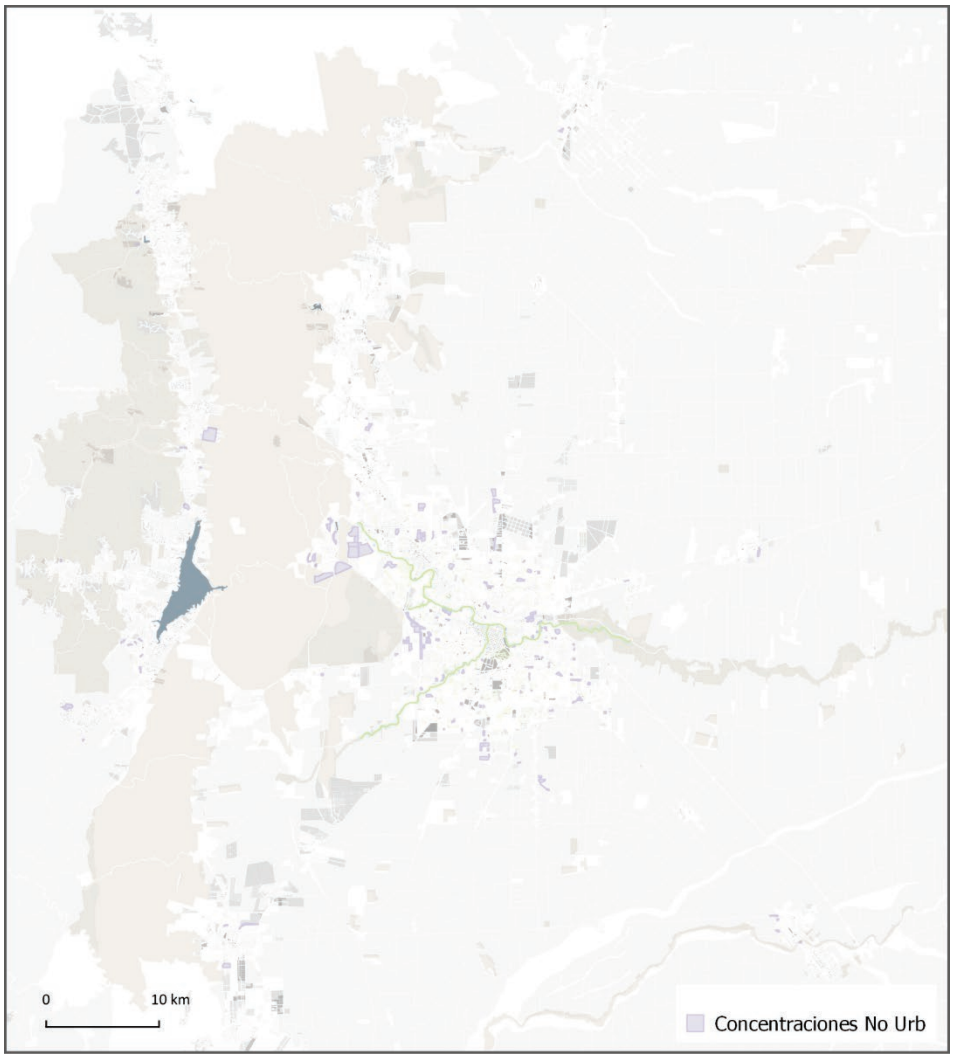


Figura 24: Estructura espacial metropolitana de Concentraciones NO Urbanizadas. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Urbanizaciones Expansivas (UE)

Las urbanizaciones expansivas (Figura 25) son por contraste la antítesis de las urbanizaciones concentradas. Éstas tienden a abarcar grandes superficies, reproduciendo modelos de barrios cerrados a semi-cerrados, o abiertos de muy baja densidad. Se incluyen en esta categoría las URE[18] que se concentran en gran parte en áreas periféricas, teniendo

[18] Urbanizaciones Residenciales Especiales (URE) Ordenanza Nº 8.606. Describe aquellas características que debiera cumplimentar una urbanización cerrada dentro de la ciudad de Córdoba a partir del año 1991. En ello considera todas aquellas parcelas a urbanizar que tengan una dimensión máxima de cincuenta hectáreas (50 ha)

parcelas de hasta 50 ha por fuera de la circunvalación y de hasta 15 ha o más en el interior de las ciudad (Municipalidad Córdoba, 1991).

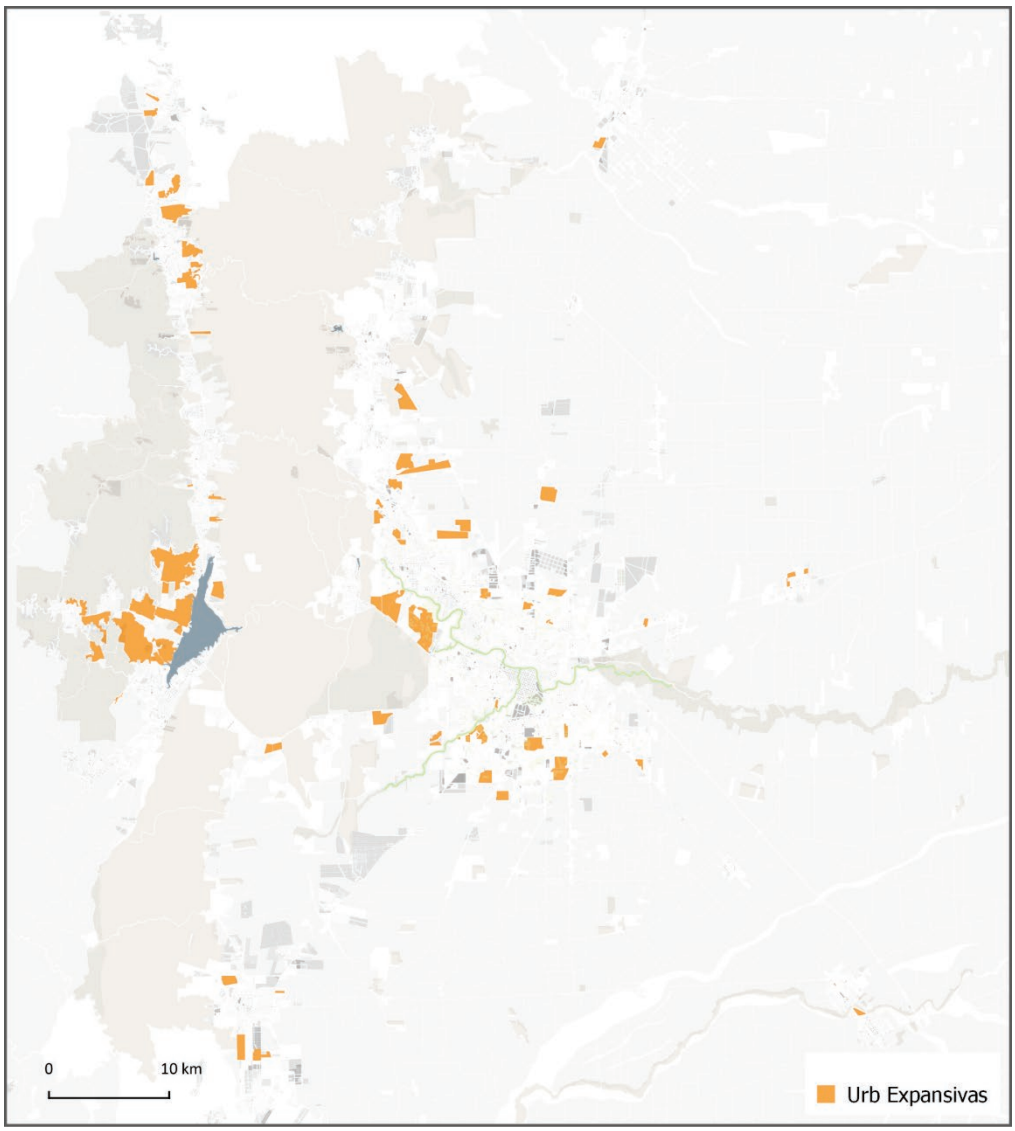


Figura 25: Estructura espacial metropolitana de Concentraciones Expansivas. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth y Ordenanza Nº 8.606 de la Municipalidad de Córdoba.

si se localiza exteriormente a la traza de la Av. circunvalación, y de quince hectáreas (15 ha) si se localiza dentro de ese límite.

Urbanizaciones Dispersas (UD)

Las urbanizaciones dispersas (Figura 26) refieren al grupo de urbanizaciones de carácter residencial, que por lo general no siguen ningún tipo de trazado convencional, ya sea ortogonal regular o irregular, sino que se corresponden a asentamientos de carácter formal, situados mayormente en las de la periferia anclados a rutas o caminos rurales, o en muchos casos correspondiéndose a urbanizaciones aisladas.

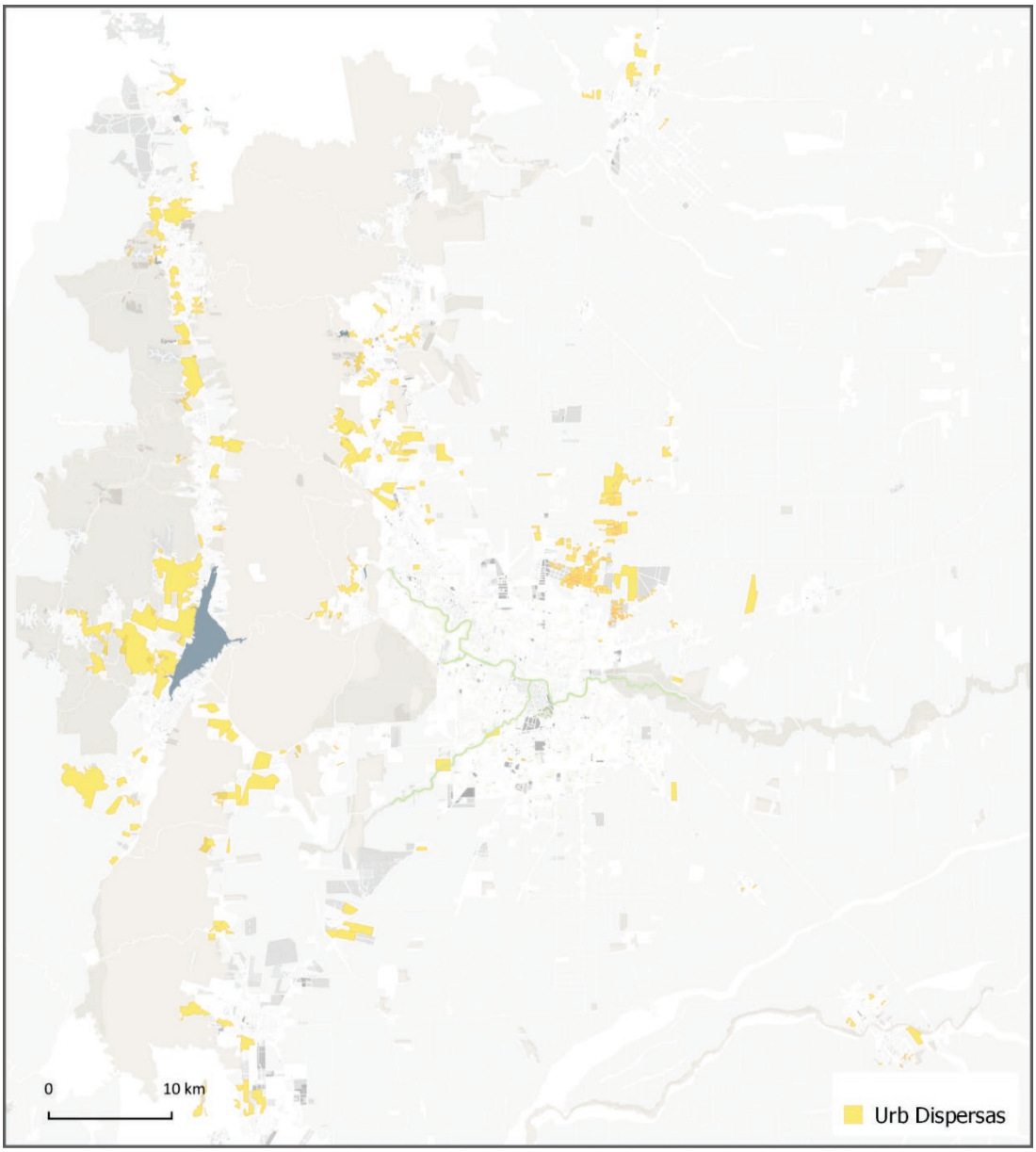


Figura 26: Estructura espacial metropolitana de Concentraciones Expansivas. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth y Ordenanza Nº 8.606 de la Municipalidad de Córdoba.

Nuevos Trazados (NT)

Comprende el grupo de nuevos trazados (Figura 27), en los que se registra la apertura de calles, tendidos eléctricos, provisión de servicios, elementos de cobertura en sinergia con nuevos loteos próximos a redes de acceso. Estos nuevos trazados (algunos obsoletos y otros retomados de antiguas aprobaciones) son testigo de una transformación del territorio de áreas periurbanas a urbanas.

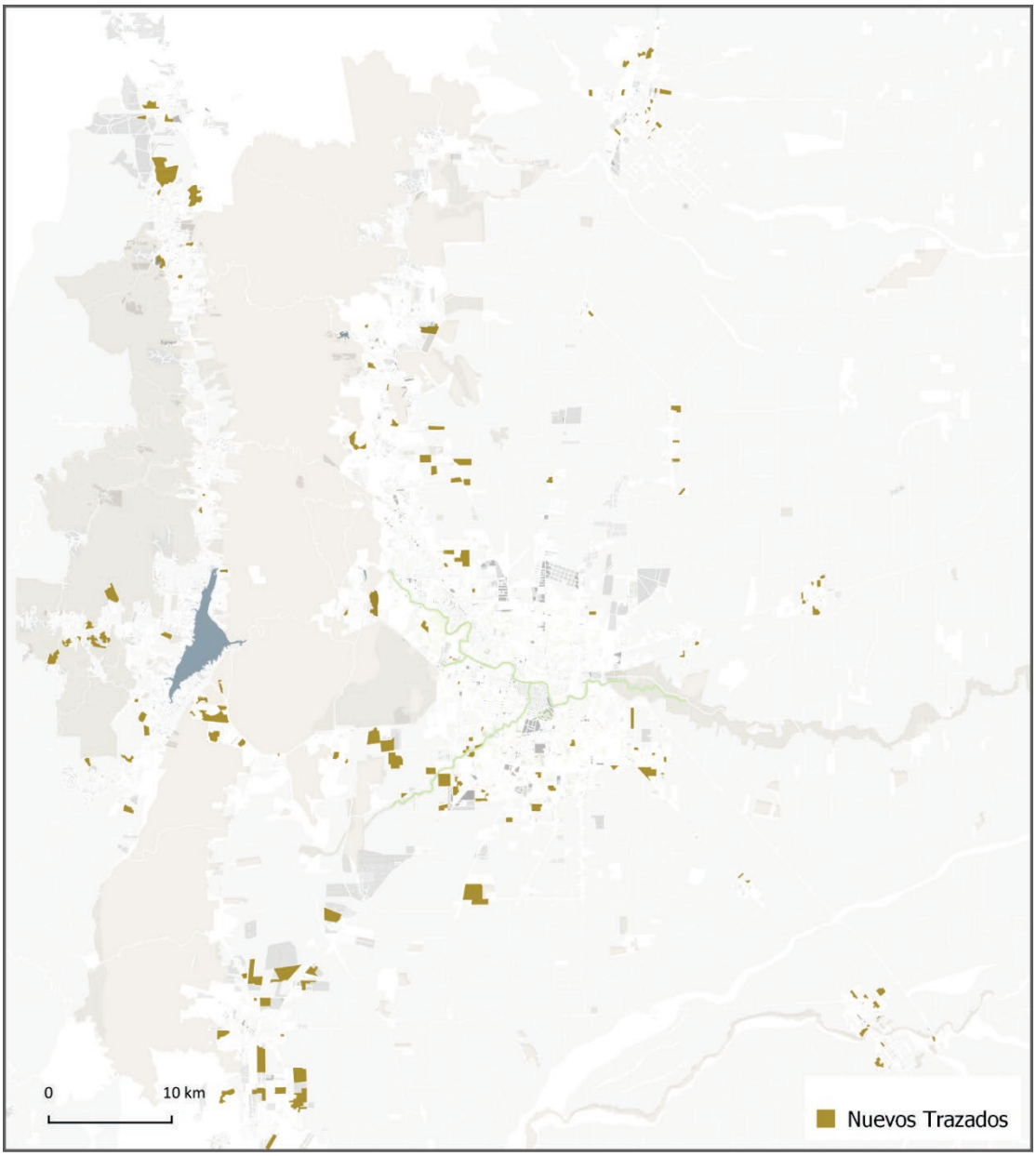


Figura 27: Estructura espacial metropolitana de Nuevos Trazados. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Estructura morfológica de corredores metropolitanos

Conformaciones y configuraciones espaciales en torno a corredores en el área metropolitana de Córdoba

A modo de cierre el estudio sobre la conceptualización y espacialización de los "corredores metropolitanos" (Figura 28), incorpora una mirada orientada a comprender las cuestiones morfológicas e históricas en la planificación, rescatando aquellas ideas que se fueron transfiriendo en los últimos cuatros decenios. De esta primera aproximación sobre la figura de los "corredores" emergen dos cuestiones centrales en torno a la búsqueda insaciable poco exitosa de la descentralización: por un lado, la necesidad de plantear "modelos de crecimiento urbano" y, por otro, la posición frente a situarse en un "contexto transicional escalar" es decir transitar el paso de la ciudad al territorio. También se rescatan posturas en base a ciertas definiciones como la idea de que un corredor en aquel entonces se consideraba al espacio de extensión y conexión entre las diferentes centralidades y subcentralidades (EDOM, 1981). Esta definición va a ser fundamental a la hora de formular criterios para la construcción de una estructura espacial metropolitana. Otro de los elementos rescatados es la mirada sobre la dualidad que representaban las áreas de centro y de borde, surgiendo criterios en el reconocimiento cartográfico de tratar aquellas áreas de borde como las de mayor tendencia de crecimiento urbano, producto de sufrir mayores tensiones y presiones por parte de diferentes actores, por ello que la lectura intencionada refleja en el análisis de las Urbanizaciones como las de mayor porcentaje de uso de suelo residencial.

Se destaca que de la lectura de configuraciones espaciales y su diferenciación entre la convergencia y divergencia de sus componentes, es posible realizar una categorización que ayude al entendimiento de la conformación de la figura "corredor metropolitano". Partiendo de la base que las "Formaciones lineales" se constituyen por la conformación de alineaciones (Solà Morales, 1997), que conectan áreas de centralidad y subcentralidad, son consideradas como la estructura interna y origen de los "corredores metropolitanos", con un perfil específico de carácter inter-urbano, atravesando diferentes escalas de interpretación. Por otro lado, y en una lectura orientada a entender las configuraciones espaciales divergentes, surgen las figuras de las Grandes Superficies y las Urbanizaciones, en donde ambos grupos se inscriben en la formación de tendencias, algunos con mayor fuerza, pero que no dejan de advertir líneas específicas sobre la actuación de agentes externos a su propia morfología. De

esta lectura destaca la posibilidad de comprender lo que muchas veces se entiende como limites imprecisos y difusos en las áreas de borde, dimensionando en este caso la apertura a su relevamiento y ordenamiento desde la planificación.

Poder comprender las lógicas de posicionamiento frente a fenómenos de la urbanística en diferentes periodos amplia la mirada sobre el objeto de estudio, en este caso los "corredores metropolitanos", y es de este análisis en el que se desprende la necesidad de diferenciar aquellos modelos de crecimiento urbano de las adjetivaciones sobre el entendimiento de la ciudad, lo cual solo antepone un sesgo a la mirada sobre el entendimiento de los fenómenos urbanos territoriales, considerando a las figuras urbanísticas una forma de presentarse ante el escenario de complejidad actual en el que conviven la diversidad de procesos y fenómeno simultáneos de transformación del territorio.

Por último, cabe la aclaración: este estudio busca introducir de manera técnica al debate de los estudios urbanos una forma de leer el territorio en base a la interpretación de figuras urbanísticas como es el ejemplo de los "corredores metropolitanos".

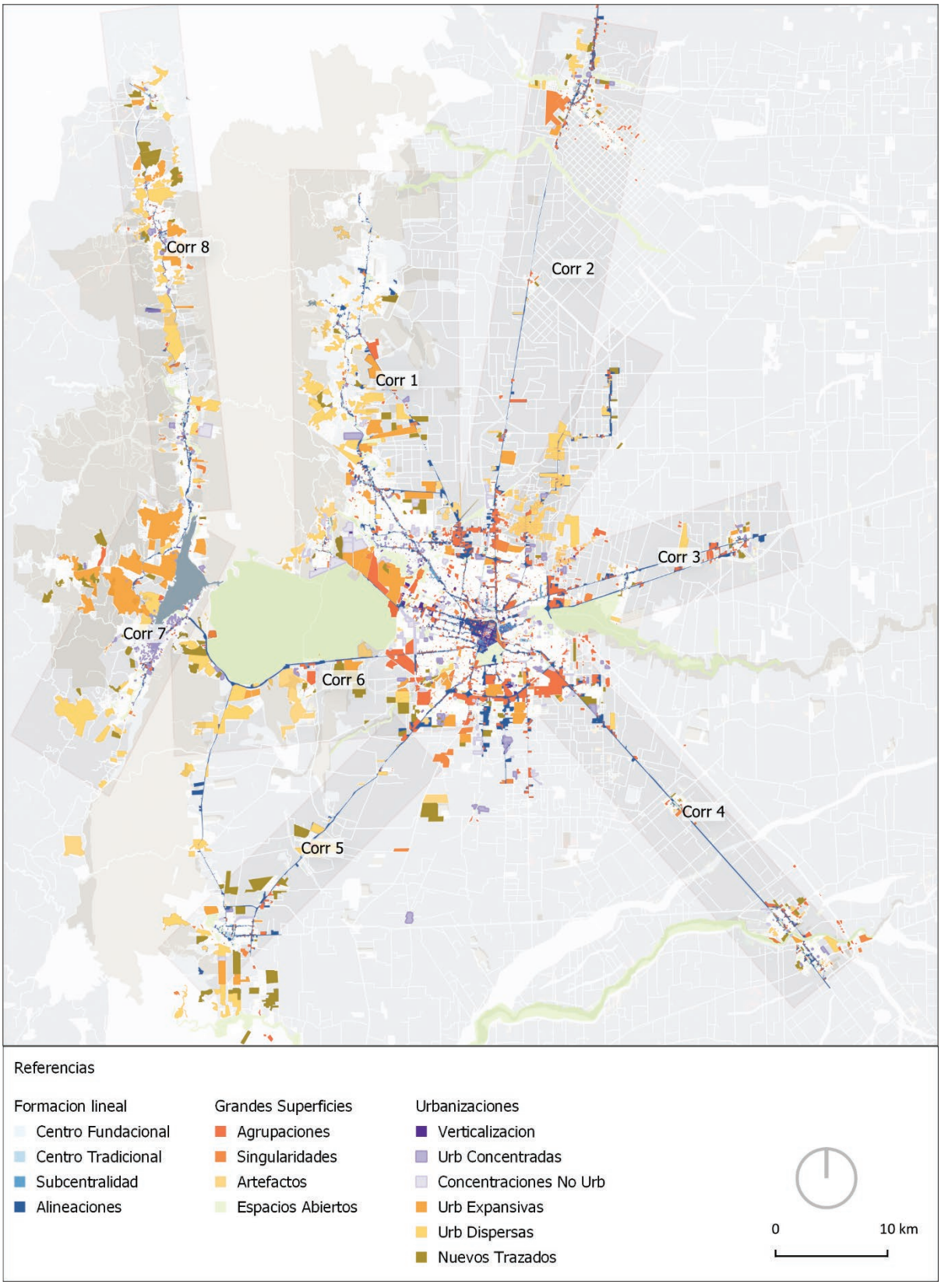


Figura 28: Estructura Morfológica Metropolitana de Corredores. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth e idecor.

Bibliografía

Abba, A. (2010). *Metrópolis Argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjuridisccionales*. Café de las ciudades.

Borsdorf, A. (2003). Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE, 29*(86).

Ciccolella, P. y Vesclir, L. (2012). Dinámicas, Morfologías y Singularidades en la Reestructuración Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, (8).

Ciccolella, P. (2014). *Metrópolis Latinoamericanas: más allá de la globalización*. Café de las Ciudades.

Debat, M. (2010). *Entre la Abstracción y la Realidad. Ideas de ciudad en la construcción de Córdoba y Rosario* (tesis de doctorado, Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio Universidad Politécnica de Cataluña).

De Mattos, C. A. (2001). Metropolización y suburbanización. *EURE, 27*(80), 5-8. https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612001008000001

Díaz Terreno, F. (2011). Los territorios Periurbanos de Córdoba. Entre lo genérico y lo específico. *Revista Iberoamericana de Urba*nismo, (5).

Díaz Terreno, F., Caracciolo Vera, R., Debat, M., Pulido, M. y Paez, F. (2018). *Proyectar la gran escala: lectura, interpretación y proyecto en los territorios metropolitanos*.

Folch, R. (Coord.) (2003). *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. Diputación.

Font, A. (1991). Las Nuevas Formas del Crecimiento Metropolitano, en Font, Llop y Vilanova, *La construcción del territorio metropolitano. Morfogénesis de la región urbana de Barcelona*.

Font, A. (1997). Anatomía de una Metrópoli discontinua: La Barcelona Metropolitana. *Papers Región Metropolitana de Barcelona*, (26), 9-19. https://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/101766/127794

Font, A. (Ed.) (2007). La Explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en la región urbana del sur de Europa. Ministerio de vivienda. Colegio de Arquitectos de Cataluña. COAC & Forum Universal de la Culturas de Barcelona.

Font, A. (2015). *Territorios Urbanos. Memoria de una búsqueda apasionada*. https://upcommons.upc.edu/handle/2099.3/36875

Goytia, N. y Foglia, M. E. (1995). *Los procesos de Modernización en Córdoba*. Departamento de publicaciones de Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuesta para recuperar un derecho ciudadano*. Editorial Reverte Barcelona.

Kozak, D. (2010). Fragmentación Urbana y Neoliberalismo Global, en Pradilla (Ed.), *Ciudad Compacta y Ciudad Dispersa*. Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco y Miguel Angel Porrúa Editor.

Lemma, M. (2017). Gestión municipal y planificación urbana en Córdoba, Argentina (1983-2011). *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), 9*(3), 474-486

Lewis, D. (1970). *La ciudad: Problemas de diseño y estructura*. Editorial Gustavo Gili, S.L.

Lewis, D (1972). *El crecimiento de las ciudades*. Editorial Gustavo Gili, S.L.

Marani, C. (2017). El Modelo de la ciudad de la dispersión en el Área Metropolitana de Córdoba (AMC), Argentina. Lógicas de crecimiento urbano- territorial del período 1980 - 2016 según los principales patrones de asentamiento. Inédito.

Sabaté, J. (2010). De la cartografía urbana al proyecto territorial. *Café de las Ciudades*, (93).

Solá Morales Rubió, M. (1997). *Las Formas del Crecimiento Urbano*. Ediciones UPC.

PERCEPCIÓN CIUDADANA RESPECTO AL DISEÑO URBANO DE NUEVOS ESPACIOS PÚBLICOS EN LA PERIFERIA. CASO DE ESTUDIO PARQUE COSTANERA BIOBÍO, ÁREA METROPOLITANA DE CONCEPCIÓN, CHILE

Laura Navarrete Luengo[1] y Montserrat Delpino-Chamy[2]

Resumen

Pocas veces se evalúa las percepciones ciudadanas respecto al diseño de nuevos lugares urbanos, desconociendo la relación entre las decisiones proyectuales y su capacidad de incidir sobre el habitar comunitario.

En este contexto, se analiza la percepción del habitante en relación al diseño urbano de un nuevo espacio público en la ciudad. El estudio se centra en el Parque Costanera, ubicado en el borde fluvial norte del río Biobío, en el Área Metropolitana Concepción, Chile. La selección del caso se sustenta en la observación de un nuevo espacio público de borde, ausente de usos y apropiación, a pesar de su diseño atractivo y favorable emplazamiento, que lo perfilaban como una nueva centralidad.

La metodología consistió en tres etapas; revisión bibliográfica, desarrollo de un soporte planimétrico del área de estudio y aplicación de la herramienta de evaluación en modalidad de encuesta, para finalmente contrastar los resultados con observaciones empíricas hechas sobre el soporte planimétrico. Entre los principales resultados se han identificado aspectos del diseño urbano asociados a la seguridad, accesibilidad al lugar y diversidad de actividades, como los más influyentes respecto a la percepción ciudadana del lugar. Siendo consideradas estas como determinantes para el uso y éxito del espacio público.

Palabras clave: Nueva centralidad, espacio público, percepción del habitante.

[1] lauranavarrete@udec.cl, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Universidad de Concepción.
[2] mdelpino@udec.cl, Departamento de Urbanismo. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía. Universidad de Concepción.

Introducción

Existen lugares dentro de la ciudad, que están dotados de una fuerte identidad, siendo fáciles de interpretar por los habitantes, por lo que existe una mayor atracción hacia ellos y por consecuencia mayor uso del espacio (Castello, 2010). Tal es el caso de las centralidades; lugares que tienen un papel estructurador en el tejido urbano, por su capacidad de atracción y estimulo de sus habitantes (Paris, 2013).

En los espacios significativos de una ciudad, las experiencias vividas por los habitantes terminan caracterizando la identidad de estos lugares urbanos (De las rivas Sanz, 1992); siendo la percepción del habitante respecto a un lugar específico muy importante para el éxito de estos. Por tanto, en el caso de las centralidades, resulta pertinente complementar el carácter comercial que tienen los centros, en favor de potenciar su atractivo cultural; consiguiendo así promover la vitalidad y complejidad del espacio social (González Kirchner, 2017).

Las nuevas centralidades no están relacionadas solo a una cuestión morfológica, de crecimiento u orden urbano, sino que están fuertemente ligadas a procesos sociales, de identidad, de relación, activación y de intercambio (Campos Sanchéz y Abarca Álvarez, 2013). Esto sumado a valores paisajísticos y simbólicos de su localización (Cabrera Manzano, 2017). "Es necesario mover la atención desde el centro como lugar físico a la centralidad como valor o - mejor dicho - como sistema de valores" (Paris, 2013, p. 56). Siguiendo esta línea, podemos pensar que estas nuevas centralidades son una clara oportunidad de inserción social en áreas periféricas (Fernandez, Peralta y Liborio, 2013). Esto ocurre en el caso de estudio, debido a que este nuevo lugar de centralidad se encuentra en un sector que ha sido marcado por su imagen asociada a la pobreza y delincuencia (Perez y Hidalgo, 2010). Provocando que se tenga una mala percepción del lugar, lo que genera un fenómeno que se define como la segregación física y social del tejido urbano, a pesar de su alto potencial y atractivo (Serra, 1999).

Mario Paris, hace un análisis macro respecto al potencial de los nuevos lugares de centralidad que se van generando en la ciudad. Dejando a la luz, temáticas importantes como lo son los servicios, equipamientos, infraestructuras, espacios públicos, o la manera en la que fue creciendo una determinada ciudad. Sin embargo, es importante estudiar de manera más

específica los aspectos que favorecen el atractivo, la identidad y vitalidad de un determinado lugar y que por lo tanto invitan a los habitantes a visitarlos. Es aquí donde el espacio público cobra real importancia ya que, como dice Borja, estos espacios proporcionan sentido a nuestra vida urbana (Borja, 1995). Siendo parte importante en la configuración de estas nuevas centralidades y que pueden contribuir a dotarlas de sentido y atractivo, ya que son un factor esencial de integración ciudadana. "La ciudad es, ante todo, un organismo social y un lugar para el desarrollo de la sociedad" (Fernandez *et al.,* 2013, p. 14). Esta viene condiciona principalmente por la calidad de los espacios públicos que contiene (Verdaguer, 2005), ya que son estos espacios comunes lo que determinan lugares de encuentro, establecen identidades locales y construyen el sentido de pertenencia de la comunidad (Mumford, 1954). Es por esto que, al realizar proyectos urbanos en nuevos lugares de centralidad, se hace necesario evaluarlos y ver la consideración que tienen los espacios públicos en estos (Borja, 1995). Ya que son un factor clave por su capacidad creadora de ciudad (Fernández *et al*., 2013).

Los espacios públicos son los que le otorgan la cualidad relacional a un proyecto urbano, tanto para residentes, como para el resto de los ciudadanos. Este potencial es confirmado por el diseño y verificado por el uso (Fernández *et al*., 2013).

Es por esto que esta investigación se centra en analizar la relación entre los principios de diseño urbano y la experiencia de los habitantes, respecto al uso de un determinado espacio público en el Parque Costanera, río Biobío, de la ciudad de Concepción, Chile. Este ha sido seleccionado por ser un proyecto urbano concebido para generar una nueva centralidad recreativa en el borde río; en un entorno social y geográficamente periférico. Sin embargo, a pesar del atractivo diseño del espacio público, el lugar se mantiene carente de usos y apropiación, a pesar de su excelente ubicación.

Enfoque metodológico

La metodología empleada para esta investigación consistió en el desarrollo de cuatro etapas que permitieron analizar y reflexionar desde el origen hasta la situación actual de este nuevo lugar de centralidad. La primera denominada "El borde río como periferia histórica de

la ciudad", la segunda, "Caracterización del nuevo proyecto urbano", la tercera etapa, la "Percepción de los habitantes sobre el proyecto Parque Costanera Biobío" y, por último, los "Desafíos para la vinculación de nuevo proyectos de centralidad en periferias históricas de áreas metropolitanas".

En la primera se recurre a hacer un análisis histórico del borde río, identificando su rol como espacio periférico en la conformación del Área Metropolitana de Concepción, Chile

En la segunda, se procede a caracterizar el nuevo proyecto urbano: Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte (PRURN). El cuál fue clave en la recuperación del borde ribereño para la ciudad. Realizando proyectos significativos, dentro de los cuales se encuentra el caso de estudio, Parque Costanera.

En la tercera se presenta una síntesis de los resultados del estudio "Relación entre principios de diseño urbano y la percepción de los habitantes. Caso de Estudio, Parque Costanera, Río Biobío, Concepción, Chile" (Delpino-Chamy y Navarrete, 2019), presentado en la conferencia SBE19 Temuco, sobre la evaluación del espacio público en estudio por parte de sus habitantes, tanto de los residentes del sector, como de los habitantes metropolitanos.

Finalmente se reflexiona en torno a los desafíos para la conformación de nuevas centralidades en zonas periféricas de Áreas Metropolitanas, en base a los resultados obtenidos.

El borde ribereño del Biobio como periferia histórica de la ciudad

La ciudad de Concepción fue fundada en el Valle de Penco el año 1555. Pero, en consecuencia, de los ataques de los nativos, terremotos y maremotos, se considera refundar la ciudad en el Valle de la Mocha, distanciándose del río Biobío para evitar nuevas amenazas. Sin embargo, esa distancia comenzó a generar diversos problemas urbanos respecto a la relación del borde ribereño con la ciudad (Baeriswyl y Salinas, 2017). A pesar de que los frentes acuáticos tengan una posición estratégica dentro de esta (Jans, 2006), siendo fundamental que exista una relación clara entre la ciudad y su borde fluvial. Dado esto el

Biobío toma gran protagonismo, ya que es considerado un elemento clave, por que define tanto la forma, las funciones y el significado de Concepción. Sin embargo, por muchos años se ha hablado de esta como la ciudad que da la espalda al río (Perez y Hidalgo, 2010). "La ciudad no debe perder el elemento ordenador que significa el rio como vertebrador de accesibilidad, borde, de comprensión del orden urbano" (Fernández *et al*., 2013, p. 7).



Figura 1: Vista panorámica de Concepción, Chile. Fuente: Concepción. Historia y Patrimonio.



Figura 2: Río Biobío, navegable. Fuente: Concepción. Historia y Patrimonio.

En este sector existe una serie de paisajes urbanos. El primero asociado a la relación de la ciudad con el Biobío, considerado un paisaje cultural. El segundo, relativo a la conectividad y llegada del ferrocarril, lo cual marca la historia de Concepción y su borde fluvial, debido a que genera un vacío entre ambos, en el cual con el pasar de los años se formarían asentamientos informales. La permanecía del espacio ferroviario, puede significar una fractura para la ciudad, siendo un elemento de discontinuidad urbana (Campos Sanchéz y Abarca Álvarez, 2013). En consecuencia, surge un tercer paisaje urbano asociado al abandono y la pobreza. Dificultando la integración del Biobío con la ciudad por medio de espacio públicos, debido a que se genera una imagen asociada a la inseguridad y delincuencia (Perez y Hidalgo, 2010).



Figura 3: Puente ferroviario, río Biobío, Concepción. Fuente: Concepción. Historia y Patrimonio.

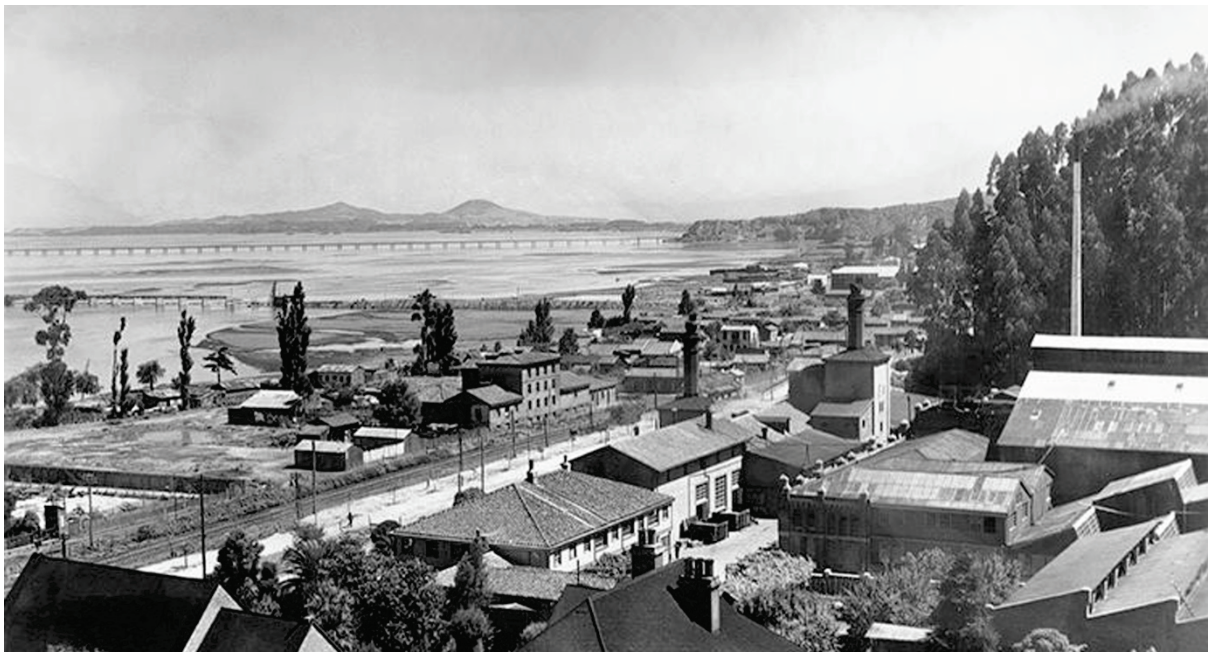


Figura 4: Vista desde Pedro de Valdivia ca. 1938. Fuente: Historia Arquitectónica de Concepción.

Proyecto de recuperación urbana Ribera Norte y Parque Costanera Biobio

Durante muchos años se ha intentado resolver la problemática que generó el vacío entre Concepción y su borde ribereño. El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte, en adelante llamado PRURN, presenta un área de intervención que llegó a ser clave en la posibilidad de recuperar la ribera. Este programa fue novedoso en términos de planificación y gestión urbana, consideraba tres dimensiones de actuación: urbanística, inmobiliaria y social, en donde la participación ciudadana era fundamental (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017). Dentro de las principales características y potencialidades del sector, se puede mencionar que tiene un emplazamiento de gran centralidad urbana, dada su cercanía al núcleo central de concepción. Tiene una gran extensión de superficie, y es un sector de gran marginalidad urbana y social (Gramsch, 1998).

El PRURN, considera tres objetivos principales: social, enfocado en mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector; un objetivo urbanístico, preocupado de la construcción de infraestructura urbana, dentro del cual se considera la construcción de una costanera junto al rio y una red vial y de espacio públicos. Lo que buscaba generar una nueva imagen urbana del lugar. Y, por último un objetivo inmobiliario, que buscaba recuperar

terrenos de manera de aumentar el valor del suelo urbano, permitir la inversión de privados y de esta forma sustentar el Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017).

"El espacio público no puede trabajarse aisladamente de su contexto. Cada parque, cada plaza, y cada calle debe concebirse como componente de un sistema, que en conjunto satisfacen las necesidades de los ciudadanos" (MINVU, PNUD, 2017, p. 70). Este programa consideraba una extensión importante destinada a áreas verdes y espacios públicos (13,8 hectáreas). Sin embargo, este ámbito no tuvo un gran desempeño, a pesar de que era fundamental para la recuperación urbanística del sector. En una de estas redes de espacios públicos se encuentra el Parque Costanera, que es parte del paisaje urbano entre el puente ferroviario y el puente Llacolén (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017). El cual ha sido criticado por su diseño, debido a que su accesibilidad se ve limitada por la Avenida Costanera, que recorre todo el borde ribereño y separa el parque de la ciudad; y también por qué se considera que le faltan árboles (Perez y Hidalgo, 2010). Debido a esto y otros factores que podremos ver en los resultados obtenidos de esta investigación, el uso de estos espacios, pensados para mejorar la calidad urbana, es esporádico y mayoritariamente visitado por los residentes del sector, y muy poco frecuentado por los residentes metropolitanos (Flores, 2014). Dado que existe una falta de conectividad peatonal e integración de los espacios públicos (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017). En base a lo mencionado anteriormente se escoge este parque urbano como caso de estudio a tratar en la presente investigación.



Figura 5: Población Pedro del rio Zañartu. Fuente: Archivo C. González.



Figura 6: Parque Costanera, río Biobío, Concepción. Fuente: La ventana ciudadana.

A pesar de que aún hay mucho por hacer en este sector, se han logrado grandes avances como, en cierta medida, cambiar la imagen de uno de los sectores más deteriorados y estratégicos de Concepción (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017). Sin embargo, surge la

interrogante del ¿por qué sus espacios públicos, siendo este un lugar con tanto potencial y atractivo para ser una nueva centralidad, no funcionan? ¿Qué factores son los que provocan que sean poco usados?

Percepción de los habitantes sobre el proyecto Parque Costanera Biobio

Para la obtención de resultados en la investigación sobre la relación entre los principios de diseño urbano y la percepción de los habitantes en el Parque Costanera, río Biobío (Delpino-Chamy y Navarrete, 2019), se procedió al desarrollo de cuatro etapas, las cuales permitieron evaluar los indicadores de percepción y diseño en el parque, para así analizar la relación entre ambos.

La primera etapa, consistió en una revisión bibliográfica, conducente a construir una herramienta para evaluar criterios de diseño urbano en el espacio público (ver Cuadro 1). En la segunda, se desarrolló un soporte planimétrico asociado al área de estudio. Posteriormente se desarrolló un trabajo en terreno, aplicando la herramienta de evaluación, en modalidad de encuesta, para levantar datos respecto a la percepción que los habitantes tienen del proyecto Parque Costanera. Finalmente, se contrastaron estos resultados con observaciones empíricas hechas sobre el soporte planimétrico, para obtener conclusiones respecto a la relación entre diseño urbano y percepción del habitar.

El cuadro de evaluación denominada "Herramienta para la evaluación de criterios de diseño urbano y su relación con la percepción de los habitantes" (Delpino-Chamy y Navarrete, 2019) contempla cuatro dimensiones: Acceso y conectividad; Seguridad y confort; Actividades y usos; Imagen e identidad. Cada una de estas dimensiones contempla indicadores, que se midieron en el espacio público, por medio de encuesta y análisis planimétrico. Entregando resultados que permiten, en base a la percepción de los habitantes, identificar los factores que provocan el poco uso y pérdida de vitalidad del espacio público.

A_ Acceso y conectividad	**1. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.**	**E**	**P**	**ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.**
	A.1.1 Equidad del acceso para los distintos grupos de la población.	x		A.1.1 ¿Las personas con capacidades diferentes pueden acceder y participar en todas las actividades?
	2.TRÁNSITO.			**TRÁNSITO.**
	A.2.1 Capacidad de ser transitado (de llegar a el, de cruzarlo, de circular dentro de el).	x	x	A.2.1 ¿Es fácil acceder al lugar?
	A.2.2 La accesibilidad que tenga a los espacios públicos desde los distintos medios de transporte.	x		A.2.2 ¿Puede la gente usar variedad de medios de transporte para llegar al lugar?
B_Seguridad y Confort	**1. SEGURIDAD.**			**SEGURIDAD.**
	B.1.1 Espacio seguro.	x	x	B.1.1¿Se siente como un lugar seguro?
	B.1.2 la presencia de indigentes y drogadictos en las calles.	x	x	B.1.2.1¿Existen elementos que lo hagan sentir inseguro? ¿Cuáles?
		x	x	B.1.2.2 ¿Dónde se siente más inseguro?
	B1.3 Buena ilumunación nocturna.	x	x	B.1.3 ¿La iluminación nocturna es de buena calidad?
	2. CLIMA.			**CLIMA.**
	B.2.1 Soleamiento / sombra.		x	B.2.1 ¿Hay lugares para sentarse?
			x	B.2.2 ¿Están convenientemente localizados los asientos?¿Están a la sombra?
	B.2.3 Áreas techadas.	x	x	B.2.3 ¿Hay espacios para protegerse del sol y la lluvia?
	3. CONTAMINACIÓN.			**CONTAMINACIÓN.**
	B.3.1 Espacio limpio.	x		B.3.1 ¿El lugar está limpio?
	B.3.2 Contaminación del aire.	x		B.3.2 ¿En el espacio público está libre de malos olores?
	B.3.3 Contaminación acústica.	x		B.3.3 ¿El ruido de los automóviles afecta su estancia en el espacio público?

Cuadro 1a: Herramienta para la evaluación de criterios de diseño urbano y su relación con la percepción de los habitantes. Donde E: encuesta; y P: planimetría. Fuente: Delpino-Chamy y Navarrete, 2019.

C_Actividades y usos	**1. CANTIDAD DE USOS.**	**E**	**P**	**CANTIDAD DE USOS.**
	C. 1.1 Actividades (que haya la oportunidad de desarrollar múltiples actividades).	x	x	C.1.1.1 ¿Hay opciones de actividades para hacer?
	2. ACTIVIDADES DIVERSOS GRUPOS.			**ACTIVIDAD DIVERSOS GRUPOS.**
	C. 2. 1 Mixtura de edades (que sea para todos niños, jóvenes, adultos, adultos mayores).	x		C.2.1 ¿Hay una mixtura de edades y grupos étnicos que reflejan en general a la comunidad?
	3. DISTINTOS HORARIOS.			**DISTINTOS HORARIOS.**
	C. 3.1 Frecuencia de uso.	x		C.3.1.1 ¿En qué época del año le gusta visitar este lugar? (otoño/invierno – primavera/verano).
		x		C.3.1.2 ¿Con qué frecuencia visitas este lugar? (semanalmente – mensualmente – excepcionalmente).
		x		C.3.1.3 ¿Qué día te gusta frecuentar el lugar? (semana-fin de semana).
		x		C.3.1.4 ¿En qué horario acostumbra a ir al lugar? (mañana, tarde, noche).
	4. PERTENENCIA A GRUPOS.			**PERTENENCIA A GRUPOS.**
	C.4.1 La oportunidad que tienen de entrar en contacto social con otras personas.		x	C.4.1.1 ¿Está la gente en grupos?
		x		C.4.1.2 ¿Es un lugar que elegirías para juntarte con tus amigos?
D_Imagen e Identidad	**1. IDENTIDAD.**			**IDENTIDAD.**
	D.1.1 Elementos identitarios (que un lugar público pueda diferenciarse de otro).	x	x	D.1.1 ¿Existen elementos que le den identidad al lugar?
	D.1.2 Elementos culturales.		x	D.1.2 ¿Hay elementos culturales en el parque? (esculturas, monumentos, obras de arte)
	D.1.3 Áreas verdes.	x	x	D.1.3 ¿Existen suficientes áreas verdes dentro del parque?
	D.1.4 La presencia de elementos naturales (plantas, arboles, fauna).	x	x	D.1.4 ¿Hay suficientes árboles?
	2. IMAGEN AMBIENTAL.			**IMAGEN AMBIENTAL.**
	D.2.1 Hitos.	x	x	D.2.1 ¿Hay elementos que considere como punto de referencia en el lugar?
	D.2.2 Recorridos.	x	x	D.2.2.1 ¿Qué recorrido acostumbra a hacer?
		x	x	D.2.2.2 ¿Existen distintos recorridos por donde pasear en el espacio?
	D.2.3 Bordes.	x	x	D.2.3 ¿Qué elementos considera son un límite dentro del espacio público?
	D.2.4 Vistas.	x		D.2.4 ¿Considera que existen vistas atractivas en el lugar?

Cuadro 1b: Herramienta para la evaluación de criterios de diseño urbano y su relación con la percepción de los habitantes. Donde E: encuesta; y P: planimetría. Fuente: Delpino-Chamy y Navarrete, 2019.

Entre los principales resultados se puede observar:

a. Diferencia de percepción entre residentes y visitantes.

Se pudo identificar dos tipos de habitantes que frecuentaban el Parque Costanera Biobío: los habitantes vecinos al sector (desde ahora, los residentes) y los habitantes provenientes de otros barrios de la comuna o la región (desde ahora, los visitantes).

b. Deficiencia en cuanto a Accesibilidad y Conectividad del proyecto con los barrios más alejados; favoreciendo principalmente el acceso de los vecinos residentes en las inmediaciones, a través de la pasarela peatonal existente.

Esto provoca una discrepancia significativa en cuanto a la percepción de los habitantes, entregando como resultado que el 100% de los residentes del sector, considera

que el acceso al lugar es fácil, mientras que el 80% de los visitantes considera que la accesibilidad y conectividad es mala. El acceso principal desde el puente Llacolén cuenta con una escala metropolitana la cual contrasta con la escala humana del Parque, generando un nudo critico en su transición, interrumpiendo la continuidad del paseo peatonal, en el tramo desde el puente ferroviario al puente Chacabuco, lo que provoca que se entiendan como partes distintas, a pesar de que responden al mismo borde ribereño.



Figura 7: Pasarela Parque Costanera. Fuente: Elaboración propia.

c. Ocupación de terrenos irregulares y presencia de consumo de drogas, en el acceso principal al proyecto desde el centro histórico, desincentiva la llegada de visitantes. Los residentes del sector manifestaron que se conocen entre ellos y, por lo tanto, en su mayoría, el 71% de los encuestados, declara que perciben el parque como un espacio seguro.

A diferencia del 60% de los visitantes que declaran que el lugar es inseguro y que lo frecuentan esporádicamente debido a que el sector es conocido por su peligrosidad. Además, mencionan que solo lo visitan durante el día, ya que por la noche es lugar no cuenta con buena iluminación, incrementando la sensación de inseguridad.

Dentro del parque se identificaron focos de inseguridad, como: el acceso principal, el sector de los baños públicos en desuso desde el terremoto del 27 de febrero del 2010 y el extremo final del parque, que no cuenta con un remate claro hacia el puente ferroviario.



Figura 8: Puente Llacolén. Ocupación ilegal puente Llacolén. Acceso principal Parque Costanera. Fuente: Elaboración propia.



Figura 9: Baños públicos. Baños públicos deteriorados. Área de consumo de drogas. Fuente: Elaboración propia.

d. Número reducido de actividades programáticas, disociadas de un mobiliario adecuado para sentarse, así como de elementos de protección frente a la lluvia.

En el caso de los residentes, hay respuestas equitativas respecto a la variedad de actividades para hacer, afirmando el 43% del total de encuestados que si existen suficientes actividades dentro del parque. Por el contrario, el 80% de los visitantes encuestados considera que hay carencia en cuanto a la diversidad de actividades que se ofrecen en el parque. Siendo esto determinante al momento de preguntar cada cuanto frecuentan el lugar, dando como resultado que los residentes lo visitan semanalmente y los visitantes excepcionalmente.

Por otro lado, la carencia de infraestructura para protegerse del sol y la lluvia, provocan que el lugar sea visitado en ciertas horas del día, permaneciendo vacío los días de lluvia o de extremo calor.



Figura 10: Parque Costanera. Día con lluvia. Fuente: Elaboración propia.



Figura 11: Mobiliario deteriorado. Fuente: Elaboración propia.

e. Carencia de diversidad de recorridos y desaprovechamiento de las vistas hacia el río Biobío, como oportunidad para fortalecer el atractivo e identidad del espacio público. Tanto residentes como visitantes declaran que hay carencia de recorridos dentro del parque. Solo existe uno, el paseo peatonal que va por el borde ribereño. Sin embargo, desde este no se puede ver el rio. Logrando que el parque sea más un lugar de paso que de permanencia, a pesar de su atractivo.

Los habitantes mencionan el Biobío como elemento identitario, tanto para el parque como para Concepción. En el diseño del parque se contemplan pequeños miradores hacia el rio, sin embargo, estos se ven limitados por la vegetación existente en todo el borde.

Además, en estos espacios hay micro basurales que generan malos olores, afectando la imagen del lugar. El estudio planimétrico demuestra que hay limitación y bloqueo de las

vistas hacia el rio Biobío, el más ancho del país y que por lo tanto tiene gran valor paisajístico para la ciudad.



Figura 12: Miradores. Fuente: Elaboración propia.



Figura 13: Micro basurales, borde ribereño. Fuente: Elaboración propia.

Desafíos para la vinculación de nuevos proyectos de centralidad en periferias históricas de áreas metropolitanas

Las centralidades tienen su valor tanto en la vitalidad como en la identidad que las posiciona como espacios significativos dentro de la ciudad (Castello, 2010).

El proyecto estudiado ha demostrado tener una carencia de actividades programáticas, siendo incapaz de configurar un proyecto atractivo y dinámico, provocando que el espacio público pierda vitalidad y por lo tanto no sea tan frecuentado como otros lugares dentro de la ciudad, a pesar de su ubicación estratégica en ella.

Simultáneamente, los elementos identitarios asociados a su ubicación geográfica y la cercanía al río Biobío, han sido desaprovechados, perdiendo la oportunidad de restituir el

histórico anhelo de vincular la ciudad con su cauce hídrico (Salinas Varela y Baeriswyl Rada, 2017). Los elementos de diseño urbano, como lenguaje, esculturas y mobiliario también fallan en esta labor.

Respecto al diseño urbano y planteamiento del parque en el borde rio, el PRURN, contemplaba desde el puente Chacabuco hasta el puente ferroviario, como un mismo paseo peatonal por el borde ribereño, sin embargo, esa continuidad se perdió, hoy en día se entienden como partes distintas generándose un quiebre en el puente Llacolén, en donde se pasa de una escala metropolitana a una escala humana asociada al parque, encajonándolo solo a un sector. Actualmente, parece responder solo a la población Pedro del río Zañartu, a pesar de que este debería responder a toda el área metropolitana.

Finalmente se ha demostrado que los errores al momento de resolver las vinculaciones y accesos del proyecto hacia el resto del tejido urbano terminan por aislar la pieza de su contexto, generando una segregación entre residentes del sector y visitantes. Esto se traduce en percepciones contrapuestas entre ambos grupos de estudio. Y deja en evidencia cómo la accesibilidad se vuelve fundamental para facilitar la apropiación de una nueva centralidad por parte de los habitantes del sistema metropolitano.

Conclusiones

Otros autores han realizado estudios desde una escala mayor respecto al funcionamiento y estructura de estas nuevas centralidades, en donde resaltan tres factores significativos que afectan estos nuevos centros: equipamientos y diversificación de actividades; la accesibilidad e infraestructura vial y el factor seguridad.

En este estudio se analiza de manera específica un espacio público, escogido desde la base, de que estos tienen capacidad creadora de ciudad y que estructuran estas nuevas centralidades.

Para ello fue necesario entender desde la historia, la conformación, diseño y construcción del Parque Costanera Biobío, en Concepción, Chile. Por lo que los antecedentes

históricos fueron relevantes al momento de la investigación, ya que permitieron identificar factores que desde su inicio provocaron que el parque no funcionara como se tenía pensado.

El instrumento, "herramienta para la evaluación de la percepción de los habitantes respecto al diseño urbano" proporciona un nuevo mecanismo para la evaluación de cualquier espacio público, permitiendo un análisis más profundo, en relación a la percepción del habitante.

Esta herramienta, permitió demostrar que, en una escala menor, enfocada en el estudio del Parque Costanera, rio Biobío, Concepción, Chile, siguen siendo los mismos tres factores mencionados en el primer párrafo, determinantes en el uso y vitalidad de un lugar. El análisis permite, también y desde la visión del habitante (tanto residentes como visitantes), descubrir las cualidades del lugar, como lo es su valor paisajístico y ubicación estratégica para la ciudad de Concepción.

Por otro lado, la accesibilidad al Parque Costanera, afecta directamente el sentido de apropiación del espacio público. La cercanía de los residentes al proyecto urbano favorece a que tengan una mayor apropiación del espacio, a diferencia de los habitantes provenientes de otros barrios, que en su mayoría lo visitan esporádicamente. La diferencia en la percepción de los habitantes impacta sobre la sensación de inseguridad. Sumando a esto la carencia de diversidad de actividades, provoca que los habitantes, tanto residentes como visitantes, no encuentren atractivo el espacio, haciendo que el proyecto pierda vitalidad.

Cabe mencionar que la herramienta metodológica propuesta para el análisis del espacio público, resultó ser exitosa, entregando información valiosa respecto a la diferencia entre percepciones de los residentes del sector y habitantes de otros barrios. Lo que permitió reconocer los factores relacionados al diseño urbano que provocan el deterioro y perdida de vitalidad del Parque Costanera.

Si bien la herramienta fue exitosa en el proceso de evaluación del parque costero, al final del estudio y en base a los resultados obtenidos, se considera importante trabajar ciertas temáticas a mayor profundidad, por lo que este estudio deja abierta nuevas líneas de investigación que están asociadas al ámbito imagen e identidad de un espacio público, que muchas veces no se considera al momento de diseñar los nuevos proyectos urbanos que se

van integrando, así como ocurre en el caso de estudio, en donde los resultados demostraron que el ámbito identidad no fue considerado en el diseño, siendo uno de los principales factores por lo que el proyecto pierde vitalidad

Debido a esto se considera necesario mejorar la herramienta respecto a este ámbito, para poder evaluar de manera más específica y detallada los espacios públicos que se encuentren en lugares dotados de una fuerte identidad como lo es un borde fluvial, en este caso el río Biobío. Ya que de esta manera el proyecto urbano tendrá identidad, provocando que la oferta sea diferente a la de otros lugares, siendo este un factor determinante para que estos espacios sean más frecuentados, atractivos y reconocidos por todos los habitantes del área metropolitana. A raíz de todo lo mencionado anteriormente, surgen las siguientes interrogantes: ¿Qué factores hacen diferente a un espacio público de borde río? Y, ¿Qué elementos se deben considerar al momento de diseñar un espacio público en un lugar con potencial de nueva centralidad?

Bibliografía

Baeriswyl, S. y Salinas, E. (2017). El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte ; veinte años de aciertos y desaciertos de una política de proyectos urbanos en Chile. *Revista de Urbanismo,* (36), 114-130. http://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/45676/48351

Borja, J. (1995). Ciudadanía y espacio público. *CLAD Reforma y Democracia, 12*(12), 1-11.

Cabrera Manzano, D. (2017). Nuevos lugares metropolitanos de la ciudad región de Granada. *Ciudades, 16*(16), 71. https://doi.org/10.24197/ciudades.16.2013.71-92

Campos Sanchéz, F. S. y Abarca Álvarez, F. J. (2013). Viejas y nuevas centralidades en las ciudades medias andaluzas: Evolución y estrategias urbanas. *Ciudades, 16*(1), 21.

Castello, L. (2010). Rethinking the Meaning of Place: conceiving place in architecture-urbanism, en *Rethinking the Meaning of Place*. https://doi.org/10.4324/9781315606163

De las rivas Sanz, J. (1992). *El espacio como lugar: sobre la naturaleza de la forma urbana*. Secretariado de publicaciones.

Delpino-Chamy, M. y Navarrete, L. (2019). Relación entre principios de diseño urbano y la percepción de los habitantes. Caso de Estudio Parque Costanera, Rio Biobío, Concepción, Chile, en *Sustainable Built.Urban Planning, global problems and local policies*.

Fernandez, F., Peralta, C. y Liborio, M. (2013). *Nuevas Centralidades Urbanas, 53*(9), 1689-1699. https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

Flores, S. (2014). *Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte Concepción. Análisis a 20 años de su puesta en marcha*.

González Kirchner, B. (2017). La centralidad como mercancía: Explotación del capital simbólico colectivo. *Ciudades, 16*(16), 211. https://doi.org/10.24197/ciudades.16.2013.211-220

Gramsch, J. P. (1998). Recuperación Ribera Norte del Biobío. *CA Ciudad/Arquitectura*, 64-72.

Jans, M. (2006). Ciudad y Espacio Público. *Aus,* (1), 10-13. https://doi.org/10.4206/aus.2006.n1-10

MINVU, PNUD (2017). *La dimensión humana en el espacio público*.

Mumford, L. (1954). The neighbourhood and the neighbourhood. *Town Plannig Review, 24*, 250-270.

Paris, M. (2013). De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: Una propuesta metodológica para su estudio. *Ciudades, 16*(16), 47. https://doi.org/10.24197/ciudades.16.2013.47-69

Perez, L. e Hidalgo, R. (2010). *Concepción Metropolitano, evolución y desafíos*.

Salinas Varela, E. y Baeriswyl Rada, S. (2017). El Programa de Recuperación Urbana Ribera Norte; veinte años de aciertos y desaciertos de una política de proyectos urbanos en Chile. *Revista de Urbanismo, 0*(36), 114-130. https://doi.org/10.5354/0717-5051.2017.45676

Serra, E. (1999). *Centros reinventados*.

Verdaguer, C. (2005). *Evaluación del espacio público. Indicadores para la fase de proyecto*.

EMPRENDIMIENTOS URBANOS SOBRE HUMEDALES. ESTUDIO DE CASO "BARRIO NÁUTICO RINCÓN DE URQUIZA" EN CONCEPCIÓN DEL URUGUAY, ENTRE RÍOS

María Carolina Pascal,[1] Ivana Montañana,[2] Carlos Elias Serratti,[3] Noelia Bondaz,[4] Alejandro Dubois,[5] German Nutini,[6] Aracely Gallego,[7] Alejandra Fernández[8] y Melina Crettaz Minaglia[9]

Resumen

En el marco del Seminario II Catástrofes Naturales e Inducidas por el Hombre y la cátedra Ordenamiento Territorial de la Licenciatura en Geografía de la Facultad de Humanidades, Artes y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Entre Ríos, se desarrolló una investigación de campo abordando sobre los posibles efectos ambientales y socioculturales del proyecto de urbanización Barrio Náutico Rincón de Urquiza en Concepción del Uruguay (Entre Ríos) e indagando los posibles factores que determinan las nuevas configuraciones urbanas en esta ciudad intermedia. El proyecto se pretende erigir en el valle de inundación del rio Uruguay que está ubicado al Norte de la ciudad, a orillas del arroyo Molino, camino al Banco Pelay y abarca un total de aproximado de 1.300 hectáreas. El emprendimiento podría generar pérdidas irreversibles de los servicios ecosistémicos del

[1] carolinapascal1973@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[2] ivanamar7@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[3] serratticarloselias@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[4] noelbondaz@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[5] aledubois21@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[6] nutinigerman@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[7] arachelita11@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[8] ot.uadercdu@gmail.com, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER.
[9] crettaz.melina@uader.edu.ar, Licenciatura en Geografía, Sede Concepción del Uruguay, Facultad de Humanidades, Arte y Ciencias Sociales, UADER. Laboratorio de Indicadores Biológicos y Gestión Ambiental de Calidad de Agua, Facultad de Ciencia y Tecnología, UADER. Área de Biología y Bioinformática, Instituto de Ciencias, UNGS.

humedal, de biodiversidad y modificación del valle de inundación afectándo la dinámica del sistema. El emprendimiento no respondería a los propios procesos de expansión urbana de la ciudad concentrando numerosas actividades antrópicas en el humedal. Solo en la medida que se logre una evaluación integral de dicho emprendimiento, con la participación efectiva de la sociedad tenderá a incrementar el diálogo entre sectores y a reducir la generación de conflictos socioambientales.

Introducción

La escasa previsión sobre los efectos territoriales y ambientales derivan de la localización de emprendimientos privados sin considerar las interacciones entre usos con lo ya existente; dando origen a numerosos conflictos por la coexistencia espacial de actividades no compatibles. Estas disfuncionalidades de planificación determinarían un deterioro importante de los principales recursos naturales. El incremento de los emprendimientos urbanísticos en humedales en la región pampeana genera diversos perjuicios que, muchas veces, no son evaluados ni cuantificados. La provincia de Entre Ríos no escapa a esta situación; actualmente, en Concepción del Uruguay se viene desarrollando un emprendimiento denominado "Barrio Náutico Rincón del Urquiza" sobre los humedales del río Uruguay. En la actualidad las "urbanizaciones privadas" representan nuevas modalidades, en la expansión de áreas urbanas de uso residencial. Los factores determinantes de este proceso son las relaciones entre los intereses económicos de los desarrolladores inmobiliarios, como promotores y proveedores de oferta residencial en "áreas naturales", la inacción y/o convalidación del estado (ausencia de políticas públicas de desarrollo urbano ambientalmente sustentable) y la desidia, de sectores de la sociedad, frente al modelo de construcción de urbanidad en áreas de gran fragilidad ambiental.

El objetivo fue analizar los impactos ambientales y socioculturales posibles a producirse en la construcción de dicho emprendimiento residencial, considerando que el predio se localiza dentro de un área lacustre, compuesta por paisajes de llanuras aluviales y terrazas de inundación del río Uruguay y el arroyo Molino. Y las preguntas que nos realizamos fueron: ¿Es posible considerar el nivel de impacto social-ambiental y cultural en una zona natural de alto valor patrimonial? ¿Qué valor adquiere la sustentabilidad en estos

tipos de emprendimientos? ¿De qué modo se resignifica el patrimonio común frente al avance del interés privado?

Área de estudio

La ciudad de Concepción del Uruguay (Entre Ríos), se erige a orillas del Río Uruguay, que actúa como su límite geográfico hacia el Este (Figura 1). La expansión urbana ha sido determinada por las características de su entorno. Hacia el sur el arroyo De La China y hacia el Norte el Arroyo del Molino, conformando, ambos en su desembocadura, un área de bajos y esteros propios de la dinámica del río como resultado de sus procesos evolutivos. La urbanización fue consolidándose hacia el Oeste, en coincidencia con las líneas de acceso al centro administrativo de la ciudad. Hacia el sector Norte, donde se ubica el emprendimiento, la urbanización se corresponde a un área residencial, de casas bajas, construcciones características de los sectores de medianos a bajos ingresos desarrollando una actividad comercial para dar respuesta a necesidades puntuales de sus habitantes. Hacia el Norte, a una distancia de aproximadamente 7 kilómetros de este punto urbano, se encuentran ubicados sobre el río, el balneario Banco Pelay, y Paso Vera, que por sus amplias playas de arena suele convocar numeroso público en época estival. Esta situación genera un activo tránsito de vehículos que atraviesan el sector señalado, contribuyendo a desarrollar un comercio temporal de aprovisionamientos a los visitantes. No se destaca en el área otra actividad económica de relevancia.

El área de estudio se corresponde, de acuerdo a sus características, a una zona de bajos inundables, cuyos suelos son aluvionales y la vegetación es de selva en galería , típica de las orillas del río Uruguay, combinada con pastizales, que albergan una amplia biodiversidad (Iriondo y Kröhling, 2008). Se puede señalar que el área es un valle de inundación del río cuando las crecientes sobrepasan los 4 a 5 metros de altura respecto al puerto de la ciudad.



Figura 1a: Planta urbana de la ciudad de Concepción del Uruguay.



Figura 1b: Área de intervención. Fuente: Elaboración propia.

Características del proyecto

La ubicación del emprendimiento es en Concepción del Uruguay-Camino a Banco Pelay, S/N, Lotes 3 y 4 con una superficie intervenida de 100 hectáreas.

El desarrollo plantea la intervención en un sector cercano a la ciudad, bajo el concepto de creación de suelo urbano a denominarse Barrio Náutico. Según un estudio, realizado por un equipo técnico para la empresa emprendedora, denominado "Memoria descriptiva Proyecto Urbano Rincón de Urquiza", plantea que este nuevo concepto incorpora los lineamientos básicos establecidos en el Código de Ordenamiento Urbano de la ciudad de Concepción del Uruguay, proponiéndole como usos principales los de residencia y recreación náutica y el acceso a los lotes por vía fluvial sobre espejos de agua y canales navegables y de usos secundarios, tales como áreas deportivas de uso común, como canchas de deporte, hotelería, guarda de embarcaciones y marinas, *Club House*, etc. Según el mismo estudio, el proyecto se formula sobre el desarrollo de urbanización náutica, mancomunada con el río y con el ambiente del sector, que comprende el diseño de un conjunto integrado al entorno natural, preservando y ampliando los espejos de agua, generando vías de acceso y circulación elevadas, en caso de creciente del río. La propuesta contempla la "construcción de accesos vehicular/peatonal controlado", la formalización de un espejo de agua de unas 10 ha con la limpieza, dragado y consolidación de la laguna natural ya existente para el desarrollo de actividades náuticas y como acceso a los distintos espacios del desarrollo urbano. También se prevé la construcción de muelles o marinas de atraque, de condominios de residencia multifamiliar (cuatro bloques de departamentos) y con una altura máxima de 9,00 metros Se propone contener/sostener una reserva natural de unos 48.000 metros cuadrados, con la ejecución de senderos para uso para todo público. Se prevé la generación de un área de servicios para equipar de infraestructura urbana, tales como pozo de bombeo, estación de impulso, plantas de tratamiento de líquidos cloacales, estaciones transformadoras, etc.

Marco normativo

- Constitución de la Nación Argentina, Artículo 41.

- Ley Nacional 23.919 Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas (RAMSAR).
- Ley Provincial 25.688 Régimen de Gestión Ambiental de Aguas.
- Ley Nacional 25.675 General del Ambiente.
- Constitución de la provincia de Entre Ríos, Artículo 22, 85.
- Ley Provincial 2.797 Purificación de residuos cloacales e industriales que se arrojen a los ríos.
- Ley Provincial 5.965 Protección a las fuentes de provisión y a los cursos y cuerpos receptores de agua y a la atmósfera.
- Decreto Provincial 4.977 Estudio de Impacto Ambiental (EsIA).
- Ley Provincial 9.718 Incorpora al Sistema de Áreas Protegidas a los Humedales e Islas del Departamento Uruguay, Gualeguaychú e Islas del Ibicuy.
- Ley Provincial 10.479 Sistema de Áreas Naturales Protegidas en el Territorio de la Provincia Entre Ríos.
- Ordenanza 4.527, Código de Ordenamiento Urbano Imposibilita la concreción del proyecto determinando al área como Reserva Natural.

Materiales y métodos

Desde metodologías mixtas, en lo cualitativo: el trabajo de campo, se utilizaron fotografías del lugar, imágenes satelitales, para realizar la evaluación espacial multi-temporal y generar cartografía digital, se realizó una prospección del sitio en donde se emplazará el emprendimiento urbano y zonas aledañas. Se utilizó la matriz modificada de Leopold (Gomez-Orea, 1999) como herramienta cualitativa para identificar la afectación de las intervenciones humanas. Se establecieron los siguientes criterios para su elaboración.

a. Se acordó en el equipo de trabajo identificar con colores las intervenciones, adoptando el rojo para identificar las negativas y en color verde las que pueden considerarse positivas.

b. La valoración de las intervenciones, tanto negativa (rojo) como positivas (verde) se le asigna un valor cuantitativo en una escala de 1 a 10, correspondiendo el número 1 a una menor afectación/valoración y el número 10 a la máxima afectación/valoración.

c. En la columna vertical, a la derecha, se enumeran los factores ambientales que, a nuestro criterio serán afectados, y en la columna horizontal superior, las características o tipo de intervención.

d. La valoración se ubica en la intersección de las dos columnas.

e. Como criterio general se establece que en el primer subgrupo de la columna horizontal (TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO) implica la modificación total del área y no se continuarán considerando los factores modificados en las siguientes columnas.

Resultados

Factores ambientales identificados

Técnicamente, el entorno, está constituido por elementos y procesos interrelacionados, los cuales pertenecen a los sistemas: medio físico y medio socioeconómico y cultural y subsistemas. Cada uno de estos subsistemas, pertenecen a una serie de componentes ambientales susceptibles de recibir impactos, entendidos como elementos, cualidades y procesos del entorno que pueden ser afectados por el proyecto, es decir, por las acciones impactantes consecuencias de aquel. En lo que respecta al medio físico, donde se llevaría adelante el proyecto presenta la fisiografía y características generales: el predio se encuentra dentro de un gran área lacustre, denominada Rincón de Urquiza, compuesta por paisajes de llanuras aluviales y terrazas de inundación del río Uruguay y arroyo Molino. Las características geomorfológicas, observadas en la llanura de inundación son consecuencias de los ingresos y egresos de aguas, según las oscilaciones del río y el arroyo. La llanura aluvial está formada por pequeños cursos de agua, los que evidencian procesos de cegamiento, y esteros, cuya salida es lenta por el relieve dominante. La vegetación natural del predio presenta dos tipos de comunidades de acuerdo a su estructura y ubicación según su ubicación fisiográfica, correspondientes a las unidades de albardón y esteros y bañados, el principal ubicado entre la unidad fisiográfica al curso de agua denominada Boca Falsa y el arroyo Molino; y el albardón costero del arroyo Molino. Los tipos de vegetación en los bañados son los pajonales, que conforman una trama de vegetación predominante, muy homogénea, densas y altas. Estos pajonales se asientan sobre suelo blando, anegado todo el año, sin drenaje interno ni lateral, por ello sin aireación, ácido y abundante materia orgánica. En los

albardones dominan formaciones arbóreas entre las que predominan los ceibos, guayabo, curupí y el sauce criollo y formaciones herbáceas con especies tales como: cebadilla criolla, gramilla rastrera, paja de plata, entre otras. Los suelos pertenecen a los entisoles, son suelos desarrollados a partir de capas limosas arcillosas y limosas arenosas. Presentan mal drenaje, escurrimiento superficial nulo y permeabilidad muy lenta. A nivel de subpaisaje se distinguen tres unidades relacionadas con su ubicación, identificadas como albardones pertenecientes al arroyo Molino, Boca Falsa y líneas de cauces menores. Los suelos corresponden a molisoles, de permeabilidad moderada y drenaje imperfecto. El nivel freático se encuentra entre los 0,50 y 1,50 metros de profundidad. Son suelos aluviales desarrollados a partir de sedimentos fluviales. Estos suelos se encuentran libres de aguas superficiales, salvo en las inundaciones. Las unidades fisiográficas denominada curso área de lagunar-cursos de agua comprende los espejos de agua correspondientes a la Boca Falsa y a cursos menores de agua, evidencia procesos de cegamiento debido a la proliferación y desarrollo de malezas acuáticas, que impiden la evacuación y excesos de agua. Lo cual dio origen a la formación de suelos orgánicos pertenecientes al orden de los histosoles.

Aspectos ambientales

La propuesta de construir una urbanización sobre un ambiente del humedal descrito tiene como actividades más importantes la remoción de la cobertura vegetal y movimiento de suelo, la construcción de terraplenes a cota 8,50 metros con aporte de material externo y compactable y canalizaciones de los cursos de agua. Durante la etapa operativa o de funcionamiento del proyecto, se prevé aspectos ambientales resultantes de las actividades habituales de una zona residencial con producción de residuos sólidos y efluentes líquidos y gaseosos, movimientos de embarcaciones, aprovisionamiento de combustibles, tránsito vehicular y desarrollo de infraestructura de servicios.

Valoración de los impactos ambientales

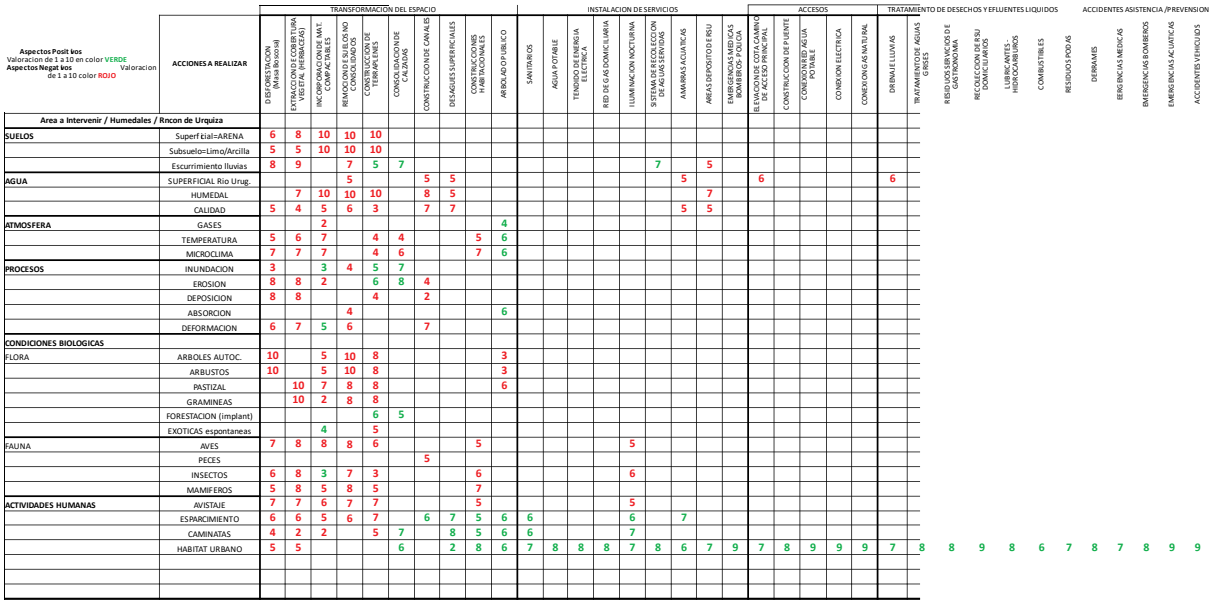
De la matriz de Leopold (Figura 2), se obtuvo que el emprendimiento podría afectar de modo significativo el área de estudio. Dentro de los impactos negativos, pueden

mencionarse la afectación de los servicios ecosistémicos que brinda el humedal, la biodiversidad por alteración del hábitat, remoción de la cobertura vegetal y cambio en la dinámica de los flujos de nutrientes, afectando consecuentemente las relaciones ecosistémicas y las redes tróficas.

Además, la alteración ecosistémica representada en la eliminación del bosque de especies autóctonas que ofrece refugio a las aves de la región, como también del pastizal que alberga gran cantidad de otras variedades adaptadas a ese lugar, genera una pérdida de biodiversidad que es patrimonio constitucional, pertenecientes al conjunto de la población actual, y también a las generaciones venideras que ya no contarían con el espacio y las funciones que cumple.

Frente a la modificación ambiental de la magnitud que expresa el proyecto, resulta muy difícil establecer medidas de mitigación y de prevención. Por último, solo adoptan consideraciones positivas aquellas propuestas de modificación vinculadas específicamente al hábitat urbano del lugar, soslayando la pérdida del servicio ecosistémico del área. En ningún punto del proyecto se propone una valoración acorde al espacio a intervenir, como tampoco se explica el modo de compensación evaluado en términos de beneficios urbanos para el conjunto de la población.

Las experiencias muestran que otros emprendimientos similares, basados en la polderización de áreas inundables, producen consecuencias irreversibles en el medio natural y su biodiversidad. Se destruyen sus funciones como humedal, rellenando el valle de inundación del río, trasladándose sus consecuencias hacia otros lugares inespecíficos en momentos de crecientes del curso de agua. Los humedales albergan una diversidad de flora y fauna, sirviendo además de refugio a especies de aves migratorias, En sus aguas encuentran refugio y se multiplican peces endémicos del río Uruguay, La vegetación acuática actúa, filtrando naturalmente las aguas. Desde lo socio cultural, se generan consecuencias directas e indirectas en la calidad de vida y en el uso de las costas del río. Las no sustentabilidades del proceso demuestran una ocupación del territorio sin considerar la real demanda habitacional, a expensas de la pérdida y degradación funcional de ambientes naturales como humedales y pastizales, de por sí escasos y con altos valores físicos y biológicos que habilitan su conservación.



Aspectos Positivos Valoracion de 1 a 10 en color VERDE Aspectos Negativos de 1 a 10 color ROJO Valoracion	ACCIONES A REALIZAR	TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO										INSTALACION DE SERVICIOS									ACCESOS					TRATAMIENTO DE DESECHOS Y EFLUENTES LIQUIDOS							ACCIDENTES ASISTENCIA /PREVENSION						
		DESFORESTACION (Masa Boscosa)	EXTRACCION DE COBERTURA VEGETAL (HERBACEAS)	INCORPORACION DE MAT. ORGANICA	RELLENO DE BAJOS CON CONSOLIDADOS	CONSTRUCCION DE TERRAPLENES	CONSOLIDACION DE CALZADAS	CONSTRUCCION DE CANALES	DESAGUES SUPERFICIALES	CONSTRUCCIONES HABITACIONALES	ARBOLADO PUBLICO	SANITARIOS	AGUA POTABLE	TENDIDO DE ENERGIA ELECTRICA	RED DE GAS DOMICILIARIA	ILUMINACION NOCTURNA	SISTEMA DE RECOLECCION DE AGUAS SERVIDAS	AMARRAS ACUATICAS	AREAS DEPOSITO DE RSU	EMERGENCIAS MEDICAS BOMBEROS POLICIA	ELEVACION DE COTA CANINO DE ACCESO PRINCIPAL	CONSTRUCCION DE PUENTE	CONEXION RED AGUA POTABLE	CONEXION ELECTRICA	CONEXION GAS NATURAL	DRENAJE LLUVIAS	TRATAMIENTO DE AGUAS GRISES	RESIDUOS DOMICILIARIOS Y DE GASTRONOMIA	RECOLECCION DE RSU DOMICILIARIOS	LUBRICANTES - HIDROCARBUROS	COMBUSTIBLES	RESIDUOS PODAS	DERRAMES	EMERGENCIAS MEDICAS	EMERGENCIAS BOMBEROS	EMERGENCIAS ACUATICAS	ACCIDENTES VEHICULOS
Area a Intervenir / Humedales / Rncon de Urquiza																																					
SUELOS	Superficial=ARENA	6	8	10	10	10																															
	Subsuelo=Limo/Arcilla	5	5	10	10	10																															
	Escurrimiento lluvias	8	9		7	5	7										7		5																		
AGUA	SUPERFICIAL Rio Urug.				5			5	5									5			6					6										
	HUMEDAL		7	10	10	10		8	5										7																	
	CALIDAD	5	4	5	6	3		7	7									5	5																	
ATMOSFERA	GASES			2							4																										
	TEMPERATURA	5	6	7		4	4			5	6																										
	MICROCLIMA	7	7	7		4	6			7	6																										
PROCESOS	INUNDACION	3		3	4	5	7																														
	EROSION	8	8	2		6	8	4																													
	DEPOSICION	8	8			4		2																													
	ABSORCION				4						6																										
	DEFORMACION	6	7	5	6			7																													
CONDICIONES BIOLOGICAS																																					
FLORA	ARBOLES AUTOC.	10		5	10	8					3																										
	ARBUSTOS	10		5	10	8					3																										
	PASTIZAL		10	7	8	8					6																										
	GRAMINEAS		10	2	8	8																															
	FORESTACION (implant)					6	5																														
	EXOTICAS espontaneas			4		5																															
FAUNA	AVES	7	8	8	8	6				5							5																				
	PECES							5																													
	INSECTOS	6	8	3	7	3				6							6																				
	MAMIFEROS	5	8	5	8	5				7																											
ACTIVIDADES HUMANAS	AVISTAJE	7	7	6	7	7				5							5																				
	ESPARCIMIENTO	6	6	5	6	7		6	7	5	6	6					6		7																		
	CAMINATAS	4	2	2		5	7		8	5	6	6					7																				
	HABITAT URBANO	5	5				6		2	8	6	7	8	8	8	7	8	6	7	9	7	8	9	9	9	7	8	8	9	8	6	7	8	7	8	9	9

Figura 2: Valoración de los principales impactos ambientales del emprendimiento Rincón de Urquiza utilizando una matriz de Leopold modificada.

Conclusiones

Este trabajo permitió, por un lado, generar la articulación de contenidos de la Licenciatura en Geografía analizando un caso de estudio de relevancia local y regional y; por otro, generar un trabajo interdisciplinario trabajando desde los saberes y experiencias de las docentes y estudiantes.

Con respecto a nuestra investigación, es posible que, de llevarse adelante el emprendimiento, genere efectos ambientales irreversibles por la envergadura del proyecto generando efectos importantes en áreas aledañas como inundaciones con impactos sociales, económicos y sanitarios tal como ha ocurrido previamente en ciudades como Luján o Gualeguaychú. Solo en la medida que se logre una evaluación integral de dicho emprendimiento, con la participación efectiva de la sociedad tenderá a incrementar el diálogo entre sectores y a reducir la generación de conflictos socio-ambientales.

Es posible concluir que dicho proyecto contempla sólo los aspectos económicos del o los emprendedores, sin que exista ninguna propuesta de contribución urbana hacia la ciudad. Muy por el contrario, los espacios verdes óptimos que sugiere la Organización Mundial de la

Salud, para ciudades intermedias es de 15 metros cuadrados por habitante, y se encuentran muy lejos de cumplirse en la ciudad de Concepción del Uruguay. Si consideramos los avances de los intereses inmobiliarios hacia los pocos espacios con características naturales que aún conserva, más lejos se está de alcanzar ese objetivo.

Bibliografía

Gómez Orea, D. (1999). *Evaluación del impacto ambiental: un instrumento preventivo para la gestión ambiental*. Mundi-PrensaAgrícola Española.

Iriondo, M. y D. Kröhling. (2008). *Cambios ambientales en la cuenca del Río Uruguay. Desde dos millones de años hasta el presente*. Ediciones Universidad Nacional del Litoral.

URBANISMO Y URBANIZACIÓN EN LAS TIERRAS BAJAS DE LA CUENCA RECONQUISTA (ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES)

Alejandra Potocko[1]

Resumen

La cuenca Reconquista es una de las tres cuencas hídricas sobre las cuales se asienta el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Se estructura por el río Reconquista, un típico río de llanura que corre desde terrazas altas (+30 m IGN) hasta su desembocadura al río Luján, por un amplio valle de tierras bajas (cota menor a +5 m IGN).

Como parte del territorio metropolitano, las tierras bajas de la cuenca Reconquista (al igual que las de las otras cuencas metropolitanas) se transformaron profundamente en las últimas décadas. Mientras la expansión de la cuadrícula tradicional de la ciudad priorizó las tierras altas, sobre las cuales se extendieron los ferrocarriles y las principales vialidades; los bajos inundables quedaron relegados de la ciudad. La ocupación del suelo se fue produciendo en menor densidad, a veces dejando amplios espacios sin urbanizar, concentrando usos que, por lo barato de las tierras, encontraron su condición de localización: basurales clandestinos, industrias contaminantes, asentamientos precarios, grandes superficies comerciales, urbanizaciones cerradas y rellenos de basura.

Se suele argumentar que territorios como éstos son desordenados, de mala calidad urbano-ambiental y fragmentados porque no fueron objeto de la planificación e intervención del urbanismo. No obstante, planes, programas y proyectos públicos y privados muestran que fueron largamente pensados, problematizados, planificados y proyectados. Más aún, según planteamos, esos instrumentos configuraron estas tierras como "bordes" e "intersticios" del AMBA.

[1] apotocko@campus.ungs.edu.ar, CONICET - Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Desde esa clave, en este trabajo nos propusimos examinar las relaciones entre la urbanización del territorio y las determinaciones del urbanismo en la transformación de las tierras bajas del Reconquista.

Palabras clave: AMBA, cuenca Reconquista, urbanismo, urbanización.

Introducción

La cuenca Reconquista es una de las tres cuencas[2] sobre las cuales se asienta el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)[3] donde vive aproximadamente el 20% de su población. Se estructura por el eje del río Reconquista, un curso de agua que tiene una extensión aproximada de 50 km desde sus nacientes en terrazas altas (+30 m ING) hasta su desembocadura al río Luján, tributario directo del río de La Plata, en un amplio valle de inundación de cota menor a +5 m IGN (Figura 1).

Como parte del territorio metropolitano, las tierras bajas de la cuenca Reconquista (cota <5 m IGN) se transformaron profundamente desde la década de 1970. Mientras la extensión de la cuadrícula tradicional de la ciudad priorizó las terrazas altas, sobre las cuales se extendieron los ferrocarriles y las principales vialidades; los bajos inundables quedaron sin urbanizar. La ocupación del suelo se fue produciendo en menor densidad, a veces dejando amplios espacios libres, concentrando usos que, por lo barato de las tierras, encontraron su condición de localización: basurales clandestinos, industrias contaminantes, asentamientos precarios, grandes superficies comerciales, urbanizaciones cerradas y rellenos de basura (Potocko, 2016). En suma, entre 1972 y 2018 se ocuparon, aproximadamente, 8.200 ha de cota menor a 5 m IGN (en 1972 sólo había 1.200 ha ocupadas).

[2] Las otras dos cuencas metropolitanas son la del río Matanza-Riachuelo, al sur; y la del río Luján, al norte.
[3] Comprende la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 partidos de la Provincia de Buenos Aires de acuerdo a la definición utilizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC, 2003).

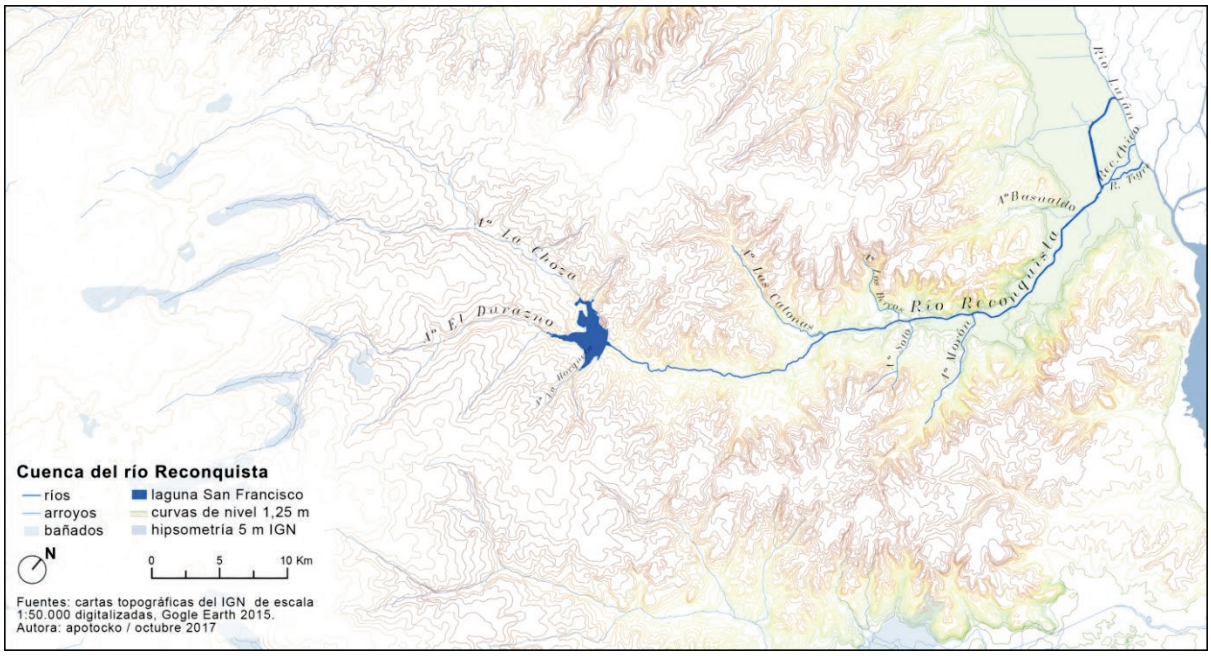


Figura 1: La forma del suelo de la cuenca Reconquista. Fuente: Elaboración propia.

Se suele argumentar que territorios como las tierras bajas del Reconquista son desordenados, de mala calidad urbano-ambiental y fragmentados (a veces llamados "subproductos de la urbanización") porque no fueron objeto de la planificación e intervención del urbanismo. No obstante, planes, programas y proyectos públicos muestran que fueron largamente pensados, problematizados, planificados y proyectados. Más aún, según planteamos, esas tierras se configuraron como "bordes" e "intersticios", en el largo proceso de construcción del AMBA.

Partiendo de trabajos recientes en los cuales estudiamos los planes y los proyectos del AMBA en relación a las cuencas hídricas (Potocko, 2017a; Potocko, 2017b; Potocko y Novick, 2017) y las transformaciones del territorio en cartografías intencionadas (Potocko, 2018), en este trabajo nos propusimos examinar las relaciones entre la urbanización del AMBA y las determinaciones del urbanismo en la ocupación de las tierras bajas del Reconquista desde la década de 1950 hasta la actualidad.

Metodológicamente, articulamos dos ejes de análisis.

En primer lugar, analizamos la urbanización a partir de la restitución y dibujo de una serie de materiales gráficos y cartográficos que informan sobre la ocupación del suelo en diferentes momentos. Las fuentes utilizadas fueron las cartas topográficas del IGN (1936-

1958), los mapas del Gran Buenos Aires de César Vapñarsky para los años 1948 y 1965 (Vapñarsky, 2000), las secuencias de aerofotografías de los años 1967, 1972, 1985 y 1997 del Departamento Fotogramétrico del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires y el mosaico foto-satelital que ofrece Google Earth para el período 2003-2017.

En segundo lugar, analizamos las determinaciones del urbanismo en los documentos de cinco planes metropolitanos que se formularon desde la década de 1950 hasta la actualidad (Plan Regulador, Esquema Director Año 2000, Estudio SIMEB, Proyecto 90 y Lineamientos Metropolitanos; ver Figura 2) y cuatro proyectos que se ejecutaron en ese mismo período: el de construcción de la represa Ing. Roggero en las nacientes del rio, el de creación del Cinturón Ecológico del área metropolitana (CEAMSE), el de la "megaurbanización" Nordelta y el de la creación de un Sistema de Áreas Verdes (SAV) (ver Figura 3).



Figura 2: Planes metropolitanos de Buenos Aires (de izquierda a derecha): Plan Regulador, Esquema Director Año 2000, Estudio SIMEB, Proyecto 90 y Lineamientos Metropolitanos.

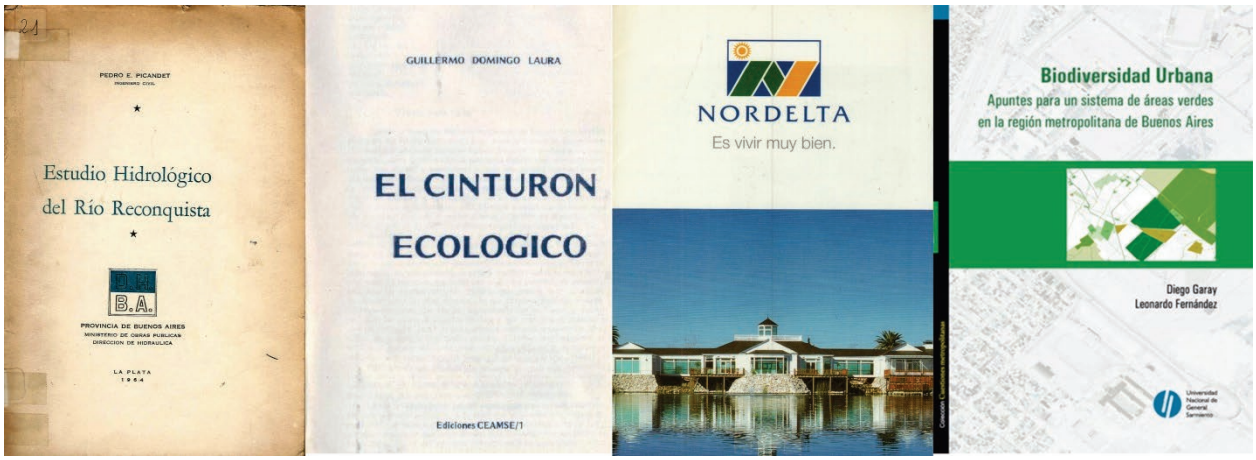


Figura 3: Proyectos analizados (de izquierda a derecha): Estudio hidrológico del río Reconquista (Picandet, 1964), CEAMSE (Laura, 1979), Nordelta (*brochure* promocional) y SAV (Garay y Fernández, 2013).

El texto se estructura en tres apartados. En el primero, revisamos brevemente las palabras y nociones que, según planteamos, dan cuenta de cómo se configuraron las tierras bajas del Reconquista en un recorrido de largo aliento. En el segundo, analizamos la urbanización, los planes y los proyectos que dan cuenta de las tierras bajas como "borde" y, en el tercero, como "intersticio". Finalmente, presentamos unas reflexiones a modo de discusión.

Palabras y nociones

Dentro de una amplia gama de términos utilizados para nombrar y conceptualizar los procesos de expansión urbana, las palabras "borde" e "intersticio" tienen muy variados significados. Si bien cada una de las nociones que están por detrás de esas palabras traen implícitas premisas teórico-metodológicas particulares (Ballén-Velásquez; 2014), permitirían dar cuenta de las especificidades propias de un tipo de territorio y sus procesos de transformación, que tienen la característica de responder a lógicas que no son las asociadas con lo considerado propiamente urbano.

La palabra "borde", que en fecha reciente se ha convertido en una referencia muy utilizada, designa el extremo, límite o frontera de la ciudad. Es, de algún modo, el lugar donde la ciudad llega a su fin y comienza un espacio que no es ciudad, como un área rural o natural. Así, los "bordes" son lugares que carecen de atributos propiamente urbanos tales como la densidad poblacional, la cobertura de servicios e infraestructuras urbanas (redes de energía, agua, saneamiento, equipamientos sociales, etc.) (Allen, 2003); o, como los define Bozzano (2000) es allí "donde los efectos de la aglomeración urbana se reducen o son menos evidentes" (Bozzano, 2000, p. 85).

En una doble acepción, los "bordes" también son entendidos como las áreas de expansión de la ciudad que se encuentran en proceso de subdivisión de la tierra e incorporación al área urbana. Son, así, "parte medular de su transición, crecimiento y evolución" (Ramírez Velázquez, 2007, p. 70) y dan por resultado una morfología particularmente difusa y un paisaje en constante transformación; un "paisaje efímero" en palabras de Qviström y Saltzman (2007).

En clave similar, el término *zwischenstadt* o "entre-ciudad" fue propuesto por Sieverts (2003) para representar, desde una escala regional, el paisaje urbano-rural que se encuentra entre el tejido urbano y el espacio abierto o natural. De algún modo, se trata del "paisaje urbanizado" de usos del suelo y actividades que no son propiamente urbanas ni rurales. Es desde esas consideraciones que "borde urbano" suele utilizarse como sinónimo de "periurbano", "rururbano", "borde urbano-rural", "frontera campo-ciudad", o "interfase periurbana", entre otros (Barsky, 2005; Di Pace, Crojethovich Martín y Barsky, 2004), para dar cuenta del espacio de interacción entre la ciudad y lo rural, donde se dan los intercambios energéticos y los equilibrios y desequilibrios ambientales que éstos conllevan (Allen, 2003).

El "borde" como área de expansión también está implícito en los instrumentos de ordenamiento territorial cuando proponen "cinturones verdes" como estrategias de contención de la urbanización (Amati, 2008) o cuando diferencian áreas o polígonos susceptibles de incorporación al ámbito de la ciudad como "áreas complementarias", "áreas de ensanche" o "zonas de reserva", adscribiendo el término a una categoría territorial afín a la planificación urbana (Villamizar-Duarte, 2014).

Sean lugares donde la ciudad termina o donde ésta se va expandiendo –o paradójicamente, en ambas situaciones–, es común que la bibliografía los presente como espacios heterogéneos que resultan de la agregación de una amplia variedad de usos del suelo donde se mezclan los rurales, los naturales y los "aparentemente urbanos" (Gallent y Shaw, 2007), con patrones de ocupación cuya continuidad no está resuelta. En consecuencia, se dice que son "mosaicos" o "paisajes híbridos" (Stan, 2013), compuestos por piezas más o menos autónomas que resultan de la convergencia de diferentes actores e intereses, y que a su vez revelan las relaciones –habitualmente conflictivas– que entre ellos se establecen. Se trata de la coexistencia de una multiplicidad de usos que no encuentran lugar en la ciudad (usos "exiliados" según Gallent, Anderson y Bianconi, 2006), ya sea porque contaminan el paisaje y el ambiente natural, interfieren negativamente con la calidad de vida urbana, requieren de grandes superficies y son atraídos por los bajos costos de las tierras. Tales usos pueden ser los asentamientos precarios, las grandes superficies comerciales, los parques industriales, los nodos logísticos, los aeropuertos, las penitenciarías, los cementerios o los rellenos de basura. En suma, se trata de usos del suelo diferentes a los que se dan en los espacios netamente urbanos, en los estrictamente rurales o en los naturales que circundan la ciudad, aunque es

común que se presenten junto a usos agrarios intensivos y/o relictos de espacios rurales y naturales que aún no han sido ocupados (Bozzano, 2000).

Esas formas de ocupación suelen asociarse a diferentes problemáticas como la fragmentación socio-espacial del territorio, la degradación ambiental que deriva del consumo de suelo productivo, la pérdida de la biodiversidad de áreas naturales y la contaminación de los ambientes naturales, el déficit de cobertura de servicios e infraestructuras urbanas y la limitada accesibilidad y conectividad.

Si bien en algunos aspectos las diferentes nociones de "intersticio" se pueden relacionar con las de "borde", en general esta palabra se utiliza en sentidos muy diferentes.

El sustantivo se define, de acuerdo al Diccionario Cambridge (*Cambridge University Press*), como un espacio que se encuentra entre otros. Así, su condición intersticial está dada porque se diferencia de otro espacio y porque se localiza en continuidad con él. Dentro de ese marco, la bibliografía ha construido una amplia gama de espacios como "intersticios urbanos" en tanto ha tomado y utilizado el término de maneras muy específicas (Phelps y Silva, 2018).

Aquí nos interesa poner el foco sobre las nociones de "intersticio urbano" como espacio que se encuentra entremedio del ámbito urbano, más que las que refieren a intersticios que se presentan entre lo urbano y lo rural (esas se sitúan en sintonía con las ideas de *zwischenstadt*, rururbano o periurbano ya presentadas). En ellas, es posible identificar dos perspectivas.

En primer lugar, se encuentra la perspectiva estructuralista, que entiende a los "intersticios" como espacios vacíos, no desarrollados o subdesarrollados, que no tienen un uso específico o aquellos que –aunque hayan sido ocupados o urbanos en algún momento– se encuentran abandonados (Barron, 2014). Estos "intersticios" suelen ser clasificados como lugares libres, vacíos, suelo o tierra vacante, *terra nullius*, espacio sobrante, incierto, inútil, inerte, ambiguo, indeterminado, residual o marginal; y en ese marco son entendidos como lugares de actividades alternativas o subversivas (Lévesque, 2014), del caos y del desorden, peligrosos, fuera de la ley y de la regularidad de la ciudad, que por diferentes motivos han quedado relegados de la planificación urbana (Matos, 2009) o del proceso de ocupación del

suelo (Rahmann y Jonas, 2014). Los mapas tienden a invisibilizarlos, al representarlos como espacios en blanco, sin referencias, o al adscribirlos a la red de espacios verdes urbanos, aunque no lo sean.

Para referirse a lugares de esas características, Solà Morales (1995) propuso la expresión francesa *terrain vague*, ampliamente difundida en la literatura. Según el autor, se trata de espacios internos a la ciudad, aunque externos al uso cotidiano y a la dinámica urbana, que aparecen como "contraimagen" de lo urbano y que se encuentran en una "condición expectante".

Esta ambivalencia entre vacío y expectación parece estar implícita en la mirada estructuralista. Así, lo que se presenta como una crítica negativa, al mismo tiempo, permite proyectarlos como espacios de oportunidad para la ocupación urbana o para la colonización por parte de plantas y animales. Algunos autores consideran su naturaleza mutable, efímera y en cierto modo palimpséstica (Barron, 2014), para ponderar su valor estratégico en un contexto de déficit habitacional, cambio climático, carencia de espacios verdes y de espacios públicos (Phelps y Silva, 2017); mientras, otros, como Gandy (2016) y Jorgensen y Tylecote (2007), destacan la agencia de la naturaleza en su construcción como paisajes "no intencionados" o "salvajes" donde es posible encontrar mayor biodiversidad.

En segundo lugar, se encuentra la perspectiva procesual que, si bien reconoce que los intersticios son un lugar físico, de una localización determinada, pondera las interacciones entre una multiplicidad de actores y decisiones que los construyen. En cierto modo, considera que los "intersticios urbanos" no son solo un lugar, sino también –y principalmente– un fenómeno o suceso que se construye socialmente en espacios de lucha, poder y tensión. Es desde esa clave que Brighenti (2013) define a los "intersticios" como espacios rodeados de otros más institucionalizados y, por lo tanto, económica y legalmente más potentes, o dotados de una identidad más fuerte, lo que los hace más reconocibles o típicos (p. xvi).

Ahora bien, ¿cómo se reflejan esas nociones de "borde" e "intersticio" en el urbanismo y la urbanización de las tierras bajas de la cuenca Reconquista?

Las tierras bajas del Reconquista como borde urbano

A pesar de que Buenos Aires estaba atravesando un intenso proceso de expansión urbana, hasta mediados del Siglo XX las tierras bajas de la cuenca Reconquista estaban poco ocupadas por ser recurrentemente inundadas por las crecidas del rio y sus tributarios.

Las características naturales del terreno determinan que, en eventos de lluvias fuertes combinadas con el efecto de la sudestada, el valle inferior de la cuenca se inunde rápidamente y se desagüe lentamente.

En un principio, estas condiciones no solían provocar pérdidas relevantes pues, como muestran las cartas topográficas del IGN (Figura 4) y el mapa de Vapñarsky de 1948 (Figura 5a), el valle de inundación se mantuvo mayormente desocupado. Se podían encontrar algunas quintas, recreos, aserraderos, chacras, tambos, criaderos y mataderos de animales que abastecían a la ciudad.

En contraste, el amanzanamiento propiamente urbano que se extendió desde los pequeños núcleos originados en torno a las estaciones de los ferrocarriles, ocupaba tierras que, en su mayor parte, tenían una cota mayor a +10 m IGN. Por debajo de esa línea, los fraccionamientos que muestran las cartas del IGN, actualizadas en 1958 a partir de los mapas del catastro provincial, correspondían principalmente a loteos especulativos pues, tal como revelan las fotos aéreas de 1972, muchos de ellos no fueron ocupados.

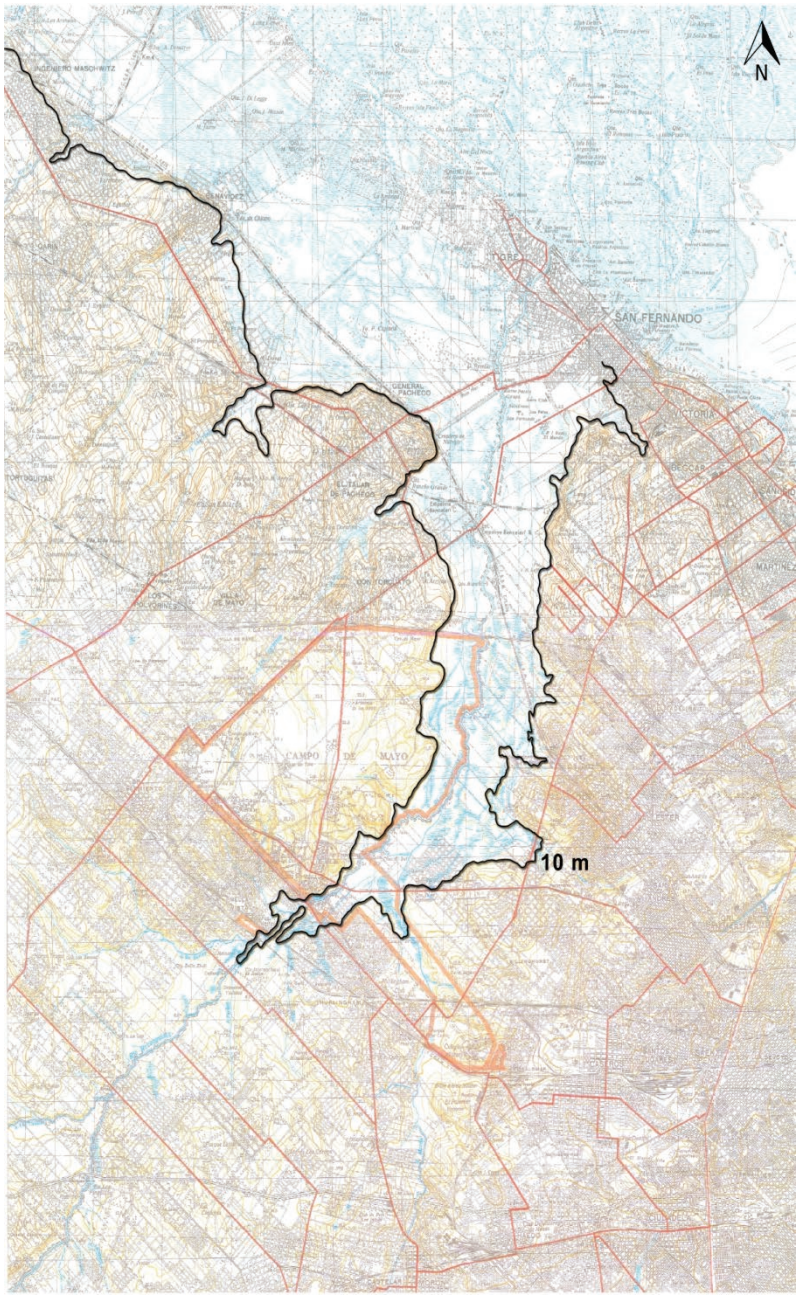


Figura 4: Delimitación de la cota 10 m y ocupación del suelo. Fuente: Cartas Topográficas del Instituto Geográfico Nacional: Hoja 3560-12-4 "Campo de Mayo" y Hoja 3560-12-2 y 3557-7-1 "San Fernando". La demarcación de la curve de nivel de 10 m es propia.

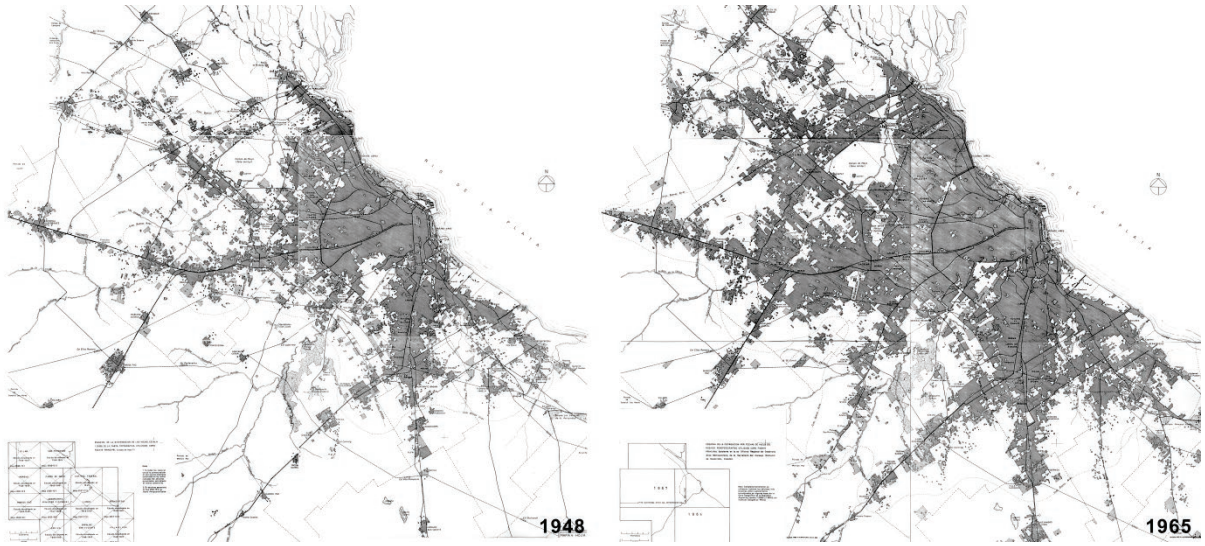


Figura 5: Mapas del GBA de Vapñarsky (2000): a. (izquierda) 1948. b (derecha): 1965. Fuente: Vapñarsky (2000).

En ese marco, cabría mencionar que la Ley 6.254 del año 1960 estableció la cota +3,75 m IGN como la mínima de piso para nuevos fraccionamientos. Con lo cual, a pesar de que no estaban ocupadas y de que se las había clasificado como "bañado o terreno anegadizo", las tierras que se desarrollaban entre +3,75 m IGN y +5 m IGN eran susceptibles de incorporación al pujante mercado inmobiliario del momento.

En 1962, el Plan Regulador de Buenos Aires, el primer plan elaborado para el AMBA,[4] definía a esas tierras como "cuencas inundables" de escasa o nula fertilidad, que no tenían mayor valor en el funcionamiento de la metrópolis. Preocupado por la geografía de la región y el ordenamiento de una ciudad en crecimiento (Novick, 2011), el plan propuso, por un lado, forestar las cuencas para que funcionaran como esponjas que absorbieran los excedentes hídricos (tal como se había hecho en la cuenca Matanza-Riachuelo mediante el proyecto territorial Ezeiza y sus bosques) y, por otro, limitar la ocupación del suelo, salvo que se hicieran grandes obras hidráulicas.

La construcción de la represa Ing. Roggero (en +17,5 m IGN) y su embalse de retención, la Laguna San Francisco, a fines de la década de 1960 se planteó, precisamente, como una obra que permitiría la regulación hídrica de la cuenca y la reducción de los picos de crecida máxima a una recurrencia de 100 años.

[4] Elaborado por la Organización del Plan Regulador de Buenos Aires entre 1958 y 1962.

Si bien redujo el riesgo de inundación, principalmente en las localidades de Moreno, Merlo y Paso del Rey (aproximadamente +12 m IGN) (Sadañiowski, 2003) que conformaban el eje noroeste de expansión metropolitana (ver mapa de Vapñasrky de 1965, Figura 5b), en las tierras bajas no pudo asegurar una ocupación segura. Más aun, el proyecto consideró que resultaba "difícil proveerle una solución completa económicamente viable por el momento, solo puede asegurarse que se beneficiará en la medida en que sean reducidos los efectos nocivos de las ondas provenientes de aguas arriba" (Picandet, 1964, p. 11). En ese sentido, consideró necesario adoptar previsiones frente a la urbanización creciente y a los intereses ya instalados.

Pero a medida que la Buenos Aires crecía, las tierras bajas se fueron ocupando. La secuencia de fotos aéreas de 1972 (Figura 6) revela que el área ocupada se expandió sobre las tierras altas y parte de las bajas, aunque en éstas últimas lo hizo con una cuadrícula desdibujada y una densidad menor. Como ya mencionamos, muchos de los amanzanamientos en tierras de cota menor a +5 m IGN permanecían desocupados y eran visiblemente terreno inundable. En cambio, nuevas ocupaciones se dieron en tierras bajas que no estaban amanzanadas y que, lejos de pertenecer al mercado de tierras, eran objeto de ocupación informal.

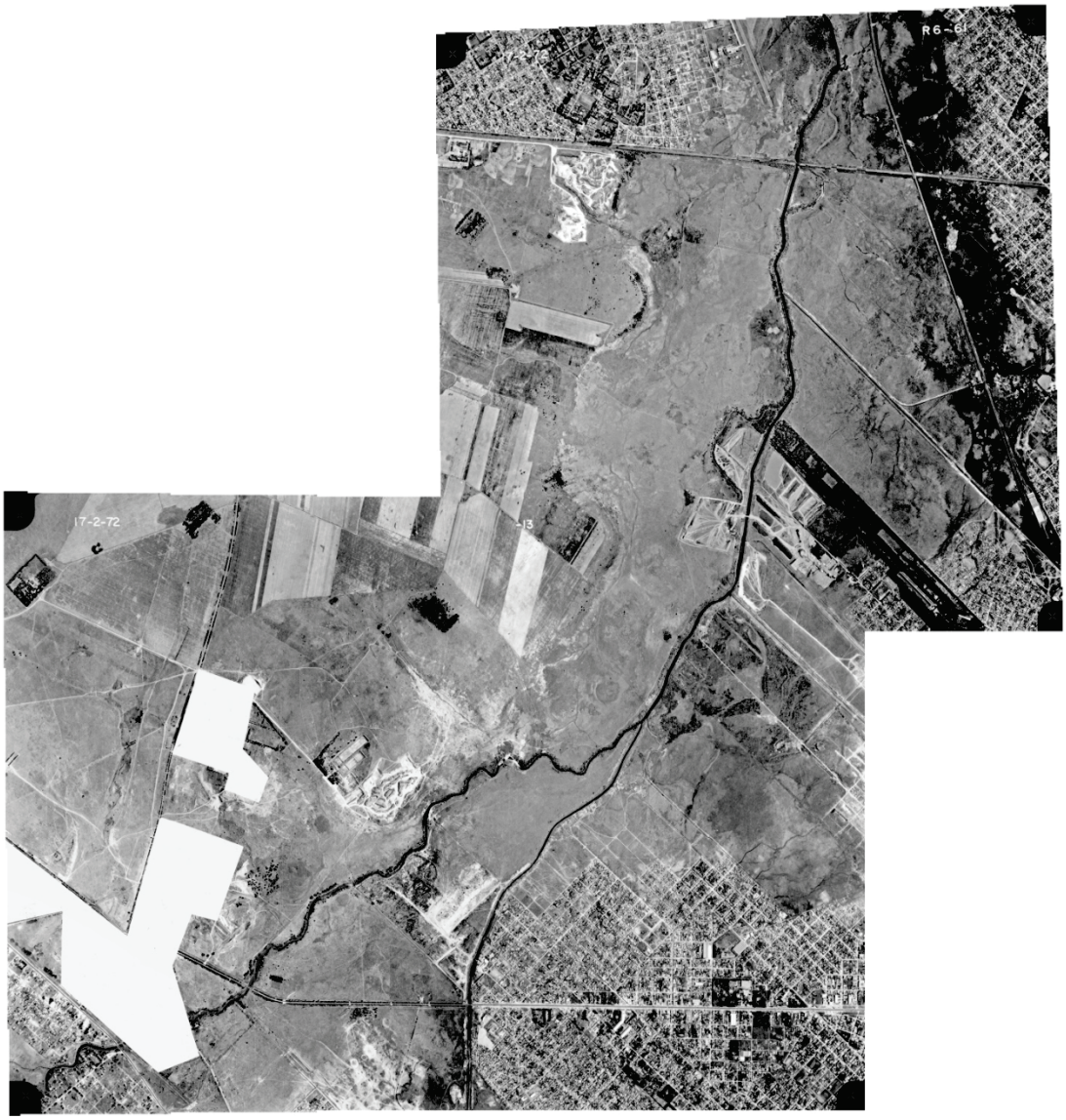


Figura 6: Mosaico aerofotográfico de 1972, sector cuenca media. Fuente: Departamento Fotogramétrico de la Provincia de Buenos Aires.

El Esquema Director Año 2000, un plan elaborado a fines de la década de 1960 para la región de Buenos Aires[5] relacionó el problema de las denominadas "zonas inundables" con las deficiencias de la urbanización en términos de cobertura de redes de agua y cloacas, y los conflictos relacionados con las industrias, el transporte y la movilidad del área urbanizada.

En ese marco, tal como lo hizo el Plan Regulador, el Esquema Director propuso limitar la urbanización de las tierras bajas de la cuenca Reconquista. Más aún, a fin de evitar

[5] Elaborado por un organismo nacional, la Oficina Regional de Desarrollo Área Metropolitana (dependiente el Consejo Nacional de Desarrollo, creado en 1961), con el asesoramiento del *Institut d'Aménagement et d'Urbanisation de la Région Parisienne* en el marco de un convenio de cooperación técnica con Francia.

que la ciudad avanzara sobre ellas, planeó darles un uso específico: equiparlas como áreas de esparcimiento. Tal estrategia permitiría, además, decuplicar la superficie de áreas verdes de la metrópolis y alcanzar los valores considerados necesarios para las grandes ciudades (10 m^2).

El tema de las infraestructuras urbanas, en particular las de agua y cloacas, se fue instalando en la agenda de los planes metropolitanos. Ciertamente, la calidad de los recursos naturales, junto a la noción de calidad de vida y el interés por promover el desarrollo socioeconómico desde las perspectivas de la integralidad y la sostenibilidad, era un tema central de estudios y políticas de la década de 1970.

En ese marco, el Decreto-Ley 8.912/77 de la Provincia de Buenos Aires intentó ordenar el territorio y los usos del suelo estableciendo los estándares que debía cumplir el desarrollo urbano (dimensiones de los lotes, densidades, regulación por parte de los municipios de los usos del suelo, dotación de servicios urbanos, etc.). Sin embargo, con esos estándares determinó que las tierras bajas ocupadas se encontraban en situación de irregularidad. En ese sentido, si bien logró limitar la ocupación especulativa formal sin servicios, no pudo contener la que se producía por una creciente demanda de suelo de los sectores populares.

La producción informal de la ciudad y sus consecuencias sobre el medio ambiente fue una preocupación central del Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (SIMEB),[6] un documento que si bien no se planteó como plan de urbanismo, tuvo un diagnóstico urbano y propuso lineamientos de urbanización del AMBA. Consideró a las tierras bajas del Reconquista como parte de un sistema hídrico en el cual sus partes o subsistemas (aguas subterráneas y superficiales, río principal y sus tributarios, etc.) se interrelacionan de tal modo que, si una parte del sistema se modifica o altera, el conjunto se ve afectado. Esto ocurre, visiblemente, al abordar el problema de la contaminación hídrica.

A través de un estudio técnico elaborado *ad hoc*,[7] el estudio SIMEB mostró que la cuenca del Reconquista, y las cuencas del AMBA en general, eran las áreas de la metrópolis

[6] Elaborado por la Secretaria de Estado de Recursos Naturales y Ambiente Humano y los Gobiernos Provinciales a través de sus organismos de obras y servicios, planeamiento, urbanismo y vivienda; en el marco del Programa de Concertación del Hábitat y Ordenamiento Territorial (CONHABIT) y del sub-programa Asentamientos Urbanos Integrados (AURI) al cual contribuyó el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
[7] Titulado "Evaluación ambiental de los recursos hídricos del SIMEB".

más afectadas por las presiones de una urbanización que se extendía sin infraestructuras de agua y saneamiento. En ese marco, propuso regular el uso y ocupación del suelo, estableciendo densidades y actividades de acuerdo a la capacidad de carga del sistema hídrico, que permitieran conservar la calidad del agua para consumo; y dotar al área urbana de servicios de acuerdo al déficit existente y a las demandas proyectadas a futuro.

Las fotos aéreas de 1985 (tomadas por el Departamento Fotogramétrico de la Provincia de Buenos Aires para registrar la gran inundación que se produjo ese año, Figura 7) y los mosaicos de imágenes de Google Earth desde 2003 hasta la actualidad (Figura 8) muestran la ocupación de las tierras bajas para la producción y expansión urbana, tanto de la cuadrícula formal como de asentamientos informales.



Figura 7: Mosaico de aerofotografías de 1972. Fuente: Departamento Fotogramétrico de la Provincia de Buenos Aires. Las etiquetas son propias.

En San Martin, barrios como Independencia y Villa Hidalgo se extendieron en las playas inundables del río, sobre un sustrato de escombros y basura que, sin ningún control formal –e incluso muchas veces promovidos por lógicas políticas locales–, permitió elevar la cota para la construcción de viviendas de características muy precarias, en áreas sin servicios y mediante un proceso individual "lote a lote".

En ese contexto, en fecha reciente, el documento de Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires[8] definió las "áreas críticas" del AMBA como aquellas donde se producen distintas combinaciones de carencias en relación a las condiciones socioeconómicas de la población, las calidades de sus viviendas, la dotación de redes públicas (particularmente agua y saneamiento), la accesibilidad al transporte público y la tenencia del suelo. El estudio de ese tipo de áreas concluyó que su patrón de distribución es "bien definido" y tiende a darse acompañando las cuencas que recorren la región en sentido oeste-este y los bordes externos de los corredores radiales.

En suma, en el largo proceso de expansión metropolitana, tanto el urbanismo como la urbanización del territorio (la efectiva –formal e informal– y la especulativa) entendieron, pensaron y proyectaron a las tierras bajas de la cuenca Reconquista como un obstáculo al avance de la ciudad, un territorio de usos difusos y no urbanos y, al mismo tiempo, como un territorio de expansión urbana. De algún modo, se presentaron como un "borde" de la ciudad metropolitana.

Las tierras bajas del Reconquista como intersticios metropolitanos

Pero a pesar de que la imagen de "borde" se mantiene hasta la actualidad, desde fines de la década de 1970, en que ya se evidenciaba su intensa ocupación, las tierras bajas comenzaron a ser visualizadas como "intersticios".

[8] Elaborado por la Dirección de Ordenamiento Urbano y Territorial, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.

En el tramo medio del río se conformó –o se intentó conformar– un cinturón verde de la metrópolis administrado por una empresa estatal, el CEAMSE (Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado).[9]

El proyecto se propuso crear un medio anillo verde que rodeara a la primera corona de Buenos Aires[10] y permitiera oxigenar una ciudad contaminada, al mismo tiempo que sirviera como sitio de disposición controlada y ambientalmente segura de los residuos urbanos que, parquizado, forestado e interconectado mediante una autovía metropolitana anular, ampliase la oferta de espacios verdes y recuperase, para uso recreativo, un conjunto de tierras que, por ser inundables, no tenían uso. Así entendido, este cinturón ecológico cumpliría la función de "digerir la basura urbana", transformarla en material de relleno de terrenos bajos y servir de nutriente para "millones de plantas productoras de oxígeno", mejorando las condiciones ambientales "en pleno corazón industrial" de Buenos Aires (Laura, 1979).

Si bien el proyecto fue parcialmente ejecutado a escala metropolitana, en la "sección Parque Recreativo Río de la Reconquista" (Figura 8) se instaló una serie de rellenos sanitarios[11] y una autopista, la del Buen Ayre, que en 23 km conecta la Ruta 9-Panamericana con la Autopista Acceso Oeste. Asimismo, se creó un parque en lo que se entendió como una de las cabeceras del cinturón, el Parque de la Reconquista.

[9] Posteriormente su nombre fue modificado a "Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado", conservando la sigla CEAMSE.
[10] La denominada "primera corona" del Gran Buenos Aires corresponde a los partidos colindantes con la Municipalidad de Buenos Aires (a partir de 1994, Ciudad Autónoma de Buenos Aires) en los cuales se concentró el crecimiento de la fase de industrialización de la metrópolis. El eje del río Reconquista es límite de partidos de la primera corona, con aquellos de la segunda.
[11] A la fecha se han completado los rellenos Bancalari, Norte I, Norte II, Norte III, IIIA, IIIB. El IIIC se encuentra en proceso de conformación.



Figura 8: Parque Recreativo Río de la Reconquista. Fuente: Laura (1979).

Entre tanto, aguas abajo, los humedales del Partido de Tigre (<3.75 m IGN) fueron objeto de un proyecto muy diferente.

Desde principios de la década de 1970, 1.564 ha de esas tierras bajas habían empezado a ser saneadas hidráulicamente por dos empresas de dragados y obras portuarias para el desarrollo de un "Emprendimiento Urbano Integral" (Supercemento SAIC/DYOPSA S.A., 1992), comercialmente denominado Nordelta.[12]

Inspirado en las *villes nouvelles* francesas y otras urbanizaciones planificadas europeas, Nordelta se propuso construir una ciudad satélite de Buenos Aires como un área de expansión planificada que cualificara el suburbio y que atendiera a una demanda creciente de suelo urbano, servido por infraestructuras y conectado con vías rápidas a la ciudad central.

De su lugar de emplazamiento, Nordelta valoró, primero, el hecho de que eran tierras sin ocupar ("un gran vacío subutilizado", según proclama el Plan Director); segundo, que se

[12] Elaborado por el Centro de Estudios y Proyectos del Ambiente (CEPA) entre 1989 y 1992.

encontraba en una "interfase periférica" (Pérez, 1999, p. 15) a sólo 30 km de la ciudad central y con posibilidades de conectarse muy rápidamente con ella; y, tercero, que presentaba un gran potencial paisajístico (Figura 10).

En ese sentido, entre los fundamentos del proyecto, sus autores aseguraron que "se puede urbanizar el territorio natural y propiciar la bio-diversidad, si se interpretan sus leyes ecosistémicas y se logran interfaces naturales o matrices verdes" (Pesci, 1999, p. 13).

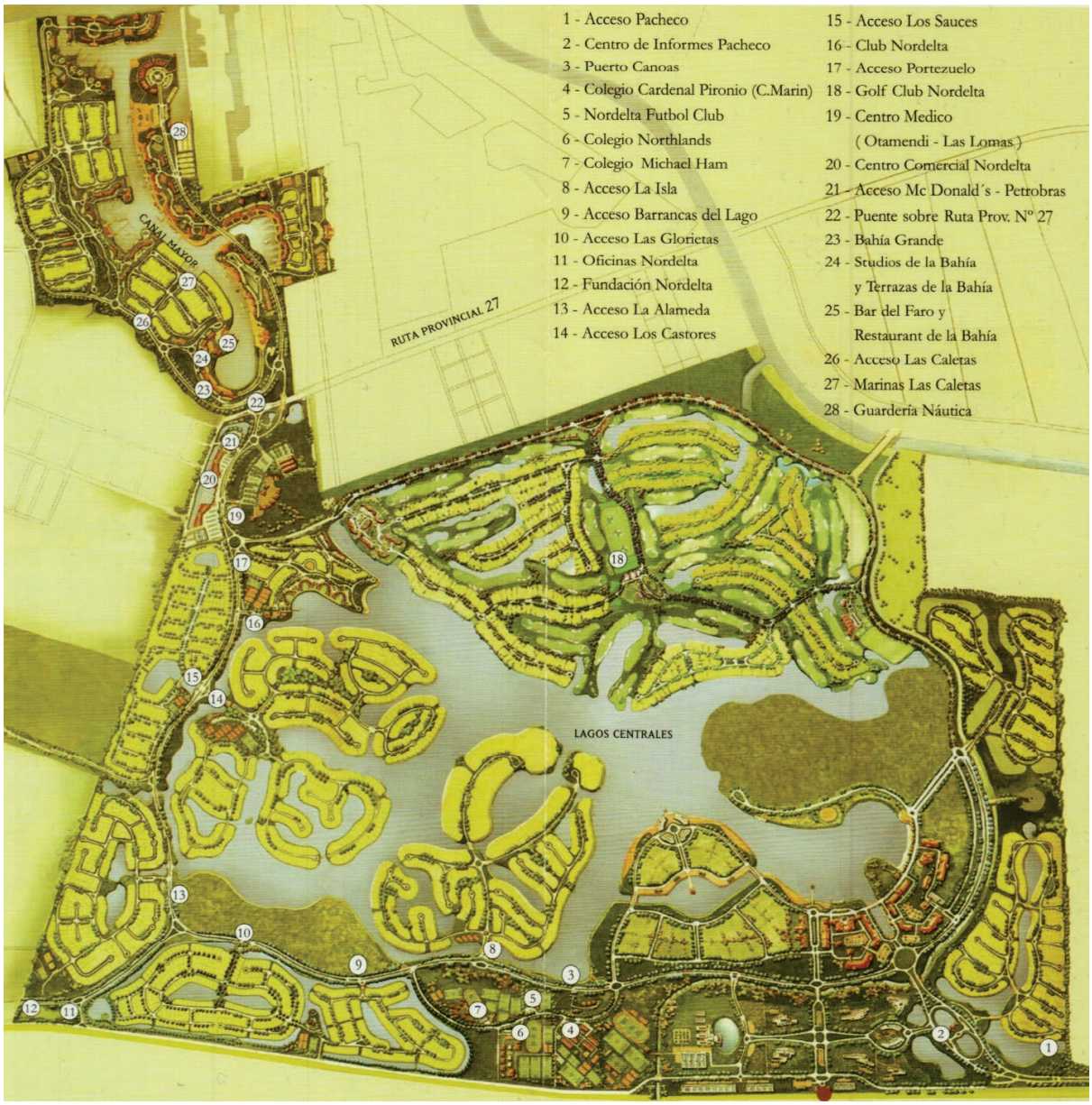


Figura 9: Mapa del proyecto de Nordelta.

Parte de esas condiciones fueron ponderadas por el Proyecto 90,[13] un documento de planificación metropolitana que destacó que el AMBA consistía en un área urbanizada sin solución de continuidad en la cual las cuencas inundables, que representaban el 5% de la superficie del territorio metropolitano, permanecían desocupadas. En cierto modo, habían sido "encerradas por la urbanización" y, desde esa lógica, fueron consideradas interrupciones de áreas naturales dentro de la mancha urbana de la metrópolis.

A fin de aprovechar esa cualidad como "interfase natural" de "excepcional importancia para fines ecológicos (...) pero también como amortiguación entre las áreas urbanas y para proteger su identidad y el equilibrio bio-psico-social de sus pobladores" (CONAMBA, 1989, p. 29), el Proyecto 90 propuso utilizar las tierras bajas del Reconquista para conformar un sistema de "áreas naturales de equilibrio", con destino a reservas ecológicas, áreas de recreación y stock de tierras para usos de interés social.

Algunas de las tierras bajas ya habían sido destinadas a esos usos. Por ejemplo, en Bancalari aún se concentran clubes deportivos, como el Virreyes Rugby club, el Club Banco Provincia o el Boulogne Golf Club que. En otro ejemplo, en el bajo Boulogne se construyó en 1979 un conjunto de 1.500 viviendas de interés social, a través del Fondo Nacional de la Vivienda (FONAVI).

La creación de reservas ecológicas, por su parte, es más reciente. Es de destacar la Reserva Urbana Natural "El Corredor", en el Partido de San Miguel, conformada en una superficie de 8 ha en el borde del Reconquista. La iniciativa, impulsada por el municipio en 2013, contó con la participación de vecinos, voluntarios y ONGs, y requirió de la limpieza del terreno (de residuos urbanos y de chatarra y material pesado) y la plantación de especies nativas para la recomposición de la biodiversidad del lugar.

Fue desde esas premisas que los bajos inundables del Reconquista volvieron a la agenda de los proyectos metropolitanos como parte de un Sistema de Áreas Verdes (SAV), elaborado en el marco de Lineamientos Estratégicos (Figura 10).

[13] Elaborado por la Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), publicado en 1989.

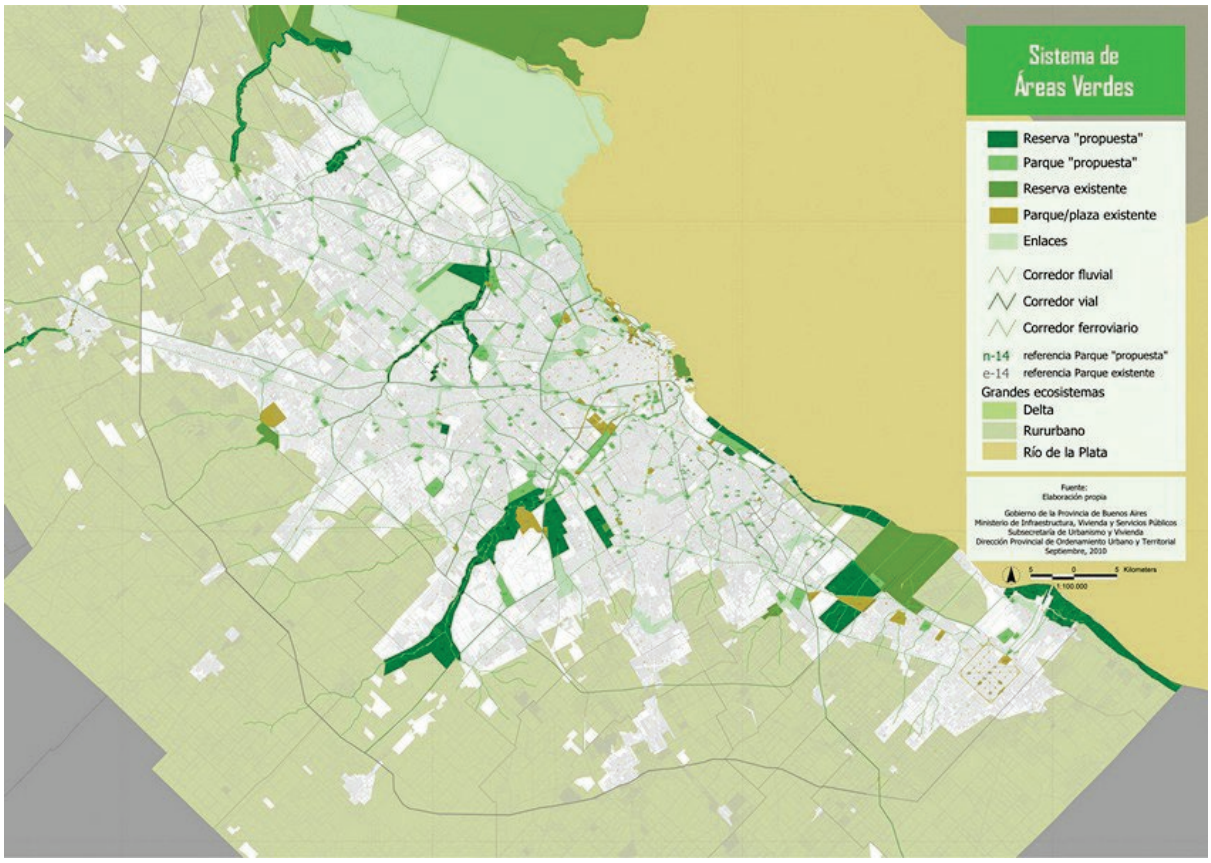


Figura 10: Sistema de áreas verdes. Fuente: Garay y Fernández (2013).

El proyecto busca vincular el entramado de espacios verdes de la metrópolis, que considera insulares entre las áreas urbanizadas, para mejorar la calidad ambiental del AMBA en su conjunto. En esa propuesta, los ejes fluviales como el del Reconquista, los viales y los ferroviarios, son considerados "corredores de biodiversidad", en tanto fuentes principales de recursos ambientales. Éstos, junto a una amplia variedad de nodos verdes, como reservas urbanas, parques y plazas, y zonas de enlace, conforman los elementos de un sistema que, no solo pone en valor las áreas verdes que ya existen, sino que también propone crear nuevas.

En relación a los corredores fluviales –específicamente el del río Reconquista (que puede ser entendido como subsistema dentro del sistema metropolitano)– el proyecto asegura que tienen la virtud de conectar los grandes ecosistemas de la región: el rio de La Plata, el Delta del Paraná y el área pampeana rural, lo cual enriquece su diversidad biológica y brinda importantes servicios ambientales a las áreas urbanas (como la regulación de la humedad, la temperatura, de las crecidas del río y la oxigenación). Así,

> a la manera de arterias, irrigan el área urbana, proveyendo a los nodos verdes del sustento necesario para su existencia de manera sostenible. Y esto ocurre a pesar de haber padecido los efectos del tratamiento exclusivamente ingenieril, expresado en muchos casos en canalizaciones, entubamientos y rectificaciones (Garay y Fernández, 2013, p. 97-98).

Así, desde la década de 1970, las tierras bajas del Reconquista son pensadas como interfaces o "intersticios" del AMBA. La existencia de grandes terrenos que habían quedado sin urbanizar –aunque no necesariamente vacantes– se presentó como una oportunidad para el despliegue de diferentes proyectos que buscaron poner en valor su condición natural y utilizarla como recurso para mejorar la calidad de vida en la ciudad.

Reflexiones finales

Desde la década de 1950, la urbanización de las tierras bajas del Reconquista y las ideas del urbanismo, plasmadas en planes metropolitanos y proyectos remitieron, explícita o implícitamente, a las figuras de "borde", primero, y a la de "intersticio", luego.

En un primer momento el territorio estaba menos ocupado, por el inminente riesgo de inundarse. Los planes metropolitanos, como el Plan Regulador de fines de la década de 1950 y el Esquema Director de principios de la de 1960, problematizaron estas tierras como terreno anegadizo y propusieron dejarlo libre de ocupación. En cierto modo, las proyectaron como el límite de la ciudad, donde ya no sería posible expandir la cuadricula urbana y, en cambio, sería conveniente promover la forestación o conservarlas como áreas verdes, equipándolas para que sirvieran como áreas de esparcimiento.

Pero las lógicas del mercado del suelo y las presiones del crecimiento demográfico de la metrópolis promovieron el avance del frente de urbanización, principalmente la que se produjo por la expansión de barrios populares y asentamientos precarios en las amplias playas del rio. Si bien obras como la de la represa Roggero, ejecutada a principios de la década de 1970, redujeron el riesgo de inundaciones, no lograron sanear las tierras más bajas que seguían inundándose y lo hacían, además, con agua contaminada. El Plan SIMEB, de la década de 1970 y los Lineamientos Metropolitanos, de la de 2000, recuperaron esa

preocupación y las identificaron como "áreas críticas" que, por la carencia de servicios y lo precario de las condiciones habitacionales, se encontraban al borde de la urbanidad.

Así, en un primer momento, entender, pensar y proyectar las tierras bajas de la cuenca Reconquista como "bordes" de la ciudad se presentó como un prisma desde el cual aprehender muchas de las tensiones que se jugaban en las periferias de Buenos Aires en el primer ciclo de expansión metropolitana.

La década de 1970 marca el comienzo de un segundo momento en que la urbanización rodeó el valle de inundación del Reconquista por el sur y por el norte. Esta condición interesticial, como una ruptura en el área urbanizada de la metrópolis, fue clave en varios proyectos –algunos materializados por completo y otros sólo parcialmente– como una oportunidad a ser aprovechada para mejorar la calidad ambiental del AMBA.

El proyecto del CEAMSE, primero, propuso rellenar las tierras bajas con basura para generar áreas verdes parquizadas que oxigeneran al corazón industrial del AMBA. Luego, Nordelta se basó en la urbanización de las tierras de humedales, entendidas como un vacío en la metrópolis, para descentralizar la ciudad central. Por su parte, Proyecto 90 consideró prioritario utilizar las rupturas de la mancha, tal como las que representaban las tierras bajas del Reconquista, como reservas de suelo para la ejecución de proyectos habitacionales o para la creación de reservas naturales y espacios verdes de diferentes características. Justamente, la propuesta reciente de crear un SAV busca recuperar y conservar esas tierras como áreas verdes para constituir un corredor de biodiversidad.

Estos momentos, a partir de los cuales hemos intentado interpretar las relaciones entre la urbanización y el urbanismo, no son lineales y se superponen en el tiempo. La idea de las tierras bajas de la cuenca Reconquista como "intersticio" es posterior a la de "borde" pero no la reemplaza, sino que se sobre-imprime sobre ella pues, a pesar del avance de la urbanización que implica que ya no se encuentran al límite de la metrópolis, muchas de las características de "borde" siguieron presentes: no dejaron de ser tierras inundables de escaso valor, ni dejaron de ser el lugar de la urbanización informal y de radicación de los usos indeseados de la ciudad.

En efecto, quizás el lugar que ocupa un espacio dentro de la ciudad sea lo que más diferencie a "borde" de "intersticio". Pero no es la única característica...

En primer lugar, las nociones de "borde" presentan a ese espacio como un mosaico de usos heterogéneos, de fragmentos de muy diferentes características que no tienen cohesión ni articulación. Las de "intersticio", en cambio, ponderan la unidad como espacio libre, vacante o sin uso.

En ese contexto y en segundo lugar, mientras las ideas de "borde" ponen el énfasis en los conflictos que se derivan de la fragmentación socio-espacial del territorio, la degradación ambiental, la pérdida de la biodiversidad y la contaminación de los ambientes naturales, el déficit de cobertura de servicios e infraestructuras urbanas y la limitada accesibilidad y conectividad; las de "intersticio" destacan su valor como espacio de oportunidad. Los problemas a resolver son la falta de espacios verdes de la metrópolis, la calidad de vida y del medio ambiente.

Así, pensar en las tierras bajas del Reconquista como "bordes" e "intersticios" se presenta como una mirada alternativa al estudio de las relaciones entre urbanismo y urbanización en territorios particulares como éstos. Según planteamos, estas palabras y nociones no remiten únicamente a un lugar físico, una ubicación o una morfología de usos sino que remiten, sobre todo, a una construcción de larga duración. Es desde esa lógica que es posible iluminar algunas de sus especificidades intentando entenderlas en sus propios términos para poder proponer, desde una lectura renovada, alternativas para su transformación.

Bibliografía

Allen, A. (2003). La interfase periurbana como escenario de cambio y acción hacia la sustentabilidad del desarrollo. *Cuadernos del Cendes, 20*(53), 7-21. http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082003000200002

Amati, M. (2008). *Urban Green Belts in the Twenty-first Century*. Routledge.

Ballén-Velásquez, L. M. (2014). "Desbordando" la categoría de borde. Reflexiones desde la experiencia bogotana. *Bitácora urbano territorial, 24*(2), 31-39. https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/43254/html

Barron, P. (2014). Introduction: At the edge of the pale, en Mariani y Barron (Eds.), *Terrain Vague. Interstices at the edge of the pale.* Routledge.

Barsky, A. (2005). El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, 36*(9). http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-36.htm

Brighenti, A. (2013). Introduction, en Brighenti (Ed.), *Urban Interstices: The Aesthetics and the Politics of the In-between*. Ashgate.

Bozzano, H. (2000). *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una teoría territorial del ambiente.* Editorial Espacio.

Gandy, M. (2016). Unintentional landscapes, *Landscape Research, 41*(4), 443-440.

Jorgensen, A. y Tylecote, M. (2007) Ambivalent landscapes—wilderness in the urban interstices. *Landscape Research, 32*(4), 443-462.

Matos, R. (2009). Urban Landscape: intersticial spaces. *Landscape review, 13*(1), 61-71.

Novick, A. (2011). Los proyectos territoriales en perspectiva, en Charrière (Ed.), *Planes, proyectos e ideas para el AMBA* (pp. 35-47). Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.

Phelps, N. y Silva, C. (2018). Mind the gaps! A research agenda for urban interstices. *Urban studies, 55*(6), 1203-1222.

Potocko, A. (2017a). La cuenca del río Reconquista en la planificación metropolitana de Buenos Aires (Argentina). Ámbito, problemas y propuestas. *URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 9*, 443-455.

Potocko, A. (2017b). Las cuencas como bordes. Palabras, nociones y procesos para una lectura del Área Metropolitana de Buenos Aires. *Anales del IAA, 47*(2), 239-249.

Potocko, A. y Novick, A. (2017). Las cuencas del Área Metropolitana de Buenos Aires. mapas, planes y proyectos, en Charrière (Ed.), *Costas y cuencas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estudios, planes y proyectos* (pp. 24-31). Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo.

Qviström, M. y Saltzman, K. (2007). Ephemeral landscapes at the rural-urban fringe. An introduction to an interdisciplinary research Project, en Roca, Spek, Terkenli, Plieninger y Höchtl (Eds.), *European landscapes and lifestyles* [Proceedings of the 21st Session of the PECSRL. Lisboa, Portugal: Permanent European Conference for the Study of the Rural Landscape].

Ramírez Velázquez, B. R. (2007). Del suburbio y la periferia al borde. El modelo de crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). *L´Ordinaire Latino Americain, 207*, 69-89. http://journals.openedition.org/orda/3350

Secchi, B. (1993) Un urbanistico di spazi aperti/For a town planning of open spaces. *Casabella*, 597-598, 116-117.

Sieverts, T. (2003). *Cities without cities. An interpretation of the Zwischenstadt.* Spon press.

Stan, A. (2013). Morphological patterns of urban sprawl territories. Urbanism. *Arhitectură. Construcţii 4*(4), 11-24.

Supercemento SAIC/DYOPSA S.A. (1992). Emprendimiento Urbano Integral, Partido de Tigre. Propuesta General Plan Director. Versión Sintética.

Villamizar-Duarte, N. (2014). Bordes urbanos. Teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios de diálogo. *Bitácora urbano territorial, 24*(2), 31-33. https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/49821/html

SAN FERNANDO: CAMBIOS EN LOS PATRONES DE OCUPACIÓN Y USOS DE LA RIBERA. DE LO PRIVADO A LO PÚBLICO. UN CASO EN EL GRAN BUENOS AIRES[1]

Verónica Andrea Rodríguez[2]

Resumen

En la zona norte de la provincia de Buenos Aires, a 40 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se localiza San Fernando –Capital Nacional de la Náutica–. El paisaje de la costa es recuperado, y en la década del 90 comienzan a instalarse desmesuradamente clubes náuticos y amarraderos privados. A finales del siglo XX la ribera sanfernandina comienza a cambiar su imagen; la intervención municipal, recupera y pone en valor espacios verdes de la costa para uso público. La nueva ribera parquizada incorpora emprendimientos gastronómicos; iluminación y calles que permiten la recreación durante todo el año. En la segunda década del nuevo siglo XXI la impronta de este espacio acentúa el uso popular con fines recreativos y de esparcimiento al recuperar y ampliar kilómetros de costa sanfernandina. Las innovaciones en este espacio verde otorgan intangibles beneficios de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS) que los contempla considerándolos como una recomendación indeclinable para una mejor calidad de vida urbana.

Palabras clave: Luchas sociales, ordenamiento territorial, valor de uso.

Introducción

El caso de la ribera del Río Luján circunscripta al distrito de San Fernando es uno de los ejemplos de las transformaciones sufridas en las áreas costeras del Gran Buenos Aires. El estudio de este tipo de áreas es de importancia cada vez mayor ya que el crecimiento de las

[1] Proyecto adscripto al Grupo de Estudios en Geografía Económica y Comercio Internacional (GECI) del Programa de Estudios Geográficos (PROEG), perteneciente al Instituto de Investigaciones Geográficas (INIGEO) del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján.

[2] losobaya@gmail.com, Universidad Nacional de Luján.

ciudades intensifica los conflictos por el uso del suelo. La reconversión de la fachada acuática (*waterfront*) logró la refuncionalización y creación de una zona con improntas similares a la de otros frentes costeros. En la franja terrestre se evidencia la expansión de empresas, especialmente náuticas, y de un mercado inmobiliario que responde a usos residenciales de elevado costo, emprendimientos gastronómicos exclusivos y espacios verdes propicios para muestras o atractivos culturales entretejidos en una urdimbre espacial segura y ordenada.

Esta transformación podría entenderse como un proceso de "gentrificación" en la periferia, quedando en claro que no se alude al mismo en su concepción más restringida por no tratarse de espacios centrales pero resaltando las similitudes acontecidas entre éstos y el área de estudio. Pacione (1990) define el concepto tal como lo entendemos hoy día, delimitándolo a procesos en los que existe un desplazamiento de un grupo de habitantes por la introducción de otro, siendo la población original de clase baja en el momento de la revalorización del territorio y estableciendo tres fases para el proceso: una fase de abandono por las clases medias-altas, una fase de repoblación por parte de clases bajas y una fase de revitalización económica.

Smith (1979), por su parte, defiende que el establecimiento de una teoría sobre la gentrificación debe incluir el estudio de la demanda y de la oferta, pero otorga prioridad a la oferta. Los agentes que funcionan como estimuladores del proceso son aquellos con capacidad de influir en el mercado inmobiliario. El punto central de su teoría reside en la "diferencia potencial del beneficio" obtenible mediante un uso más lucrativo del suelo. Este enfoque también y al igual que el de Pacione se inscribe dentro de la llamada teoría del ciclo de vida de los barrios, según la cual éstos experimentan las fases de crecimiento, declive y revitalización o renovación potenciales. En este caso el proceso de gentrificación debería comprenderse como un fenómeno diverso y caótico, difícil de acotar y que puede tomar y ha tomado muchas formas pero reconociéndole como denominador común la existencia de una población desplazada por otra con un mayor nivel de renta y la sustitución o refacción del caserío original como también una revalorización económica del suelo.

La zona ribereña del partido de San Fernando evidencia estas transformaciones espaciales con el aditamento de una accesibilidad escarpada y soterrada que preserva y custodia el particular espacio conformado. Sin embargo la novísima refuncionalización del área no será ajena a cambios que impacten en nuevas posibilidades de acceso público.

Objetivos

El trabajo de investigación pretende analizar los impactos socio-territoriales, producto de la dinámica espacial del área, a partir de cambios en el uso de la costa ribereña.

En ese contexto, se busca identificar consecuencias geográficas, sociales y económicas a escala local, el papel del Estado municipal y los conflictos entre los grupos empresarios privados y los movimientos sociales de base territorial.

Además se aspira a generar cartografía temática complementaria y/o ampliatoria del caso estudiado.

Metodología

El trabajo de campo y las entrevistas a actores sociales principales son las metodologías más preciadas en este trabajo de investigación (que se encuentra en curso). Es prioritaria también la consulta de información bibliográfica ya sea en fuentes geográficas, históricas y de marco legal, ampliada con el análisis de fotografías, imágenes satelitales y fotografías aéreas, fuentes cartográficas, estadísticas y periodísticas con el objetivo de reconstruir características del área de estudio en la que no podrá faltar la observación directa y la encuesta. Debido a la intención que persigue esta investigación es ineludible el análisis de legislación nacional, provincial y municipal referida a zonas costeras ribereñas.

La información obtenida se sistematizará mediante la confección de cartografía temática, cuadros y gráficos que complementen el análisis del caso estudiado.

Antecedentes históricos

Formación del partido y primeros asentamientos

Cerca de la ciudad puerto de Buenos Aires se estableció otra población, también a orillas de un río: el de Las Conchas, actualmente llamado Reconquista. Ese pueblo portuario hoy se conoce como Tigre. Al puerto de Las Conchas llegaban productos que se traían desde

Paraguay, Brasil y las islas del Delta los cuales eran enviados a Buenos Aires en carreta, cruzando una zona que se llamó primero Pago de Monte Grande, después Pago de La Costa y más tarde Pago de la Costa de San Isidro, iniciándose así un intenso comercio entre las dos ciudades hacia fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX. En 1802 una inundación arrasó con el pueblo de Las Conchas y el cura de ese pueblo decidió trasladarse a una zona más alta conocida como Punta Gorda. Con él se mudaron varias familias y en el asentamiento se contaban 50 casas, 10 de ladrillos y techo de tejas y 40 de adobe y techos de palmera, 238 eran los vecinos más antiguos y 60 los recién llegados. Tres años después, el Virrey Sobremonte decidió que se fundara un pueblo, sobre la base del caserío que había inaugurado el cura San Ginés. Mandó un ingeniero para que hiciera el trazado del nuevo pueblo y cuenta la leyenda que en la visita que hiciese el Virrey, contemplando el río desde la barranca de Punta Gorda exclamó "Que bella vista" y decidió llamar al pueblo: San Fernando de la Buena Vista.

En 1821 el gobernador de Buenos Aires, Martín Rodríguez, creó el partido de San Fernando; separándolo del de Las Conchas y de San Isidro. Pero no sería hasta 1864 que otro ejecutivo provincial a cargo de Mariano Saavedra (hijo del presidente de la Primera Junta) diera límites definitivos a San Fernando. El 30 de noviembre de 1887 comenzó a funcionar en forma autónoma la Municipalidad de San Fernando que previa elección popular designaría a su primer Consejo Deliberativo.[3] Para mediados de siglo XIX el distrito se dividía en tres zonas, una baja que vadeaba las orillas del río en la que vivían pescadores, alfareros y horneros; una zona alta que corría entre la Punta Chica y la actual localidad de San Fernando; y una zona de bañados que abarcaba el Oeste del partido. La zona de la costa en que se encuentra San Fernando era un lugar principalmente agrícola, mientras que en otros pagos se había asentado la ganadería. Todo este territorio formaba lo que se llamaba la Campaña de Buenos Aires y sus tierras se dividían en franjas paralelas desde el Río de la Plata hasta el río de Las Conchas (Reconquista) cuyos frentes muchas veces no pasaban de los 100 metros

[3] Hasta entonces en San Fernando se dependía de la autoridad del Juez de Paz, secundado por Alcaldes. Los jueces resumían todo tipo de funciones y estaban sometidos a la vigilancia del gobierno de Buenos Aires y los alcaldes poseían facultades en los lugares más alejados del pueblo. Su autoridad podía ser muy arbitraria y la formación de los municipios intentó reparar esta falencia. No obstante, en los comienzos el Estado Municipal estaba organizado bajo la forma de una Corporación a la que no todos los vecinos podían acceder. La Corporación Municipal, una vez elegida en sufragios en los que participaban muy pocos, decidía quien sería el Presidente de la misma (posteriormente intendente). En el transcurso del siglo veinte, la actividad política iría ampliando el nivel de participación. En 1912 se sancionó el voto universal, secreto y obligatorio y en 1947 las mujeres lograrían ser parte del sufragio en Argentina

pero su longitud superaba los 3.000 metros. Por entonces San Fernando era el tercer partido más poblado de los que rodeaban a la capital, sólo en Avellaneda y Quilmes había más gente, y de cada 10 habitantes, cuatro eran extranjeros.

En 1864 se inauguró la estación de San Fernando y llega el Ferrocarril del Norte al pueblo. En esos años se habían tendido rieles que empezaron a comunicar a todos los pueblos de la Costa con la ciudad de Buenos Aires y a reemplazar el uso de carretas para el transporte de los productos que provenían del Delta. En el año 1875 se iniciaron las obras para la construcción del primer dique de carena seco del país, donde se podían reparar embarcaciones de todo tipo, lo que atrajo la formación de pequeñas compañías navieras que fueron desarrollándose con los años y también a una importante cantidad de familias adineradas de Buenos Aires que empezaron a buscar lugares de descanso y veraneo; debido al enorme crecimiento de la ciudad y a la necesidad de distanciarse de las epidemias de cólera producidas en 1867/1868 y a otra de fiebre amarilla en 1871 en Buenos Aires. Así comenzó la gente a visitar el balneario para disfrutar de la costa de San Fernando. En 1891 se inauguró la estación de tren de Victoria, alrededor de la cual se formó inmediatamente un nuevo pueblo, ya que los galpones y talleres ferroviarios atraían trabajadores que fueron parte del primer contingente de pobladores de Victoria. El crecimiento del poblado hizo que le valiera a San Fernando el reconocimiento como cabecera del distrito y que fuera declarada "ciudad" en 1909. Para 1920 el adoquinado se extendió para unir las dos plantas urbanas más importantes del distrito, San Fernando y Victoria. La extensión de los loteos entre estos dos puntos permitió el crecimiento, de una nueva y pequeña población conocida como Villa Piñeyro, hacia zonas más bajas en el bañado del Reconquista, y llevó a los pobladores a conformar un movimiento pro-estación en la segunda década del siglo XX; pero recién en 1938 la compañía ferroviaria levantó el edificio al que se le dio el nombre de Virreyes. Pronto Villa Piñeyro tomó el mismo nombre que la estación. Otras mejoras como la instalación de luz eléctrica y agua corriente, zanjeos, arreglos de calles, etc. permitieron que siguieran formándose barrios desde la vía y hacia el actual Acceso Norte de la Panamericana entre 1920 y 1950, aún en terrenos que podían inundarse por lluvias o sudestada. Los vecinos, inmigrantes italianos y migrantes de otras provincias norteñas argentinas, a pesar de las condiciones del terreno (atravesado por el Arroyo Cordero y en el Valle del río de la Reconquista) se organizaron en clubes y sociedades de fomento para lograr mejoras. En 1972, un 27 de octubre el Municipio fue declarado como **"**Capital Nacional de la Náutica",

porque alberga una enorme cantidad de embarcaciones, guarderías náuticas, clubes náuticos, astilleros, industrias y comercios dedicados al ramo.

Tras la última ruptura del orden institucional en 1976, la democracia fue recuperada en 1983 y desde entonces fueron elegidos los intendentes Alfredo Viviant (tres mandatos), José Pericoli y Luis Andreotti (en forma interina), Osvaldo Amieiro (cuatro mandatos) comenzando con ellos, tibiamente, a tenerse en cuenta la costa como el lugar de encuentro de los jóvenes y las familias sanfernandinas que deseaban compartir un lugar de esparcimiento y recreación. Con el contador Luis Andreotti que fue elegido en 2011 como intendente del partido y continúa hasta la fecha (2019) se inicia la convivencia de quienes disfrutan del río desde sus embarcaciones y de los que lo hacen desde la costa.

Primeras obras fluviales

En 1806 el virrey Sobremonte dio por iniciada la obra del Canal de San Fernando, estratégico como vía fluvial y puerto de amarre para las comunicaciones y el transporte de cargas, pero las invasiones inglesas de ese año y el posterior influyeron en la interrupción de los trabajos. Superadas las Invasiones se reanuda la construcción hasta que los sucesos de Mayo nuevamente paralizan el avance.

Entre 1820 y 1840 el Canal era un zanjón que recibía embarcaciones a vela con productos insulares y maderas desde los bosques del Norte de nuestro país; también partían primitivos barcos a vapor de transporte de pasajeros y cargas hacia el litoral argentino, paraguayo y uruguayo.

Para 1850 el Coronel Antonio Reyes, (durante el Gobierno de Rosas) ya había realizado el ahondamiento del Canal, la construcción de un puente y el arbolado a lo largo de ambas riberas. El ingeniero Luis Huergo en octubre de 1875 inició la construcción de un dique para carena que inauguró en enero de 1876. La Municipalidad de San Fernando, con la aprobación del gobierno provincial concesiona el funcionamiento del dique a la altura de la calle Colón al 1.000.[4] Este fue el primer Dique de Carena en el país, cual fue explotado por

[4] El dique alcanzaba 90 metros de longitud, un ancho de 26 metros y dos compuertas de 16 metros de alturas por seis metros de alto. Para el ingreso el buque a reparar se abría una ventanilla de la compuerta por donde

primera vez por una compañía inglesa luego, por otras compañías privadas, la Municipalidad, la Marina Mercante y finalmente en 1956 por la Empresa estatal Tarena. En la década de 1980 el Canal fue convertido en el desagüe pluvial de la cuenca del arroyo Cordero, lejos quedaba la idea de fines del siglo XIX de continuar con el Canal hasta su intersección con el río Reconquista. Así también pasada la mitad de siglo quedó clausurado el puente ferroviario giratorio del "tren del bajo", accionado por molinete manual y construido bajo la dirección del ingeniero Huergo en 1894, que cruzaba el Canal y llegaba a Tigre.

Marco geográfico del partido de San Fernando y del área de estudio

En el norte de la provincia de Buenos Aires, el partido de San Fernando forma parte del Gran Buenos Aires (Figura 1). Limita al Norte con el partido de Tigre, al sur con San Isidro, al Oeste con Tigre y en su ribera al Este, cruza el río Luján. El partido está dividido administrativamente en tres localidades: Victoria, Virreyes y San Fernando, de Sur a Norte respectivamente. La población asciende a 163.462 habitantes (INDEC, 2010), su superficie continental es de 23 km^2 (Figura 2) y la insular es de 950 km^2 (Figura 3).

penetraba el agua hasta llegar al nivel del Canal. Luego se abrían las compuertas, se le daba paso al buque y se cerraban las compuertas. Mediante bombas se extraía el agua del dique mientras la nave de carga o de pasajeros era apoyada sobre maderos especiales apuntalados.

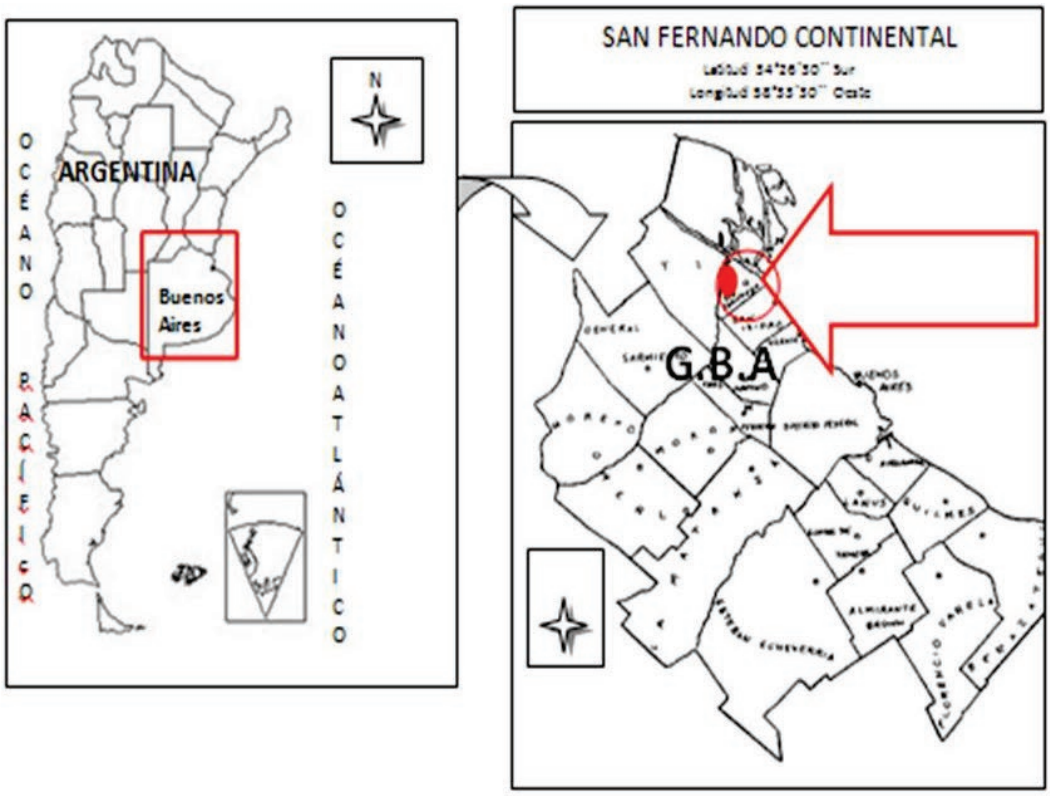


Figura 1: Ubicación absoluta y relativa de San Fernando. Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps.

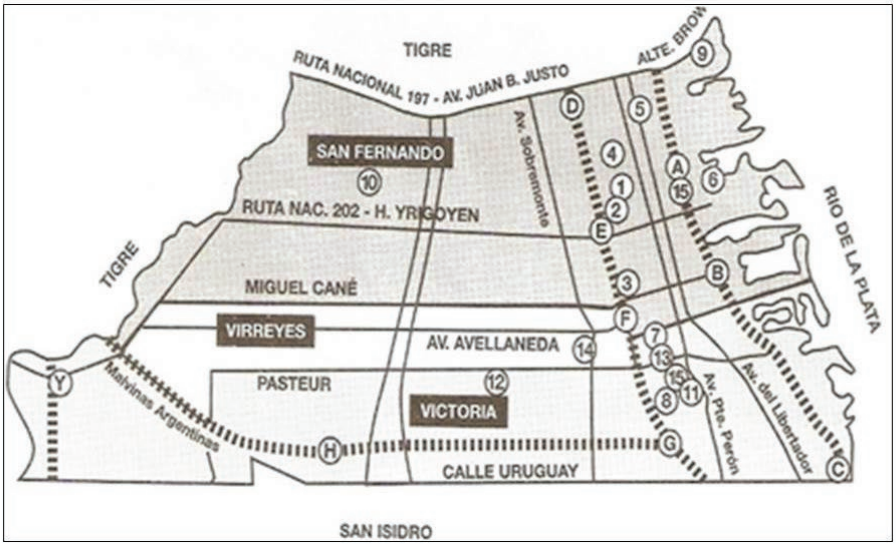


Figura 2: Territorio continental: San Fernando, Virreyes y Victoria (23 km^2). Fuente: Breve historia de San Fernando de la Buena Vista. Bicentenario de San Fernando, 2005.

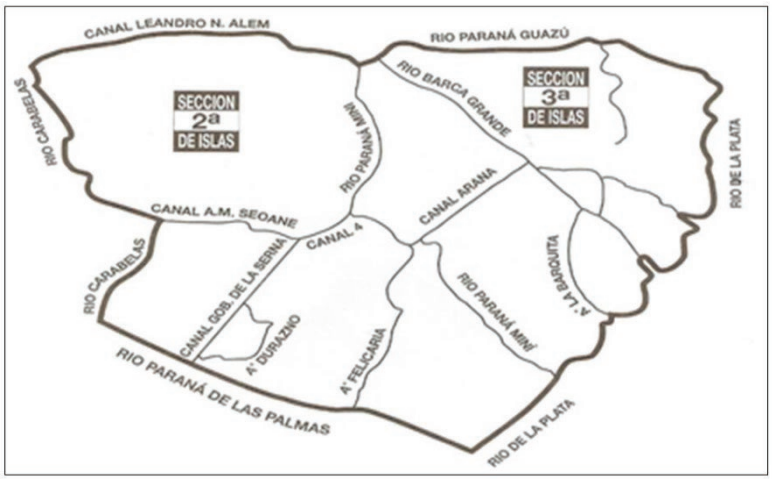
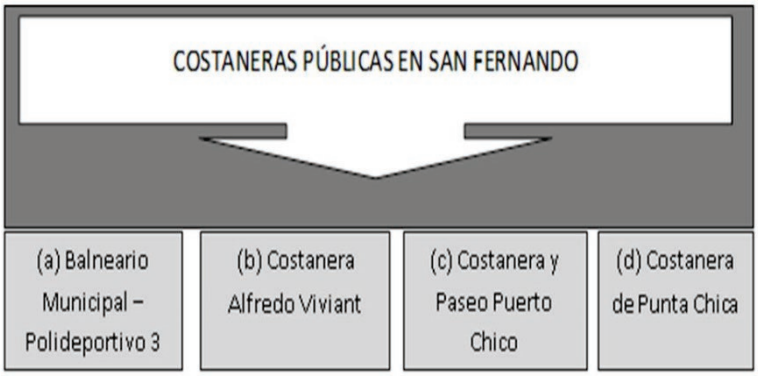


Figura 3: Territorio insular (950 km^2, sujeto a variación por el avance deltaico). Fuente: Breve historia de San Fernando de la Buena Vista. Bicentenario de San Fernando, 2005.

Problemática de estudio

Geografización general del área

En la baja cuenca del río Luján el acceso limitado a la costa produjo diferenciaciones en la ocupación y usos del suelo. Se distinguen en la ribera sanfernandina cuatro costaneras en las que se reconocen semejanzas a pesar de sus propias singularidades:



Cuadro 1: Espacios ribereños de uso público. Fuente: Elaboración propia.

El "Balneario Municipal" está ubicado en la calle 9 de julio y Río Luján. El hoy Polideportivo N° 3 administra y gestiona actividades deportivas que se brindan a los sanfernandinos y se destaca de los otros Polideportivos del distrito por ofrecer actividades

náuticas como remo, canotaje y *optimist*. Recibe, en menor medida que los otros espacios ribereños, a las familias durante los fines de semana para disfrutar de la costa, la arboleda y de la pileta olímpica de natación. En el verano se desarrolla la colonia municipal y desde el otoño hasta la primera se realizan durante los días de semana actividades relacionadas con el deporte y para una amplia variedad de grupos etarios. A todas se accede mediante el pago de una cuota mensual y la accesibilidad para los vecinos más vulnerables de San Fernando Oeste se ha visto favorecida por la llegada del transporte público automotor de pasajeros a partir del año 2016.

La "Costanera Alfredo Viviant" se ubica en la intersección de la calle Del Arca y Río Luján. El parquizado de 800 metros se encuentra a 1 km de la estación Marina Nueva del Tren de la Costa. Su bicisenda comienza en la calle Escalada y recorre Del Arca hasta el río, atravesando un camino de bancos públicos, luminarias y árboles que permiten arribar a la Costanera con estacionamiento público, circuito deportivo, plaza de juegos infantiles, cancha de tejo y en su extremo norte mesas, cestos y piletones para pescadores.

La "Costanera y Paseo Puerto Chico" funciona en la calle Escalada y Almirante Martín. Sus 400 metros de ribera recuperados por el Municipio van hacia el Sur del Centro de Exposiciones Parque Náutico San Fernando y garantiza a vecinos y turistas el acceso a la costa del río con comodidades en cuanto a sanitarios, bancos, iluminación y estacionamiento. Dicha Costanera está abierta al público entre las 8 y las 19 horas, y no se permite el ingreso durante la noche por motivos de seguridad. El Paseo se inauguró el 25 de septiembre de 2011 con el objetivo de acercar la náutica a los vecinos y recuperar espacios públicos abandonados que habían sido privatizados y cerrados al público. En el Salón Náutico se desarrolla cada dos años la muestra más importante a nivel nacional de la industria del sector, organizada por la Cámara Argentina de Construcción de Embarcaciones Livianas (CACEL).[5]

[5] Desde 1973, este evento se ha constituido en un acontecimiento de primer orden entre las exposiciones que se realizan en el país y es una de las más importantes de América Latina en materia náutica, el mismo congrega una enorme cantidad de público a pesar del elevado costo de la entrada. Hasta 2004, el Salón Náutico Argentino fue un evento realizado en diferentes espacios, pero en el marco de los festejos por el bicentenario de la ciudad (2005), el Salón Náutico Argentino volvió a San Fernando, Capital Nacional de la Náutica, y así se inaugura su sede permanente en el Centro de Exposiciones Parque Náutico. Este predio –de 60.000 m^2– dispone de un espacio para la realización de grandes exposiciones frente al río Luján. El Consorcio Parque Náutico San Fernando Sociedad Anónima, constituido en 2003, es un emprendimiento de asociación comercial público-privada. Es una empresa mixta cuyo capital se encuentra constituido en un 51% por la Municipalidad de San Fernando y en un 49% CACEL (organización empresaria constituida por astilleros y proveedores de servicios

Finalmente la "Costanera de Punta Chica" es un nuevo espacio al que se accede por la calle Ricardo Rojas doblando por Piedra Buena en Victoria. Son 100 metros de ribera, recuperados por el Municipio y está abierto al público entre las 8 y las 20 horas en verano, y entre las 8 y las 17 horas en invierno.

Entre las semejanzas existentes en las costas arriba descriptas podemos decir que todas ellas reciben al río Luján que recorre el norte de la provincia de Buenos Aires y nace de la unión de los arroyos El Durazno y Los Leones, en el partido de Suipacha, recorriendo además, los partidos de Mercedes, Luján, Pilar, Exaltación de la Cruz, Campana, Escobar, Tigre, San Fernando y San Isidro, desembocando en el Río de la Plata luego de recibir a lo largo de su curso a numerosos tributarios. Entre ellos y a pocos kilómetros de su final desemboca el río Reconquista, otro río importante de Buenos Aires, como así también el río Tigre que en realidad es un brazo del anterior. El paisaje ribereño y por ende las cuatro costaneras públicas se expanden a lo largo de la zona 1 del partido de San Fernando según un agrupamiento que divide el territorio continental en tres grandes zonas (ver Figuras 12 y 13), delimitadas a partir de criterios establecidos en el ámbito de planificación urbana del Gobierno Municipal[6] y que atraviesan longitudinalmente a las localidades administrativas descriptas más arriba.

En la zona 1 se concentran siete barrios privados tradicionales del partido de los cuales seis poseen características náuticas por excelencia, en tanto que la zona 3 agrupa a 11 barrios de los más carenciados del distrito. Sin embargo en las tres zonas puede observarse una mixtura de barrios y urbanizaciones cerradas con predominancias bien establecidas. En relación al área de estudio: la costa de San Fernando, el acceso demanda atravesar la zona 1 con ciertas peculiaridades.

de la actividad náutica, que constituye una de las actividades económicas de mayor impacto en la generación de trabajo local).

[6] La población de San Fernando. Estadísticas sociodemográficas 2006-2007, p. 25.

Refuncionalización de la ocupación y el uso de la costanera Alfredo Viviant

En 1985 comienza la concesión para uso y explotación de la costa y el 31 de diciembre 2017 se vence, Hugo Schwartz[7] titular de Marina del Norte (Figura 4) desconoce la autoridad del Municipio sobre esas tierras y comienza la disputa por el espacio costero. El consorcio de la marina abona al municipio un canon de 5.883 pesos mensuales además de irrisorias sumas respecto de las tasas de alumbrado, barrido y limpieza (El Consorcio Parque Náutico con el 51% de las acciones a nombre de la M.S.F. abona a la misma fecha y por administrar predios de menor tamaño que Marina del Norte, 2.338.000 pesos mensuales). Luego de la decisión municipal de no renovar la explotación del área a la empresa y ante la negativa del titular de la misma se solicita la clausura del lugar por parte de la Municipalidad de San Fernando y comienza el litigio judicial.



Figura 4: Predio Marina del Norte en actividad. Fuente: Elaboración propia.

[7] Hugo Schwarz es además el impulsor del controvertido proyecto inmobiliario *Colony Park* en Tigre insular frente a Marina del Norte. En una entrevista otorgada a "Qué Pasa web" admite conocer que la gobernadora Vidal, yendo en sentido contrario a su antecesor Scioli, otorgó la gestión de tierras públicas costeras a los municipios, pero afirma que el decreto 1.980/77 mediante el cual se aplica la decisión, no abarca a "sus terrenos del Marina del Norte".

El 18 de mayo de 2017 el Ejecutivo Provincial[8] acompañado por el vicegobernador sanfernandino Daniel Salvador estableció que los municipios ribereños poseen derecho sobre las tierras aluviales de la costanera, respaldándose en la vigencia del Decreto 1.980/77. La interpretación de este último presentó una disputa que el municipio sanfernandino intentó destrabar con la administración del exgobernador bonaerense Daniel Scioli, ya que se debía ratificar la decisión de otorgar las tierras costeras a los municipios o definir un plan de gestión con los mismos. La ley transfiere los terrenos públicos costeros a San Fernando por parte de la provincia de Buenos Aires a "título gratuito" pero en caso de incumplimiento por parte del Estado Municipal se "ocasionará la pérdida del uso, goce, administración y explotación de los bienes". La Norma establece que la transferencia abarca a "todos los bienes de dominio público de la Provincia de Buenos Aires que se encuentran ubicados en la zona costera del río Luján y del río de La Plata en dichos municipios".

El 1º de enero de 2018 venció la concesión de la utilización de los terrenos costeros en Del Arca y río Luján, luego el Concejo Deliberante de San Fernando votó por unanimidad el traspaso a dominio público del espacio y decidió clausurar la empresa, inhabilitando las entradas y accesos al predio principal y anexos (Figura 5 y 6) para que finalice la actividad comercial en Marina del Norte y se cumpla con el proceso de transferencia de administración del predio.

[8] A cargo de la gobernadora María Eugenia Vidal.



Figura 5: Predio Marina del Norte con aviso de concesión vencida. Fuente: https://www.quepasaweb.com.ar



Figura 6: Predio Marina del Norte con vallado de clausura. Fuente: https://www.quepasaweb.com.ar

El domingo 16 de febrero de 2018 los vecinos se convierten en protagonistas del conflicto por el espacio ribereño autoconvocándose mediante una red social bajo las consignas "Para que la marina vuelva al Municipio", "Recuperar la costa para los vecinos" (Figura 7). La mateada popular que se inició frente al ingreso de la marina, se extendió luego con una marcha a lo largo de la costanera, e intentaba visibilizar la representación de identidad que el río significa para los sanfernandinos y también el uso cada vez más intenso y a la vez más extensivo que se ha reconstruido año tras año en ese espacio. Unos 8.000 excursionistas[9] por fin de semana visitan la costanera y cientos de vecinos realizan actividades deportivas o de recreación durante la semana.



Figura 7: Manifestación de vecinos auto convocados. Fuente: www.infoban.com.ar

En mayo de 2019 la justicia habilita al Municipio a acceder al predio que permitirá expandir la costanera pública y, según anuncian, generará recursos para reinvertir en servicios. El plan de renovación de la costanera comienza luego de la sanción en el Senado de la provincia de Buenos Aires (a fines de 2018) de la ley provincial impulsada por el diputado

[9] Un excursionista es, según la O.M.T. (Organización Mundial de Turismo), aquel visitante temporario que permanece menos de 24 horas sin efectuar pernocte en el país o ciudad que visita.

Juan Andreotti,[10] candidato al poder ejecutivo local 2019, permitiéndole al Estado Municipal "el uso, goce, administración y explotación" del sector (Figura 8).



Figura 8: Predio a recuperar (ex Marina del Norte). Fuente: https://www.sanfernando.gob.ar



Figura 9: Imagen digital 3D. Proyección de futura costanera. Fuente: https://www.sanfernando.gob.ar

[10] Hijo del actual intendente Luis Andreotti.

La remodelación, con fondos municipales, de la costanera incluye una extensión sobre la margen del río Luján (Figura 9) y mejoras en el asfaltado, obras hidráulicas y construcción de dársenas de estacionamiento para los autos ya que al futuro paseo ribereño sólo se podrá acceder a pie. La ampliación de la calzada en 2,5 metros vuelve a la organización que la misma tenía a principios de la primera gestión del intendente Luis Andreotti. Dichas mejoras serán sobre la calle Del Arca (Figura 10) donde tienen sus salidas los barrios náuticos privados más suntuosos del municipio y cuya capacidad de recepción de estacionamiento vehicular es ampliamente menor a la antigua dársena de estacionamiento costera. Los inmuebles del predio recuperado serán destinados para fines públicos y el predio que seguirá el modelo realizado en la actual Costanera y Paseo Puerto Chico (c) será un espacio público, abierto y gratuito y las 1.000 amarras serán gestionadas por el Consorcio Parque Náutico.[11]



Figura 10: Remodelación de la calle Del Arca entre Escalada y río Luján. Fuente: Elaboración propia.

[11] Ver nota al pie 5.

Accesibilidad

El acceso más común a cualquiera de las cuatro costaneras es mediante el automóvil debido al excelente estado general de las calles propiciado por las condiciones de mantenimiento continuas que en el área específica se brindan, en este exclusivo espacio se encuentran las siguientes urbanizaciones cerradas: Bahía del Sol, Rincón del Arca, Marina del Sol (Figura 11).



Figura 11: Modelo de estructura interna de los barrios náuticos privados. Fuente: https://m.argenprop.com

En cuanto a los transportes públicos, son los colectivos que transitan por la Av. Libertador San Martín y Av. J. D. Perón, dos de las mayores arterias del partido, las que acercan a los usuarios en el sentido Norte/Sur (Tigre/San Isidro), a las costaneras públicas (Figura 12). De menor uso son las estaciones del Tren de la Costa también conocido como Tren del Bajo ya que el costo del pasaje es excesivamente superior al ramal Retiro-Tigre del F.G.B.M[12] y que además se ha consolidado, con el transcurrir de los años, como atracción del

[12] Costo del pasaje Ida entre cabeceras del ramal del FGBM, $20,00. Costo del pasaje Ida entre cabeceras del ramal del Tren de la Costa, $42,00 para los No residentes (valores en Pesos Argentinos, agosto 2019).

turista o como medio de transporte de un usuario que se encuentra en condiciones de costear una tarifa mayor. El servicio público ferroviario de la línea Mitre atraviesa con orientación Norte/Sur el partido de San Fernando, disponiendo de cuatro estaciones: Victoria, Virreyes, San Fernando y Carupá entramando una relación de conectividad vial todas ellas con la zona ribereña en sentido Oeste/Este.

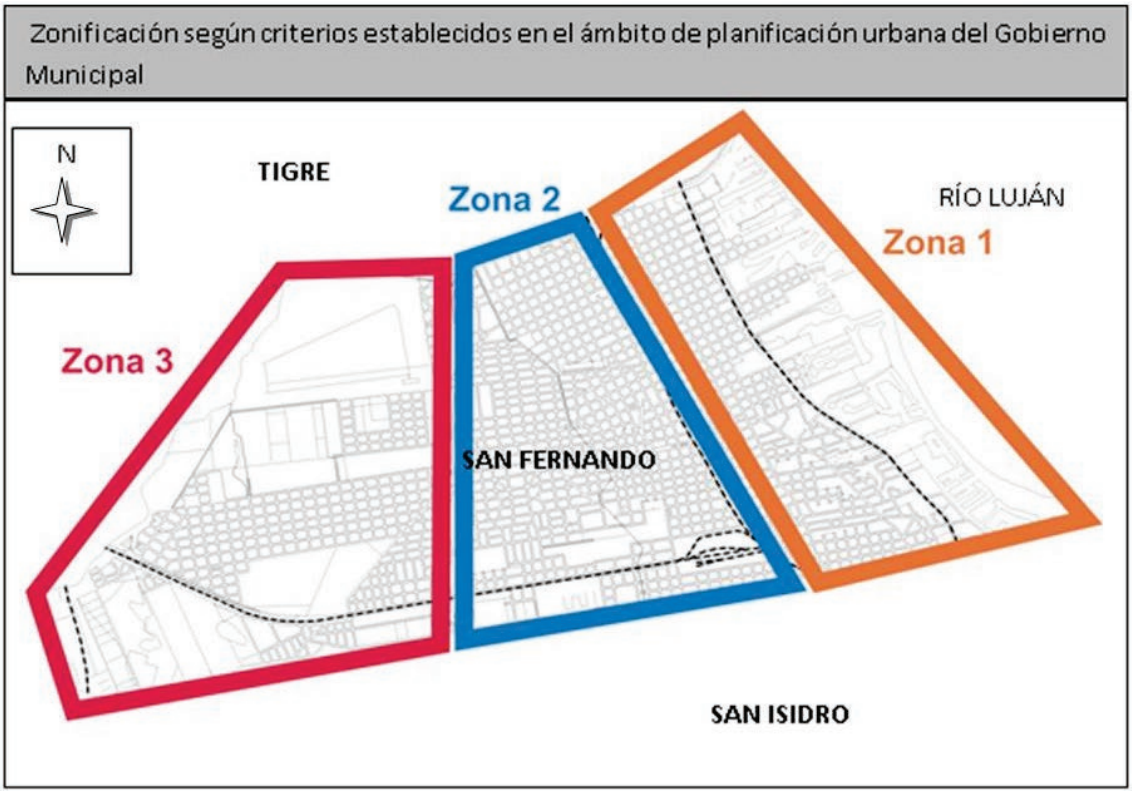


Figura 12: Zonificación del partido de San Fernando. Fuente: Elaboración propia en base a información proveniente de la Unidad Municipal de Estadística y Censo.

La entrada que permite a los usuarios de la zona 3 de San Fernando, situada en el extremo Oeste del partido, llegar a la "Costa Pública" se ve interrumpida en las mismas arterias que conectan el Norte con el Sur, es decir; Av. Libertador San Martín y/o Av. J.D. Perón. Empieza a evidenciarse a partir de esto un enclave exclusivo dentro de la zona Este (ver Figuras 13 y 14), limitado por la Avenida Libertador y el río Luján, ya que el ingreso del transporte público automotor de pasajeros es extremadamente limitado. Sólo la línea 710 de la Empresa Ciudad de San Fernando cruza el partido con una frecuencia de 60 minutos desde el Oeste hasta el Polideportivo N° 3 pero la funcionalidad de ese espacio costero difiere ampliamente de los restantes. En consecuencia, las distancias que los usuarios más

vulnerables deben recorrer a pie para llegar desde el punto más cercano al cual llegan los medios de transporte público hasta las costaneras rondan entre los 1,5 y 2,5 km.



Figura 13: Área de estudio: la ribera del río Luján en el partido de San Fernando. Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps.

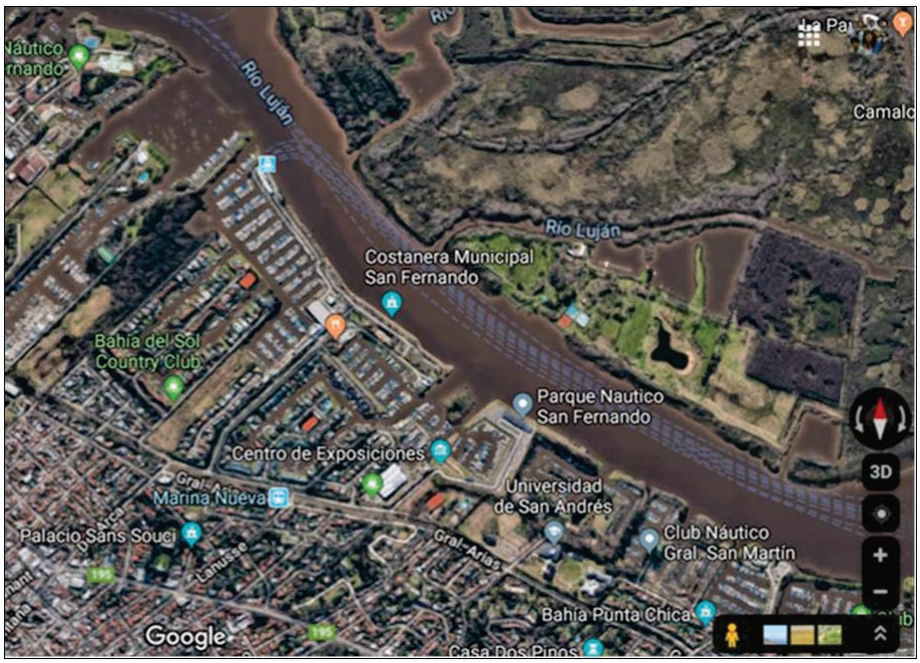


Figura 14: Imagen satelital del área de estudio. Fuente: https://www.google.com.ar

Por otro lado, la Secretaría de Planificación y Economía de la Municipalidad de San Fernando a través de su Unidad Municipal de Estadística y Censos (U.M.E.C.) reveló que en el año 2010, el 4,6% de los hogares sanfernandinos se encontraban por debajo de la línea de pobreza (lo cual representa aproximadamente 2.300 hogares) mientras que la indigencia era del 1,4%.

A lo largo del territorio, históricamente los niveles de pobreza registraban un incremento de Este a Oeste, pero al efectuar esta última medición el índice más alto se localiza en el centro geográfico del Partido, significando un 1,0% en la Zona 1, un 6,8% en la Zona 2 y un 5,1% en la Zona 3. Este cambio se debe a que durante el último año se ha experimentado un importante retroceso de la pobreza en Zona 3, que en 2009 alcanzaba al 13% de los hogares. Por su parte, la indigencia alcanza al 0,2% de los hogares de Zona 1, al 2,2% en Zona 2 y en Zona 3 al 1,3%.

El mismo organismo también ofreció en sus estadísticas socio-demográficas información acerca de la movilidad territorial de la población de San Fernando que incluye una amplia variedad de movimientos geográficos. Siendo de mayor importancia para este trabajo de investigación el medio de transporte utilizado para estas migraciones pendulares.

Resulta así que cuatro de cada 10 personas residentes en San Fernando realizan semanalmente viajes fuera del Partido. En cuanto a la frecuencia con la cual los vecinos que se desplazan realizan estos viajes, la mayoría (el 41%) viaja cinco días a la semana. Asimismo, una de cada tres personas realiza viajes habituales fuera del Partido. Por viajes habituales se entiende que viajan regularmente tres o más veces por semana.

Si se observan los motivos de los viajes, el 72% viaja para trabajar o a buscar trabajo, el 25% para estudiar y el 17% por otros motivos (debido a que hay gente que viaja por más de un motivo, no se obtiene un total de 100%). Con respecto al medio de transporte utilizado para trasladarse, el transporte público (ya sea colectivo, tren, o subterráneo) es el más utilizado, por el 63,2% de las personas, mientras que el 33,3% utiliza auto o moto, el 3% camina o usa bicicleta y el 3% usa otros medios de transporte. Nuevamente, no se obtiene un total de 100% porque hay personas que utilizan más de un medio para viajar (UMEC, Informe Técnico n°9, agosto 2011). Ya sea por necesidad o elección un alto porcentaje de la población depende de medios masivos de transporte para movilizarse y en consecuencia sería

deseable que la configuración espacial dentro del partido atienda una gestión del transporte público lo más equitativa posible.

A manera de conclusión

El Gran Buenos Aires presenta una compleja dinámica territorial que se acentúa en estas últimas décadas a raíz de la incorporación y reestructuración de espacios urbanos que generan o producen nuevas formas urbanas, manifestando la reproducción más rentable del capital tal como lo afirma David Harvey en sus trabajos.

El estudio de caso presentado sobre el acceso a la ribera sanfernandina, y que se halla en curso, permite sugerir o recomendar la aplicación de las normativas vigentes con las que cuenta el Municipio para que los encargados del planeamiento territorial propongan nuevas configuraciones territoriales con bajo o nulo nivel de inequidad social.

En este sentido, a escala global la O.M.S. considera entre los aspectos esenciales de las ciudades amigables con los mayores que se debe permitir acceder a todas las zonas y servicios de la ciudad mediante transporte público cuyas paradas y/o estaciones estén situadas en forma conveniente y sean accesibles, debiendo existir un servicio de transporte voluntario cuando el transporte público es muy limitado. Para este organismo las sedes para eventos y actividades de participación social deben estar ubicadas estratégicamente, ser accesibles, estar bien iluminadas y ser de fácil acceso con transporte público.

A nivel nacional la Ley 12.346 de Transporte Público con el fin de servir mejor a los intereses públicos, en su artículo 3ro establece que las municipalidades podrán reglamentar el tráfico de pasajeros en servicios locales cuyos puntos terminales estén situados dentro de su territorio, cualesquiera que sean los caminos que utilice y en el artículo 4to, inciso a) menciona la importancia de atender a las necesidades y conveniencias públicas de transporte en la zona donde se propone implantar un nuevo servicio y la posibilidad de ser satisfechas por los acarreadores establecidos con los medios disponibles, o las mejoras que puedan introducir en los mismos en materia de horario, rebaja razonable de tarifas, agregación de servicios necesarios o supresión de los inconvenientes.

Por otro lado, en la escala provincial la Ley 16.378 en el artículo 2° establece que el transporte propenderá a organizar en toda la Provincia un sistema de transporte público de pasajeros, integrado por sistemas regionales racionalmente coordinados y combinados con servicios de jurisdicción nacional y comunal para asegurar su economía, continuidad y eficiencia, en mejor servicio de la vinculación interior, las comunicaciones rurales, las actividades económicas, el turismo (debe pensarse a la costa del río Luján zona turística y de recreación). En tanto que en el artículo 5to se autoriza a las municipalidades a dar vista a la Dirección de los servicios y tarifas cuyo establecimiento o modificación se promueva y en el 9° inciso "a" se considera que:

> para el establecimiento de servicios de línea y la modificación o extensión de sus recorridos, deberá considerarse: a) Las necesidades y conveniencias públicas de transporte en las zonas respectivas y la posibilidad de su satisfacción con los medios y facilidades disponibles por los transportadores establecidos, o la reorganización, ampliación y mejora en sus recorridos, terminales, frecuencias, parques, tarifas y horarios.

Finalmente la Ley 8.912 de ordenamiento territorial y uso del suelo de la provincia de Buenos Aires define en su artículo 12[13] que el diseño de la trama circulatoria tendrá como objetivo la vinculación e integración de los espacios parcelarios y verdes o libres públicos, procurando el más seguro y eficiente desplazamiento de los medios de transporte. Su trazado tendrá en cuenta su interrelación con áreas o zonas adyacentes. El sistema permitirá el tránsito vehicular diferenciado, estableciendo dimensiones según densidades y usos urbanos previstos, de acuerdo a los criterios de cálculos más apropiados.

Cabe destacar la continuidad de la gestión del actual intendente, Luis Andreotti, en virtud a la intención y logro de ampliar los espacios costeros para la recreación de vecinos y excursionistas brindándoles la oportunidad de conocer las posibilidades que brinda el río en la Capital Nacional de la Náutica.

[13] Otros artículos de la ley mencionada se pueden considerar como complementarios tales como el artículo 6° que define a las áreas complementarias como los sectores circundantes o adyacentes al área urbana en los que se delimiten zonas destinadas a reserva para ensanches y otros usos específicos y en el artículo 7°, inciso b) se define a la zona residencial extraurbana como aquella destinada a asentamientos de vivienda no permanente, emplazada en pleno contacto con la naturaleza en el área complementaria y en el inciso d) se refiere a la zona de esparcimiento como la destinada a la actividad recreativa ociosa o activa con el equipamiento adecuado a dichos usos.

Sin embargo, y por lo expuesto anteriormente, queda claro que si no hay quien reclame la aplicación de la normativa vigente, la ordenación y planificación territorial municipal no contempla a todos los usuarios del espacio de manera equitativa y es de máximo interés para la continuidad y finalización de la presente investigación proponer, de ser posible, a los encargados de la gestión municipal instrumentos o herramientas que permitan a la población más carenciada del partido y a aquella con alguna discapacidad física eventual o permanente acceder cómodamente a un área de recreación dentro de una zona de espacios verdes de la ribera sanfernandina. Finalmente y para que todo "San Fernando Vuelva a Mirar al Río" se sugiere:

- Que en la planificación territorial local se considere a los geógrafos como profesionales especializados en la construcción social del espacio geográfico.
- Que se extiendan las líneas de transporte público automotor hasta la costa o que el Municipio gestione su propio transporte público no contaminante ya que el ingreso exclusivo a pie condiciona a un grupo de persona con características particulares.
- Que la iluminación del predio se base en la utilización de energías limpias (solar).

Bibliografía

Díaz, E. (2007). *Entre la Tecnociencia y el deseo. La construcción de una epistemología ampliada*. Editorial Biblos.

Gómez, A. (28 de enero de 2018). ¿Qué pasa con Marina del Norte? *QP noticias, opinión y cultura de la zona norte*. https://www.quepasaweb.com.ar

Harvey, D. (1977). *Urbanismo y desigualdad social*. Editorial Siglo Veintiuno.

INDEC (2003). *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* Centro Estadístico de Servicios.

Smith, N. (1979). Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People. *Journal of the American Planning Association, 45*(4), 538-548. DOI: 10.1080/01944367908977002

OMS (2008). *Lista de control de aspectos esenciales de las ciudades amigables con los mayores*. Organización Mundial de la Salud. http://www.who.int/ageing/4pagesAFCinsertSpanish.pdf

Pacione, M. (1990). *Urban problems. An Applied Urban Analysis*. Editorial Routledge Revivals.

Rossi, D. y Nunes, H. (2005). La historia de San Fernando. Breve historia de San Fernando de la Buena Vista, 3-20.

Sargatal, A. (2000). El estudio de la gentrificación. *Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 228. http://www.ub.edu/geocrit/b3w-228.htm

Svampa, M. (2008). *Cambio de época, movimientos sociales y poder político*. Editorial Siglo Veintiuno.

Segura, M. (2010). *Te cuento San Fernando*. Editorial Artes Gráficas Buschi SA.

Toffana, C. (2012). *Canal San Fernando, una rica historia*. Editorial Casafico.

Unidad Municipal de Estadística y Censos (2009). La población de San Fernando.

Wallingre, N. (2010). *Diccionario de turismo, hotelería y transporte*. Editorial Universidad del Salvador.

CARTOGRAFÍAS DE LA CENTRALIDAD EN EL CONURBANO BONAERENSE

Florencia Sciutto[1] y Lorena Vecslir[2]

Resumen

El trabajo se orienta a la construcción de cartografías alternativas a los mapas tradicionales de jerarquización de centros según lógicas christallerianas y criterios de proximidad centro-periferia. Estos mapas surgen del procesamiento y cruce de datos de locales comerciales y áreas de interés provenientes de Google Maps, Google Street View, páginas *web* de franquicias, datos de accesibilidad al transporte público y trabajo de campo.

La ponencia hace foco en los sectores sur (municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora) y noroeste (municipios de San Martín y Tres de Febrero) del Conurbano Bonaerense por sus características comunes de densidad, hibridez funcional, larga tradición industrial y un peso aún decisivo del transporte público en los patrones de movilidad cotidiana. Los mapas de diversidad e intensidad comercial elaborados dan cuenta de una estructuración lineal de la actividad económica a lo largo de antiguas rutas y avenidas supramunicipales, una concentración nodal en torno de las estaciones ferroviarias, y una infiltración en las mallas residenciales y de pequeña industria existentes. Estos patrones son contrastados con las "áreas de interés" y los sectores de intervención promovidos desde los gobiernos locales.

Palabras clave: Comercio y esquemas interpretativos, Google Maps, Sistemas de Información Geográfica, representaciones de la centralidad.

[1] florsci@gmail.com, Corporación Puerto Madero.
[2] lorena.vecslir@conicet.gov.ar, CONICET - Instituto de Geografía, UBA.

Introducción

Tal como ha sucedido con otras metrópolis latinoamericanas, diversos estudios se han interesado en identificar y cartografiar los centros y subcentros metropolitanos de Buenos Aires según variables propias de sus campos disciplinares. El espectro de estos trabajos parte, por un lado, de investigaciones que analizan parámetros socio-demográficos (especialmente la densidad de población), las jerarquías de equipamientos y servicios, la concentración del empleo, los flujos y las variables de movilidad. Por otra parte, trabajos más recientes hacen foco en los procesos de verticalización residencial o en las dinámicas del mercado de oficinas *premium* y *shoppings centers* como "centros de comando".

Sin embargo, el comercio –y en espacial el comercio minorista– como indicador de centralidad ha sido escasamente atendido por los estudios urbanos locales y las políticas públicas en sus distintos niveles decisorios. Esto, en una región metropolitana que mantiene un alto dinamismo del comercio de calle tanto en los centros tradicionales, como en las principales rutas y avenidas, las inmediaciones de los intercambiadores de transporte, los nuevos distritos gastronómicos, de la moda y el diseño, etc.

En este sentido, existen aspectos que permanecen insuficientemente explicados. Las visiones dicotómicas centro histórico-*shopping center* (o lo que es lo mismo, centro tradicional-nueva centralidad) desde las que tradicionalmente se ha abordado esta temática, han significado un sesgo para la incorporación de otras formas y procesos de reestructuración de la centralidad, tales como las concentraciones comerciales y de servicio de tipo lineal de escala doméstica muy características del Conurbano Bonaerense (CB).[3] La diversidad de situaciones y estadios de desarrollo –o deterioro– de las diferentes configuraciones del comercio –grandes superficies, ferias, calles o avenidas especializadas, distritos gastronómicos y de diseño, peatonales, entornos de estaciones ferroviarias, etc.–, reclaman por tanto, estudios que profundicen en el conocimiento de características tipológicas y procesos de transformación del comercio de calle en el CB.

Se parte de la base que la lectura interpretativa de estas configuraciones de la actividad comercial puede servir para identificar dinámicas más amplias de reestructuración

[3] El Conurbano Bonaerense (CB), llamado también partidos del Gran Buenos Aires, comprende los 24 municipios que forman la primera y segunda corona de la aglomeración, con un área de 3.680 km² y una población actual aproximada de 9,9 millones de habitantes.

metropolitana, incluidas aquellas de escala barrial, que han tendido a ser soslayadas por los estudios urbanos enfocados en los efectos territoriales y artefactos de la globalización.

En la misma dirección, se considera que este tipo de estudios puede aportar hacia la diversificación de las políticas urbanas, hoy principalmente canalizadas hacia operaciones de "centros comerciales a cielo abierto" (CCCA), presentadas como estrategia alternativa ante los embates del *shopping* y el "conflicto" del comercio ambulante. De acuerdo con C. Carreras y C. Romero, las "monografías sobre áreas comerciales concretas y sobre momentos históricos determinados" permiten evaluar más adecuadamente la estructura y la dinámica de este sector económico, superando "la relativa inocuidad de los estudios tradicionales, demasiado cuantitativos, más cerca del marketing que de la reflexión problemática" (Carreras i Verdaguer y Romero Gil, 2000, p. 121).

Desde esta perspectiva, el trabajo se orienta a la construcción de cartografías alternativas a los mapas tradicionales de jerarquización de centros según lógicas christallerianas y criterios de proximidad centro-periferia. Estos mapas surgen del procesamiento y cruce de datos de locales comerciales y áreas de interés provenientes de Google Maps, Google Street View, páginas *web* de franquicias, datos de accesibilidad al transporte público y trabajo de campo.

La ponencia hace foco en los sectores sur (municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora) y noroeste (municipios de San Martín y Tres de Febrero) del CB por sus características comunes de densidad, hibridez funcional y larga tradición industrial. A diferencia de las dinámicas que se han venido desarrollando en el eje norte del CB, con la profusión de grandes artefactos del ocio y el consumo en concordancia con los puntos de máxima accesibilidad viaria, se trata de dos "corredores urbanos sin autopista" (Vecslir, *et al.*, 2018) donde se observan intensos procesos de diversificación y renovación de los tejidos en las áreas centrales existentes, y un patrón de movilidad cotidiana ligado, en gran medida, a los medios de transporte público ferroviarios y de buses. En ambos casos, un tejido industrial recuperado o recuperable caracteriza los municipios de estudio, los cuales cuentan con buenas posiciones dentro de las redes ferroviarias metropolitanas y cuyos centros son referencia para amplios sectores de clases media y media-baja.

El trabajo se estructura en tres partes. Primero, se mencionan los antecedentes que se consideran más representativos en la lectura de la centralidad comercial a escala metropolitana en Buenos Aires, desde los estudios de la CONAMBA hasta la actualidad. En segundo lugar, se realiza un relevamiento a partir de las herramientas de cartografía on-line, previa clasificación de las formas y patrones de distribución del comercio en el CB. Acto seguido, se contraponen las "áreas de interés" definidas por Google Maps con los sitios de intervención establecidos por políticas públicas. Por último, se reflexiona sobre la potencialidad de este tipo de análisis como insumo para la definición de políticas sobre el comercio minorista.

Lecturas metropolitanas de la centralidad

Existe consenso en el campo de los estudios urbanos acerca de la importancia del "comercio de calle", tanto como sector económico con alta capacidad de generación de empleo, como por su aporte al dinamismo y la vitalidad urbana, su rol vertebrador del tejido y de cohesión social (Gehl y Savarre, 2013). Paralelamente a la extensión fragmentaria y de baja densidad de las áreas metropolitanas, el comercio de proximidad ha sido considerado como una actividad clave en la configuración de la ciudad compacta y, por tanto, un valor a preservar, revitalizar y propagar desde las políticas públicas (López de Lucio, 2006).

En el caso de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA),[4] entre finales de los años 90 e inicios de los 2000, algunas investigaciones caracterizaron los efectos urbanos de los procesos de globalización, entre ellos la "hipermercadización" y la difusión de grandes superficies del ocio y el comercio (Capron, 1996; Guttman, 1997; Ciccolella, 2000). Bajo esta óptica, la centralidad tradicional fue revalorizada en contraposición a la emergencia y acelerado crecimiento del *shopping center*, haciendo hincapié en el rol de este último como destino de las grandes inversiones privadas, factor de concentración comercial y competencia con el comercio minorista.

Simultáneamente a estos estudios, en el relevamiento y análisis del CB realizado por la Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA, 1995), Artemio

[4] La RMBA integra la CABA, el CB y la tercera corona metropolitana, compuesta por 16 municipios. En conjunto, comprende un área de 19.680 km² y una población actual aproximada de 14.8 millones de habitantes.

Abba utilizó el método del "escalograma de Guttman" –una matriz de doble entrada que relaciona los centros y sus funciones– para establecer un patrón de niveles jerárquicos por tipo (y complejidad) de equipamiento, y de acuerdo a la especialización y accesibilidad de las funciones localizadas en cada centro en relación al conjunto del sistema. Dicho trabajo fue actualizado una década más tarde, en el marco los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires (Abba, 2005) y permitió la comparación entre los "centros tradicionales" y las "nuevas centralidades", que fueron relacionadas directamente con la presencia de *shopping centers*.

Como antecedente en el tema de análisis, interesa mencionar dentro del mismo estudio de la CONAMBA, el capítulo relativo a los Usos del Suelo. A partir de la lectura de fotografías aéreas (escala 1:20.000, año 1992),[5] el equipo coordinado por Horacio Bozzano elaboró el primer relevamiento –dibujado a mano– de los usos reales del suelo en las 88.742 manzanas del CB, discriminando una serie de categorías híbridas en las que se indica el uso dominante (comercial, residencial, industrial) debido a la mixtura funcional que caracteriza el tejido urbano de la región (Figura 1). Junto a los centros y subcentros de la RMBA, se identifican una serie de "corredores" definidos a partir de la combinación de redes de transporte público con actividades comerciales, de servicios, depósitos y en menor medida industriales. Estos corredores se estructuran en relación a la red ferroviaria –con subcentros en las estaciones– y la red de transporte público automotor a lo largo de ejes viales, en su mayoría radiales, "cuya función original de conectividad intra-metropolitana va siendo desplazada por la propia del corredor, vale decir transporte público y concentración de actividades" (Bozzano, 2000). La categoría "tejido comercial dominante con residencia y/u oficinas en propiedad horizontal" (representada en color rojo) da cuenta de la existencia de un tipo de configuración lineal de la centralidad, no contemplada por los instrumentos de planificación vigentes. Destacan, entre otros, los corredores de la ruta provincial RP4 desde San Isidro hasta Quilmes, las rutas 202 y 197 entre San Fernando, Tigre y Malvinas Argentinas, la ruta 7 en paralelo a la Av. Rivadavia y el FFCC Sarmiento, la Av. Mitre - Av. Calchaquí, la Av. Eva Perón entre Quilmes y Lomas de Zamora, la ruta 8 en los partidos de General San Martin y Tres de Febrero o el FFCC Roca y la Av. H. Yrigoyen entre

[5] También se realizó trabajo de campo y se consultan mapas 1:5.000, imágenes satelitales e información proveniente de diversas oficinas municipales de planeamiento.

Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora. Estos últimos dos corredores constituyen ejes estructurantes de los casos de estudio.

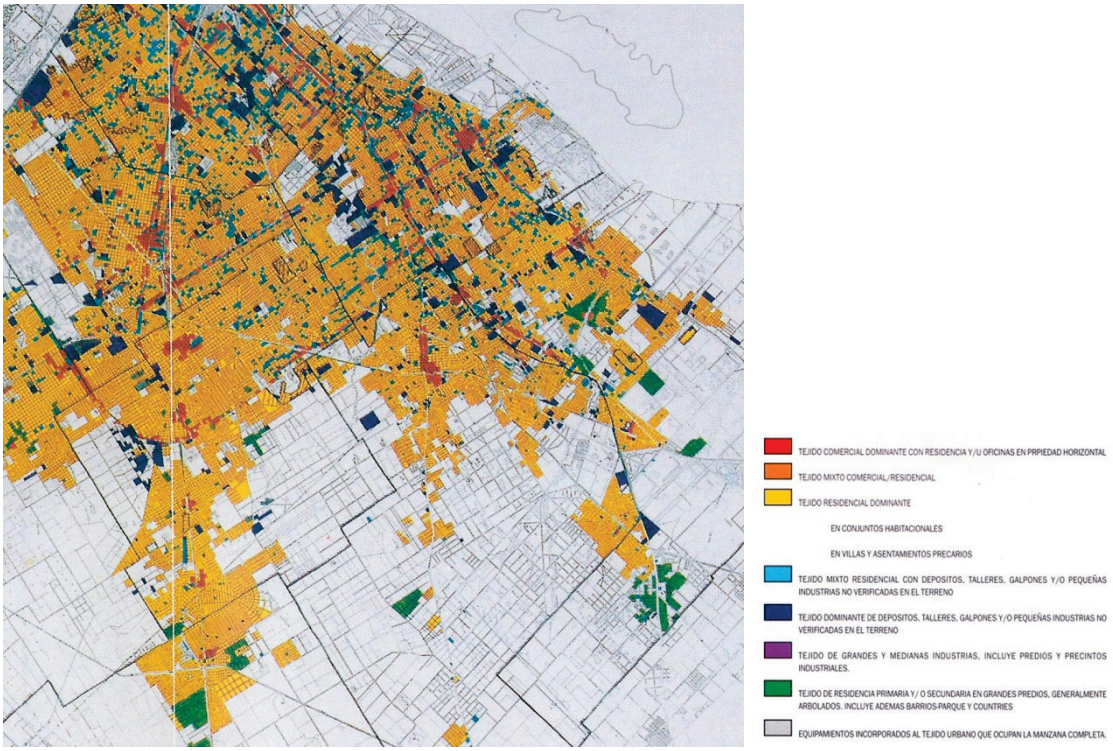


Figura 1: Fragmento del mapa Usos del Suelo 1992. Fuente: El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis (CONAMBA, 1995).

De acuerdo con De Mattos, los nuevos procesos de "concentración expandida" en sub-centralidades "incluyen una amplia variedad de modalidades y de expresiones arquitectónicas y urbanísticas, que van desde las que resultaron del fortalecimiento, diversificación y ampliación de actividades comerciales tradicionales para el consumo cotidiano local, muchas veces configuradas linealmente a lo largo de ciertas arterias o corredores de antigua tradición comercial, hasta los nuevos centros de negocios" (De Mattos, 2010, p. 97). Sin embargo, a diferencia de estos últimos, la revitalización de algunos subcentros tradicionales y la consolidación de corredores comerciales y de servicio en el CB a partir de los 2000, han sido procesos escasamente estudiados. La crítica al *shopping center* y la privatización del espacio público se desplazó progresivamente al estudio del comercio informal ("saladitas" y "manteros")[6] y de los procesos de gentrificación en los nuevos

[6] Se conoce por mantero a la persona que se dedica a la venta callejera en una plaza o en la vía pública, generalmente sin permiso municipal, poniendo encima de una manta los productos a la venta. Las saladitas, por su parte, son complejos feriales (de menor tamaño que la Feria La Salada, ubicada en el partido de Lomas de

distritos turísticos, gastronómicos y de diseño (La Boca, Puerto Madero, Palermo), con foco en el desplazamiento de los grupos sociales y tipologías de comercio más vulnerables.

A fin de retomar el tipo de relevamientos efectuados por la CONAMBA y vincularlos con los recientes procesos de reestructuración de la centralidad, desde nuestro equipo de investigación realizamos un análisis de la actividad comercial en los municipios del corredor sur del CB, en base a recursos *on-line* como Google Maps, Páginas Amarrillas y sitios *web* de franquicias (Figura 2), detectando la emergencia de nuevos focos comerciales y gastronómicos en contigüidad a los centros tradicionales (Vecslir *et al*., 2017).

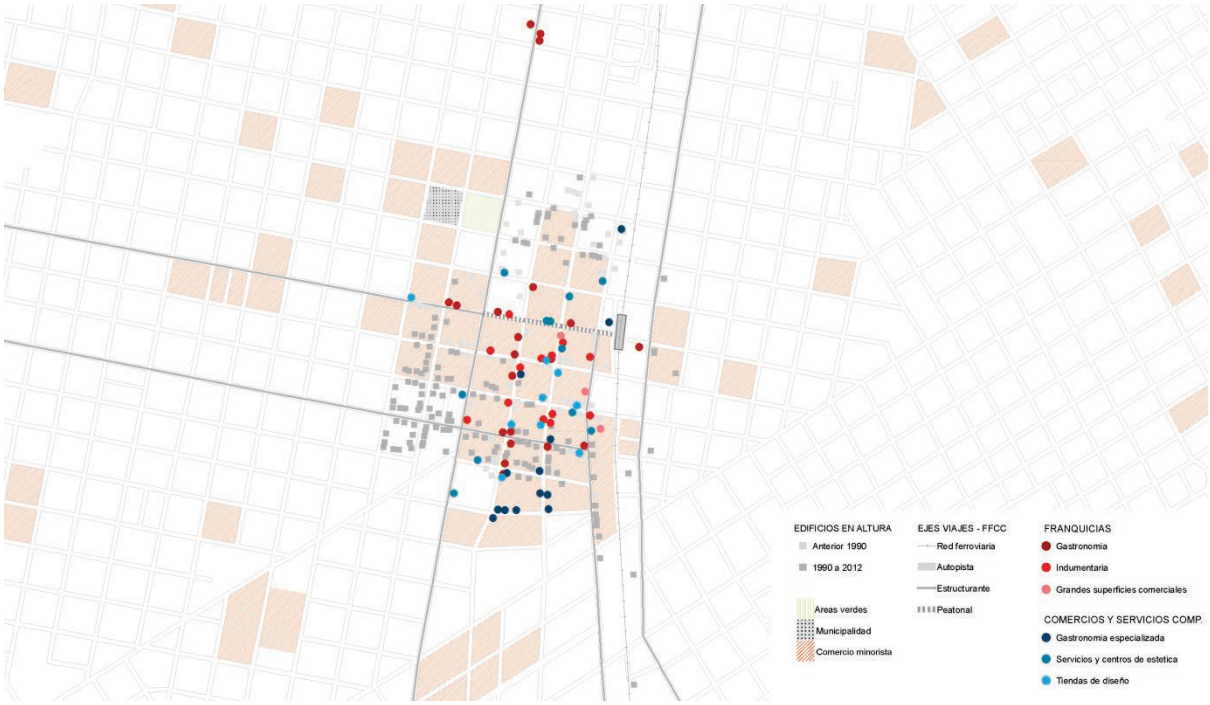


Figura 2: Localización de las franquicias en el área central de Lomas de Zamora. Fuente: Vecslir *et al*., 2017.

Si bien el eje sur podría constituir una excepción en el conjunto de la región metropolitana, dada la singularidad de integrar un corredor sin autopista con un peso aún decisivo del transporte público, estas dinámicas parecen reproducirse con características similares en otros fragmentos metropolitanos. En una primera aproximación, con diferente grado de desarrollo, se detectaron áreas centrales en los partidos de Tres de Febrero y General San Martín que presentan una oferta alternativa comercial y de servicios, y un parque

Zamora) que basan su funcionamiento en la comercialización de productos de marcas apócrifas (Vecslir y Rodríguez, 2018).

residencial en altura que se adentra en las tramas barriales existentes, generados durante las últimas dos décadas. En esta ponencia se estudia la estructura comercial en ambos sectores territoriales, caracterizados por núcleos donde conviven usos productivos y residenciales, identificándose preliminarmente procesos de revitalización comercial, verticalización y "extensión selectiva" de áreas centrales tradicionales, con una potencial capacidad de desarrollo como referentes a escala regional (Figuras 3 y 4).



Figura 3: Localización de los sectores de estudio en el Conurbano Bonaerense. Fuente: Elaboración propia.



Figura 4: Transporte público y estructura vial de los sectores de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Formas y patrones territoriales del comercio

En otros contextos, algunos estudios recientes dan cuenta de las posibilidades que ofrecen plataformas como Open Street Maps (Limonta y Paris, 2017) o el cruce entre censos de actividades, datos catastrales y de redes sociales (Sevtsuk, 2010; Carpio-Pinedo, 2014) para realizar lecturas más detalladas, e incluso evaluar la accesibilidad y el comportamiento social en los entornos comerciales. A nivel local, existen ejemplos como el "Mapa de oportunidades comerciales", construido en 2017 desde Ministerio de Modernización en base a tecnologías de *big data*, el cual permite conocer los riesgos y oportunidades de abrir un negocio en la CABA de acuerdo a información como el número de tiendas del mismo rubro, cantidad de personas que transitan la zona y precios de alquileres de locales.[7]

[7] La plataforma trabaja con "datos abiertos" provistos por la Agencia Gubernamental de Control, la dirección de Estadísticas y de Planeamiento Urbano, la Administración Gubernamental de Ingresos Públicos, BA Data y la plataforma Properati de análisis del mercado inmobiliario. https://moc.buenosaires.gob.ar/

En nuestro trabajo, desde una perspectiva más orientada al conocimiento de los patrones de agrupamiento y características tipológicas del comercio de calle, se utilizaron Google Maps y Google Street View como fuentes primarias para el relevamiento, mapeo y análisis de los sistemas de oferta comercial urbana.

En primer lugar, se realizó un relevamiento de locales comerciales en los sectores de estudio a partir de la plataforma interactiva de Google Maps. El objetivo del análisis fue lograr un escaneo continuo y exhaustivo de las acumulaciones comerciales en los partidos de estudio, que a su vez permitiera poner en evidencia centralidades comerciales o cúmulos de pequeña escala más allá de su jurisdicción de pertenencia.[8]

En segundo lugar, se clasificaron los datos de la base provista por Google Maps (aproximadamente 80 tipos de comercio) en función de tres grandes categorías (Figura 5):

1. Espacios de consumo: Aquellos destinados a la adquisición de productos. Incluyen locales de indumentaria (ropa, calzado, deportes, lencería, accesorios, joyerías), abastecimiento (almacenes, kioscos, farmacias, perfumerías, supermercados *express*, fiambrerías, casas de comida, panaderías, rotiserías, *deliverys*, vinotecas, librería, ferreterías, casas de iluminación, mercerías), hogar y tecnología (electrodomésticos, venta de celulares, casas de iluminación, casas de decoración, bazares), periféricos (viveros, mueblerías, autopartes, concesionarios, *outlets*).
2. Servicios: locales donde se adquieren prestaciones. Abarcan servicios financieros, aseguradoras y bienes raíces (bancos, cajeros automáticos, aseguradoras, mutuales, inmobiliarias), servicios personales (gimnasios, centros de estética, *spa*, peluquerías, manicuras, depilación), servicios de reparación (zapatero, cerrajería, plomería, modista, tintorería, audio-video, electrodomésticos), servicios profesionales (abogados, contadores, ópticas, veterinarias).
3. Espacios "consumibles": donde se consumen productos y servicios con fines de entretenimiento o socialización. Por ejemplo, locales gastronómicos (bares, cervecerías, restaurants, heladerías), discotecas y salones de fiesta, actividades culturales (centros culturales, teatros, cines, galerías de arte, museos). Incluso ciertos espacios públicos podrían

[8] Cabe aclarar que para optimizar la visualización, la aplicación restringe los campos pertenecientes a la búsqueda a 60 resultados. Por tanto, se efectuó una repetición de las búsquedas por categoría (tres veces cada una) en los "sitios próximos a la vista actual" para maximizar la cantidad de resultados obtenidos.

incluirse en esta categoría, "especialmente aquellos que han sido remodelados o diseñados, ya no sólo para cumplir las funciones de un equipamiento urbano, sino para actuar como símbolo y escaparate de un modelo de ciudad; el espacio público llegaría así, de este modo, a convertirse en un espacio publicitario" (Benach, 2000, p. 196).



Figura 5: Estructura comercial en los municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora (izq.) y Tres de Febrero y San Martín (der.). Fuente: Elaboración propia.

En tercer lugar, se procesó la nube de puntos para indagar acerca de la existencia de posibles homogeneidades en la distribución de las densidades comerciales en el territorio analizado y cuantificarlas. El análisis se realizó calculando la densidad de Kernel para los puntos dados agrupados por corredor, considerando un radio de 500 metros. Teniendo en cuenta que se trata de comercio de calle, este valor corresponde a la distancia de desplazamiento máximo de un peatón.

A partir de las isolíneas obtenidas se recalculó la densidad de los puntos utilizando la hectárea como unidad geográfica. La cartografía obtenida permitió identificar así patrones en la distribución de los puntos aislados. Dentro de los resultados arrojados, se identificaron grandes manchas de gran intensidad comercial en los entornos de estaciones, y una

subestructura de locales de mediana y baja densidad con continuidad intra e intermunicipal (Figura 6).

Mientras que "densidad" refiere a la cantidad de personas, viviendas o superficie edificada por unidad de superficie de suelo, "intensidad" se vincula a la concentración de actividades comerciales y de servicio en las plantas bajas a lo largo de las calles de la ciudad (City Form Lab, 2013). Tanto establecimientos económicos que ofrecen sus mercaderías y servicios regularmente, como agentes individuales (vendedores ambulantes, artistas callejeros, *food trucks*, etc.) que operan temporalmente, colaboran en una mayor o menor intensidad urbana, quedando ésta definida por el volumen de las interacciones socio-espaciales que las calles de un barrio o distrito tienen para ofrecer.



Figura 6: Intensidad comercial en los municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora (izq.) y Tres de Febrero y San Martín (der.). Fuente: Elaboración propia.

Los mapas de intensidad comercial dan cuenta de una estructura lineal del comercio con una mayor concentración en torno de las estaciones ferroviarias donde llegan a superarse

los 50 locales por hectárea. Se trata de "microcentralidades"[9] con unos entornos urbanos propios que gozan de cierta autonomía espacial, económica y funcional respecto de la CABA y/o el área central tradicional. En la capacidad de atracción particular que estas áreas centrales tienen por fuera de los propios municipios, con una movilidad dominante "desde la periferia hacia el centro",[10] tienen un peso decisivo, además de la movilidad obligada por trabajo o estudio, los desplazamientos por compras, recreación, trámites y salud (Vecslir *et al.*, 2018).

En el eje sur, como corredores estructurantes a escala supramunicipal -generalmente entre estaciones- destacan las avenidas H. Yrigoyen y Alsina-Almirante Brown, Mitre y Belgrano, Eva Perón, Cnel. Lynch y Av. Gral. José San Martín. Allí se emplaza el comercio de tipo periférico, aumentando la intensidad de servicios y comercio cotidiano en proximidad a las estaciones ferroviarias. En el corredor noroeste, cabe mencionar la ruta 4 (Av. Bernabé Márquez y Av. Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas) y la ruta 8 (Av. Eva Perón y Av. Ricardo Balbín) (Figura 7).

[9] Preferimos este término al de "subcentralidades" metropolitanas en el sentido que no determinan un nivel de subordinación a un centro de nivel superior, en este caso la CABA.
[10] A la inversa de lo que sucede en el eje norte con los centros comerciales y/o corporativos, de localización suburbana próximos a enlaces de autopistas, que atraen viajes "desde el centro hacia la periferia".



Figura 7: H. Yrigoyen (Lanús) y Ruta 8 (San Martín). Fuente: Google Street View.

Existen otras centralidades lineales de escala barrial, configuradas por una o dos calles donde se localiza el comercio popular. En las localidades del eje sur, es el caso de las calles 25 de Mayo y 9 de Julio en el centro de Lanús; la calle Pres. Tte Gral. Juan Domingo Perón en Valentín Alsina; las calles Cnel. Beltrán y Juan de Garay en Remedios de Escalada; la calle Maipú en Banfield; y la peatonal Laprida y calle Boedo en Lomas de Zamora. En el sector noroeste, cabe mencionar la calle 1º de Mayo en el centro de El Libertador, la calle Santos Vega en Villa Bosch; Av. La Plata en Santos Lugares; Av. Libertador Gral. San Martín en Caseros; peatonal Belgrano en San Martín y calle Alvear en Villa Ballester (Figura 8).



Figura 8: Calle 1 de Mayo en El Libertador (izq.) y peatonal Belgrano en San Martín (der.). Fuente: Google Street View.

Por último, los nuevos distritos comerciales y gastronómicos en el sector sur del CB se ubican en contigüidad al centro tradicional de Lomas de Zamora (el sector denominado "Las Lomitas", con epicentro entre las calles Colombres e Italia), y a lo largo de la calle Iberlucea como "extensión selectiva" del centro de Lanús (apodado "Lanusita"). En el sector noroeste, la formación de este tipo de estructuras comerciales es muy embrionaria, limitándose a ciertas esquinas en las áreas centrales de San Martín y Caseros. En estas zonas predominan los "espacios consumibles" y las franquicias, con una menor presencia del comercio local, y una tendencia a la verticalización desde los años 2000 a partir de la construcción de edificios de vivienda multifamiliar en altura (Figura 9).



Figura 9: Calle Del Valle Iberlucea (Lanús) izq. y calle España (Las Lomitas, Lomas de Zamora) der. Fuente: Google Street View.

"Áreas de interés" *vs* áreas de intervención

La identificación de sectores de mayor intensidad comercial resulta coincidente con las "áreas de interés" (*areas of interest*), sombreadas en naranja en el Google Maps (Figura 10). Según el blog de la compañía, estas áreas representan "lugares donde existen muchas actividades y cosas para hacer" y se definen "a partir de un proceso algorítmico que permite destacar los sectores con mayor concentración de restaurants, bares y negocios".[11]

[11] https://blog.google/products/maps/discover-action-around-you-with-updated/
En áreas de alta densidad se utiliza un "toque humano" (*human touch*) para asegurar que se están mostrando las áreas más activas.

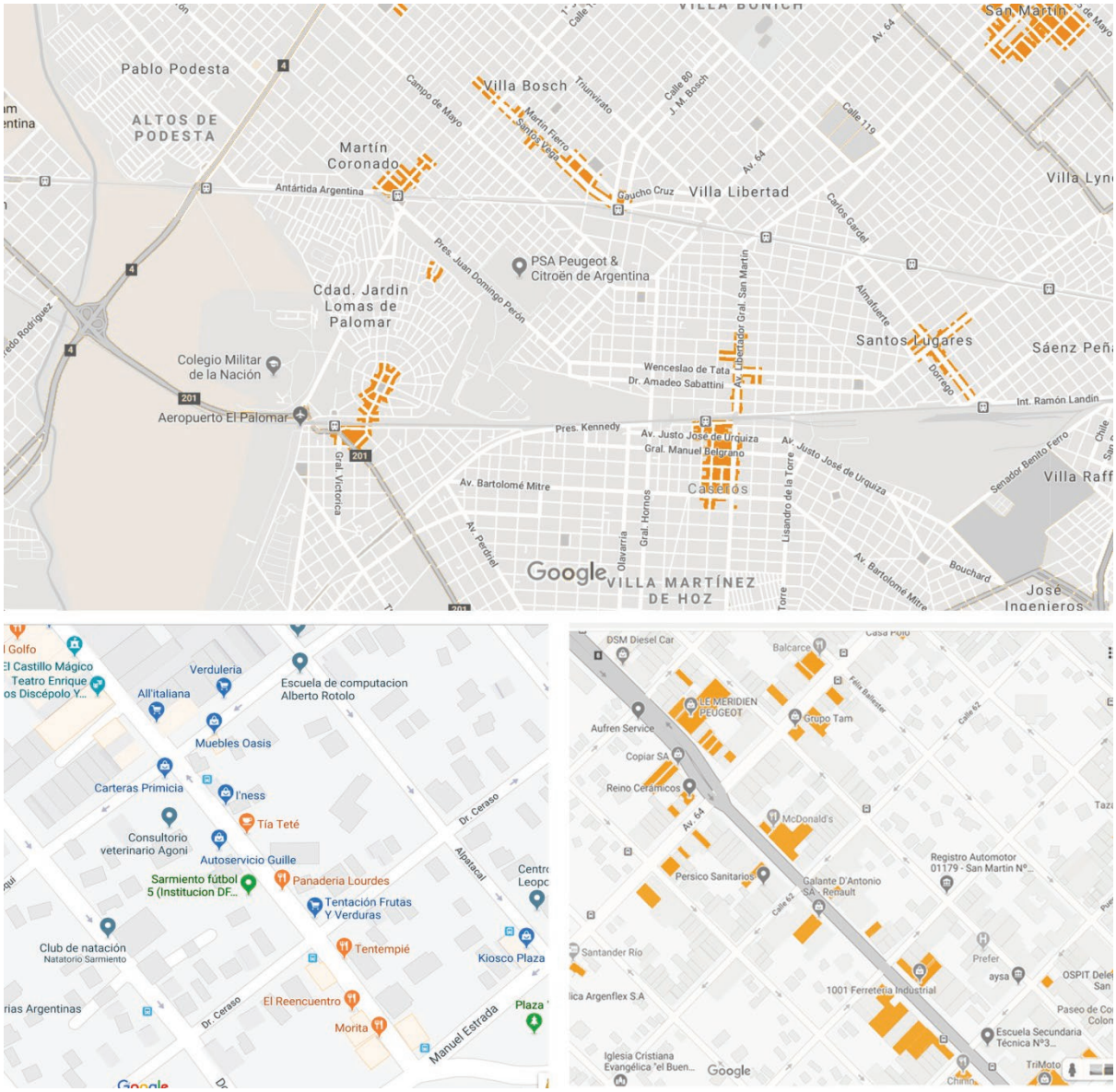


Figura 10: Áreas de interés en un fragmento de San Martín y Tres de Febrero. Fuente: Google Maps.

Desde el punto de vista de la visualización, hasta los 200 m en la escala gráfica solo se visualizan los polígonos envolventes de los grandes centros (Figura 10 arriba). Al acercarnos con el zoom, estas manchas son sustituidas por polígonos que señalan las pisadas de edificaciones donde se localizan los puntos de interés (Figura 10 abajo).

Paralelamente, si cambiamos de escala de nuestro relevamiento y analizamos el tejido comercial por "muestras" o recortes territoriales de aproximadamente 5 por 5 km, podemos observar que la mayor parte de los locales relevados corresponden a la categoría "consumo", siendo éstos a su vez los que alcanzan mayores niveles de concentración. Este tipo de locales

se distribuyen en el territorio bajo tres formas principales: 1. en ciertos puntos de la aglomeración, generando zonas de alta densidad; 2. a lo largo de corredores lineales más o menos extensos; 3. diseminados en el tejido residencial con densidades mínimas (hasta dos locales por hectárea).

Se observa, a su vez, que los "servicios" y los espacios "consumibles" (ocio, gastronomía y cultura) alcanzan niveles de densidad similares. Sin embargo, los primeros superan en número de locales a los segundos y se extienden por todo el territorio, acompañando la distribución de los locales destinados al consumo. Los espacios consumibles, en cambio, tienden a concentrarse solo en las zonas donde la densidad comercial es mayor (Figura 11).

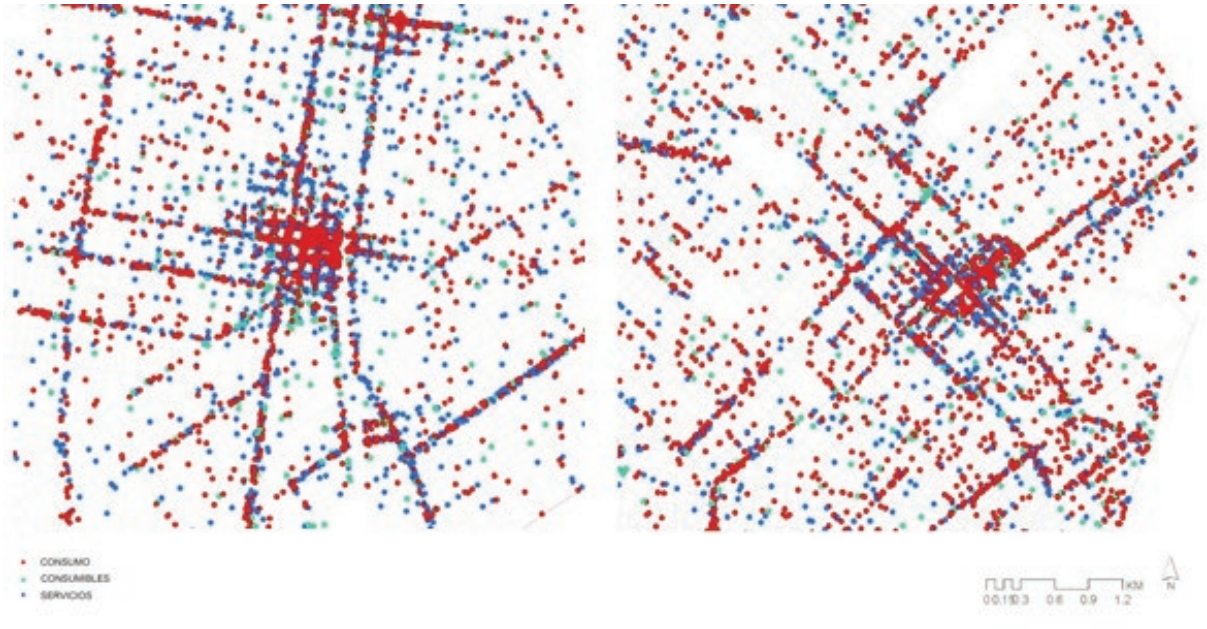


Figura 11: Estructura comercial en las localidades de Lomas de Zamora (izq.) y San Martín (der.). Fuente: Elaboración propia.



Figura 12: Planeamiento vigente (Ley 8912/77), zona comercial: localidades de Lomas de Zamora (izq.) y San Martín (der.). Fuente: Urbasig.

Estableciendo una comparación con la zona comercial delimitada por el planeamiento vigente en los mismos recortes territoriales, se hace evidente que la capilaridad de las distribuciones reales de esta actividad no se traduce las delimitaciones establecidas por la normativa, así como tampoco se contempla la diversidad de patrones funcionales y tipológicos estudiados (Figura 12).

Como políticas públicas concretas sobre estas áreas, se reconocen dos tipos de intervenciones. Por un lado, ciertos corredores estructurantes a escala supramunicipal (Ruta 4 y Ruta 8), a semejanza de otros ejes radiales del CB, han sido objeto de reforma para la instalación del Metrobus.[12] Por otro, ciertas microcentralidades (25 de Mayo y 9 de Julio en Lanús; Cnel. Beltrán y Juan de Garay en Remedios de Escalada; peatonal Laprida y calle Boedo en Lomas de Zamora, 1º de Mayo en El Libertador, etc.) han sido intervenidas siguiendo el modelo de "centro comercial a cielo abierto" (CCCA)[13] mediante obras de

[12] A diferencia de otros BRT (Bus de Tránsito Rápido), como por ejemplo la Rede Integrada de Transporte de Curitiba, el TransMilenio de Bogotá o el Metropolitano de Lima, el Metrobus (MTB) funciona como carriles exclusivos para diferentes líneas de colectivo. En el CB, la red incluye los siguientes corredores radiales: MTB Norte en Vicente López, MTB Oeste en Morón, MTB Matanza a lo largo de Ruta 3 en La Matanza, MTB Ruta 8 en Tres de Febrero y San Martín, MTB Calchaquí en Quilmes y MTB Varela sobre la Av. General José de San Martín en Florencio Varela. En sentido concéntrico se encuentra en proyecto el MTB Ruta 4 - Camino de Cintura.

[13] En Argentina, con base en antecedentes españoles (Málaga, Valencia, San Sebastián, Villaviciosa- Asturias, Bilbao, Vitoria y Pamplona, entre otras), el CCCA es definido como un "conjunto de comercios y servicios que

mejora del espacio público, eliminación del comercio ambulante, beneficios impositivos para la instalación de locales comerciales, entre otras.

El redibujo de la sumatoria de iniciativas municipales relativas a la centralidad en sus respectivos territorios (CCCA en Tres de Febrero, Centralidades y Desarrollo de Barrios 2030 en Lanús, Programa Puesta en Valor de Centros en San Martín) permite contrastar las configuraciones comerciales relevadas y las "áreas de interés" de Google Maps con la mirada que estas iniciativas imprimen sobre el territorio (Figura 13). Y, si bien de entrada se encuentran múltiples coincidencias, un nivel mayor de acercamiento a estas áreas da cuenta de ciertas diferencias en cuanto a extensión y direccionalidad de las concentraciones comerciales. Por ejemplo, el nodo conformado por la intersección entre la Av. 64 y la Av. Balbín, el cual no aparece registrado como parte del programa de reconversión de centralidades, pero que concentra sin embargo una llamativa cantidad de puntos de interés. A su vez, se aprecia que la extensión de la zona densa comercial se extiende hasta la avenida 64 inclusive.

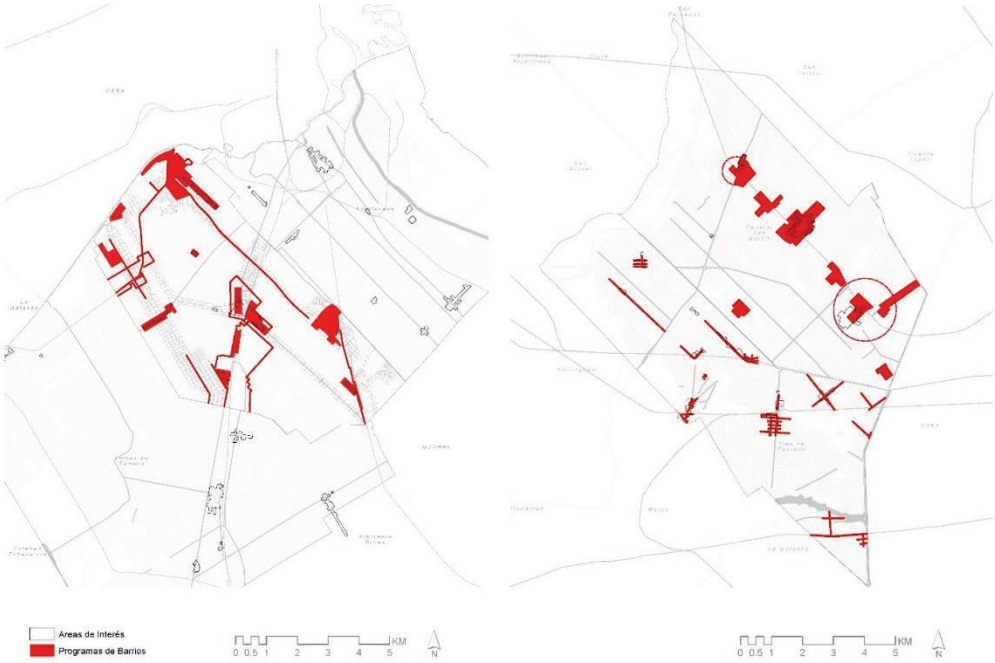


Figura 13: Programas de Barrios y "Áreas de interés" en los municipios de Lanús (izq.), San Martín y Tres de Febrero (der.). Fuente: Elaboración propia.

comparten una zona geográfica de la ciudad (distrito o eje urbano central, intermedio o periférico), que deciden ofrecer una imagen unitaria de calidad sustentable" (CAME, 2016, p. 4).

En sintonía con la tendencia ya establecida por los códigos de planeamiento, los programas barriales tienden a recortar las áreas de máxima concentración de actividades, ignorando la capilaridad extendida de las actividades económicas al interior de la trama barrial y manteniendo la idea de centro como área nodal próxima a las estaciones ferroviarias.

Notas de cierre

El análisis realizado da cuenta de algunas de las formas y patrones de localización del comercio minorista que superan el par dicotómico "*shopping*-centro histórico". Las características funcionales y tipológicas recurrentes de las microcentralidades relevadas, reclaman una consideración y tratamiento específicos por parte de los instrumentos de planeamiento y ordenación territorial, más allá de las iniciativas de CCCA u otras propuestas limitadas a la mejora de la "imagen urbana" en los centros tradicionales.

El relevamiento pone en evidencia asimismo la capacidad de hibridación del comercio con los usos residenciales e industriales de los tejidos existentes. A diferencia de otros ejes del CB donde la emergencia o completa sustitución de las estructuras existentes por artefactos del ocio y el consumo caracteriza la oferta comercial como parte integrante de las "nuevas centralidades" metropolitanas, los sectores analizados muestran la consolidación y revitalización de patrones tradicionales de implantación. Podemos hablar de la combinación entre antiguos, nuevos y renovados formatos comerciales, con una asombrosa capacidad de adaptación a los cambios en las actividades económicas, las dinámicas inmobiliarias, las demandas generadas por la instalación de grandes equipamientos (ej. nuevas universidades del CB), la llegada del Metrobús, etc.; procesos pocas veces planificados desde una visión integral.

En este marco, los datos provistos por Google Maps constituyen un insumo importante para la toma de decisiones. Las "áreas de interés" resultan de gran utilidad, aunque no traducen la continuidad de la actividad comercial y de servicios de los corredores de alcance supramunicipal, característicos del CB, la cual sí es posible verificar con la construcción de mapas de grano más fino, como los elaborados para el eje sur y noroeste de la región metropolitana.

Las políticas sobre el comercio minorista incluidas en los planes estratégicos o de desarrollo urbano municipales, en consonancia con las políticas de transporte, espacio público y vivienda, deberían a su vez articularse con los programas provinciales o nacionales de mayor envergadura (rutas, transporte ferroviario, Metrobús, redes de servicios, vivienda social), superando los limites político administrativos que, como hemos visto, tienen poco relevancia en la estructuración comercial de estos sectores del CB.

Con excepción de la red metropolitana de Metrobus, que -aunque realizada por tramos todavía inconexos y bajo la óptica exclusiva de la movilidad- interviene sobre algunas de esas rutas, los instrumentos de planificación no contemplaron ni contemplan otras configuraciones de la centralidad. Su consideración supondría la creación de alianzas supramunicipales, enmarcadas en políticas más amplias de movilidad, vivienda y equipamiento a escala de toda la región, lo cual confronta con la ausencia de una reflexión conjunta de la centralidad metropolitana desde inicios de los años 2000.

Bibliografía

Abba, A. (2005). *Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI. Área Metropolitana de Buenos Aires.* Centro de Investigaciones, Hábitat y Municipio (CIHaM) [Documento de trabajo], FADU-UBA.

Benach, N. (2000). Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en Barcelona. *Estudios Geográficos, LXI*(238), 189-205.

Bozzano, H. (2000). *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una Teoría Territorial del Ambiente*. Espacio Editorial.

Caprón, G. (1996). *La ville privée: les shopping centers á Buenos Aires* (Tesis Doctoral. Université de Toulouse II le Mirail, Francia).

Carpio-Pinedo, J. (2014). Localización y evolución del comercio y servicios a pie de calle en los entornos urbanos. Factores locales frente a la multi-accesibilidad. El caso de la ciudad de Madrid. *Territorios en Formación, 6*, 63-84.

Carreras i Verdaguer, C. y Romero Gil, J. (2000). Cambios en las formas del comercio y el consumo en Barcelona. *Estudios Geográficos, LXI*(238).

Ciccolella, P. (2000). Distribución global y territorio. Modernización y concentración comercial en Argentina en los años noventa. *Economía Sociedad y Territorio, II*(7), 459-496.

City Form Lab (2013). Capturing urban intensity. Working Paper. Inédito.

Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires, CONAMBA (1995*). El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis.* Ministerio del Interior.

Confederación Argentina de la Mediana Empresa, CAME (2016). Centros Comerciales Abiertos. 15 años. 100 ciudades. Revista Comerciar, Edición especial.

De Mattos, C. (2010). Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado. *Revista de Geografía Norte Grande, 47*, 81-104.

Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press.

Gutman, G. (1997). *Transformaciones recientes en la distribución de alimentos en la Argentina*. Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (SAGPyA).

Limonta, G. y Paris, M. (2017). OSM come strumento di monitoraggio dei sistema commerciali urbani. *Geoingegneria Ambientale e Mineraria, LIV*, (2), 103-108.

López de Lucio, R. (2006). Espacio público e implantación comercial en la ciudad de Madrid: calles vs grandes superficies*. Cuadernos de Investigación Urbanística, 23*.

Sevtsuk, A. (2010). *Path and Place: A Study of Urban Geometry and Retail Activity in Cambridge and Somerville, MA* (Tesis de doctorado, Massachusetts Institute of Technology, Department of Urban Studies & Planning).

Vecslir L., Blanco J., Nerome M., Sciutto F. y Maestrojuan P. (2017). Reestructuración de las áreas comerciales "a cielo abierto" en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires, en *Ciudad, Comercio Urbano y Consumo. Experiencias desde Latinoamérica y Europa* (pp. 279-298). Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Económicas.

Vecslir, L.; Blanco, J.; Nerome, M.; Sciutto, F.; Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (2018). *Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires*. Café de las Ciudades - Publicaciones FILO.

Vecslir, L. y Rodríguez, L. (2018). Centros Comerciales a Cielo Abierto como política de renovación de las centralidades tradicionales en el Conurbano Bonaerense. *Territorios, 38*, 15-40.

GOBERNANZA TERRITORIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SANTA FE. PROBLEMAS Y DESAFÍOS, ESTRATEGIAS Y PROPUESTA

Mirta Soijet[1]

Resumen

Esta presentación, que reconoce antecedentes en ediciones anteriores del Seminario, recoge y desarrolla un fragmento de un trabajo integral cuyo objetivo estaba focalizado en "contribuir a explicar los principales problemas y desafíos que enfrenta el Área Metropolitana de Santa Fe (AMSFe) y delinear un conjunto posible de estrategias para resolver las problemáticas comunes intermunicipales, interprovinciales y sectoriales del Área". El mismo fue desarrollado en 2017-2018, forma parte del Programa DAMI-BID e involucra las localidades que integran el Ente Coordinador del Área Metropolitana Santa Fe. El marco legal lo ha delineado la ley de Áreas Metropolitanas de la Provincia de Santa Fe N° 13.532/16. El marco teórico de la presentación no omitirá referencias que orienten a configurar el caso particular, pero también habrá de apuntar al reconocimiento de las interacciones entre los técnicos y los grupos de interés: sus expectativas, incertidumbres y conflictos durante el proceso de planeamiento metropolitano. La presentación va a terminar de recortarse en el modelo de gestión y los instrumentos que posibilitarían abordar problemáticas que se presentan como comunes a varias jurisdicciones en una visión de reequilibrio.

Palabras clave: Área Metropolitana de Santa Fe, lineamientos metropolitanos, gobernanza territorial.

[1] mirsoi@hotmail.com, Universidad Nacional del Litoral.

Introducción

La Universidad Nacional del Litoral ha desarrollado una consultoría para definir lineamientos estratégicos del Área Metropolitana de Santa Fe. El trabajo, que se denomina "Estudio de Lineamientos Estratégicos Metropolitanos del Área Metropolitana de Santa Fe", se inició en septiembre de 2017 finalizando en 2018. El mismo forma parte del Programa Municipal de Inversiones, Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (Préstamo BID N° 2499/OC-AR) e involucra las localidades que forman parte del Ente Coordinador del Área Metropolitana Santa Fe.

A lo largo de 12 meses se llevaron adelante una serie de tareas para identificar problemáticas comunes a las localidades involucradas, así como trazar posibles líneas de acción vinculadas a propuestas, proyectos y programas que puedan ponerse en marcha para atender de manera conjunta la solución de problemáticas comunes a las localidades que han conformado el Área Metropolitana de Santa Fe.

La modalidad de trabajo propuesta se fue nutriendo de una importante componente participativa, que permite el involucramiento de los actores vinculados con la gestión del territorio y que, con el fin de que adquieran consistencia y sean efectivas, se producen durante todo el proceso de planificación, enriqueciéndolo y dándole mayor solidez.

El Plan de Trabajo se estructuró a través de seis fases siendo la primera la definición de las tareas técnicas, de participación e instancias de capacitación.

La Fase 2 la de "integración diagnóstica y delimitación del AMSFe", la Fase 3 comprendió la "definición de los ejes estratégicos de actuación: escenarios", la Fase 4 avanzó hacia una "agenda de programas y proyectos", la Fase 5 involucró la realización de aportes a la "institucionalidad metropolitana y fortalecimiento institucional" y por último, en la Fase final 6 se definieron los "lineamientos estratégicos AMSFe" en tanto acuerdos y consensos sobre las políticas generales a aplicar en el área, para ordenar y priorizar la gestión y los procesos de transformación metropolitana y para acordar los procedimientos y trabajos que se hacen necesario implementar en las distintas jurisdicciones, en especial de aquellas materias

relativas o con impacto sobre el desarrollo equitativo y sustentable en sus múltiples dimensiones.

El marco legal es la ley de Áreas Metropolitanas de la Provincia de Santa Fe N° 13.532/16 y permite que las localidades próximas a las ciudades cabeceras de los nodos, tengan la posibilidad de ponerse en contacto y buscar mecanismos de cogestión y de trabajo en común.

Esta norma provincial establece el marco para promover un desarrollo sustentable de los grandes conglomerados urbanos de la provincia de Santa Fe, evitando las consecuencias de la falta de planificación o del crecimiento anárquico y espontáneo que es tan común en otros lugares del país y de América Latina.

Objetivos e hipótesis

El propósito general del trabajo se definió como "contribuir a explicar los principales problemas y desafíos que enfrenta el Área Metropolitana de Santa Fe, y delinear un conjunto posible de estrategias para resolver las problemáticas comunes intermunicipales, interprovinciales y sectoriales del Área".

Interesa a los efectos de este evento mostrar y desarrollar las categorías de actuación que, en el marco de la gobernanza metropolitana instituida por la Ley citada (experiencia única en Argentina), permitan gestionar proyectos integrales hacia un territorio metropolitano con mayor equilibrio y equidad.

Se hipotiza que la identificación, proyectación y gestión de un nuevo esquema territorial, con criterios de gobernanza multiactoral, favorecerían la generación de condiciones favorables para la gobernabilidad pasando de un esquema de organización centralizado a otro reticular con mayores vínculos horizontales.




Figuras 1 y 2: Reuniones/talleres/consultas/presentaciones de avances con representantes de diversos sectores del ámbito público y del privado. Fuente: Lineamientos Estratégicos del Área Metropolitana Gran Santa Fe.

El caso Santa Fe metropolitana y su marco teórico

El área metropolitana Santa Fe conforma, junto a muchos otros casos que vienen siendo estudiados en el país,[2] una categoría reconocible como metrópolis de segundo orden, metrópolis del interior o metrópolis regional. Tal categoría conlleva, frente a las configuraciones de escala nacional (en Argentina: Buenos Aires, Córdoba y Rosario) el reconocimiento de una condición de menor jerarquía, con potencial para la construcción de espacios regionales con peso propio conformando *hinterlands* de alta interacción y complementación interna.

En ese sentido, Santa Fe resulta relevante en tanto encarna dinámicas que, con mayor o menor intensidad, tienen lugar en otras metrópolis del interior y que se sintetizan en estas cuestiones: situaciones de colmatación y valorización excesiva del suelo en áreas consolidadas, fragmentación y segregación socio-espacial, dispersión de las áreas residenciales hacia la periferia de la ciudad central y en localidades próximas, consumo de suelo productivo, grandes parcelas con usos dominantes de infraestructuras y equipamientos de escala *supra*-urbana.

En una mirada institucional, el Área Metropolitana Santa Fe se reconoce como un conjunto de 22 distritos con aproximadamente 600.000 habitantes que voluntariamente han optado por esta pertenencia. Este conjunto, en una mirada fenomenológica, no es homogéneo.

[2] Son los casos de Resistencia-Corrientes (Argentina), Tucumán (Argentina)-Curitiba (Brasil), Viedma-Carmen de Patagones (Argentina), Trelew-Rawson (Argentina).

Dentro del mismo hay una aglomeración urbana formada por Santa Fe como ciudad central; Santo Tomé y Sauce Viejo en el arco suroeste; San José del Rincón y Arroyo Leyes en el arco este y Monte Vera y Recreo en el área norte que conforman el Gran Santa Fe. El resto de las localidades solo tienen continuidad funcional y reconocen importantes infraestructuras de vinculación.

El Gran Santa Fe encarna en el presente dinámicas que, con mayor o menor intensidad, tienen lugar en otras metrópolis del interior y que se sintetizan en procesos ciertamente problemáticos como: colmatación y valorización excesiva del suelo en áreas consolidadas, fragmentación y segregación socio-espacial, dispersión de las áreas residenciales hacia la periferia de la ciudad central y en localidades próximas con consumo de suelo productivo, grandes parcelas con usos dominantes de infraestructuras y equipamientos de escala supra-urbana. Buena parte de estos problemas han sido tratados en ponencias específicas (detalle en bibliografía).

Se puede decir que la situación de este territorio tiene un comienzo de equilibrio urbano-rural con la ciudad inserta en un área agrícola y que continúa con la difusión orientada en ejes hacia asentamientos más pequeños rodeados de áreas rurales. Un momento posterior de extensión de la urbanización se produce con consumo de esas áreas productivas en anillos sucesivos alrededor de las ciudades más importantes y se define hoy como una gran mancha continua que presenta puntos de intensidad diversa de urbanización, con pocas áreas de campo incorporadas y cierta tendencia a la aglomeración.

A esto se agrega que se trata de un área que se identifica con un considerable grado de vulnerabilidad, derivado del riesgo hídrico por su condición de planicie en un ancho valle de inundación afectado por transformaciones antrópicas en su cuenca superior que ha transcurrido en varios episodios de gravedad (2003, 2007).

En síntesis, se trata de fenómenos que se están produciendo en muchas ciudades y no solo de la Argentina y se sintetizan en el crecimiento extralimitado, desbordado de la ciudad sin planificación y extendiéndose sobre zonas que tienen otros usos como sistemas de producción de alimentos o deberían ser reservas porque hacen a la sustentabilidad (pedemontes, selvas en galería, yungas) o aprovisionan a los sistemas infraestructurales.

Y, en lo que atañe a este trabajo, estos fenómenos se dan en territorios que tienen distintas jurisdicciones y, por ende, distintas representaciones gubernamentales. Esta conformación tal vez se relacione más con las ciudades en red o con las regiones urbanas que con las ideas tradicionales de áreas metropolitanas.

Pero lo que interesa es la posibilidad de que funcionen como regímenes de gobernabilidad coordinada. Es vasto el camino para definir esas instancias de coordinación, cuestión sobre la que se volverá.

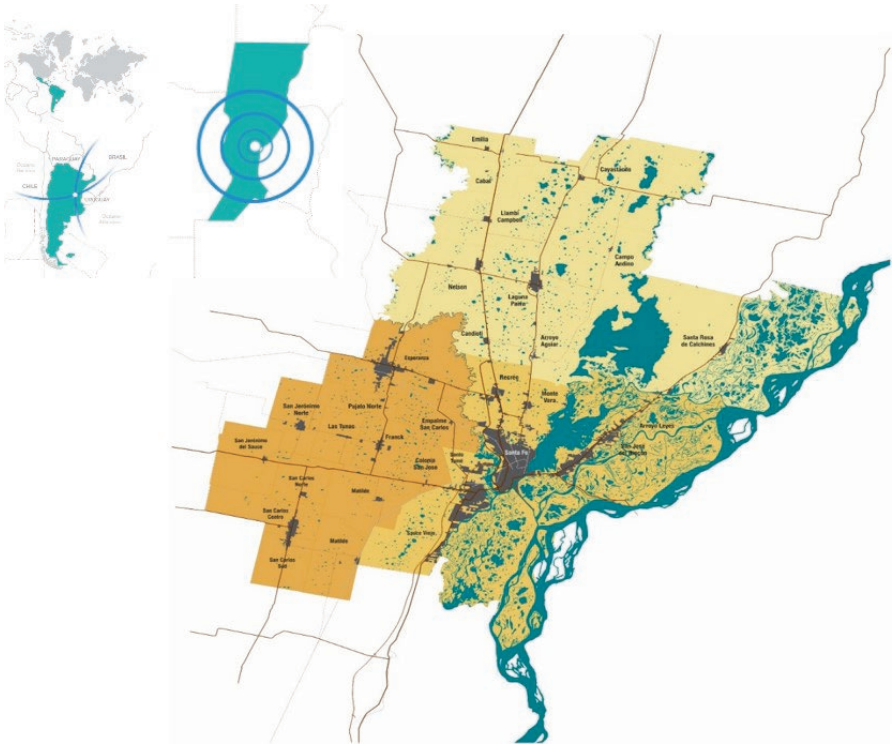


Figura 3 Localización del territorio implicado: se reconocen el conjunto conglomerado, el resto de las localidades y, a color la microregionalización adoptada. Fuente: Lineamientos Estratégicos del Área Metropolitana Gran Santa Fe.

Resultados: diagnóstico, ejes y lineamientos estratégicos

El diagnóstico clarificó tres problemáticas generales con múltiples aristas e intersecciones: los desajustes entre condiciones naturales y ocupación, los desequilibrios en el desarrollo socio-territorial y la "insustentabilidad"/atomización del modelo de gestión. Pensar colectivamente cómo revertir o redefinir esos procesos permitió construir una "forma"

del territorio que, sin perder la visión integral y metropolitana, resulte capaz de responder a las problemáticas particulares buscando un nuevo equilibrio.

En tal sentido, los ejes estratégicos resultaron de una conjunción entre las indagaciones técnico-disciplinares y las preocupaciones y los aportes, ciertamente heterogéneos pero de gran valor "empírico", de actores sociales que se han involucrado en la tarea de repensar y planificar el territorio metropolitano.

Todo ello derivó en una priorización de esos "grandes temas" de interés para el AMSFe, en función no sólo de su capacidad para responder a las problemáticas específicas sino de reunir el mayor valor social posible, desencadenando cambios y dinámicas sustanciales para el desarrollo del área.

1. Urbanización ordenada y cualificada.
2. Sistema de Movilidad complejo, articulado e integral.
3. Servicios Básicos y de Calidad a la población.
4. Ciudad Central: centro especializado con grandes infraestructuras para la producción y los servicios.
5. Infraestructuras regionales para incrementar la eficiencia productiva.
6. Modelo de Gestión concertada.

Se ha enfatizado la formulación de una agenda de programas y proyectos, avanzando de los enunciados generales, surgidos del escenario territorial deseado, a propuestas concretas en la forma de acciones e ideas-proyecto.

A su vez, los proyectos e ideas resultantes de las instancias participativas se agruparon según cuatro actuaciones que señalan el tipo de intervención en cuanto a alcance y carácter.

a. Desarrollos integrales de áreas específicas.
b. Recuperación/reconversión de equipamientos/grandes predios vacantes para usos múltiples vinculados a la residencia, la producción, usos educativos y recreativos, de saneamiento.
c. Completamientos, mejoramientos, transformaciones en tramos de corredores o en servicios de movilidad.
d. Mecanismos de gestión concertada.

En este caso, el reconocimiento apunta a situaciones diferentes cuyo denominador común está vinculado a la razón misma del reconocimiento metropolitano: la necesidad de asociarse para unificar criterios de actuación frente a problemáticas diversas como son los comportamientos del mercado inmobiliario, los requerimientos de movilidad de la población o para cumplimentar pautas técnicas para el tratamiento de problemas ambientales.

Los lineamientos establecen los primeros acuerdos sobre los que habrán de encaminar su tarea los integrantes de este nivel de gestión en pos de un desarrollo concertado.

Modelo de gestión concertada

Este eje (listado como número 6 en el título anterior) se sustenta a la problemática definida como "atomización del modelo de gestión" (un territorio, muchos gobiernos) y refiere a la generación de consensos acerca de los objetivos comunes para el área, y la priorización y coordinación de acciones generales y particulares orientadas a tal fin. Y es el que apunta a dar respuesta a la hipótesis: la gobernanza multiactoral favorecería la gobernabilidad aunque ello requiere de una tarea esforzada para superar los escollos y lograrla.

Para ello, la misma ley establece la creación del Ente de Coordinación del Área Metropolitana ECAM[3] como figura central de gestión técnica y política que deberá tomar los temas de alcance metropolitano entre los que se encuentra el desarrollo de instrumentos de ordenamiento territorial integrados y la conformación de consorcios para llevar adelante proyectos específicos y sectoriales.

En cuanto a su organización institucional, la Ley prevé diversas figuras orgánicas, tales como:

Consejo de Gobierno: como órgano deliberativo y de decisión, presidido por el Intendente de la ciudad cabecera (Santa Fe), y compuesto por todos los Intendentes y

[3] El ECAMSF constituye una persona jurídica pública no estatal. Tales entidades, creadas por el legislador como públicas, aunque sin encuadrarlas en la organización administrativa del Estado, se caracterizan por la aplicación prevalente del Derecho Privado, quedando el Derecho Administrativo reservado sólo en lo atinente a ciertas prerrogativas públicas, en la medida que hubiesen sido atribuidas por el legislador en el acto legislativo de creación.

Presidentes Comunales integrantes del ECAMSF y un representante del Gobierno provincial (designado por el Poder Ejecutivo, tras propuesta de la Dirección Provincial de Áreas Metropolitanas del Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado).

Se entiende que las decisiones que se tomen son por simple mayoría, salvo en aquellos casos en que el Estatuto determina una mayoría especial (por ejemplo, cuando se requiere aprobación para incorporar a un nuevo integrante).



Figura 4: Santa Fe, ciudad central. Fuente: Mantovani, 2018.

A tenor de la norma, puede cotejarse la amplitud de los verbos que utiliza la ley, especialmente los de "planificar", "coordinar" y "programar". En este orden, se le atribuye un ámbito de actuación bastante general (y por momentos abstracto), pero bajo un límite infranqueable: las autonomías locales (especialmente dispuestas en las Leyes N° 2756 y 2439, entre otras).

Desde este vértice, en la medida que desde el ECAMSF se pretenda, por ejemplo, extender las redes de infraestructura, reducir costos socio-económicos y mejorar los servicios de utilidad pública del AM, avanzar en la gestión de un sistema de transporte público integrado que permita conectar eficientemente todas las localidades que integran el AM, promover políticas medioambientales integradas (especialmente vinculadas con la gestión de residuos sólidos urbanos), o incluso prevenir los impactos económicos y sociales producto de las catástrofes hídricas, lo cierto es que tales proyectos se diseñarán como iniciativa y/o programa, más no podrían materializarse sin la conformidad individual de cada uno de los integrantes, en la medida que dicho proyecto les concierne u afecte, mediante la emisión de los actos correspondientes, dentro de su esfera individual, conforme a sus competencias (sea por acto administrativo del Departamento Ejecutivo u Ordenanza Municipal del Honorable Concejo Municipal, para Municipalidades; u Ordenanzas Comunales, para las Comunas).

En este sentido, en paralelo a la división territorial-competencial y las facultades inherentes a cada Municipio o Comuna (establecidas por leyes formales), se promueve un nuevo espacio, de convergencia colaborativa, promoviendo ciertos estándares a nivel metropolitana, en aras a que cada uno de sus integrantes pueda gestarlo individual y conjuntamente, incrementando los niveles de gobernabilidad. Se trata de que todas las localidades del AM incidan sobre temas de una agenda pública común, desde sus distintas miradas, funciones e intereses, y -mediante el consenso o foros de diálogo- efectúen o tracen lineamientos generales para una gestión conjunta a modo multinivel.

Nótese que el desarrollo de este modelo integrativo no supone el desplazamiento o sustitución de las competencias inherentes de cada localidad, sino superpone nuevas tareas a las ya existentes, desde una mirada integral y metropolitana. Esto introduce una extraordinaria complejidad en la gestión pública, no exenta de conflictos y tensiones, derivada de la necesidad de integrar lógicas y perspectivas desde múltiples ámbitos.



Figuras 5, 6, 7 y 8: Paisajes de Campo Andino, Matilde, Laguna Paiva y Chaquito en Monte Vera. Fuente: Lineamientos Estratégicos del Área Metropolitana Gran Santa Fe, 2018.

Lo cierto es que, si bien la Ley define el marco para avanzar en la gestión metropolitana sobre bases de equidad y sustentabilidad, la realidad del conjunto de localidades (y sus gobiernos locales) presenta un alto grado de heterogeneidad en muchos aspectos.

Si bien es cierto que el grupo inicial surgió de un acta acuerdo, nunca han quedado claras las condiciones requeridas para la concurrencia a aquel evento constitutivo. Tampoco se han podido definir cuáles son las valorizaciones que se consideran para incorporar nuevos miembros. Si bien es cierto que la Consultoría definió una ficha informativa para estas situaciones (que ya han sido varias y siempre afirmativas) se ha insistido en la necesidad de poder responderse más estratégicamente ¿qué me suma o me resta agregar este socio?

Por último, y sin ánimo de agotar el tema, existe un punto que ayuda sobremanera a situarnos en relación a la complejidad que asumen las relaciones normativas y jurídicas que nos ocupan. Pues más allá de la existencia de los actos convencionales que se emanen en el

marco del ECAMSF, y los efectos que se pretendan promover a partir de los mismos, existen reservas propias impuestas por la naturaleza municipal/comunal a ciertos órganos constitucionales (sean Intendentes, Concejos Municipales, Comisiones Comunales).

Ello trae ciertos enredos tanto teóricos como prácticos, por la sencilla razón de que los actos que emita el ECAMSF (o las normas que emita por sí y ante sí) implican recrear un plano específico que no puede cercenar las atribuciones que el ordenamiento dimana mediante el régimen constitucional y legal para los municipios o comunas intervinientes. En este sentido, el actuar del ECAMSF no debería plantear situaciones de conflicto con las garantías propias de los miembros que lo componen. Desde una lógica sistémica, las idas y vueltas entre lo convencional del ECAMSF y lo normativo, no debe inmiscuirse en los campos competenciales de las demás unidades estatales.

Sin perjuicio de ello, la coordinación de localidades aledañas, al configurar un AM, no configura la concreción de una nueva burocracia, con un sistema de jerarquía o implementación de autoridades comunes (como sucede, por ejemplo, en países como España o Colombia). Ergo, este nuevo organismo institucional, si bien perfila un sistema político más complejo, no fragmenta los ámbitos competenciales propios y normales de sus integrantes. Por el contrario, sería conveniente que lo integre o complemente, pero siempre respetando la autonomía de cada uno de sus integrantes, como verdadera garantía institucional.

Bajo esta premisa, se advierte un claro cambio de paradigma a escala metropolitana, tanto a nivel operativo como instrumental, que tiene sustento y punto de partida en la caracterización propia del AM, convenida por las mismas unidades locales de gobierno que la componen.

Desde este eje se desarrolla entonces su virtualidad jurídica.

En síntesis, el escenario que se implanta determina que el ECAMSF no constituye un nuevo nivel de gobierno, ni siquiera una nueva estructura estatal, sino más bien un nuevo espacio jurídico, de tinte convencional, con límites bien establecidos: no ir más allá de las consideraciones del artículo 10 de su ley de creación, sin interferir en las materias propias de los entes que la componen, salvo que exista aval posterior de ellos, en su ámbito específico.

En estos términos, el ECAMSF puede concertar diversos actos jurídicos, siempre que no se viole el orden municipal o comunal, comprendido como una unidad dinámica, por aplicación del diverso régimen normativo aplicable.

Queda claro que el marco del ECAMSF debe tender a un plano más prospectivo que predictivo, partiendo de un escenario puntual, limitado a sus competencias, pero procurando articular distintos mecanismos o cursos de acción que permitan un desarrollo estable y continuo, promoviendo su utilidad en el plano local, a partir de su institucionalidad.

Resulta trascendental concebir la posibilidad de que un ente especial, nucleado por representantes de todas las localidades que conforman el AM, utilicen herramientas tendentes a establecer objetivos a corto, mediano y largo plazo en el ámbito territorial para que las Administraciones locales, por separado (respetando sus autonomías constitucionalmente reconocidas), pero bajo esquemas integrales de coordinación, converjan ideando planes estratégicos a escala metropolitana, como un sistema de redes de espacios multinivel, pensando en diseños articulados de políticas públicas de modo convergente, haciendo de los espacios locales una verdadera organización coordinada horizontalmente (Marchiaro, 2016), reconociendo la presencia de interconexiones de tipo funcionales, económicas, físicas, sociales y culturales que responden a nuevas formas de comprender el territorio.

Más allá de lo técnicamente opinable o discutible, se ha configurado un espacio institucional personificado, tendente a la realización de trabajos coordinados, horizontales y multidisciplinarios entre diversos representantes de gobierno, quienes, mediante los diferentes órganos que componen el ECAMSF, establecen las bases y reglas particulares de funcionamiento del ente.

A partir de lo expuesto, el trabajo se interesa en la definición de un escenario de deseo y de las acciones para alcanzarlo.

- Escenario deseado

  Instrumentos de política territorial-ambiental integrados, inter-jurisdiccionales y consensuados.

  ECAM fortalecido política y técnicamente.

- Acciones

  Generación de condiciones para la planificación conjunta, convergente y horizontal, con apoyo técnico-profesional.

  Promoción de las asociaciones intercomunales-intersectoriales sub-metropolitanas para el tratamiento de temas y problemas compartidos comprendidas en el marco de las acciones del ECAM y en articulación con los programas provinciales

  Involucramiento e interrelación de representantes técnicos de comunas y municipios

  Definición de estrategias de difusión, comunicación y visibilización de la actividad y el funcionamiento del ECAM

- Ideas-proyecto propuestos

  Acuerdo programático visión metropolitana-mediano plazo que considere actuaciones y mecanismos fiscales-financieros (reparto de cargas y compensaciones)

  Protocolos de actuación consensuados para la planificación y ordenamiento territorial, regulación y control, seguimiento y evaluación, gestión de servicios, coordinación sectorial y contingencia.

  Definición de acuerdos que establezcan y mantengan un sistema de equilibrio entre los "beneficios" (compensaciones) que reciben y los "esfuerzos" (aportes) que realizan los distritos por ser parte del área metropolitana.

Problemáticas y desafíos

El Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) tiene como propósito contribuir a mejorar el funcionamiento de los servicios en las áreas metropolitanas del interior (AMI) y poner en marcha modalidades innovadoras de gestión para la ejecución

de proyectos y la prestación de servicios cuyo desempeño eficiente requiera de la concurrencia de dos o más jurisdicciones territoriales (nacional, provincial y/o municipal).

Esto se define porque la gestión integrada de las áreas metropolitanas carece de institucionalidad, visión y planificación integradas lo que dificulta la posibilidad de proyectar e implementar mecanismos de coordinación que conduzcan los procesos de desarrollo económico, social y territorial.

Para abordar esta problemática asentada en la fragmentación funcional y espacial y ante la falta de coordinación para identificar la naturaleza e importancia de los problemas comunes al territorio del área metropolitana, desde el Programa DAMI se promueve el establecimiento de arreglos institucionales innovadores para proveer servicios metropolitanos en forma eficiente y sostenible en pro de mejorar la calidad de vida de la población y elevar la competitividad de sus economías urbanas.

A través del programa DAMI del BID, se llevaron a cabo consultorías en áreas metropolitanas "del interior" de Argentina: Valle de Lerma (Salta), Virch-Valdez (Chubut), Neuquén, Mendoza, Tucumán y Rosario hasta 2018.

A partir del reconocimiento de estos productos, aunque basado en la propia experiencia se pueden sintetizar las siguientes cuestiones:

La agenda de la coyuntura vs la agenda estratégica

En las elecciones recientemente realizadas, la cuestión metropolitana estuvo totalmente ausente en las propuestas de los candidatos a dos años de haberse implementado el Ente de Coordinación.

Porque la comunidad no lo exige, porque nadie tiene claro para que "sirve", porque se visualiza como una cuestión superflua que no aporta a salir de la crisis. No hay perspectiva para que estos territorios se constituyan en unidades económicas, organizadas a partir de equilibrios internos, para la competitividad.

De la paternidad de la provincia ¿a la gestión de pares?

La conformación del área está definida por la ciudad central y pequeñas localidades que, salvo un 10 %, no alcanzan la categoría de municipio, son comunas. El modelo que institucionaliza el área define por ley la presidencia de la ciudad central en el Consejo de Gobierno metropolitano y la condición de su presencia para la conformación. La mediación de la representación provincial es débil al tratarse de un funcionario frente a intendentes y presidentes comunales que han sido elegidos en elecciones populares.

Este modelo repite el esquema paternalista que antes tenía como referente a la provincia y hoy tiene a la ciudad central. Porque si bien es un Consejo de Gobierno, en las reuniones asistidas solo había una o dos voces (y no eran de los referentes de las comunas).

No se trata de modificar esta forma de gobierno sino de generar las condiciones para superar lo planteado.

El cambio de mirada y los instrumentos para su concreción

Los procesos de transformación del soporte físico-natural ameritan abordajes integrales (por cuenca, por sistema, etc.). Se reconocen antecedentes como los comités de cuenca, consorcios viales, las asociaciones para el desarrollo, los que si bien reconocen deficiencias gestionales, no encuentran marco institucional que los ampare.

El plan metropolitano

El desarrollo urbano se basó en emprendimientos "cerrados" por distrito y vinculado a gestiones locales casi "competitivas" que definen usos conflictivos a cada lado del límite (viviendas y producción periurbana, viviendas e instalaciones logísticas y/o industriales) y desequilibrios en el sistema urbano con crecimientos de las localidades tensionados por demandas de suelo potenciales/inducidas y deficiencias en la provisión de servicios básicos. El resultado viene siendo el deterioro del paisaje y las cualidades ambientales, áreas anegadas por escurrimiento de distritos vecinos, canalizaciones clandestinas.

La pregunta orientadora es ¿cómo sistematizar y gestionar estas realidades? O como se expresó anteriormente ¿cuál es el camino para definir gestiones concertadas? plan metropolitano ¿sí o no?

La legislación española sobre planes supramunicipales ha dado lugar a la evidencia de la dificultad para la implementación urbanística de las políticas territoriales.

El caso, para nosotros cercano, del Área Metropolitana de Rosario establece 26 estrategias locales a partir de reconocer estrategias metropolitanas. Esto implica que no hay plan supramunicipal pero que los lineamientos han definido las bases para que los planes locales, ceñidos a sus preceptos, lo constituyan.

La desigual capacidad de recursos

Este título podría ser la causa de que la gestión del Consejo de Gobierno no sea, tal lo deseado, la pretendida de un cuerpo colegiado.

La heterogeneidad de los recursos humanos disponibles en cada distrito en su cantidad y formación, además de la diferente periodicidad de su mandato y su brevedad en el caso de las comunas (cuatro años para municipios y dos para comunas).

La disponibilidad de esos recursos está vinculada a las capacidades técnicas necesarias para poder participar en los temas que se van considerando. Y las comunas no tienen profesionales en su *staff* ni instrumentos urbanísticos locales que definan un ordenamiento en las áreas centrales y menos aún en las franjas colindantes con la ciudad central.

Si bien la ley prevé un equipo técnico (que no se ha implementado) el mismo deberá tener interlocutores válidos en cada distrito para poder interpretar y materializar las estrategias en proyectos compartidos. Y las mencionadas referencias a las estrategias supramunicipales en los planes locales.

De la gestión "individual" a la gestión conjunta

Se puede suponer que una solicitud hecha a un gobierno de mayor jerarquía tiene más peso si la misma está refrendada por más de 20 distritos. Pero la priorización de proyectos exige habilidad cierta para que un determinado proyecto, que beneficie a tres, cuatro o cinco distritos sea refrendado por todos. Y en esta cuestión vuelve a jugar el peso de la ciudad central.

La limitada disponibilidad de buenas prácticas compatibles con la realidad del "segundo orden"

Conocemos casos muy importantes desde los '90 hasta hoy: Bilbao, Valle de Aburrá, etc.

El caso Santa Fe se mira permanentemente en el espejo de Rosario, por su cercanía, por estar en la misma provincia. Pero, además de muchos años ininterrumpidos de trabajo metropolitano, Rosario reconoce la generosidad del municipio de la ciudad central que, hasta la ley, financió la oficina técnica del ente de coordinación. A ello se suma una cuestión que no es menor: la capacidad del sector empresarial privado y su responsabilidad social. Pero todo esto está vinculado a su condición de metrópoli nacional.

Será necesario desarrollar la propia casuística vinculada a los casos de ciudades intermedias aglomeradas.

En síntesis:

La ley de áreas metropolitanas de la Provincia de Santa Fe, única en Argentina que reconoce la existencia de realidades supramunicipales y las institucionaliza, resulta una importante herramienta a la hora del tratamiento de estas situaciones y los conflictos que aún deben superar. Es un punto de partida. Necesario, pero no suficiente.

Se podría decir que la resultante es una institución casi excluyentemente gubernamentalista en un medio con débil institucionalidad. La ley plantea un órgano consultivo intersectorial pero no tiene el peso, ni la permanencia, ni la consistencia de los gobiernos locales.

Aun así, no resulta fácil sostener este tipo de organismos. Y esa discontinuidad, a muchas veces asociada a la no asunción de las políticas de estado como tales, ha sido el motivo de muchos fracasos y podría serlo también en este caso.

Resta, no obstante, pensar en:

- Incorporar al texto constitucional con amplitud, otras formas de aglomeración; y en particular las de aquellos casos que reconozcan el proceso en casos de pequeñas localidades. Casos que es difícil encuadrar bajo el concepto metropolitano pero que se encuadra en procesos similares o con las mismas dificultades.
- Reformular los mecanismos, ciertamente laxos, de incorporación al Área Metropolitana superando la sola intención "de pertenecer", de un lado y la de "ser más" del otro. Habrá que analizar cuál es el aporte a la conformación del área en su condición de la señalada unidad de desarrollo.
- Organizarse en función de un proyecto que pueda mostrar claramente beneficios ciertos a corto y mediano plazo y que no se resuelva en ser copartícipes de la financiación de un proyecto al gobierno provincial o nacional.
- Mantener un sistema permanente de apoyo técnico interdisciplinario para promover el área como una unidad de producción y de distribución equilibrada de beneficios.
- Reforzar este apoyo técnico en las pequeñas localidades para asegurar y equilibrar su participación responsable y el desarrollo y/o la adaptación de sus instrumentos a las estrategias compartidas.
- Involucrar al sector privado a través de proyectos en los que muestren claro interés.
- Promover la participación de las entidades intermedias través de los foros para el desarrollo preexistentes.

Bibliografía

Mantovani, G., Peralta Flores, C. y Soijet, M. (2017). El periurbano productivo en la extensión metropolitana norte de Santa Fe. Identidad territorial. Gestión sustentable. Nuevos instrumentos [9°Congreso Argentino de Horticultura, Santa Fe].

Mantovani, G., Peralta Flores, C. y Soijet, M. (2017). Territorial Identity: the productive periurban landscape as logic to be projected [International Seminar and Workshop on Urban Planning and Community Development IWUPCD. Jakarta].

Mantovani, G., Peralta Flores, C. y Soijet, M. (2017). Interfase of urban transition: a new category to applied to phenomena dispersed in latinoamerican cities. 15.

Marchiaro, E. (2016). *Derechos Humanos y ciud*ades. EDIAR.

Soijet, M., Garcia, V. y Santiago, J. (2018). Políticas urbanas en territorios metropolitanos. La dimensión pública de la Arquitectura [XXII Congreso Arquisur, Rosario, Argentina].

Soijet, M., Garcia, V. y Santiago, J. (2018). Periferia y periurbano en Santa Fe-Paraná: ¿áreas de la ciudad o nueva ciudad? [III Congreso internacional de vivienda y ciudad. Debate en torno a la nueva agenda urbana. Córdoba, Argentina].

Soijet, M., Garcia, V. y Santiago, J. (2018). Gran Santa Fe (Argentina): metrópoli de segundo orden. Problemáticas y dinámicas recurrentes. *Revista LIMAQ de la Universidad de Lima, 4,* 81-100

Soijet, M. (2017). Institutionalize a "bicephalous" metropolitan area. Thinking alternatives [International Seminar and Workshop on Urban Planning and Community Development. IWUPCD Jakarta].

Soijet, M., Garcia, V., Santiago, J. *et al.* (2017). La complementariedad de procesos opuestos. Santa Fe-Paraná en el inicio de la consolidación metropolitana. *Revista Pampa, 15*, 83-106.

ORDEN ESPACIAL Y CONTROL SOCIAL EN LA PERIFERIA DE BUENOS AIRES: CICATRICES URBANAS LATENTES POST-DICTADURA

Guillermo Tella[1] y Jorge Amado[2]

Resumen

Las políticas urbanas implementadas en la Región Metropolitana de Buenos Aires por la última dictadura cívico-militar argentina han representado un claro hito en las formas de intervención en la ciudad. Ya sea como culminación de las tendencias de la planificación modernizadora o bien ejecutando mecanismos novedosos de intervención urbana, estas políticas tuvieron un rol fundamental y permanente en la construcción, estructuración y desarrollo del territorio metropolitano, así como en la distribución de sus actividades y su población.

En este trabajo intentamos identificar, reconocer y analizar cuáles han sido esas políticas urbanas y de qué manera fueron afectando el territorio a partir de una constante tensión establecida entre el centro –Ciudad de Buenos Aires– y la periferia –Conurbano Bonaerense–. Implementando medidas claramente diferenciadas para cada zona, el gobierno dictatorial buscó generar un determinado orden en el espacio con el objetivo de vigilar y controlar a la población; destinando los espacios centrales para los grupos en mejor posición económica y dejando las áreas alejadas o residuales para los sectores más desfavorecidos. Su implementación ha dejado fuertes marcas en el territorio y en la sociedad y se manifiestan en forma de cicatrices con heridas aún abiertas.

Palabras clave: Políticas urbanas, control social, transformaciones espaciales.

[1] gtella@ungs.edu.ar, Universidad Nacional de General Sarmiento.
[2] joramado@gmail.com, Universidad Nacional de General Sarmiento.
Este trabajo fue realizado con la colaboración de Javier Pazos. javopazos86@gmail.com, Universidad Nacional de General Sarmiento.

Introducción

Las normativas urbanas, junto a otros tipos de medidas y políticas con fuerte incidencia espacial que puso en práctica la última dictadura cívico-militar argentina que tuvo lugar entre los años 1976 y 1983 –autodenominada "Proceso de Reorganización Nacional"– tanto en la Ciudad de Buenos Aires como en la Provincia de Buenos Aires, se han conjugado para ejercer un rol esencial en la configuración metropolitana, marcando una impronta territorial distintiva que se manifiesta inmediatamente a la toma del gobierno por parte de las Fuerzas Armadas y se profundiza hacia finales de la década de 1970, cuando los marcos normativos sancionados anteriormente comienzan a evidenciar efectos más profundos. Tales incidencias en el territorio tuvieron las leyes de la dictadura que continúan definiendo muchas de las características urbanas metropolitanas de la actualidad.

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) ha sido objeto de estudio de una gran cantidad y variedad de trabajos de especial relevancia, abordados desde dimensiones geográficas, políticas, sociales, urbanísticas, ambientales, históricas. Entre ellos, un grupo de investigaciones han realizado importantes aportes a la reconstrucción y caracterización de su urbanización con una mirada orientada hacia los procesos socioeconómicos, estableciendo para ello diferentes periodizaciones dentro de las cuales el apartado dirigido a la descripción y análisis de las políticas de la dictadura ha tenido especial relevancia (Torres, 1975; 1977; 1978; 1987; 1992; 1993; 2001; Silvestri y Gorelik, 2005; Gutman y Hardoy, 2007; Di Virgilio y Vio, 2009; Timerman y Dormal, 2009; Zapata, 2012).

Entre estos últimos, se pueden destacar una serie de trabajos que de hecho se centraron en el período dictatorial 1976-1983, sobre todo en lo ocurrido en la Ciudad de Buenos Aires en relación a las políticas urbanas (Oszlak, 1983; 1991; Yujnovsky, 1984; Bettanin, 2010; Jajamovich y Menazzi, 2012, Menazzi, 2013) y, en gran medida, los que refieren a las vicisitudes que sufrieron los sectores más vulnerables en cuanto a la formación de algunas villas y asentamientos populares y destrucción y erradicación de otros (Clichevsky, 1996; Cravino, 2001, 2014; Kullock y Novick, 2010; González, 2010; Snitcofsky, 2012; Daich, 2015), donde también entra en juego el rol fundamental que adquiere la periferia urbana bonaerense como espacio que en muchas ocasiones actuaba como "receptor" de las poblaciones erradicadas del centro de la ciudad.

Esta cuestión en particular posee toda una vertiente propia de investigaciones con distintos focos de abordaje, desde lo socioeconómico y político, hasta lo territorial y normativo, donde se pueden apreciar diferentes cortes espaciales y temporales en los cuales se destaca el peso de las políticas de la dictadura en la expansión y construcción de la periferia bonaerense bajo condiciones de necesidad y precariedad (Oszlak, 1983; 1991; Torres, 1993; Tella *et al*., 2016). Por otro lado, son interesantes los abordajes relacionados a recuperar la "memoria" colectiva reconstruyendo los lazos sociales ligados a las transformaciones de los espacios de la ciudad en la dictadura y a los roles que cumplían en aquel momento respecto al papel que juegan actualmente y a la potencialidad de los mismos para esa recuperación de la trama social y urbana (Bettanin, 2010) y no sólo en Buenos Aires sino también en otras ciudades (Schindel, 2002; 2011; 2013).

A pesar de la importancia de todos estos trabajos -y de muchos otros-, aquellos que analizan la articulación entre el centro (representado en la CABA) y la periferia (municipios de la RMBA) y la forma que adquiere el crecimiento de ambas zonas en relación y tensión permanente (Tella y Amado, 2015) –que además estudie las consecuencias actuales de las políticas de la dictadura– siguen siendo escasos. Es por ello que consideramos significativo un nuevo análisis que nos permita indagar sobre la expansión metropolitana bonaerense con eje en las políticas urbanas de la dictadura, entendida esta última como un período trascendental para dicha expansión y construcción de la periferia, con un horizonte en el escenario actual como resultado de las diferentes medidas tomadas en aquel período.

Si bien aquí nos proponemos hacer foco en el período 1976-1983, especialmente en relación a las transformaciones urbanas que se suscitaron a partir de las normas y políticas implementadas en la dictadura, no obstante, el desafío principal es poder identificar rupturas y continuidades observadas a partir de la ejecución de esas políticas que modelaron el devenir urbano de la RMBA y que aún son visibles. Para este abordaje consideramos fundamental, en términos de expansión, construcción y transformación de la periferia como proceso espacial, el rol que tuvo la sanción de una serie de leyes y normas en particular que respondían a la ideología, las prácticas y los objetivos propios del gobierno militar. Esa lógica, a la vez, estuvo signada por las ideas urbanísticas de la época, expresadas de forma tal que hasta "el incumplimiento de las garantías constitucionales atravesó los modos de ejecutar las políticas habitacionales" (Bettanin, 2010, p. 107).

De esta manera se verificó que la política urbana de la dictadura, en términos generales, produjo una reestructuración del espacio que resultó en sensibles y perdurables consecuencias sobre la fisonomía y estratificación social de la ciudad mediante el recorte progresivo y exponencial de los derechos de los sectores populares al uso y disposición del espacio urbano (Tella, 2003). Es decir, mientras las villas eran erradicadas por la fuerza y los pobres confinados a sectores periféricos, poco accesibles y sin servicios urbanos, por otro lado se observaba la concentración relativa de los sectores de mayores ingresos en las áreas mejor situadas y con mayor accesibilidad y servicios (Oszlak, 1983).

Además de las consecuencias inmediatas de las medidas tomadas en la dictadura, existen otras que se pueden observar a lo largo del tiempo y que, luego de 40 años, siguen influenciando en la construcción del espacio. Ambas situaciones son por demás importantes y, de hecho, los modos en los cuales se expresaron esas políticas no son para nada fortuitos. En este sentido, no sólo los marcos normativos permitieron plasmar en el territorio los objetivos de orden y control social, sino que un punto significativo –y no siempre destacado en este tipo de análisis– es lo que Schindel (2011, p. 3-4) denomina como "arquitectura autoritaria", haciendo referencia a un modo de construcción de espacios y edificios públicos que expresaba y buscaba "control y tránsito rápido, en detrimento de espacios de encuentro y acción colectiva".

Veremos entonces cuáles fueron los marcos normativos y políticas urbanas que resultaron no sólo en la exclusión de los grupos de menos recursos del acceso al suelo urbano y a la ciudad en general en este período sino que, entre otras cosas, cambiaron la morfología de la periferia bonaerense como fundantes de una "territorialización excluyente y periférica de los sectores populares" (González, 2010, p. 154), cuyo patrón se profundizó notablemente en los años noventa y permanece con características similares hasta nuestros días. Oszlak (1991) señala cuatro tipos de políticas urbanas que tuvieron especial relevancia en la dinámica de estructuración propia de toda la RMBA. Las mismas pueden sintetizarse en los siguientes títulos: transformaciones en el mercado de la vivienda urbana, erradicación de "villas de emergencia", expropiaciones por construcción de autopistas y recuperación de "espacios verdes" (cinturón ecológico) y relocalización industrial.

Cada una de estas intervenciones presenta particularidades, efectos y derivaciones que deben analizarse individualmente y con atención en la articulación entre ellas y en cuanto a la

relación centro-periferia para poder contar con una aproximación más certera acerca del modelo territorial que adquirió la periferia bonaerense a partir de las mismas. De esta manera, interpretar los orígenes e ideas centrales detrás de algunas de las transformaciones espaciales más críticas contribuirá a la comprensión de los procesos socioterritoriales que siguieron su curso -junto a algunos que se fragmentaron y otros que surgieron en otros momentos- y a reconstruir el modelo de suburbanización actual que conduzca hacia ideas superadoras para abordar las problemáticas que nacen de este contexto.

Del estudio de las políticas surgidas en la dictadura podemos observar un discurso que subyace. Encontramos entonces que las marcas que se van generando en el territorio se hacen con un objetivo definido de ordenar el espacio de manera tal que la fragmentación y la polarización del territorio representará una forma –de las más radicales y efectivas– de controlar a la población mediante la limitación del acceso a distintos sectores de la ciudad. El carácter direccionado y explícito en cuanto acceso diferencial al espacio urbano, permitido para algunos y restringido para otros, será así uno de los rasgos centrales de las medidas emprendidas por el gobierno militar para el control social. Algunas de las huellas que ello significó en el proceso de suburbanización de Buenos Aires son interesantes de identificar para intentar comprender no sólo ese proceso sino también las condiciones actuales de la periferia urbana.

La construcción de la periferia: antecedentes inmediatos

Silvestri y Gorelik (2005, p. 457-458) señalan que el último cuarto del siglo XX marca un punto de inflexión en términos urbanos cuando Buenos Aires se convierte en algo totalmente diferente a lo que se había consolidado a lo largo del siglo XX, reconociendo así un "fin de la expansión" que remite no solamente a que la tasa de crecimiento poblacional de Buenos Aires se registró por debajo de la tasa nacional, sino en un proceso mucho más general y cualitativo que puede remontarse hacia mediados del siglo XIX cuando "un conjunto de ciudades occidentales experimentó una expansión triple, la expansión urbana hacia afuera en el territorio, la integración social hacia dentro en la sociedad y la idea de proyecto hacia adelante en el tiempo".

Desde mediados de la década de 1960 la disminución progresiva en los subsidios al transporte y de otras políticas redistributivas impacta fuertemente en el proceso de crecimiento suburbano, observándose una fuerte desaceleración del mismo que se ve afectada también por ciclos de inestabilidad política y sucesiones de gobiernos autoritarios y represivos, además del comienzo de las medidas neoliberales que, favoreciendo al mercado, dejan fuera a los sectores populares que se ven obligados a solucionar sus necesidades habitacionales mediante diferentes formas de organización social. Posteriormente, entre 1970 y 1980 la Ciudad de Buenos Aires llega a concentrar el 36% de la población del país a la vez que expulsa población que se va asentando fundamentalmente en los partidos de la segunda corona de conurbación, mientras los municipios lindantes con la Ciudad registran un crecimiento mucho menor (Di Virgilio y Vio, 2009).

En este contexto, las políticas de la última dictadura, aplicadas en su gran mayoría en los primeros años de gobierno (1976-1979) explican en gran medida el aumento relativo de la población de la periferia en condiciones de necesidad y precariedad, y responden al carácter restrictivo y prohibitivo de todo el marco normativo orientado al orden, control y modernización de la ciudad. Tal y como señalan Jajamovich y Menazzi (2012), algunas miradas entienden a la dictadura como un cambio absoluto mientras que otros abordajes la consideran una articulación de continuidad y culminación de la tradición de planificación urbana modernizadora. De igual manera, si bien puede existir diversidad de lecturas respecto a las políticas urbanas de ese período y en cuanto a sus incidencias y efectos, muchos autores coinciden que se trató de un claro hito respecto a las formas de intervenir en la ciudad.

Por su parte Menazzi (2013, p. 2) sostiene que a pesar de ciertas divergencias respecto a periodizaciones históricas y dimensiones a abordar en cada una de ellas, en términos generales puede observarse una especie de acuerdo tácito que establece que la dictadura representa un punto de inflexión, "sea en tanto culminación de las características dominantes de un período anterior o en tanto inauguración de elementos novedosos". Esta situación manifiesta la importancia del período 1976-1983, donde se pone en evidencia el rol fundamental de las políticas urbanas en la estructuración y desarrollo de la conurbación.

El año 1880 representa el momento en el cual se podría decir que "comenzó la historia moderna de Buenos Aires" cuando se consolida como "centro predominante de la dinámica política, económica, social y cultural del país". En aquel año, la federalización de la Ciudad a

través de la Ley 1.029 jugó un papel fundamental para ello, lo que permitió a la vez que el Gobierno Federal extendiera y mejorara los servicios públicos décadas antes que en otras ciudades del país. Fue también en esta época que la periferia inmediata comienza un incipiente proceso de poblamiento, aunque el centro de la ciudad mantiene -como hasta hoy- su condición nuclear (Timerman y Dormal, 2009, p. 24-25).

Desde finales del siglo XIX el crecimiento metropolitano estuvo ligado fuertemente a la extensión de infraestructuras públicas, lo que posibilitaba el asentamiento de nuevos habitantes suburbanos a través de un mercado inmobiliario privado, de pequeña escala, basado en un modelo de radicación de vivienda unifamiliar propia, diseminado por el territorio de la Ciudad de Buenos Aires y en sus adyacencias, y favorecido por el transporte público subsidiado y por la morfología extendida en cuadrícula de la trama urbana. Bajo estas condiciones generales a nivel territorial, Silvestri y Gorelik (2005) señalan que el proceso de ascenso social de los sectores populares se puede observar ya desde la primera década del siglo XX, conformando la génesis de lo que sería un elemento diferencial de Buenos Aires entre los demás países de la región: la clase media porteña.

Buenos Aires creció en torno a un núcleo central mediante una expansión en anillos sucesivos. Posteriormente, la traza lineal del ferrocarril reorientó su crecimiento con ejes de vinculación a áreas agroproductivas y las sucesivas estaciones ferroviarias se constituyeron en centro de pequeñas urbanizaciones y el tranvía se ocupó luego de enlazar áreas dispersas. Entre 1880 y 1930 se consolidan los centros fundacionales de poblados nacidos en torno a las estaciones en el marco de una política agroexportadora con la cual se recibió un importante flujo migratorio europeo. Esta población se localizó en extremas condiciones de hacinamiento principalmente en torno al centro de la ciudad y, en menor medida, alrededor de las incipientes áreas subcentrales (Tella, 2009).

En los inicios del siglo XX el modelo agroexportador nacional jugó un papel fundamental en la conformación metropolitana dado que la importancia del puerto le imprimió una mayor impronta de centralidad urbana (Di Virgilio y Vio, 2009). En ese período que puede identificarse hasta la crisis de 1930, los sectores populares se fueron asentando en las inmediaciones del centro debido a las oportunidades de empleo y servicios que el mismo representaba. Sumado a la laxitud de la normativa urbana, estas condiciones permitieron un acceso relativamente barato al suelo, lo que prefiguraba el camino hacia una

ciudadanía activa y acreedora de derechos civiles, políticos y sociales (Silvestri y Gorelik, 2005), conformando de este modo una periferia caracterizada como "refugio de las clases populares" (Tella y Amado, 2015).

No obstante a ello, según describen Timerman y Dormal (2009), los protagonistas de este escenario no fueron sólo los sectores obreros, ya que la proporción de los sectores medios en relación a la población total creció ininterrumpidamente en un período amplio comprendido entre los años 1930 y 1970, sustentado sobre todo por un gran aumento de estudiantes -más aún en el nivel universitario-. En este sentido, las condiciones de la metrópolis en sí misma actuaba como un vehículo por el cual los sectores más bajos podían integrarse a la vida urbana. No obstante las tensiones y conflictos, esto representó el ideal de movilidad social propio de los sectores medios.

A pesar de que, en términos generales, la suburbanización se daba en condiciones precarias y con índices muy elevados de hacinamiento, hasta mediados de la década de 1940 las zonas consideradas "malas" todavía no se registran en la periferia sino que son relativamente centrales, aunque sí fuertemente sectorizadas hacia el centro-sur y centro-oeste de la conurbación, lo que representa un patrón de notable diferencia respecto a lo que se observaría en los períodos posteriores (Torres, 1978).

Esta época adquiere especial relevancia ya que desde poco antes de la década de 1930 se inicia un período en el cual se toma conciencia del urbanismo como disciplina y de la unidad funcional existente entre la ciudad -como unidad política y administrativa- y su periferia (Torres, 1993). Esto será de gran importancia para la visión de la periferia en su dimensión jurídica, a la vez que conlleva una serie de problemáticas ligadas a la gestión de un territorio vasto y complejo.

Mientras el modelo agroexportador había transformado y posicionado a Buenos Aires como una fuerte centralidad, el desarrollo industrial subsiguiente terminó de consolidar esa posición hegemónica en términos urbanos y productivos; pero también incidió notablemente en las dimensiones políticas, administrativas y financieras a nivel nacional. En cuanto a la población y su asentamiento en el territorio, en el período 1940-1960 se pudo observar como el acceso al suelo y a la vivienda, el desarrollo de la red de transportes subsidiados y la industrialización generadora de fuentes de empleo permitieron los movimientos pendulares

de las clases obreras asalariadas; por lo que se convirtieron en elementos fundamentales para la expansión periférica (Torres, 1978; Silvestri y Gorelik, 2005; Di Virgilio y Vio, 2009).

Sumado a ello, las políticas de fomento a la radicación de industrias y aquellas orientadas a la redistribución de ingresos (Zapata, 2012), sin olvidar las mencionadas reglamentaciones permisivas en cuanto al uso del suelo, los créditos hipotecarios y la generalización de la propiedad inmueble –a través de la Ley de Propiedad Horizontal de 1948– configuraron una periferia desarrollada mediante una trama urbana accesible, en forma de cuadrícula "pública, potencialmente inclusiva" (Silvestri y Gorelik, 2005, p. 460), de baja densidad y extendida en el territorio (Di Virgilio y Vio, 2009). A pesar de que esa extensión no fue acompañada por infraestructuras de servicios urbanos acordes a las necesidades de la creciente población, el contexto descripto generó un imaginario de crecimiento uniforme y homogéneo.

No obstante a ello, las condiciones habitacionales seguían siendo precarias. A la falta de infraestructura y servicios públicos se le sumaba un gran nivel de hacinamiento y un crecimiento que se explica casi en su totalidad a través de la autoconstrucción familiar de las viviendas. De esta manera, lo que en el período anterior todavía no era relevante y hasta no se llegaba a apreciar en los análisis censales, a partir de mediados de la década de 1940 se transforma en un patrón que perduraría por décadas: los grupos de mayor nivel socioeconómico tienden a concentrarse en el centro de la ciudad mientras las clases populares habitan la periferia en condiciones de carencia y vulnerabilidad (Torres, 1978; 1993).

Entonces, mientras los sectores de altos ingresos de la población ocupaban las áreas centrales, el escenario descripto confirmó la idea de una periferia "apropiada" por los sectores populares en situación de precariedad (Torres, 1977). Las altas tasas de ocupación de las viviendas individuales -en contraposición con un tejido urbano discontinuo y desestructurado, marcado por la existencia de baldíos, grandes áreas sin lotear y falta de equipamiento e infraestructura- definieron un proceso de estructuración que se caracterizó por la localización residencial de estratos sociales claramente diferenciados en el espacio urbano (Torres, 1978) (Figura 1).

Esta expansión suburbana es protagonizada por la población migrante del interior del país, y luego de los países limítrofes, que se asentaban cerca del núcleo urbano atraídas por el

desarrollo industrial, conformando así una gran masa obrera que evidenciaba notables diferencias en relación a las anteriores oleadas migratorias que provenían principalmente de Europa para realizar tareas ligadas al trabajo agropecuario. Esta situación también distinguió a Buenos Aires de otras grandes ciudades cuya suburbanización se explicó a través de los desplazamientos desde el centro hacia la periferia de las clases medias y no de los sectores populares (Sargent, 1974; Scobie, 1977; Torres, 1978; 1987; 1992; 1993; Timerman y Dormal, 2009).

A partir de esta diferenciación espacial es interesante la apreciación que realizan Timerman y Dormal (2009, p. 29) cuando señalan que "así como los descendientes de la inmigración extranjera tuvieron su resultante político en el radicalismo, la nueva oleada sembró las raíces del segundo gran movimiento popular del siglo XX: el peronismo". Citando a Torre (2000, p. 265), dichas autoras establecen una oposición política y cultural fuerte –que se consolida en las elecciones de 1946– entre los barrios residenciales del centro y los suburbios industriales conformados por los migrantes internos; asociando así lugar de residencia no sólo a la situación económica y al estatus social sino también a una ideología política propia con fuerte impronta y raigambre territorial.

Esta situación de tensión política y social expresada en el territorio sería un hito elemental para la sucesión de gobiernos democráticos y dictatoriales que transcurrirían a partir de aquí, donde se sientan las bases para dos modelos económicos, políticos y sociales expresados mediante distintas normativas que dejarán marcas imborrables en términos sociales y humanos, y fundamentalmente físicos y espaciales en la trama urbana.

Políticas urbanas: marcas simbólicas en el territorio

Retomando los modelos de políticas que describe Oszlak (1991, p. 18-22), observamos que las "transformaciones en el mercado de la vivienda urbana", junto a la "erradicación de villas de emergencia" conformaron, quizás, las medidas que más directamente afectaron los modos de habitar y de acceder a la ciudad. Se destacan así las siguientes normas en particular que dificultaron el acceso a la vivienda a los sectores de menores ingresos: por un lado, el nuevo Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de

Buenos Aires sancionado en 1977 y, por el otro lado, la liberación del control sobre los precios de los alquileres mediante la Ley 21.342 de Locaciones Urbanas de 1976. A ello hay que sumarle la sanción de la Ordenanza 33.652 de Erradicación de Villas para el territorio de la Ciudad de Buenos Aires y la Ley 8.912 de Usos del Suelo y Ordenamiento Territorial de la Provincia de Buenos Aires, ambas aprobadas en 1977.

Las consecuencias a las limitaciones a la edificación introducidas por el nuevo Código comenzaron a observarse algunos años después, generando además una fuerte especulación inmobiliaria que, en conjunto, terminaron por elevar los precios de la construcción, de las propiedades y, consecuentemente, de los impuestos inmobiliarios (Timerman y Dormal, 2009), restringiendo así todo el mercado de la propiedad inmueble en general, y de la vivienda en particular, a los sectores de más altos ingresos.

Para complementar el perjuicio a los sectores populares y asalariados, la liberación de los precios de alquileres, antes controlados, generó su consecuente aumento, lo que a la vez propició que, además de la imposibilidad de comprar una vivienda, tampoco puedan acceder a alquilar dentro de la Ciudad. Por otro lado, la reglamentación de la Circular 1050 indexó los créditos inmobiliarios haciendo que lleguen a montos prácticamente impagables para dichos sectores de la población (Zapata, 2012). Esto trajo aparejado distinto tipo de conflictos, desde traslados a viviendas con menores comodidades hasta desalojos, pasando por situaciones de compartir viviendas que podían ser prestadas por algún familiar o a asentarse en zonas alejadas o marginales, asentamientos informales o villas de emergencia.

Esto último marca la importancia -o al menos uno de los puntos de gran correspondencia- entre lo que ocurrió en la ciudad respecto del conurbano bonaerense. Es decir, mientras los sectores populares encontraban fuertes limitaciones para acceder a la vivienda –y así la ciudad los expulsaba–, la Ley 8.912 hizo lo propio para el territorio bonaerense, generando su mayor impacto en el conurbano. Con el objetivo manifiesto de controlar y regular la expansión periférica que crecía mediante masivos loteos económicos sin infraestructuras y la autoconstrucción familiar de viviendas, la norma consiguió también que suban considerablemente los precios de los lotes y, por ende, que se siga coartando el acceso a la ciudad "formal" a la población de menores recursos que se ve de nuevo arrojada hacia soluciones habitacionales precarias e informales.

Sumado a estas normas que entraron en vigencia y tuvieron aplicación y repercusión inmediata en el territorio, en el mismo año 1977 se produce un intento de planificación a nivel metropolitano que, al igual que la mayoría de iniciativas similares tomadas con anterioridad, nunca es ejecutada. Se trata del llamado "Sistema Metropolitano Bonaerense" (SIMEB) que la Provincia de Buenos Aires formula a través de la Secretaria de Estado de Transporte y Obras Públicas y la Secretaria de Planeamiento Ambiental; junto a la Dirección Nacional de Planeamiento Ambiental, en coordinación con el programa CONHABIT de las Naciones Unidas.

Es importante reconocer que la forma adoptada por la expansión metropolitana y la suburbanización resultante hasta el momento había sido posible gracias a una serie de "políticas urbanas implícitas" (Torres, 1993, p. 17) que venían desarrollándose desde mediados de la década de 1940 y que consistían en préstamos subsidiados a la vivienda individual, subsidios al transporte público, reducción de la jornada laboral, junto a la notoria permisividad en las reglamentaciones de usos del suelo urbano, entre otras. Por su parte, en las décadas de 1950 y 1960 había sido de gran importancia el papel que jugó el submercado de la propiedad horizontal en el marco de la Ley Nacional 13.512 de 1948, sobre todo en el incremento de la densidad del centro, ya que representó la posibilidad para que la propiedad de los edificios de departamentos fuera compartida entre los copropietarios de las distintas unidades.

Antes de ello, los pequeños propietarios solo podían vivir en su propiedad si se trataba de casas individuales, lo cual traía como consecuencia la necesidad de alejarse del centro a sectores de menor densidad. Si bien en esta época de crecimiento económico y relativo bienestar social existieron algunas acciones urbanas directas –como la construcción de importantes conjuntos residenciales– para comprender el aumento masivo de la pequeña propiedad periférica es necesario además tener en cuenta que el loteo económico es al mismo tiempo la forma principal de acceso a la tierra y a la vivienda de los sectores populares y una forma privilegiada para la colocación de inversiones especulativas (Torres, 1993), contra las cuales fue que se intentó luchar con la aprobación de la Ley 8.912.

A partir de la sanción de las leyes mencionadas para los años 1976 y 1977, tanto para la Ciudad como para la Provincia, se comienza a construir una periferia que, si en el período anterior había crecido en base a lo que se podría considerar como beneficios urbanos

implícitos, ahora se vería fuertemente condicionada por estos factores normativos explícitos que determinan nuevas configuraciones y características para una periferia urbana que registra una fuerte desaceleración en su crecimiento -aunque, en menor medida, el mismo se venía registrando a partir de 1960 cuando las políticas sociales empiezan a perder vigencia-.

Los requerimientos y reglamentaciones introducidas por dichas legislaciones urbanísticas parecen suficientes para desalentar a los especuladores inmobiliarios que adquirían grandes predios sin urbanizar y los vendían en muchas cuotas luego del loteo. De hecho, en la realidad se puede constatar que la Ley 8.912 frenó estos loteos masivos sin infraestructuras y a su vez dejó a una gran cantidad de población destinada a adquirir sus viviendas en el marcado informal, en asentamientos o villas, ya que el tendido de infraestructura urbana no era parte de las políticas públicas y los particulares no podían costearse un lote provisto de esos servicios ni instalar los mismos por sus propios medios.

Estas medidas resultaron eficientes para expulsar a los sectores populares y sectores medios de la ciudad, y también de la periferia, dejando como única opción la búsqueda de alternativas habitacionales informales y precarias en asentamientos y villas de la ciudad y el conurbano. Ahora bien, en ese mismo momento, la Ordenanza 33.652 sancionada también en 1977 buscaba la erradicación de las llamadas "villas miseria" de la Ciudad de Buenos Aires (Figura 1). Esta iniciativa incluía el desplazamiento forzado de los habitantes de las villas y, además, la demolición de las viviendas, lo que implicó en muchos casos que también se destruyan las redes de infraestructuras de cada barrio, además de los equipamientos sociales tales como: centros de salud, escuelas, clubes, sociedades de fomento, gremios, espacios políticos, etc. (Oszlak, 1991; Timerman y Dormal, 2009).



Figura 1: Villa 31 de Retiro en la Ciudad de Buenos Aires, luego de la erradicación y demolición parcial, c. 1977-1978. Fuente: Fotografía de Pablo Vitale. Recuperada de: http://mundovilla.com/article.php?idArticle=2239

Los habitantes de las villas, que eran trasladados por la fuerza, podían tener tres destinos posibles: retorno al lugar de origen, abono de gastos de mudanza para los que tuviesen alguna otra propiedad en el conurbano o traslado a otras villas todavía no desalojadas (Timerman y Dormal, 2009). Para ejemplificar uno de estos casos, Snitcofsky (2012, p. 53) recoge algunas experiencias relatadas por habitantes de la Villa 31 de Retiro –sustentadas también en publicaciones de algunos periódicos de la época– que registran que entre 1977 y 1979 se realizó una deportación masiva de ciudadanos bolivianos que habitaban distintas villas de Buenos Aires. Si bien el gobierno decía que se trataba de una "repatriación voluntaria", las crónicas de ese entonces desmienten tales dichos.

El hecho es que a comienzos de 1976 las villas de la Ciudad de Buenos Aires concentraban 224.885 personas, mientras que en marzo de 1981 los habitantes de estos barrios eran apenas 16.000 (Oszlak, 1991, p. 185). Esto representa poco más del 7% de la población existente antes de los procesos de erradicación realizados mediante la violencia ejercida a través de distintos dispositivos de coerción. En ocasiones ciertos pobladores se pudieron mantener en algunos sectores remanentes de las villas que respondían a casos judicializados, condiciones de extrema indigencia y algunas prórrogas extraordinarias concedidas por las autoridades gracias a la resistencia de algunas organizaciones villeras.

Mientras más de 200.000 personas tenían que buscar su propia suerte en situaciones de gran penuria y necesidad, la publicidad oficial, en complicidad con varios medios de comunicación, anunciaba como un logro trascendental el desalojo de 123.000 habitantes de las villas miseria. Mediante la información difundida se aseveraba que dichas personas habían sido trasladadas voluntariamente y que además se les suministraba terrenos y/o viviendas en otras zonas. Sin embargo, de acuerdo a lo que se puede obtener de las declaraciones de organizaciones sociales y religiosas que trabajaban asistiendo a la población desplazada, es que lo único que se observaba en realidad era el traslado de la miseria, la ilegalidad y la precariedad hacia las afueras de los límites de la ciudad (Oszlak, 1991, p. 186).

Con las políticas de liberación de alquileres en plena vigencia, sumado a los nuevos marcos normativos estrictos para el territorio metropolitano y la erradicación de villas, la única política pública con cierta vocación positiva, si se quiere, es la de créditos hipotecarios para quienes tenían alguna capacidad de ahorro, mediante el Banco Hipotecario Nacional, y la construcción de conjuntos de viviendas y otras medidas tomadas por parte del FONAVI (Fondo Nacional de la Vivienda)[3] que, bajo un nuevo marco regulatorio impuesto por el gobierno militar, había firmado un convenio en 1977 con el Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires (IVBA) para trabajar conjuntamente (IVBA, s.f.).

Dentro de la ciudad, los grandes conjuntos habitacionales impulsados por el FONAVI se localizaron generalmente en las zonas más marginales y precarias, sobre todo al sur, que todavía contaban con algunos terrenos vacantes. Tal es el caso de Villa Soldati, Villa Lugano y Villa Riachuelo, que por la propia morfología y el modelo de gestión, de ejecución y de control no llegaron a lograr una plena integración de sus habitantes a la trama urbana de la ciudad (Zapata, 2012) (Figura 2). El caso de la provincia de Buenos Aires no fue muy diferente a pesar que en 1977 el FONAVI traspasó 10.477 viviendas ubicadas en el conurbano Bonaerense para su finalización y/o regularización dominial y hasta el año 1992 construyó 304 conjuntos habitacionales equivalentes a 72.244 viviendas en toda la provincia (IVBA, s.f.).

[3] El FONAVI fue creado en 1970 por la Ley 19.929 con el objetivo de contar con recursos genuinos para contrarrestar y disminuir el déficit habitacional y posibilitar el acceso a una vivienda digna de los sectores de menores ingresos de la población. Si bien mantuvo estos objetivos, en diferentes momentos se realizaron reformulaciones y cambios en su financiamiento y funcionamiento.

No obstante a ello, los destinatarios de estas viviendas fueron sectores bajos o medio-bajos, pero que contaban con cierta capacidad de pago que les permitía costear las cuotas para acceder a las mismas. Es decir, los sectores más pobres seguían sin contar con ningún tipo de política pública que los ayudara a conseguir un lugar donde vivir. Es así que se multiplicaron las experiencias autogestivas cuyo éxito dependió del grado de organización popular (Zapata, 2012). Por otro lado, la gran mayoría seguía siendo expulsada hacia la periferia en condiciones de hacinamiento y precariedad.

Paralelamente a este contexto normativo y sumado al accionar de control y represión, el gobierno militar buscó proyectar una idea de modernidad en la ciudad. Más allá de los conjuntos habitacionales compactos, monolíticos y magnánimos, de las intervenciones más representativas fueron las que se realizaron en términos de accesibilidad y conexiones, orientados esencialmente a promover un mejor acceso del parque automotor privado al centro de la ciudad. En este sentido, uno de los proyectos urbanos más destacados que seguían dichos objetivos fue la construcción de una red de autopistas que contribuyó al uso masivo del automóvil y, además, detonó una fragmentación notoria en la trama urbana y social de la ciudad.



Figura 2: Segunda parte del Conjunto Habitacional Piedrabuena en Villa Lugano, construido en 1981. La primera parte había sido realizada en los años cincuenta. Fuente: https://lateja3.wordpress.com/2009/05/01/1981-barrio-piedrabuena/

Para ello fueron expropiados y destruidos barrios enteros, con el consiguiente desplazamiento de su población. En algunos casos se ha verificado que las obras para las autopistas no llegaron a realizarse, o bien quedaron incompletas, lo que dejó grandes espacios vacíos, como heridas abiertas en un tejido urbano donde antes se encontraba el tradicional amanzanado residencial (Figura 3). Según Timerman y Dormal (2009, p. 33), la nueva red vial revistió una situación grave en la medida que además "condenó al centro de Buenos Aires a un permanente estado de caos vehicular, con las implicancias que esto tuvo y tiene en términos de equidad social, de productividad económica y de contaminación ambiental".

Además de estas situaciones de índole urbana, se suscitaron diferentes problemáticas legales y administrativas relacionadas a la expropiación de las áreas que debían utilizarse para dichos fines y se generaron fuertes deudas en las que incurrió la entonces Municipalidad de Buenos Aires para costear las obras. En condiciones y con resultados similares para la estructura urbana, se llevaron a cabo otros grandes emprendimientos a nivel metropolitano, tales como la construcción del Mercado Central, en un contexto de reorganización y reglamentación general de los mercados, que incluía el traslado y también la clausura de muchas ferias de la ciudad. Otras intervención de alcance metropolitano y de gran importancia fueron la Terminal de Ómnibus de Retiro, a partir de la iniciativa de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación (Menazzi, 2013) y la construcción del edificio sede de la señal pública de televisión "Argentina Televisora Color" (ATC) (Imagen 4).



Figura 3: Construcción de la Autopista 25 de Mayo, año 1978. Fuente: Archivo fotográfico de la Cámara Chilena de la Construcción. Recuperado de: http://biblioteca.cchc.cl/galeria/index.asp?Op=E&pg=245

El Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE) fue otro hito a nivel urbano y metropolitano de la época con peso propio. Se trató de una institución conformada en conjunto entre el gobierno provincial y el de la Capital Federal, que fue facultada para expropiar más de 30.000 hectáreas y definió el espacio para la disposición final de los residuos urbanos de gran parte de la RMBA. Su objetivo inicial era rodear a la ciudad de espacios verdes y parques que mejorarían las condiciones ecológicas y las posibilidades de recreación (Oszlak, 1991). En la práctica, el resultado no fue el esperado ya que se pudieron constatar efectos negativos para el ambiente, expropiaciones y procedimientos administrativos conflictivos y procesos de expulsión de la población y de asentamientos informales en los intersticios generados por los espacios destinados a los rellenos sanitarios y autopistas.

La última política urbana que menciona Oszlak (1991) como fundamental para la reorganización y reestructuración de la conurbación, sobre todo en términos poblacionales, es la implementación de un plan sistemático de erradicación industrial. Mediante una norma sancionada en 1979 el gobierno provincial dispuso la erradicación de las industrias

consideradas contaminantes de los 19 municipios más próximos a la Capital Federal, que tenían 10 años de plazo para relocalizarse. A pesar de contar con sólidos argumentos normativos y ambientales, representó un gran problema el traslado de numerosas, costosas y voluminosas instalaciones industriales, lo que traía aparejado el consiguiente desplazamiento de 1.200.000 de personas junto a sus respectivas familias que vivían del trabajo en esas industrias.



Figura 4: Plaza seca en la sede de ATC. Se destaca la impronta moderna y el uso extendido del cemento en formas geométricas que remiten al orden y al control. Fuente: https://es.wikiarquitectura.com/images/7/72/25_ATC.jpg

El objetivo detrás de esta iniciativa era el mismo que recorre toda la política de la dictadura: la dispersión de la población para facilitar su control, y la expulsión de la clase obrera y de los sectores populares, que se intenta alejar lo más posible del centro. La aplicación de esta norma no pudo completarse debido a las dificultades operativas y de las numerosas voces en contra que había encontrado en el sector empresario. De esta manera solo se consiguieron relocalizar algunas industrias mediante negociaciones particularizadas, donde adquirió importancia la capacidad de organización de los diversos sectores afectados (Oszlak, 1991).

Tal ha sido la importancia de las medidas de carácter urbano llevadas a cabo por la dictadura, que su aplicación ha determinado muchas de las características y procesos que perduran y aún definen el perfil urbano de una periferia metropolitana que desde entonces

comenzaba una de sus transformaciones más radicales; dejando escaras claramente visibles en el territorio y orientadas a lograr atomización cultural, vigilancia territorial, control político y destrucción de la trama social (Figura 5).



Figura 5: Empalme de las autopistas 25 de Mayo e Illia, Avenidas San Juan e Ingeniero Huergo, en Puerto Madero. Fuente: Fotografía de Santiago Porter, 2016. Recuperada de: http://www.conexionbrando.com/1394416-obras-inconclusas

De igual manera, las medidas de secuestro, tortura y exterminio de la población tuvieron un fuerte correlato -tanto física como simbólicamente- en términos de usos del espacio urbano. Un ejemplo de ello es la presencia de los centros clandestinos de detención insertos en medio de la trama urbana, que operaban con un doble objetivo: impartir terror en los detenidos y ejercer coerción y disciplinamiento del resto de la población que terminaba "naturalizando" la presencia de los mismos como un elemento más de la vida urbana (Schindel, 2011).

Espacios privados, edificios estatales y elementos componentes del espacio público, sumado a las legislaciones que moldeaban la estructura urbana de la ciudad, se encargaron de instaurar un orden determinado en el espacio que permita un control estricto de la población. Más aún, la forma de administración intencionada de ese espacio urbano era el canal que permitía establecer límites en el territorio y destinar sectores específicos para diferentes actividades y para determinados grupos sociales.

Lógica marcial: ordenar el espacio, controlar la sociedad

A lo largo de la historia, las políticas públicas urbanas -tanto directa como indirectamente- han posibilitado, impedido o bien condicionado de alguna manera los procesos que se generan en el territorio, constituyendo su forma y sus características. En este caso, es interesante retomar una idea central que Torres (1993) recorre en gran parte de su obra, indicando que los períodos de cambio de los procesos de estructuración espacial interna de Buenos Aires se caracterizan especialmente por guardar una estrecha relación con los grandes períodos de cambio económico, demográfico, social y político que han afectado el desarrollo metropolitano en determinados períodos. En esa misma línea, Zapata (2012) señala que las transformaciones sociales y urbanas se articulan con los diferentes modelos que se fueron sucediendo en todo el país a lo largo de la historia.

Es importante notar que si bien en sus comienzos la última dictadura podía ser comparada con similares experiencias tanto argentinas como de otros países de la región (Oszlak, 1983), el llamado "Proceso de Reorganización Nacional" rompe radicalmente una tendencia histórica de negociaciones y compensaciones que reflejaban un inestable pero equilibrado juego de fuerzas entre los sucesivos gobiernos y los diferentes grupos sociales con capacidad de organización, movilización y representación para imponer sus intereses frente a las decisiones estatales. Esta situación se observa en todas las dimensiones de la sociedad, pero se hace especialmente relevante en las cuestiones urbanas, sobre todo con el Estado asumiendo el rol de designar el derecho al espacio urbano (y qué espacio asignar) a cada sector o grupo de la sociedad (Oszlak, 1991).

En este contexto y para ejercer ese fuerte control social, económico y político, se establecieron medidas de apertura económica, destrucción de organizaciones comunitarias, proscripción política y desintegración de las clases trabajadoras. Para esos fines, el control del territorio era también imprescindible y se concibió como la "expresión espacial de un proyecto político", desplegado en forma de "reordenamiento de las ciudades y de disciplinamiento de las prácticas espaciales de sus habitantes" (Schindel, 2002, p. 3) (Figura 6).

De esta manera, las derivaciones que tomó la política urbana de la dictadura respondieron fielmente a esa "necesidad" de orden social para el cual la ocupación del

espacio geográfico y la distribución de la población eran fundamentales y estratégicas. Con esos criterios, especial atención adquirió la búsqueda del lugar asignado a los sectores populares en ese espacio (Oszlak, 1991).

Tal y como señala Schindel (2002), las transformaciones urbanísticas y arquitectónicas no deben verse entonces como complementarias sino como la forma espacial que toma un proyecto de país que mediante el terrorismo de estado buscó producir cambios estructurales profundos a través de la represión sistemática de distintos grupos y expresiones populares, sociales, culturales y políticas; lo que luego le permitiría transformar todo el país a largo plazo, haciendo desaparecer a una generación entera y formando a las siguientes de acuerdo a su propio modelo social, económico y cultural.



Figura 6: Los camiones militares trasladan las posesiones de los pobladores erradicados por la fuerza de las villas de Buenos Aires. Fuente: Sandra Russo, 2001. "La guerra militar a las villas, militares vs. villeros". Recuperado de: http://www.pagina12.com.ar/2001/01-03/01-03-25/PAG10.HTM

Todas estas medidas llevaban por detrás la idea de que la sociedad, así como el espacio, pueden reformularse, remodelarse y reordenarse "desde cero", generando un nuevo punto de partida, como si fuera posible borrar intencionadamente todas las prácticas sociales, los conflictos, los entramados culturales, los movimientos políticos y cualquier otra forma de organización y expresión; lo que evidencia no sólo un modo de actuar sobre el espacio y la sociedad toda sino también un modo particular de concebirlos (Schindel, 2002; 2013).

Para ello se construyó "una caparazón dura sobre la carne de la ciudad" (Schindel, 2002, p. 28) que se verificaba en la utilización del cemento y el "abuso" del hormigón armado. Dicha "caparazón" se conformaba por espacios y edificios públicos (plazas, estadios, autopistas) construidos con una lógica marcial del espacio que incluía escalinatas, desniveles, monumentos diseñados para evitar concentraciones y movilizaciones, intentando a la vez una circulación rápida y usos individuales que facilitaran el control. Estas situaciones evidencian un programa sistemático de reestructuración del espacio urbano y de las actividades sociales a partir de una drástica transformación de la estructura espacial y demográfica que, en este caso, podía identificarse el Área Metropolitana de Buenos Aires (Schindel, 2011; 2013).

Como ya hemos mencionado, el objetivo central fue modificar la sociedad y esto se tradujo en la consiguiente modificación del modelo de estructuración urbana, generando una especie de "jerarquía" espacial (Oszlak, 1991) que a la vez conformaba un sistema de estratificación social que relacionó directamente niveles de estatus de acuerdo al lugar de residencia (Tella y Amado, 2015). En ese contexto las políticas habitacionales -y urbanas en general- se caracterizaron por consolidar el patrón de segregación urbana mediante el desplazamiento de los sectores populares del centro de la ciudad hacia áreas poco cualificadas y periféricas (ya sean estas dentro o fuera de la Ciudad de Buenos Aires) "mediante dispositivos de intervención caracterizados por el uso de la fuerza y el terror" (Bettanin, 2010, p. 105).

La desestructuración de las organizaciones villeras mediante la persecución, apresamiento y "desaparición", además de la erradicación de los propios barrios, contribuyen a la aparición de los primeros asentamientos informales en las áreas suburbanas, lo que favoreció no sólo las transformaciones a nivel territorial que venían sufriendo las clases populares sino que llevó consigo a un cambio sustancial en las condiciones socioeconómicas, resultando en un notable deterioro en las condiciones materiales y sociales de la vida (Cravino, 2001).

La visión de Oszlak (1991, p. 29-30) acerca del rol de estos sectores desplazados es interesante en el sentido que explicaría precipitadamente los resultados y consecuencias de las políticas de la dictadura. Por un lado, señala que las medidas tomadas darían cuenta de una "nueva concepción sobre la jerarquía del espacio urbano, la función de la ciudad y el lugar que debían ocupar en ella los sectores populares, (…) una novedosa y coherente

concepción sobre el derecho al espacio urbano". Esto supondría una serie de acciones deliberadas, calculadas, explícitas tendientes a "expulsar a los sectores populares de las áreas urbanas más próximas al centro del área metropolitana". Contrariamente, luego considera que no han sido así de premeditadas las acciones, sino que "en determinados contextos políticos se produce una conjunción de condiciones (…) como para que cierto tipo de iniciativas y acciones sean posibles y prosperen".

De esta manera, entiende que las medidas tomadas entonces tendrían correlatos menos inmediatos en la respuesta a sus objetivos explícitos. No obstante a ello, seguidamente da a entender que las políticas eran dirigidas a los sectores "derrotados", "desmovilizados", sin peso político ni capacidad organizativa, afectados por la alteración de su localización espacial y "cuyos derechos y/o privilegios se veían de pronto limitados, desconocidos o lisa y llanamente suprimidos". Por ende, dichos sectores sociales podían ser sometidos a diversas formas de violencia "sin temer su reacción" ya que eran "incapaces de oponer una resistencia organizada" (Oszlak, 1991, p. 30).

Ahora bien, estas afirmaciones parecieran ser contradictorias. Mientras por un lado la intención manifiesta y el efecto inmediato de las políticas es puesto en duda, por el otro sostiene que han logrado desarticular automáticamente a los sectores que contaban con una notable y diversificada fuerza organizativa y de lucha, demostrada en las reivindicaciones sociales que habían podido obtener décadas atrás. Esta situación es observada oportunamente por Snitcofsky (2012, p. 49), quien sostiene que "la atomización de estos sectores de la población fue consecuencia de una represión sistemática y prolongada que, por lo tanto, no habría surgido automáticamente a partir del inicio de la dictadura" (Figura 7).

En términos de Salcedo Hansen (2002), el espacio urbano es siempre expresión de relaciones de poder y de dominación por parte de las clases, grupos y discursos hegemónicos, pero lo notable es que cualquier espacio, sus usos y sus condiciones, pueden ser discutidos por los discursos subordinados, de hecho lo han sido en el pasado y lo serán en el futuro. Es decir, en razón de que se trata de un objeto disputado, el espacio se transforma en el propio escenario donde ese conflicto se permite expresar y, por ello, en donde se crea la oportunidad para confrontar al mismo.



Figura 7: Huelga de trabajadores contra la dictadura, año 1979. Fuente: Pablo Pozzi, 2015. "La resistencia obrera a la dictadura". Recuperado de: http://www.laizquierdadiario.com/La-resistencia-obrera-a-la-dictadura

De acuerdo a cada coyuntura, esa confrontación será posible en mayor o menor medida y, de igual manera, el poder que detente cada actor social en cada situación le permitirá una posición determinada en las relaciones de poder, resultando así en escenarios socioespaciales específicos y diferenciados. Siguiendo a Bourdieu (1989), tal situación puede expresarse en términos de campos de fuerza donde los grupos sociales se definen por sus posiciones relativas, según el tipo, volumen y estructura de capital que posean, ocupando así un "espacio social" donde cada uno de ellos se sitúa en una región determinada del espacio. La posición ocupada en el espacio social estará determinada entonces por la posición en los diferentes campos, definidos estos por los diferentes tipos de capital –económico, cultural, social y simbólico–.

Este conocimiento de posiciones en el campo social es lo que permitiría separar "clases" en el sentido de grupos, de elementos que ocupan posiciones y características similares y que entonces tienen altas probabilidades de tener intereses, prácticas y tomas de decisiones comunes. Sin embargo, "las clases que uno puede seleccionar en el espacio social (…) no existen en tanto que grupos reales, aunque ellas expliquen la probabilidad de constituirse en grupos prácticos" (Bourdieu, 1989, p. 30). En este sentido, la agrupación por estratos sociales a partir del lugar de residencia de la población instituye un espacio mediante

relaciones de poder que permite hablar de "clase" en el sentido de grupo organizado y con identidad propia.

A partir del juego dialéctico que puede establecerse entre espacio y sociedad, se manifiesta una "espacialidad" (Soja, 1985:, p. 3), entendida como "espacio socialmente producido", para dar cuenta de la complejidad de los fenómenos de orden social que se entienden también como parte de un tipo de representación simbólica propia. Con este enfoque, los actores sociales cobran relevancia tejiendo relaciones y entablando luchas y alianzas que se realizan y se materializan en el territorio. En este sentido, la idea de que en la ciudad las identidades puedan ser fijas o estables no sólo es cuestionable sino insostenible, ya que la complejidad y diversificación de las interacciones sociales abren posibilidades de conflicto y negociación constantes. Por el contrario, se entiende a la sociedad como algo activo y cambiante por antonomasia, fuente de dinámicas en las cuales los actores accionan códigos y construyen su identidad según el contexto en el que se encuentren (Rodríguez Goia, 2011).

Más allá las categorías utilizadas para distinguir y definir, es precisamente en las interacciones sociales donde el espacio urbano en su conjunto se construye y se reconstruye. De esta manera, las barreras y los límites –tanto sociales como territoriales–, aunque bien pueden ser móviles y cambiantes, proponen –mediante relaciones de poder– diferencias físicas y simbólicas que representan fronteras y divisiones (Tella y Amado, 2015). En tal caso, el espacio entendido como construcción social se erige como un dispositivo capaz de representar, simbolizar y actuar instituyendo y plasmando diferencias sociales, económicas, ideológicas, raciales, religiosas. Así, la forma en la cual sea comprendido, apropiado, utilizado y administrado puede hacer que este espacio funcione como un mecanismo de segregación, vigilancia, control, persecución y hasta confinamiento.

La periferia *post*-dictadura: acceso diferencial al espacio

Ya hemos destacado algunos autores que analizaron el proceso de crecimiento de Buenos Aires, focalizados en políticas y cambios urbanísticos. Otro grupo de trabajos, por su parte, han abordado el estudio de los procesos de metropolización poniendo énfasis en la

suburbanización en sí misma, es decir, en la periferia como contraposición de lo que ocurría en el centro. Muchos de ellos han identificado, caracterizado, mapeado y definido las formas de crecimiento y expansión de la periferia, sus causas y consecuencias problemáticas (Bourdé, 1977; Bozzano, 2009, Buzai, 2012, Caride, 2007; Lombardo, 2007; 2012; Sargent, 1974; Scobie, 1977; Tella, 2001; 2003; 2007; Torres, 1975; 1977; 1978; 1987; 1992; 1993; 2001; Vapñarsky, 1999).

La mayoría de los trabajos que abordan esta temática, entonces, han procurado comparar y establecer diferencias entre centro y periferia, generando categorías teóricas dicotómicas construidas a partir de fenómenos observados en el territorio. No obstante, debido a su estrecha relación funcional, además de la continuidad geográfica y las prácticas sociales de sus habitantes, ambos conceptos se caracterizan por mostrar puntos de contacto y matices más que representar mundos opuestos y antagónicos (Tella y Amado, 2015). Dicha situación suscita una serie de transformaciones socioterritoriales en las cuales la ciudad actúa como una vía mediante la cual se generan y profundizan dichos rasgos, caracterizados por poseer una fuerte impronta territorial. En un contexto signado por procesos globales (Friedman, 1986), el capital financiero permite una nueva organización de la actividad económica ligada a la ciudad, que se caracteriza por contar con una estructura "espacialmente dispersa y, a la vez, globalmente integrada" (Sassen, 1994, p. 29).

Dentro de este escenario, la "Aglomeración Gran Buenos Aires"[4] se insertó en una red de ciudades globales con una posición que puede ser considerada semiperiférica y de alcance regional (Borja y Castells, 1997). Esta situación, y especialmente las características históricas de su desarrollo urbano, se manifiesta aún en su actual estructura urbana y poblacional cuya fisonomía y tipo de crecimiento se caracteriza especialmente por diferenciarse de los modelos tradicionales del llamado "evolucionismo ecológico"[5] (Berry y Kasarda, 1977) y cuyos cambios recientes pueden relacionarse con fenómenos afines a la

[4] Los censos argentinos de 1947 y 1960 comenzaron a reconocer para fines estadísticos la existencia del "Gran Buenos Aires", pero es recién a partir de 1970 que el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) adoptó criterios teórico-metodológicos que le permitieron delimitar lo que denominó la "Aglomeración Gran Buenos Aires" que, censalmente, se constituyó como una única "localidad".

[5] En términos generales, esta línea de pensamiento es aplicada para las ciudades estadounidenses y supone que durante un período de crecimiento, industrialización y desarrollo del transporte debería producirse la suburbanización de los grupos de nivel socioeconómico medio-alto y alto y las clases bajas pasarían a ocupar el centro deteriorado. Sin embargo, este hecho no se ha producido en el período de industrialización de Buenos Aires iniciado a principios de la década de 1940, sino en una etapa posterior.

llamada "ciudad global", tales como el post-fordismo, el post-modernismo y el post-estructuralismo (Torres, 2001).

Estas condiciones se combinan para generar un escenario en el cual las periferias urbanas se encuentran expuestas a una mayor intensidad de transformaciones en tanto se constituyen en territorios en transición que se van diferenciando de las áreas centrales históricamente consolidadas y se plasman en el territorio a modo de fragmentos urbanos que ponen en tensión su continuidad tanto física como simbólica. Tales fragmentos dan cuenta de fenómenos de expansión, de segregación y de polarización del territorio, acercándose a conceptos tales como "archipiélago urbano", "ciudad dispersa", "ciudad de baja densidad", "ciudad difusa", etc. (Friedmann, 1986; Indovina, 1990; Harvey, 1990; Soja, 1996; Sassen, 1994).

Al respecto, Lombardo (2007) señala que en esta era de negocios de escala global, la ciudad se inserta en redes de reproducción del capital, adquiriendo las formas y procesos indicados para ello donde se experimenta una polarización relacionada con la distribución del ingreso y otra relacionada con la distribución ocupacional de los trabajadores, lo que implica que existe un mayor crecimiento en los polos altos y bajos que excluye a muchos sectores medios y sobre todo a los relacionados con las viejas industrias en declive desde los años ochenta (Torres, 2001).

Expresado en la expansión territorial, se observa una periferia con ocupaciones muy diversas y específicas, donde la ciudad en forma abrupta manifiesta una discontinuidad del tejido edificado, con ocupación fragmentada, pérdida del paisaje rural, nuevos polos de comercio y servicios, grandes áreas residenciales privadas, parques industriales e infraestructura vial (Figura 8). Es así que la periferia urbana conquista nuevos horizontes y adquiere nuevas características. Sin llegar a perder su interrelación constante con el centro, aumenta las tensiones y rupturas entre la morfología urbana, la gestión pública, las prácticas sociales (Tella y Amado, 2015).

En este contexto es que va a surgir el período representado por las medidas restrictivas, controladoras, expulsoras y persecutorias propias del gobierno de facto, que bajo un velo estético, modernizador y ordenador, escondía sus prácticas más aterradoras. La profundidad e intensidad de las intervenciones urbanas y sociales fue tal que no tuvieron su

final con el restablecimiento de la democracia en 1983. Por el contrario, los problemas estructurales de la ciudad, las necesidades básicas de la población, la fragmentación socioterritorial y las tensiones políticas continuaron protagonizando el escenario subsiguiente.

Hacia fines de la década de 1980, al contexto de pugnas y resistencias por el espacio urbano se le suma en la dimensión política un notable retraimiento de las administraciones públicas. Es así que ante la necesidad de acceder a los bienes y servicios de los que habían sido privados, en el ámbito de los sectores populares surgieron nuevos actores destacados por tener una fuerte representación y enlace territorial: el municipio, el barrio como sujeto, la iglesia, el club social y otras organizaciones de la comunidad se unieron para demandar y gestionar el derecho a la vivienda y a la tierra, a los servicios y a las infraestructuras básicas (Novick, 2004). Tal proceso produjo un desplazamiento del eje de la acción política a lo social y a lo urbano, en donde la lucha por el espacio centrada en la tierra fue central y predominante (Torres, 1993).



Figura 8: Segmento de una autopista suburbana que ha quedado como huella de las políticas inconclusas de la dictadura. Fuente: Fotografía de Juan Travnik, 2002. "Autopista Buenos Aires-La Plata #1". Museo Nacional de Bellas Artes, Nº inventario 11.777 (obra no exhibida). Recuperado de: http://mnba.gob.ar/coleccion/obra/11777

Para ese entonces la periferia ya cargaba con el estigma de "zona mala", por lo que buscó mejorar sus cualidades intrínsecas, donde los sectores populares -que de una u otra manera ya habían ocupado la tierra de las áreas suburbanas- lucharon por la conquista de nuevos derechos (Torres, 1993). De tal modo, intentaron recuperar una serie de beneficios

tales como: los préstamos a la vivienda individual, los subsidios al transporte público y las permisividades en las reglamentaciones de construcción, frente al avance de la inversión especulativa de los desarrolladores inmobiliarios que no se había detenido a pesar de la implementación de la Ley 8.912, sino que sólo había logrado que los loteos suburbanos aumenten de precio, haciendo aún más restrictiva la posibilidad de acceder al suelo urbano.

La suburbanización entonces se presenta con fuertes rasgos populares, ya que los pobladores de la periferia eran en su gran mayoría trabajadores industriales que en una etapa anterior habían podido acceder a tierra barata, beneficiados por los subsidios al transporte público y las políticas de industrialización y que ahora se veían obligados a abandonar el centro y los sectores más próximos a la ciudad, estableciéndose en asentamientos y autoconstruyendo sus viviendas en el marco de las políticas urbanas implementadas por la dictadura. Se consolidó así una periferia expandida y fuertemente segregada: mientras el centro, ya librado de la gran masa de población villera, se densificó, cualificó y diversificó; la periferia se expresaba por medio de la reproducción de loteos relativamente económicos como única forma de acceso al suelo para autoconstrucción. Se trató de una etapa de penurias y luchas populares continuas, en busca de condiciones mínimas de habitabilidad.

No obstante, la periferia -signada por la tendencia a la expansión de villas y asentamientos precarios- comienza a sufrir un nuevo proceso de suburbanización cuando los procesos económicos y financieros globales colocan el foco de atención en las ciudades como medio ideal para fijar y reproducir el capital (Lombardo, 2015). En este caso, los desarrollos inmobiliarios, sostenidos por los mecanismos del Estado, permitieron que los sectores de mayores ingresos comiencen a asentarse en zonas cada vez más externas pero cercanas a las autopistas, donde disputarán el territorio con las clases trabajadoras, habitantes tradicionales de esa periferia.

Esta situación se produce en un contexto de crisis estructural cuyo origen puede rastrearse en la década de 1980 cuando se habían evidenciado cambios importantes tanto en el centro como en la periferia, por lo que también se generan nuevas problemáticas y una diferenciación creciente. Por una parte, reaparecen tendencias que apuntan al deterioro de ciertas áreas centrales y, por otra, aparecen en la extrema periferia zonas que se hacen accesibles gracias a las autopistas. Este tipo de circunstancias señalan una tendencia a la suburbanización de los grupos de más altos ingresos a través de urbanizaciones cerradas que,

si bien no revisten una forma novedosa de habitar la periferia, su proliferación, diversificación y adopción como vivienda permanente de grandes franjas de la población si pueden considerarse como nuevas tendencias para el mercado de la vivienda suburbana.

La eliminación paulatina de los "subsidios implícitos" hasta su (cuasi) eliminación a lo largo de la década de 1990 –cuando los ferrocarriles metropolitanos fueron concesionados– contribuiría también a explicar las nuevas formas de la periferia. Ahora no se desarrollarían más en el área cercana a las redes ferroviarias sino que la nueva periferia se estructura en relación a las áreas de influencia de los ejes viarios que conforman las autopistas. Por su parte, los protagonistas de este tipo de suburbanización ya no son los trabajadores urbanos ligados a la actividad industrial sino los grupos de más altos ingresos, que mediante el automóvil pueden acceder a los vastos terrenos que habían quedado ajenos a las formas de crecimiento observadas en el período anterior (Tella y Amado, 2015).

En esta nueva configuración urbana favorecida por transformaciones tecnológicas, el influjo de capital, el agravamiento de los problemas de violencia y la cultura postmoderna, tanto el centro como la periferia sufren nuevos cambios. Se observa así que los sectores de altos ingresos, que habitaban parte de la primera corona, o bien vuelven al centro habitando torres de lujo, o bien se alejan cada vez más, viviendo en los llamados *countries*, clubes de campo y barrios cerrados. Estos procesos han dado como resultado una periferia polarizada y con fuertes rupturas socioespaciales, ocupada tanto por los sectores pobres como por los ricos. Así, los sectores de altos ingresos intentan aislarse de los sectores medios y bajos; sin embargo, aunque encerrados tras muros, barreras y cercos, comparten las mismas áreas de la ciudad.

Se resignifican así los conceptos de centro y periferia, y van mutando las relaciones y las pujas existentes entre unos y otros. La fragilidad territorial y la vulnerabilidad social constituyen claves para interpretar tal proceso de construcción de la ciudad. Esta perspectiva instala un discurso en el que la ciudad nos habla en términos de diferenciación territorial y tales diferencias se ponen en evidencia mediante mecanismos de identificación y de interpretación de los niveles de precariedad sociourbana en sus espacios constitutivos (Tella *et al*., 2016). En efecto, en este escenario la periferia se vio aún más polarizada y con fuertes contrastes espaciales, en la cual los sectores populares debieron afrontar una disputa por el territorio con segmentos de altos ingresos de la población, que requerían importantes

superficies de tierra barata para localizar sus residencias, con altos muros perimetrales en la búsqueda de un "entorno frondoso y apacible" (Tella, 2007).

En este escenario se redimensionó la idea de periferia caracterizada esencialmente como la de un espacio que se desplazaba de las inmediaciones de los corredores ferroviarios hacia las de las autopistas. Y en tal dinámica, las zonas "buenas" –aquellas correspondientes a las áreas tradicionales consolidadas– tendieron a mejorar sus cualidades urbanas, mientras que las zonas "malas" –las consideradas de tipo periférico– también mejoraron pero sólo en proximidades de los nuevos ejes viarios, a la vez que desplazaban a los sectores populares que allí residían (Torres *et al*., 1997).

Este proceso denominado por Torres (2001) como "suburbanización de las elites" estuvo enmarcado en aquéllos fenómenos globales mencionados más arriba. Puede definirse como el asentamiento residencial de los sectores de altos ingresos de la población en la periferia urbana bajo la forma generalizada de "urbanizaciones cerradas" para las que fueron conquistando grandes terrenos ubicados en áreas accesibles debido a la construcción de autopistas. Entretanto los sectores sociales más bajos sufrían un nuevo desplazamiento, con una disputa desigual por las tierras que, una vez más, producía modificaciones sustanciales en el perfil de la periferia y afectaba su forma de acceso a bienes y servicios urbanos, sus condiciones ambientales, sus realidades laborales.

En términos generales, la característica principal de esta configuración urbana es la preeminencia del norte sobre el sur y del centro sobre la periferia, a la vez que se observa un fuerte predominio de los ejes principales sobre los espacios intersticiales. Estos patrones se extienden ahora hasta la tercera corona, estableciendo nuevas tendencias con marcadas diferencias respecto de los anteriores períodos analizados: en la actualidad no existe subdivisión alguna de tierras con fines residenciales en Buenos Aires y su periferia que no esté dirigida a los sectores de más alto poder adquisitivo. No obstante, la tendencia indica que los mercados se están extendiendo cada vez más para abarcar también a los sectores medio altos (Torres, 2001).

A partir de esta situación, extendida primero hacia la zona norte, se fueron replicando condiciones similares hacia el sur y hacia el oeste de la RMBA, donde los sectores populares –a pesar de ya haber consolidado su vivienda y su hábitat– continúan luchando por mejorar

sus condiciones de vida y -a la vez- disputando los espacios de reproducción social con las "élites suburbanizadas", que fueron desplazando a dichos sectores de los fragmentos de ciudad que habían logrado habitar. De esta manera, los sectores populares, la clase obrera, las clases bajas, se encuentran en un escenario que puede remitirse a los últimos veinticinco años y en el cual, así como cuarenta años atrás, se encuentran en las áreas y en las posiciones más desfavorables de la ciudad y de la sociedad. Esto se debe a que, si bien las problemáticas estructurales socioeconómicas y territoriales pudieron mutar y hasta atenuarse; siempre persistieron, jamás desaparecieron totalmente.

Reflexiones finales

A través de un recorrido por las políticas urbanas implementadas por la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983) intentamos destacar la importancia que las mismas tuvieron para la construcción de la periferia de Buenos Aires. Identificamos así y subrayamos, sobre todo, una serie de elementos ordenadores del espacio que surgen a partir de las políticas de la dictadura de un modo más evidente y perceptible pero que sus génesis pueden rastrearse desde períodos anteriores y que aún hoy perduran en el tiempo alimentados por las diversas sinergias que se fueron plasmando en el territorio a lo largo de la historia.

En la actualidad nos encontramos en un nuevo marco posible para el desarrollo urbano de la RMBA a partir de la sanción de la Ley Provincial 14.449 de Acceso Justo al Hábitat. Si bien la misma no ha logrado desplazar a la vieja Ley 8.912, ha venido a complementarla saldando algunas deudas con los sectores populares que habían nacido en 1977 y que aún no encontraban beneficios en términos normativos. Esta ley, sancionada a fines de 2012, se destaca por reconocer la ciudad "autoconstruida" y establecer objetivos de equidad en el desarrollo urbano. A su vez, instituye procesos, define autoridades de aplicación y establece instrumentos urbanísticos que permitan intervenir en beneficio de los sectores más postergados, que mediante diferentes formas de organización popular son reconocidos como actores fundamentales en la construcción de la ciudad.

Así como a mediados de los años setenta una serie de legislaciones actuaron en detrimento de los sectores populares para el acceso a la ciudad y a través de una serie de

marcas en el territorio contribuyeron a la fragmentación social y urbana, esta ley provincial puede ser un primer paso para sentar las bases de un marco normativo anti-cíclico, que defina una ruptura en las políticas urbanas que se vienen sucediendo en los últimos cuarenta años y reconozca la función social de la propiedad, el derecho a la ciudad y el acceso legítimo a la vivienda y al hábitat digno para todos los ciudadanos.

El modelo de periferia urbana aquí presentado consiste en un territorio que responde a un orden espacial determinado y definido para ejercer el control social de las prácticas colectivas. En consecuencia, la periferia se construye a partir de una interrelación directa entre marcas urbanas que surgen fundamentalmente de las políticas implementadas por el último gobierno militar que son orientadas a ordenar el espacio y a controlar los movimientos sociales. Se presenta un discurso que recorre tiempo y espacio, que no sólo se remite a la demarcación y delimitación de lugares y clases sociales sino que, además, construye una dimensión simbólica, ordena y fija las relaciones de fuerza, controla las actividades y establece las distancias sociales, asignando un lugar en el espacio para cada grupo.

Si bien podemos hablar de una periferia como unidad en términos estructurales, funcionales y hasta geográficos, su construcción metropolitana se define sobre todo como resultado de una mera suma de elementos (Badía, 2009). Por el contrario, para poder conocer sus características esenciales, construirla como objeto de estudio y como sujeto de políticas públicas, es necesario reparar en las relaciones y procesos que permiten unir esos elementos fragmentados; recuperando así la historia, la identidad, la memoria y el conocimiento colectivo existente. Reconociendo los hitos que dejaron cicatrices -y algunas heridas aún abiertas- en su estructura que permitan reconstruir las partes en pos de proyectar un espacio metropolitano integrador, inclusivo y superador.

Bibliografía

Badía, G. (2009). La dimensión política en el proceso de construcción de lo metropolitano, en Cicioni (Comp.), La Gran Buenos Aires. Rompecabezas metropolitano. Cap VI (pp. 133-154). Konrad- Adenauer-Stiftung. http://www.kas.de/wf/doc/kas_21986-1522-1-30.pdf?120131131923

Berry, B. y Kasarda, J. (1977). *Contemporary Urban Ecology.* MacMillan.

Bettanin, C. (2010). Políticas urbanas autoritarias: testimonios y prácticas de memoria colectiva acerca del pasado reciente en conjuntos urbanos de vivienda social en la ciudad de Buenos Aires. *Cuadernos de Trabajo Social, 23*, 103-123.

Borja, J. y Castells, M. (1997). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información.* Taurus, UNCHS.

Bourdé, G. (1977). *Buenos Aires. Urbanización e inmigración.* Huemul, Colección Temas Básicos.

Bourdieu, P. (1989). El espacio social y la génesis de las clases. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas, III*(7), 27-55.

Bozzano, H. (2009). *Territorios Posibles, procesos, lugares y actores*. Lumiere.

Buzai, G. y Marcos, M. (2012). The Social Map of Greater Buenos Aires as Empirical Evidence of Urban Models. *Journal of Latin American Geography, 11*(1), 67-78.

Caride, H. (2007). La conurbación de Buenos Aires como objeto de estudio histórico. Argumentos científicos y lógicas disciplinares [Seminario de Crítica Nº 157, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Buenos Aires].

Clichevsky, N. (1996). *Política social urbana: Normativa y configuración de la ciudad.* Espacio Editorial, Colección Ciencias Sociales.

Cravino, M. C. (2001). La propiedad de la tierra como un proceso. Estudio comparativo de casos en ocupaciones de tierras en el Área Metropolitana de Buenos Aires [SLAS Conference 2001: Land Tenure Issues in Latin America, Birmingham].

Cravino, M. C. (2014). *Derecho a la ciudad y conflictos urbanos: la ocupación del Parque Indoamericano*. Ediciones UNGS.

Daich Varela, L. (2015). El barrio La Asunción, San Miguel: autoconstrucción cooperativa de vivienda durante la última dictadura militar, en *Actas de las II Jornadas de Historia reciente del Conurbano Bonaerense*. Universidad Nacional de General Sarmiento.

Di Virgilio, M. M. y Vio, M. (2009). La Geografía del proceso de formación de la región metropolitana de Buenos Aires. (Versión preliminar). http://www.lahn.utexas.org/Case%20Study%20Cities/Innerburb/BA/UrbanizacionAMBA.pdf

Friedmann, J. (1986). The World City Hypothesis. *Development and Change. 17*, 69-84.

González, P. (2010). Los asentamientos populares en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Emergencia y reproducción del territorio en los procesos neoliberales de construcción de ciudad (1980-2010). *Geograficando, 6*(6), 147-164. http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.4747/pr.4747.pdf

Gutman, M. y Hardoy, J. (2007). *Buenos Aires 1536-2006. Historia urbana del Área Metropolitana*. Infinito.

Instituto de la Vivienda de la Provincia de Buenos Aires (S.F.). Historia de la Vivienda Social en la Provincia de Buenos Aires. http://www.vivienda.mosp.gba.gov.ar/varios/historia_vivienda.pdf

Indovina, F. (1990). La cittá diffusa, en Indovina *et al*., *La cittá diffusa* (pp. 21-43). Istituto Universitario di Architettura di Venezia.

Jajamovich, G. y Menazzi, L. (2012). Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar. Algunos interrogantes a partir de Buenos Aires (1976-1983). *Bitácora Urbano Territorial, 20*(1), 11-20.

Kullock, D. y Novick, A. (Comps.) (2010). *Debates sobre Ciudad y Territorio. Los aportes del CIHaM-Centro de Investigación Hábitat y Municipios*. Ediciones FADU.

Lombardo, J. (2007). *La construcción de la ciudad: El caso de la región metropolitana de Buenos Aires*. Ediciones Nobuko.

Lombardo, J. (2012). *La construcción del espacio urbano*. Ciccus.

Lombardo, J. (2015). La ciudad. Inversiones, reproducción de la vida y orden territorial, en Tella (Coord.), Amado y Lombardo, *Espacio, poder e identidad: Hacia un estatus urbano de lugar*. Ediciones UNGS.

Menazzi, L. (2013). Ciudad en dictadura. Procesos urbanos en la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983). *Scripta Nova, XVII*(429).

Oszlak, O. (1983). *Los sectores populares y el derecho al espacio urbano*. Punto de Vista.

Oszlak, O. (1991). *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Estudios CEDES-Humanitas.

Rodríguez Goia, M. (2011). Mundos urbanos: el contacto con el "otro" y la producción de la diferencia en la ciudad (Tesis doctoral, Dir.: Dr. Jordi Roca i Girona, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, España).

Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE 28*(84), 5-19.

Sargent, C. (1974). *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930*. Arizona State University: Center of Latin American Studies.

Sassen, S. (1994). *Cities in a World Economy*. Pine Forge, Sage Press.

Scobie, J. (1977). *Buenos Aires: del centro a los barrios, 1870-1910*. Solar/Hachette.

Schindel, E. (2002). Las ciudades y el olvido. *Los puentes de la memoria, 7*, 26-33.

Schindel, E. (2011). Memorias barriales y derecho a la ciudad: la recuperación de ex CCD como práctica de resistencia y reconstitución del tejido social, en *Actas del IV Seminario Internacional Políticas de la Memoria, Ampliación del campo de los derechos humanos. Memoria y perspectivas*.

Schindel, E. (2013). Ahora los vecinos van perdiendo el temor. La Apertura de ex centros de detención y la restauración del tejido social en Argentina. Bifurcaciones, (14). http://www.bifurcaciones.cl/2013/10/ahora-los-vecinos-van-perdiendo-el-temor/

Silvestri, G. y Gorelik, A. (2005). Fin de siglo urbano. Ciudades, arquitecturas y cultura urbana en las transformaciones de la Argentina reciente, en Suriano, *Dictadura y democracia: 1976-2001* (pp. 443- 506). Sudamericana.

Snitcofsky, V. (2012). Clase, territorio e historia en las villas de Buenos Aires (1976-1983). *Quid 1*, (2), 46-62.

Soja, E. (1985). La espacialidad de la vida social: hacia una reteorización transformativa, en Gregory y Urry (Eds.), *Social Relations and Spatial Structures*. Macmillan.

Soja, E. (1996). *Six Discourses on the Postmetropolis*. Routledge: Imagining Cities.

Tella, G. (2001). *Del suburbio a la post-periferia. Efectos una modernización tardía en la región metropolitana de Buenos Aires*. Ediciones de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

Tella, G. (2003). La mutación de enclaves urbanísticos en Buenos Aires. Guadalajara (México). *Revista Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad, IX*, 211-237.

Tella, G. (2007). *Un crack en la ciudad: Rupturas y continuidades en la trama urbana de Buenos Aires*. Ediciones Nobuko.

Tella, G. (2009). *Buenos Aires: Albores de una ciudad moderna*. Ediciones Nobuko.

Tella, G. y Amado, J. (2015). La periferia. Representaciones simbólicas y construcciones discursivas, en Tella (Coord.), Amado, J. y Lombardo, J, *Espacio, poder e identidad: Hacia un estatus urbano de lugar*. Ediciones UNGS.

Tella, G. (Coord.); Lombardo, J.; Reboratti, L.; Rivarola y Benítez, M.; Amado. J. y Silva. R. (2016). *Precariedad urbana y reproducción social en la construcción de la ciudad: El caso de la región metropolitana norte de Buenos Aires entre 1991 y 2010*. Ediciones UNGS.

Timerman, J. y Dormal, M. (2009). Buenos Aires, ciudad de dicotomías: un recorrido por su historia, en Cicioni (Comp.), La Gran Buenos Aires. Rompecabezas metropolitano (pp. 17-38). Konrad- Adenauer-Stiftung. http://www.kas.de/wf/doc/kas_21986-1522-1-30.pdf?120131131923

Torres, H. (1975). Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires. *Desarrollo Económico, 15*(18).

Torres, H. (1977). Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires, en Hardoy y Schaedel (Comp.), *Asentamientos urbanos y organización socioproductiva en la historia de América Latina*. SIAP.

Torres, H. (1978). El Mapa Social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los modelos urbanos. *Desarrollo Económico, 8*(70).

Torres, H. (1987). El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980: políticas de vivienda y de transporte. *Espacio y Organización - Revista de Planeamiento Urbano y Regional, III*(1).

Torres, H. (1992). Cambios en la estructura socioespacial de Buenos Aires a partir de la década de 1940, en Sautu y Jorrat (Comps.), *Después de Germani: Exploraciones sobre estructura social de la Argentina* (pp. 158-175). Paidós.

Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Ediciones FADU, Universidad de Buenos Aires.

Torres, H. (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *Eure, 27*(80), 33-56.

Torres, H.; Tella, G.; Morano, C., Fernández. M. y Lerchundi, L. (1997). Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópolis latinoamericana. El caso de la Aglomeración Gran Buenos Aires, en *Anales del VI Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Universidad de Buenos Aires.

Vapñarsky, C. (1999). *La Aglomeración Gran Buenos Aires: Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. EUDEBA.

Yujnovsky, O. (1984). *Claves políticas del problema habitacional argentino 1955-1981*. Grupo Editor Latinoamericano.

Zapata, M. C. (2012). *Expresiones territoriales de los diversos modelos socioeconómicos del país*. IIGG-UBA. http://www.sociedad-estado.com.ar/wp-content/uploads/2012/03/Expresiones%20territoriales.pdf

¿QUIÉN ESTÁ A CARGO AQUÍ? LOS QUE DECIDEN LAS FORMAS EN LOS PROCESOS DE EXTENSIÓN URBANA, EL CASO DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA

Cristian Terreno[1]

Resumen

En las últimas décadas los complejos procesos de producción de extensiones urbanas en las áreas metropolitanas de las ciudades latinoamericanas han sido abordados desde diferentes disciplinas así como desde perspectivas críticas a pragmáticas. Este trabajo, parte de una tesis doctoral, estudia el proceso de extensión urbana en la región metropolitana de Córdoba, Argentina, a escala de unidades de transformación y busca integrar un abordaje morfológico con una interpretación de la dinámica desde los actores involucrados, poniendo foco en las prácticas de transformación del territorio.

Después de analizar los modos de producción a partir de los productos en el territorio y los procesos aborda los modos de producción enfocándose en los actores responsables de las transformaciones materiales. A partir del concepto de técnica como mediador en su carácter instrumental, se indagan los valores puestos en acción por actores para la toma de decisiones en relación a la forma. Se analizan documentos técnicos de proyectos así como registros de diálogos y entrevistas a actores en diferentes instancias, para responder a la pregunta de esta parte de la investigación: ¿Quiénes deciden las formas de las extensiones urbanas?, ¿cómo se toman las decisiones que definen las formas? y ¿qué conciencia tienen los decisores de la forma de los impactos que dichas transformaciones producen?

Palabras clave: Extensiones urbanas, actores, producción técnica.

[1] cterreno@unc.edu.ar, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño - Universidad Nacional de Córdoba, Bauhaus Universität Weimar, República Federal de Alemania.

Introducción

El desarrollo urbano de las áreas metropolitanas latinoamericanas presenta fenómenos de extensión con formas urbanas que, aunque con diversas denominaciones (Indovina, 2004; 2009; Sieverts, 2003), los especialistas definen como territorios fragmentados, insulares y difusos, con fuertes desequilibrios en relación al territorio natural, las dinámicas sociales y productivas, poniendo en duda la sustentabilidad de estos procesos de desarrollo en el mediano y largo plazo.

El fenómeno se explica desde una lógica capitalista de ganancias a corto plazo y oferta diversificada de enclaves diversos para cada necesidad, donde una gobernabilidad débil solo tiende a cubrir las deficiencias del mercado y de esa forma alcanzar la gobernabilidad, y sosteniendo así el proceso en el corto plazo.

Por otra parte en los últimos años se viene desarrollando un proceso de toma de conciencia de la falta de sustentabilidad de los procesos y de los productos resultantes de esta forma de producción urbana por extensión: (a) Diversidad de trabajos académicos demuestran científicamente la problematicidad de los procesos. (b) Fenómenos naturales como inundaciones ponen en evidencia la vulnerabilidad de las transformaciones desarrolladas en las últimas décadas. (c) Organizaciones de la sociedad civil reclaman por derechos colectivos. (d) Iniciativas políticas legislan la protección y el ordenamiento del territorio. (e) Han surgido formas concretas de transformar el territorio de una manera diferente con mayor equilibrio con los sistemas naturales y mayor involucramiento de la ciudadanía.

Sin embargo el proceso continúa adelante presentándose los territorios metropolitanos como territorios de controversias, tensiones, disputas y desequilibrios ambientales así como de diversidad: heterogeneidad de productos, diversidad de tramas de actores y procesos para llevar adelante las transformaciones y modos diversos de transformar.

Este trabajo es parte de una tesis de doctorado en estudios urbano-territoriales, que estudia los modos de producción del territorio metropolitano con eje en los procesos de extensión en las localidades que componen el área metropolitana de la Ciudad de Córdoba, Argentina (1,8 millones de habitantes).

El trabajo ha analizado en una primera instancia la diversidad de los productos resultante de los procesos de extensión. Dadas las características de estos territorios (su carácter de fragmentos/islas) se los analiza como unidades de transformación, considerando tanto su forma urbana así como las relaciones con la estructura urbana y las unidades ambientales de las que forman parte.

En una segunda instancia, se han analizado los procesos de producción, los actores involucrados y las etapas por las que discurre el proceso. Aquí se reconocen las tramas diversas de actores y las diferentes etapas por la que transcurren, poniendo foco en los momentos de tensión en las transformaciones (arenas) donde se evidencian los desbalances antes enunciados y se reconocen los desenlaces en el proceso que requieren modificaciones y ajustes en los modos de transformar el territorio.

Finalmente en la instancia que aquí se presenta para la discusión, el eje se pone en los modos de transformación, en los actores que traducen en formas los intereses y lógicas del resto de la trama de actores involucrados. Denominaremos a estos actores "los conformadores" y pondremos foco en las técnicas que ponen en acción y en los impactos que genera el producto resultante como el concepto mediador para el análisis. Se busca poner en evidencia que los actores técnicos denominados en este trabajo "los conformadores" transforman el territorio no solo de una manera instrumental, sino que son portadores de valores propios así como mediadores de valores de otros actores y por lo tanto se encuentran en una trama compleja de intereses y valores que los constituyen también en actores políticos.

Se busca comprender en esta etapa del trabajo, en general: ¿Quiénes son los responsables de dar forma en cada proceso? y ¿qué conciencia tienen de los impactos que las transformaciones que llevan adelante producen? En particular se pretende responder a las siguientes preguntas ¿Cuál es el rol de los conformadores como mediadores en el proceso de producción de las formas urbanas? ¿Qué técnicas ponen en acción? Frente a situaciones controversiales, ¿proponen técnicas que buscan dar continuidad a las condiciones estructurales de producción o a opciones transformadoras de los modos de producción convencionales?

Para ello se trabaja sobre una muestra de casos que representan la diversidad de productos reconocidos, trabajando con documentos de los proyectos, registros de expresiones

de los diversos actores involucrados así como entrevistas semi-estructuradas a actores que han participado en dar forma a los casos seleccionados.

La triangulación de la información se integra en "historias de las transformaciones" que buscan a través de la narrativa, destacar limitaciones así como potencialidades en los modos de transformación por extensión de los territorios metropolitanos latinoamericanos.

El texto que sigue se organiza en una primera etapa conceptualizando a los actores de la transformación (a) a partir de los diferentes campos de acción en proceso de producción urbana y luego especificando los diferentes roles de estos actores conformadores (b) en cada una de estos campos. A partir de allí se pone el foco en la técnica como mediadora (c) y se revisan los enfoques de la planificación (d) para entender la práctica técnica de la transformación como práctica política. *A posteriori,* se argumenta la selección de casos (e) y se propone una metodología de abordaje donde las diferentes partes que conforman una unidad de transformación se asocian a actores y técnicas puestas en acción. Finalmente se presenta conclusiones parciales y próximos desarrollos (f).

Los campos de la producción urbana y los conformadores

Partimos de reconocer en los procesos de extensión urbana metropolitana tres campos donde analizar las acciones de los actores: el del mercado, de la política y de la sociedad civil (Pirez, 1995; Carol, 2004).

En cada uno de ellos, los diferentes integrantes actúan con lógicas que no encuentran puntos de coincidencia en el entendimiento del hábitat como una totalidad. Para los actores privados extender la ciudad es un negocio, para los actores políticos una posibilidad de aumentar ingresos a partir de la dinámica que genera los emprendimientos urbanos pero también un riesgo de conflictos y pérdida de capital político. Para la sociedad civil es la oportunidad de solucionar un problema habitacional en un caso, mientras que para otros es el riesgo de perder la calidad del hábitat que se ha conseguido. Cada una de estas miradas genera las tensiones que podemos reconocer en las arenas (Long, 2003; 2007), puntos de enfrentamiento de actores en los procesos de transformación del hábitat a partir de conflictos y que requieren una ajuste en el camino de las transformaciones. Por ello en la etapa anterior

hemos reconstruidos los procesos de transformación del hábitat a escala de las unidades de transformación para detectar estos momentos donde la emergencia del conflicto permite comprender intereses, objetivos y estrategias en una arena (por ejemplo la localización de una urbanización para afectados por inundación en Rio Ceballos, los aumento de los costos de infraestructura para una mayor sustentabilidad en un emprendimiento de carácter social emprendido por un sindicato en la misma localidad, la necesidad de re-parcelar en emprendimiento ecológico para beneficio común de la localidad y del ambiente en general en el Municipio de Unquillo, pero que requieren costos que los miembros del emprendimiento no están dispuestos a invertir).

Dentro de cada campo buscamos reconocer a aquellos actores que median en el proceso en general y en las arenas en particular entre los intereses, objetivos y estrategias de los actores de cada campo (mercado, estado y sociedad civil) y que son los posibilitantes de las transformaciones. Son los denominados actores comúnmente "técnicos" pero que como plantea Pirez (1995) son los actores del conocimiento, entendiendo a la técnica como conocimiento instrumentalizado. Ellos actúan con una lógica subordinada a la del resto de los actores (económico, políticos y de la sociedad civil) que producen lo urbano a escala local, ya que no son ellos los que toman directamente las decisiones, regulan o demandan acciones sino a través de la participación dentro de cada uno de estos campos. Dentro de cada una de ellos ponen en juego como insumo conocimiento en sus diferentes facetas y de esta forma contribuyen a la toma de decisiones tanto en la producción, la regulación de las mismas y las demandas y controles desde la sociedad civil. De esta forma introducen perspectivas en las formas de entender las transformaciones, las relaciones con las preexistencias y los impactos hacia el futuro que forman parte de las decisiones.

Pirez plantea un primer agrupamiento de los actores del conocimiento en: (a) técnico-privados entendiendo a profesionales e instituciones privadas que asesoran y llevan adelante proyectos de transformación del hábitat. (b) Gubernamental aquellos que participan de los órganos del estado que por una parte regulan, pero que también son responsables de transformaciones llevada adelante por el Estado. (c) Académicos que se corresponden a actores de instituciones del conocimiento (universidades, institutos de investigación, etc.) involucrados en la producción, enseñanza y difusión del conocimiento.

Pedro Pirez reconoce en los actores que se mueven por la lógica del conocimiento la potencialidad de jugar un rol importante en la construcción una mirada totalizadora de lo urbano dentro de esta forma de producción urbana por unidades fragmentadas. Son ellos los que pueden ayudar a construir un horizonte sustentable donde se pongan en discusión desde la necesidad poner un límite a la extensión hasta generar transiciones hacia nuevas formas de habitar los territorios metropolitanos entre lo urbano y lo rural. Esta potencialidad es la que busca comprender este trabajo en el eje Noroeste del Área Metropolitana de Córdoba, pero también las limitaciones que el resto de los actores constituyen en relación a la accionar performativa de los conformadores.

Los conformadores: del conocimiento a la acción técnica

Si bien en los procesos de producción del hábitat participan diferentes actores en la transformación y en diferentes roles, su elemento común es la perfomatividad. Todos ellos comparten saberes orientados al hacer con el objetivo de alcanzar producidos materiales. A partir de los marcos normativos que definen incumbencias profesionales en el proceso de producción de las extensiones urbanas es posible reconocer diferentes profesiones (agrimensores, geólogos, biólogos, ingenieros en diferentes especialidades, arquitectos y urbanistas, gestores ambientales), cada una de ellas con tradiciones disciplinares diferentes que ponen, desde la formación profesional, énfasis en diferentes saberes con jerarquías diferentes: así un agrimensor parte del conocimiento geométrico matemático y llega a lo jurídico, el ingeniero conocimientos científicos asociados a la productividad, arquitectos y urbanistas desde el espacio a la habitabilidad, gestores ambientales desde la lectura ecosistemita a los procesos de organización y gestión.

Todos ellos comparten una característica común: operan a partir del conocimiento (Herschbach, 1995), un conocimiento performativo que se traduce en técnicas de transformación. Es un conocimiento complejo que como plantea Mitcham (1989) integra conocimiento científico, conocimiento empírico e intenciones.

En su participación en los diferentes esferas de la producción urbana, los transformadores asumirán diferentes roles: (a) deberán "dar forma" o sea tomar las decisiones

de conformación si son parte del campo de la producción integrando los equipos que desarrollan y llevan adelante la materialización de las propuestas de transformación, (b) "regular y controlar las formas" si son parte del campo del Estado conformando los equipos técnicos de Municipios y entidades provinciales, (c) "influenciar las conformaciones" si colaboran con las organizaciones de la sociedad civil que defienden cuestiones colectivas afectadas por los procesos de transformación.

Diferentes profesiones con incumbencias y tradiciones disciplinares actúan en diferentes roles según el campos en el que participan compartiendo un conocimiento performativo que pone a la transformación como eje ya sea para llevarla delante, criticarla o impedirla.

Actores conformadores como mediadores: las técnicas de transformación

Como se explicitó al inicio, el trabajo partió reconociendo las transformaciones en el territorio metropolitano a escala de sus unidades (loteos, urbanizaciones, emprendimientos inmobiliarios, parques industriales, etc.) tomando como muestra las vinculadas a la actividad residencial ya que son las dominantes en el área. A posteriori se reconstruyó la trama de actores involucrados en cada una de ellas, reconociéndolos organizados en campos para la transformación y diferenciando las etapas del proceso de transformación para detectar allí las arenas, etapa donde el proceso de transformación entra en un estado de tensión que requiere para su superación ajustes de estrategias y acuerdos entre los campos de actores. Es en este espacio donde se hace un zoom para revisar ¿Quién está a cargo de la transformación? ¿Cómo se transforma? ¿Con qué consecuencias? A fin de definir los modos de transformación. El carácter conflictivo de las arenas permitiría detectar alternativas en las transformaciones, interacciones y acuerdos que permiten superar la instancia de conflicto.

El concepto analítico para abordar el análisis de las transformaciones en la etapa de la arena es el de técnica. La técnica considerada en su dimensión instrumental como conjunto de procedimientos puestos en práctica para obtener un resultado determinado (Mitcham, 1989, p. 9) se complejiza a partir de entenderla además como una forma de ser en el mundo del

hombre (Ortega, 1957) y que las transformaciones resultados de la técnica expresan formas de entender el mundo.

Desde este enfoque, podemos entender la técnica como un proceso orientado a un fin, que en nuestro caso se convierte en el resultado de las transformaciones: el loteo, urbanización, plan de viviendas, etc. Proceso y objeto/artefacto son dos caras necesarias para entender la técnica teniendo la ventaja analítica el objeto que permanece y puede evaluarse de diferentes maneras en todo momento y cuantas veces queramos, aunque como resultado no nos permite comprender las prácticas de transformación, solo las podemos inferir.

Por ello buscaremos rastrear los procesos, reconstruir la trama de actores técnicos y reconocer las prácticas. La forma de agruparse de los actores técnicos a partir de sus incumbencias y saberes disciplinares y los procedimientos puestos en acción la forma para llevar adelante las diferentes etapas de la transformación.

El espacio de la arena permite además la emergencia del mundo de los sujetos, las intencionalidades, las habilidades para transformar y las relaciones con los otros actores que participan en ella. Entramos en un campo donde el discurso, pero también las herramientas técnicas nos permiten comprender los modos de transformación desde el mundo de los valores.

Pero buscando reconocer diversidad de los modos de transformación, las posibilidades alternativas que deberían surgir en las arenas como espacios de tensión y reconociendo al actor técnico como transformador a partir de un insumo básico que es el conocimiento, buscamos de una manera interpretativa reconocer los conocimientos puestos en acción.

Diferentes autores han indagado sobre la relación conocimiento-técnica, entendiendo la mayoría de ellos que la técnica toma conocimiento científico y lo aplica. Profundizando en esta disquisición autores como Mitcham (1989) recuperando a Vincenti (1984) define que en la técnica se ponen en juego tres tipos de conocimiento: Descriptivo, prescriptivo y tácito.

El conocimiento descriptivo está constituido por un conjunto de proposiciones que proveen la estructura conceptual para operar en la realidad material (desde propiedad de los materiales, información técnica, herramientas, etc.). Describe cómo son las cosas y se presentan como reglas, conceptos abstractos y principios generales y tienen en general una

estructura consistente y generalizable. Este conocimiento es el que se enseña y aprende en los ámbitos académicos y que estructura las profesiones y guía la posterior actividad que cada actor desarrolla individualmente en cada campo.

El conocimiento prescriptivo surge del objetivo central de la técnica de alcanzar mayor efectividad, a través de mejorar sus procedimientos y operaciones en su hacer.

Es un conocimiento fruto de la experiencia, de la prueba y el error, que se usa para construir predicciones y poder testearlas. Al ser construido en el hacer, este conocimiento no llega directamente a reglas y enunciados, y por lo tanto es más difícil de comunicarse y generalizarse. Este conocimiento comienza a tener relevancia en la formación académica cuando se realizan simulaciones como proyectos que como simulaciones buscan resolver problemas de la realidad en formato de simulaciones. Pero al ser un conocimiento de resultado de la experiencia, es un conocimiento construido en la práctica profesional ya sea en el ámbito privado (consultora de aspectos específicos-infraestructuras, suelos, gestión ambiental), desarrolladora de proyectos (diseño de urbanización y edificaciones en ella), en las oficinas

Públicas (direcciones de arquitectura, planificación, catastro, ambiente, etc.) pero también en el trabajo en ONG y civiles involucradas en las transformaciones del hábitat. Este conocimiento es el que nos interesa reconstruir en el análisis de las arenas, donde para superar las tensiones se necesitará superar el conocimiento descriptivo y encontrar una solución situada y apropiada a cada arena.

Finalmente, el conocimiento tácito es entendido como aquel que es resultado de la reflexión particular de cada actor, de sus propias habilidades y su propia práctica. Difícilmente puede formalizarse. En nuestro análisis surge en las entrevistas y en los diálogos registrados en los procesos de transformación y es importante rescatarlos no por el actor que lo porta sino por las posibilidades que brinda el poder decodificar estos conocimientos tácitos como contribución a pensar formas alternativas de transformación que al ser comunicadas puedan contribuir a un conocimiento prescriptivo y hasta descriptivo.

De esta forma podemos reconocer que cada profesional opera a través de las técnicas con conocimientos diversos (descriptivos, prescriptivos y tácitos) y que de su análisis es

posible reconocer un sistema de valores construido a partir de las perspectivas profesionales que recibió en su formación, en su experiencia laboral previa en roles diferenciados según campos de los que participan - dador de la "forma", "regulador" o "influenciador" (Bentley, 1999), y de la coyuntura que plantea el contexto de tensiones y controversias de cada arena en la que actúa.

La dimensión política de los actores conformadores

Si bien la tarea de los técnicos en los procesos de dar forma a las transformaciones se presenta como una tarea que articula decisiones previas de carácter económico o políticos, si los entendemos como mediadores que se involucran como actores del conocimiento en cada una de los campos reconocidos (Estado, Mercado y Sociedad Civil) accionan y a partir de allí con determinados intereses, objetivos, estrategias dan forma, es necesario profundizar el reconocimiento de la acción performativa como una acción política. Para ello revisamos los diferentes enfoques teóricos que se ha ido construyendo desde el análisis de la planificación urbana, como campo general que contiene y orienta las transformaciones urbanas.

Existe entre los teóricos de la planificación (aunque de diferentes latitudes y miradas ideológicas (Healey (2006) Feinstein (2000) desde una perspectiva Europa, Watson (2009) desde una mirada desde los países del África subsahariana o Novick (2009) desde Latinoamérica por solo citar alguno de ellos) el reconocimiento de por los menos tres perspectivas diferentes en torno a la planificación urbana:

Una perspectiva de tipo racional comprensivo (*rational comprehensive planning*), que se inicia en los orígenes de la planificación en el siglo XX y que constituyó la base de los organismos tecnocráticos del estado del Bienestar, y que está presente en las formas de operar de muchos técnicos del Estado, pero que también es usada como herramienta para justificar muchas prácticas desde el Mercado. Esta mirada de la planificación intenta ser totalizadora en los diferentes aspectos que se vinculan a las transformaciones físicas de lo urbano en sus diferentes escalas tomando base conocimiento científico y una metodología racional. Las críticas a esta perspectiva se fundamentan en reducir las dinámicas urbanas y sus caminos de transformación a decisiones racionales donde la supremacía la tiene el técnico con su

conocimiento experto (conocimiento de base científica) ignorando la diversidad de los actores involucrados y otros saberes que se ponen en juego. En nuestro contexto debemos agregar la débil tradición en planificación territorial y urbana, en particular en áreas metropolitanas de crecimiento rápido y en pequeños municipios, presentando así como también dificultades en llevar adelante las articulaciones de las diferentes escalas de planificación.

Un enfoque consensual comunicativo (*communicative planning*) que busca superar las distancias entre Estado y los diferentes Actores de la Sociedad Civil y el Mercado. La base para poder lograr un desarrollo urbano equitativo y en equilibrio con el medio ambiente es construir consensos entre los diferentes campos involucrados, donde el Estado con representantes elegidos democráticamente es el responsable de guiar procesos de diálogo y construcción de acuerdos entre los intereses disímiles de los diferentes actores involucrados. La mayor deficiencia que se le reconoce es la disparidad de poder que se encuentra distribuido entre los actores, en particular en contextos democráticos con distribuciones de la riqueza muy desequilibradas y procedimientos administrativos con instancias de escasa transparencia o con posibilidades de excepciones. Se suma a ello la crítica a partir de la incorporación de la planificación estratégica al desarrollo urbano, priorizando determinados ejes de desarrollo, e indirectamente generando en el resto de lo urbano mayores inequidades y desequilibrios.

El tercer enfoque progresista (*Advocacy Planning*) es de carácter crítico a las dinámicas actuales de desarrollo urbano. Parte de reconocer la diversidad en la ciudadanía (multiculturalidad), reconoce la imposibilidad del Estado para lograr equidad y eficiencia y en muchos casos operando a favor del Mercado y no de la totalidad de la sociedad para sostener su gobernabilidad. A partir de estas críticas se pone el eje en el foco en empoderar a la Sociedad Civil a través de la planificación. La tarea de la planificación es aportar conocimiento, instrumentos y posibilidades de acción a la diversidad de organizaciones que surgen en la Sociedad Civil para desde allí generar formas diferentes de transformación de lo urbano. Los puntos desde donde surgirán está planificación será desde las propias organizaciones civiles y no desde el Estado, aunque se reconoce el rol de actores técnicos dentro de las estructuras del estado que puede aportar al fortalecimiento de la acción de las entidades de la sociedad civil (Fainstein, 2000).

En cada uno de ellos el conocimiento dominante es diferente. (a) un conocimiento de base científica y por lo tanto de construcción racional y determinada objetividad. (b) Un conocimiento situado donde se aportan diferentes tipos de conocimiento: el racional técnico desde los expertos técnicos, pero también un conocimiento local de los actores construido en sus experiencias. (c) el tercero pone en juego una mirada crítica orientada a fortalecer la sociedad civil.

Estos enfoques nos sirven de marco de referencia para abordar la comprensión las acciones que desarrollan los diferentes actores en los casos analizados, reconociendo la necesidad de entender que el rol del actor estará definido por su especificad profesional, por su experiencia en la acción en uno o varios campos y por la manera de entender su rol político en la planificación. Este es el punto crucial que pone en tensión los saberes y que pensamos que es fundamental para construir modos de transformación superadores.

Los casos de estudio

A partir de las etapas previas de análisis propuestas se seleccionan una serie de casos representativos (unidades de transformación). La selección busca representar la diversidad de modos de producción y no el peso cuantitativo de los patrones reconocidos.

Desde los productos como forma urbanas en relación a estructuras urbanas y ambientales, los casos seleccionados se concentran en tres localidades en tendencia a la conurbación (Unquillo, Rio Ceballos y Salsipuedes) aunque con espacios vacantes entre ellas y por lo tanto representando el carácter de crecimiento por fragmentos/islas. Las tres localidades han sido fuertemente impactadas por infraestructuras viales (la Autovía E-53 inaugurada en 2011) y en condiciones ambientales representativas de las diferentes sub unidades ambientales (laderas de sierra y piedemonte). A su vez desde su propia forma urbana se seleccionan unidades de transformación con diversas formas de vinculares a la estructura urbana (barrios abiertos y cerrados). Desde los usos de suelo la mayor parte de los casos representan el uso dominante residencial y un caso de un emprendimiento con mixtura de usos (comercial, servicios y residencial con un formato de media densidad)

Desde los procesos de producción se seleccionan unidades que son gestionadas desde el sector privado (desarrolladores inmobiliarios), de la economía social (sindicatos, cooperativas, asociaciones civiles) y del Estado, para de esta forma poder abarcar la diversidad de tramas de actores involucrados. Desde las etapas del proceso de producción se han seleccionado casos en proyecto hasta completamente construidos.

Todos ellos se encuentran dentro del lapso temporal propuesto para todo el trabajo (1990-2018) que se corresponde al proceso de metropolización de la ciudad de Córdoba donde se incorporan localidades ubicadas entre hasta 50 km del centro de Córdoba Capital como lugares de residencia permanente de habitantes que desarrollan sus actividades no residenciales en la ciudad capital.

A continuación se listan los casos seleccionados y se presenta a los "conformadores" que se reconocen del análisis documental desarrollado hasta esta instancia:

1. Loteo Lomas del Cigarral-Unquillo: es llevado adelante por un estudio de arquitectura de carácter internacional.
2. Loteo existente Reciclado "Villa Catalina"- Rio Ceballos. Es un arquitecto quien está al frente de la empresa desarrolladora.
3. Loteo San Isidro- Rio Ceballos. Es el propio dueño el que lleva adelante la tarea contratando profesionales para cada etapa, presentándose en la mayor parte de los expedientes al agrimensor como responsable.
4. El emprendimiento Dinosaurio S.A. Las obras constructivas fueron dirigidas por el equipo técnico de Dinosaurio.
5. Loteo Social iniciativa del sindicato docente provincial (UEPC)- Rio Ceballos. Es un arquitecto el responsable de la empresa que lleva adelante el fideicomiso, aunque trabaja asociado a una consultora para la gestión del proceso en diferentes aspectos de la evaluación de impacto ambiental
6. En el caso de "Aires de Rio"-Rio Ceballos. Es la cooperativa de vivienda "Horizonte Ltda" con sus departamentos técnicos la que lleva adelante la propuesta
7. El Ecobarrio San Miguel-Salsipuedes. Es un emprendimiento asociativo liderado por una arquitecta y un grupo de profesionales del campo del hábitat son miembros del equipo.

8. El barrio "3 de Febrero" en ex cantera municipal- Rio Ceballos. Es obra pública provincial a cargo de la oficina de Vivienda del Ministerio de Infraestructura de la Provincia con diversos técnicos como miembros donde los arquitectos e ingenieros son los más numerosos.

Esta diversidad de casos seleccionados para esta última etapa del trabajo busca ser congruentes con la diversidad de territorios reconocida en los productos analizados en la primera etapa del estudio, en la segunda etapa con la diversidad de procesos y actores involucrados. Finalmente en esta etapa se busca comprender si existe diversidad en los modos de transformar el territorio, así como prácticas emergentes.

Los componentes de la forma urbana y sus responsables

En el primera parte del trabajo de tesis, propusimos analizar las extensiones urbanas como forma y adoptamos categorías consagradas para el análisis urbano como trazado y la definición del amanzanamiento, parcelamiento y edificaciones (el tejido). Los responsables de "dar forma" a estos componentes provienen de dos campos disciplinares diferentes: los que operan con el espacio, urbano en este caso (arquitectos, urbanistas, diseñadores urbanos- sin consistencia disciplinar y profesional en nuestra cultura del diseño del espacio-) y los que operan con la geometría y las dimensiones (agrimensores). Estos últimos son los que legalmente tienen incumbencias para las definiciones que permiten pasar de un catastro rural a uno urbano así como el acomodamiento del trazado a la topografía (pendientes de calles por ejemplo). Por ello deben estar presentes en los procesos de transformación y son los responsables de la forma final la que rubrican en las documentaciones oficiales.

Por ello en todos los casos aparece un agrimensor responsable, y en un caso particular la arena del proceso la constituye una controversia alrededor de la necesidad de desarrollar un proceso de re-parcelamiento para alcanzar objetivos de equilibrio con el medio natural (Ecobarrio San Miguel).

En alguno de los casos toman decisiones durante el proceso sobre trazado de calles, formas de amanzanamiento, tamaño y forma de parcelas con arquitectos si los hubiera en la unidad de transformación, o con los desarrolladores directamente con los cuales analizarán

trazados y sobre todo tamaño de lotes y cantidad resultante que es el componente central de la ecuación económica.

En muchos casos aparecen *a posteriori* de decisiones de organización del espacio, ya sea por parte de profesionales o del propio diseñador, siendo la tarea del agrimensor la de ajustar a normas disciplinares o a plantear incongruencias (por ejemplo, pendientes de calle), lo que llevará a replanteo de propuestas.

Del análisis de las formas urbanas en el territorio metropolitano y sus procesos de producción aparece como necesario poner el foco en un elemento que si bien es parte del trazado, por su impacto en la dimensión socio-territorial es fundamental: el carácter de los límites. La producción de extensiones urbanas como mercancía lleva a que cada unidad de transformación trate de diferenciarse entre sí como producto inmobiliario y evitar cualquier conflicto con el entorno urbano. Además prefieren la discontinuidad de lo urbano para incorporar el entorno rural como parte de sus cualidades intrínsecas aunque no estén dentro de su propiedad. Por otra parte el fragmento aislado y trata de ofrecer un espacio seguro al interior; por ello la propuesta del "cerco" que protege del exterior y los ingresos controlados. Más allá de los marcos normativos que tiene cada municipio, que permite o no los barrios cerrados, es interesante analizar ¿cómo se le da forma al límite? Y ¿Quién decide la forma?, ya que en muchos casos las propuestas son de barrios abiertos pero los resultados se corresponden en el funcionamiento a uno cerrado. En general la forma del límite es un aspecto que si el desarrollador lo tiene en sus objetivos, lo maneja en aspectos legales así como también de forma, siendo él mismo el "dador de la forma", quedando en algunos casos como tarea del arquitecto darle "una buena forma" (por ejemplo la definición del pórtico de entrada de Villa Catalina que tuvo dos desarrollos alternativos, en la primera instancia un neo-colonial asociado al impulso de las localidades serranas como destino turístico- desde 1920 a 1960)

Se pueden diferenciar en las edificaciones los equipamientos (públicos y privados) de las viviendas, considerando su forma (en relación con trazado, tipo de parcelamiento y tamaño). Estos equipamientos aparecen en los procesos de extensión de forma diferenciada, en muy cosos casos desde el inicio del proceso de producción de la extensión/unidad de transformación, pero serán un elemento importante de la forma urbana resultante.

Del análisis de los procesos de producción surgieron categorías para dar mayor especificidad a los análisis.

Una importante, ya que sirve de nexo, entre la forma urbana y la superestructura son las infraestructuras. En la superestructura aparecen las infraestructuras que existen en el territorio previo o de forma independiente a la dinámica interna de las extensiones urbanas/unidades de transformación (por ejemplo infraestructuras de tránsitos-rutas, autovías, tendidos ferroviarios, canales y acueductos, tendidos eléctricos de media y alta tensión entre otros), pero aquí se consideran las específicas de la unidad de transformación necesarias para su funcionamiento interno como su vínculo con el territorio (forma urbana y territorio natural)

Dentro de las infraestructuras proponemos reconocer dos grupos: aquellas que sirven a las edificaciones y, por lo tanto, deben llegar directamente a ellas y otro grupo de infraestructuras que sirven al conjunto y al sector urbano del que son parten.

En el primer grupo se encuentran los servicios básicos de agua, energía eléctrica (infraestructuras básicas). Este carácter las hace obligatorias en todo nuevo proceso de urbanización. Otras como cloacas y gas, necesarias también, pero que según los marcos normativos locales dependerán de una serie de factores (como posibilidad de conexión a redes mayores, o densidad propuesta. Un tercer grupo muy importantes en la actualidad vinculados a la conectividad virtual (teléfono/TV cable/internet) funcionan según reglas de mercado y por lo tanto no se legislan en los marcos normativos como parte obligatoria de una urbanización,

Dentro de las infraestructuras necesarias para el funcionamiento del conjunto de la urbanización se encuentran las vinculadas al escurrimiento del agua: lo que tradicionalmente se denominaban desagües pluviales y que hoy asumen formas complejas como retención absorción y drenaje. Asociados al escurrimiento del agua aparecen los tratamientos de las superficies, que si bien se pueden regular al interior de las parcelas definiendo superficies mínimas y máximas según tratamiento (Impermeables, absorbentes, verdes, etc.) a nivel sistema urbano en los espacios públicos tiene un tratamiento como infraestructura. Encontramos así áreas verdes, solados y pavimentos absorbentes sobre calzadas y veredas, que además de cumplir con funciones específicas-circulación, recreación, estacionamiento

forman parte de una infraestructura ambiental que regula absorción, temperatura y absorción de carbono).

Usos de suelo y las formas de ocupación que se presentarán como reglamentaciones que definen las edificaciones. La definición de usos de suelo y patrones puede estar definida por Ordenanzas Municipales preexistentes a la producción, aunque es posible que se modifiquen o especifiquen partir de cada caso concreto. Los elementos que definen FOT, FOS, alturas, retiros o cantidades de unidades por parcela. Los ajustes a las reglamentaciones vigentes es un tarea importante a ser estudiada, analizada en sus posibles resultados formales para evaluar que los resultados posibles coincidan con los objetivos que se espera, ya sea desde los mecanismos del estado para proteger intereses de la ciudadanía, ya sea para los productores de las unidades preocupados por la productividad de su emprendimiento.

Componente cada Extensión urbana	**Profesional Conformador**		**Otros Conformadores**
Trazado	Agrimensor	Arquitecto	
Limite		Arquitecto	Desarrollador
Amanzanamiento	Agrimensor	Arquitecto	
Parcelamiento	Agrimensor	Arquitecto	Desarrollador
Edificaciones		Arquitecto	Desarrollador
Reglamentaciones uso y ocupación			
Infraestructuras		Arquitecto	Desarrollador
Agua	Ingeniero		
Electricidad	Ingeniero Esp.		
Cloacas	Geologo	Ingeniero	
Red de Gas	Ingeniero Esp.		
Sistema de Escurrimientos	Ingeniero Esp.		
Tratamiento de Superficies		Arquitecto Paisajista	
Equipamientos públicos		Arquitecto	
Equipamientos privados Servicios comerciales y otros Salud/educación/recreación-		Arquitecto	Desarrollador Inversor

Cuadro 1: Componentes de cada unidad de Transformación y sus conformadores como mediadores técnicos.
Fuente: Elaboración propia.

Conclusiones

Los avances del trabajo hasta aquí presentados han permitido conceptualizar a los actores "transformadores" como mediadores en los campos de análisis previamente reconocidos en los procesos de producción de las unidades de transformación por extensión. De esta profundización conceptual se reconoce la diversidad de actores y el rol del conocimiento como el elemento común entre ellos. El conocimiento de tipo performativo se pone en acción ya sea para la transformación de una unidad concreta, para regular el proceso o para criticarlo.

A partir de allí, se seleccionan los casos para desarrollar la última etapa de trabajo. A partir de la diversidad como criterio que de coherencia a la diversidad de productos, de procesos y para reconocer los modos.

El concepto de técnica propuesta permite superar el carácter instrumental e introducir el carácter político de la tarea mediadora, instancia poco explorada en los análisis del hacer técnico. Aquí se presentan los últimos desafíos del trabajo que es decodificar las técnicas asociadas a los valores y el cómo presentar esos resultados a la comunidad profesional con la cual se ha trabajado y para lo cual este trabajo busca aportar elementos para una reflexión crítica del propio hacer.

Para completar esta etapa se encuentra en desarrollo el trabajo de campo n esta etapa consistente en el procesamiento de entrevistas ya desarrolladas y planificadas para próximos meses a fin de poder reconocer en las técnicas puestas en acción en las arenas, diferentes modos de transformar el territorio relacionando actores conformadores, técnicas e impactos en el territorio.

Como estrategia para concluir el trabajo se proponen construir "historias de las transformaciones" donde partiendo de los casos seleccionados se los integra en una narrativa de carácter crítico-reflexivo, que sin involucrar actores concretos, nos permita reconocer limitaciones pero también potencialidades, así como pensar estrategias frente a un fenómeno controversial como la extensión urbana de las áreas metropolitanas.

Bibliografía

Bentley, I. (1999). Heroes and Servants, Markets and Battlefields, en Bentley, Urban Transformations: Power, people and urban design (pp. 28-43). Routledge.

Fainstein, S. (2000). New Directions in Planning Theory. *Urban Affairs Review, 35*(4): 451–78.

Indovina, F. (2004). La ciudad difusa, en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 49-59). Edicions UPC.

Indovina, F. (2009). Ciudad difusa y archipiélago metropolitano. *CIDADES, Comunidades e Territórios*, (18).

Karol, J. (2004). *Actores sociales y gestión de la ciudad*. Cátedra Planeamiento Urbano, FADU, Universidad Nacional de La Plata (inédito).

Knox, P. y Ozolins, P. (2000). The Built Environment, en Knox y Ozolins (Ed.), *Design Professionals and the Built Environment: An Introduction* (pp. 3-10). Wiley.

Healey, P. (2006). *Urban complexity and spatial strategies: Towards a relational planning for our times*. Routledge.

Herschbach, D. R. (1995). Technology as knowledge: Implications for instruction. 7(1).

Larkham, P. J. y Conzen, M. P. (Eds.) (2014). *Shapers of urban form: explorations in morphological agency.* Routledge.

Larkham, P. J. y Conzen, M. P. (2014). Agents, Agency, and Urban Form: "The Making of the Urban Landscape", en *Shapers of Urban Form* (pp. 27-48). Routledge.

Long, N. (2007). *Sociología del desarrollo: una perspectiva centrada en el actor*. Ciesas.

Long, N. (2003). *Development sociology: actor perspectives*. Routledge.

McGlynn, S. (1993). Reviewing the rhetoric, en *Making Better Places* (pp. 3-9). Butterworth-Heinemann.

Mitcham, C. (1989). *¿Qué es la filosofía de la tecnología*? (Vol. 2). Anthropos Editorial.

Novick, A. (2009). Las dimensiones de la ciudad desde los planes y los proyectos. Historias, palabras y libros. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, (6), 56-69.

Ortega y Gasset, J. (1957). *Meditación de la técnica*.

Pírez, P. (1995). Actores sociales y gestión de la ciudad. *revista Ciudades, 28*, 8-14.

Sieverts, T. (2003). *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. Routledge.

Watson, V. (2009). Seeing from the South: Refocusing urban planning on the globe's central urban issues. *Urban Studies, 46*(11), 2259-2275.

LAS RENTAS DEL PAISAJE. UNA INDAGACIÓN EN LA RELACIÓN ENTRE POLÍTICA HABITACIONAL, MERCADO INMOBILIARIO Y ACTIVIDAD TURÍSTICA EN VILLA DE MERLO (SAN LUIS)

Nicolás A. Trivi[1]

Resumen

La política habitacional argentina se ha caracterizado por ser utilizada por sucesivos gobiernos como política económica procíclica, sin atacar el problema de la desmercantilización de la vivienda. Así termina subordinada a dinámicas regidas por el sector privado, sin que se resuelva el déficit habitacional y abonando al distanciamiento entre el precio de la tierra y del espacio construido, y los salarios. El objetivo del trabajo es indagar en la relación entre política habitacional y mercado inmobiliario en Villa de Merlo (provincia de San Luis), destino turístico que ha experimentado una importante expansión demográfica y urbana en las últimas décadas. Nuestra hipótesis es que el carácter socialmente producido del paisaje serrano como objeto de consumo visual impacta en la aparición de rentas urbanas en la periferia de la localidad, desplazando usos del suelo y rentas de tipo rural. Se recurrió a la observación directa y la realización de entrevistas a informantes clave, así como al estudio de fuentes bibliográficas y periodísticas. Se encontró que la política habitacional actual es funcional a las estrategias de valorización y promoción de los desarrolladores inmobiliarios. La consecuencia es un crecimiento de Villa de Merlo con rasgos de urbanización difusa.

Palabras clave: Política habitacional, mercado inmobiliario, turismo.

Introducción: política de vivienda, mercado inmobiliario y turismo

Las primeras dos décadas del siglo XXI en Argentina ofrecen un escenario complejo y lleno de matices para el análisis de la cuestión urbana nacional. Las transformaciones estructurales que supuso el modelo neoliberal dejaron huellas profundas en la manera en que

[1] ntrivi@fahce.unlp.edu.ar, Centro de Investigaciones Geográficas/IdIHCS (UNLP/Conicet).

evolucionan no sólo las grandes urbes argentinas, sino también localidades de menor tamaño como la que se analizará aquí. Durante los primeros años post-neoliberales (2003-2008), o de emergencia del neodesarrollismo (López, 2015), se reconfiguró parcialmente el panorama de desigualdades cristalizadas en el espacio urbano.

De hecho, la reactivación económica del período, apalancada en el *boom* de las *commodities*, se plasmó en una nueva funcionalidad de las ciudades y localidades menores: la absorción de excedentes para su reproducción mediante la especulación en la compra/venta del suelo (Cisterna y Matteucci, 2015). Luego de la crisis internacional de 2008, se profundizó el rasgo del sector de la construcción y el inmobiliario como nichos de fijación y reproducción del capital. Se trata de una lógica en la que el crecimiento del stock de viviendas y del número de metros cuadrados construidos no resuelve la problemática habitacional del país, limitando las posibilidades de intervención estatal en la cuestión a través de mecanismos como la política de vivienda.

Desde el punto de vista teórico, debe decirse que la política de vivienda contribuye al ciclo de reproducción del capital industrial y de la construcción, a la titularización de la tierra y a la mercantilización de la ciudad. Para Christian Topalov (1979, p. 61), la política de vivienda es una "intervención que modifica numerosos aspectos del proceso concreto de consumo", que modifica el valor de uso de la vivienda de los trabajadores, el costo de consumo de la vivienda, las formas de ocupación de la vivienda y las relaciones de propiedad. Siguiendo a este autor, debe decirse que el precio de costo de la vivienda social involucra la ganancia empresaria de la industria de la construcción, más la renta del suelo, pero no a la rentabilidad normal del capital de circulación. Con frecuencia la vivienda social termina excluyendo a los trabajadores menos calificados, de bajos recursos, y que no están integrados a la esfera de la explotación capitalista mediante un empleo estable. Puede operar como desvalorización del capital público, y como factor de reducción de costos salariales privados, siendo por lo tanto un factor de aumento de la tasa de ganancia y de la de plusvalía.

La política de vivienda en la Argentina, a lo largo del siglo XX y lo que va del XXI, se ha caracterizado por no asegurar la desmercantilización de la ciudad. Ha resultado en una mezcla de política económica anticíclica y política de asistencia social, aprovechando su condición de bien con un alto valor simbólico. Pero ha mantenido el déficit habitacional en términos cuantitativos y cualitativos como problema estructural, atravesando la alternancia de

etapas de centralización y de descentralización de la toma de decisiones en la materia a nivel nacional. Según Pedro Pírez (2014), mientras que durante el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones, a través de lo que el autor llama "la democratización del bienestar" se incorporó a buena parte de la población asalariada a la urbanización mercantilizada, el neoliberalismo impulsó una diferenciación de los habitantes metropolitanos en función de su capacidad de acceso monetario a bienes urbanos. Finalmente, la etapa posterior al abandono de la convertibilidad se ha caracterizado por una recuperación de papel estatal en la ampliación del acceso mercantil a la ciudad, en consonancia con las directrices generales de la política económica del período.

La política de vivienda de la década de los noventa se caracterizó por la descentralización, con un Estado que intervenía en tanto administrador del mercado, no constructor. Se implementó el Sistema Federal de Vivienda y se avanzó en la privatización del Banco Hipotecario. Con posterioridad a la crisis del 2001, el Estado nacional presenta un conjunto de políticas públicas, con un rol más activo de inversión en la obra pública, en un movimiento de recentralización marcado por la asociación con sectores gremiales (Fernández Wagner, 2015). Se genera entonces una situación de mayor dinamismo del mercado inmobiliario y el sector de la construcción, en la que la producción de vivienda es instrumentada como parte del gasto social. Sin embargo, al tratarse de política de vivienda sin política del suelo, se produce un crecimiento de los precios del suelo urbano por encima de las tasas de otras ramas de la economía, aunado a una falta de crédito inmobiliario.

La consecuencia es una concentración del mercado inmobiliario en los sectores de mayores ingresos, mientras que la acción estatal asumió un rol compensatorio a través de una mayor ejecución de unidades de vivienda para sectores medio pobres y pobres. El resultado es un crecimiento de la construcción de soluciones habitacionales, que no obstante llegó a agravar los conflictos por el acceso al suelo en algunos centros urbanos. La utilización del suelo urbano como activo financiero se corresponde con la emergencia y consolidación de escenarios de segregación socioespacial, dualización y urbanización difusa en las ciudades argentinas, desde el momento en que las intervenciones del mercado y de la política habitacional expanden áreas residenciales sobre periferias urbanas sin demasiado control. En palabras de Beatriz Cuenya,

> Si bien la segregación socioespacial ha distinguido históricamente a la urbanización capitalista, se manifiesta hoy como un contraste mucho más notable entre zonas ricas y zonas pobres. Ello es así porque, en las últimas décadas, ha habido una polarización de la sociedad en términos de ingresos y patrimonios. Y porque algunos sectores de la nueva élite ganadora de la economía posfordista globalizada han elegido vivir y trabajar en entornos de lujo, mucho más aislados y físicamente más diferenciados de la ciudad, que los que alojaban a la élite burguesa en la etapa industrialista (Cuenya, 2015, p. 98).

Este escenario ya no es privativo de las principales áreas metropolitanas del país, sino que se puede encontrar en lo calidades intermedias y pequeñas de muchas provincias. En particular, se destacan aquellas que son destinos turísticos balnearios y serranos. Para Videla y Deyuanini (2018), la aparición de estos fenómenos urbanos en este tipo de localidades debe concebirse como una "metropolización en enclaves residenciales elitistas", ya que mantendrían una ligazón de carácter funcional con las principales concentraciones demográficas, pese a la distancia que las separa de las mismas.

Más allá de este planteo, que no deja de ser sugerente, es indudable que el turismo es un elemento clave para comprender estos fenómenos y completar el análisis. Durante el neodesarrollismo, período en el que fue considerado una política estado, el turismo se benefició de una recuperación del consumo popular, presentando un gran dinamismo y aportando en la generación de puestos de trabajo y de notables márgenes de ganancia para el capital nacional. Contribuyó a generar un fuerte consenso social alrededor del status quo posterior a la crisis del 2001, pero también fue una manifestación de sus profundas consecuencias negativas a nivel social y ambiental.

Una de las perspectivas teóricas que permite relacionar la expansión urbana de destinos turísticos, a través de loteos y urbanizaciones cerradas, con la diversificación y ampliación de la actividad turística, es el de migración de amenidad (Moss y Glorioso, 2012), que caracteriza flujos migratorios de sectores de ingresos medios y altos, atraídos por la búsqueda de una mejora en la calidad de vida, lejos de las grandes aglomeraciones. El denominador común a la actividad turística y a la expansión urbana privatizada, mediada por la migración de amenidad, es una apropiación estetizante de la naturaleza y la historia local, que utiliza la valoración del paisaje y sus atributos escénicos, para lograr la valorización

económica del territorio. En este contexto, la Villa de Merlo y las localidades del Camino de la Costa (la ruta provincial nº 1 que corre sobre el faldeo occidental de la Sierra de los Comechingones) se han posicionado como un destino turístico serrano de jerarquía nacional, atrayendo visitantes de numerosas partes del país gracias a una oferta diversificada, y convirtiéndolo en objeto de inversiones inmobiliarias a través de dos fenómenos principales: los loteos privados y las urbanizaciones cerradas (Trivi, 2018a) (Figura 1).

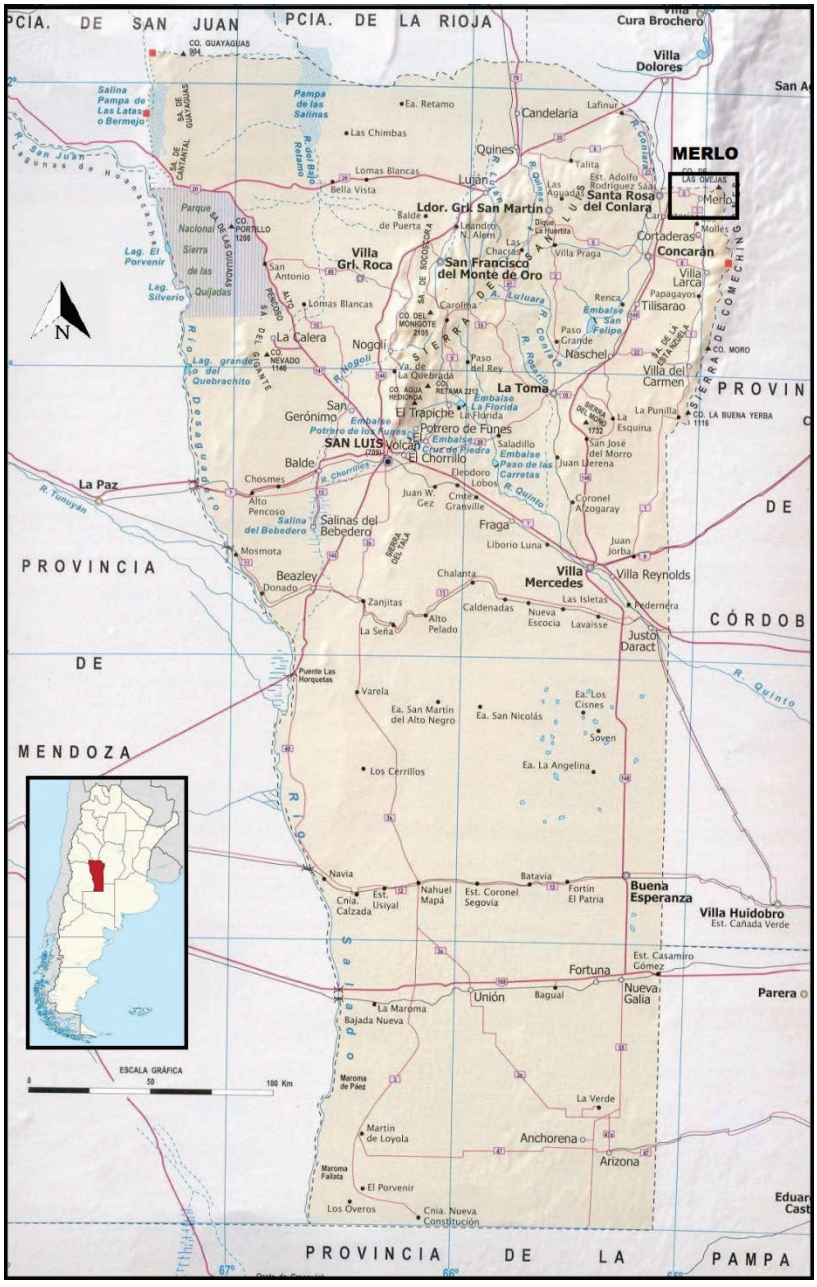


Figura 1: Localización del área de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de cartografía vial.

El objetivo de este trabajo es indagar en la relación entre política habitacional y mercado inmobiliario en Villa de Merlo (provincia de San Luis), un destino turístico serrano que ha experimentado una importante expansión demográfica y urbana en las últimas décadas, especialmente luego de la crisis de 2001-2002 y el abandono de la convertibilidad. Nuestra hipótesis es que el carácter socialmente producido del paisaje serrano como objeto de consumo visual impacta en la aparición de rentas urbanas en la periferia de la localidad, contribuyendo al desplazamiento de usos del suelo (y sus rentas correspondientes) de tipo rural. Se llevaron adelante diversas instancias de trabajo de campo, en las que se recurrió a la observación directa del terreno y el consecuente registro fotográfico, así como a la realización de entrevistas a informantes clave. Se complementó la recolección de fuentes primarias con el estudio de fuentes bibliográficas, periodísticas, y de material publicitario de los desarrolladores inmobiliarios. Finalmente, se apeló a la elaboración de cartografía a partir del uso de imágenes satelitales para ilustrar los fenómenos abordados.

Renta de la tierra, turismo y paisaje socialmente construido

La cuestión de la renta del suelo y su aplicación al análisis de la evolución de las ciudades es uno de los tópicos más controvertidos de la economía política y los estudios urbanos, que divide aguas entre los estudiosos de la urbanización en el marco del capitalismo. Para muestra basta un botón: considerando los trabajos seminales de Christian Topalov ("La urbanización capitalista", de 1979) y Samuel Jaramillo González ("Hacia una teoría de la renta del suelo urbano", de 2009), ambos tributarios de un enfoque marxista del tema, encontramos posturas encontradas. Mientras que para el primero "no es la renta la que determina el precio, es el precio el que determina la renta. En otras palabras, no es la renta la que limita la ganancia, es la ganancia la que limita la renta" (Topalov, 1979, p. 124), para el segundo "no es la magnitud del precio lo que determina la renta, sino justamente lo contrario" (Jaramillo González, 2009, p. 7). Conscientes de esta dificultad, y sin ánimo de llegar a aseveraciones concluyentes sobre la cuestión (un desafío que excede ampliamente los alcances de un trabajo exploratorio como éste), nuestra voluntad es la de articular el análisis del turismo, de algunos aspectos del mercado inmobiliario y de la producción de vivienda de carácter estatal, profundizando lo hecho en trabajos anteriores, para lo cual sostenemos que incorporar la cuestión de la renta del suelo puede resultar provechoso.

Retomando los aportes de Topalov, quien considera a la organización espacial como superposición y articulación de varios tipos de espacios productivos, y a la urbanización capitalista como mecanismo de destrucción de valores de uso complejos anteriores, debe considerarse a la renta del suelo como como reflejo de desarrollo desigual del capital, del uso capitalista del espacio y como mecanismo de asignación espacial de actividades. Para este autor, "las rentas del suelo son ganancias extraordinarias localizadas, producidas por un proceso de valorización del capital, donde una parte de las condiciones para esta [valorización] no se pueden reproducir y son monopolizables" (Topalov, 1979, p. 135).

En un análisis más reciente, Jaramillo González sostiene que "la renta del suelo urbano ha pasado a ser un mecanismo clave de distribución de plusvalía en una fase en la que el carácter monopólico del capitalismo estrecha el fondo de trabajo sobrante y amenaza el ritmo de acumulación de los capitales" (Jaramillo González, 2009, p. XVIII). De los numerosos aportes de este autor en la sistematización y reflexión sobre el debate, especialmente en cuanto a las particularidades de la realidad latinoamericana, nos interesa rescatar su abordaje semiológico de la cuestión. A la hora de estudiar un tipo particular de renta urbana, la diferencial de vivienda, el autor sostiene que la renta "se refleja en los precios inmobiliarios en la medida en que esté interiorizada en las pautas colectivas de consumo que son básicamente convencionales" (Jaramillo González, 2009, p. 174).

La propuesta de un abordaje semiológico del problema de la renta urbana permite escapar de cierta tentación economicista, y tener en cuenta elementos de carácter social y simbólico, algo de especial relevancia a la hora de trabajar con el tema que nos ocupa. El caso estudiado aquí comparte con otras localidades y destinos turísticos serranos la característica de que su expansión urbana se da en gran medida a través del avance de usos del suelo urbanos sobre áreas tradicionalmente volcadas a actividades y usos de tipo rural. Esto nos remite al problema del salto de rentabilidad que implica el paso de rentas de tipo rural a rentas de tipo urbano, que constituye uno de los factores estructurantes de las periferias urbanas. Según Jaramillo González, "la magnitud de la renta rural de las tierras aledañas a la ciudad será el límite mínimo de la renta de las tierras urbanas, y a partir de allí se estructurarían las otras rentas urbanas diferenciales" (2009, p. 149). A través de mecanismos de especulación inductiva "las rentas urbanas en los bordes de las ciudades de hecho son mucho más elevadas que las rentas rurales: pero en los terrenos próximos a las

ciudades, en los que se puede vaticinar una expansión futura, los precios de anticipación elevan gradualmente los precios, de tal forma que el resultado tiene una cierta continuidad espacial" (Jaramillo González, 2009, p. 255). De esta manera, la expectativa de percibir mayores ingresos en forma de renta urbana alienta a los propietarios de las tierras cercanas a la frontera de la urbanización a abandonar los usos tradicionales de tipo rural, y volcarlos a la producción de vivienda y/o nuevas infraestructuras urbanas. Mientras que en la Figura 2 se puede ver la diferencia de rentas urbanas y sus valores dentro del espacio urbano, y el salto brusco que implica el salto del espacio y la renta de tipo urbana al espacio y la renta de tipo rural; en la Figura 3 podemos apreciar cómo los precios de los terrenos acompañan los cambios en el uso del suelo, dentro de la ciudad y en la frontera de su expansión.

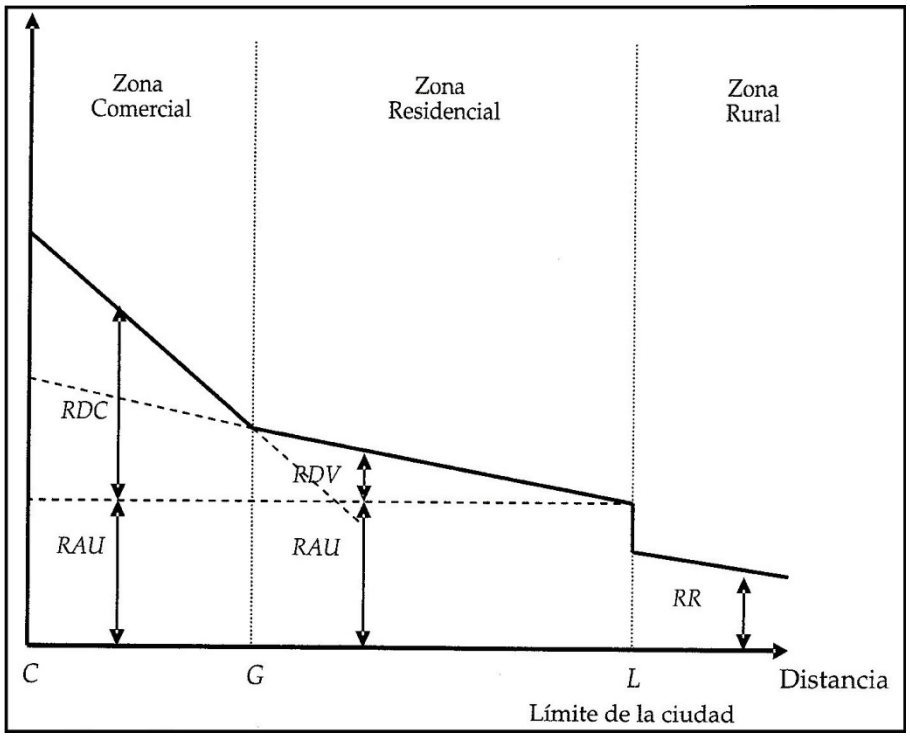


Figura 2: Rentas de tipo urbano y de tipo rural. Fuente: "Figura 4.13. Esquema de imbricación aditiva y competitiva entre diferentes rentas urbanas" (Jaramillo González, 2009, p. 183). Donde C es el centro de la ciudad; G es el límite entre zona comercial y zona residencial; L es el límite de la ciudad; RDC es Renta Diferencial de Comercio; RDV es Renta Diferencial de Vivienda; RAU es Renta Absoluta Urbana; y RR es Renta Rural.

Pero lo destacable aquí es que el nuevo suelo urbano producido es acaparado por emprendimientos de tipo privado destinados a un público de altos ingresos, que proponen un estilo de vida determinado, con la tranquilidad de la vida rural (o mejor dicho, una ruralidad

asentada en altos niveles de securitización), y el confort de la vida urbana en su variante más refinada. Esta situación nos obliga a tener en cuenta otros elementos. Y en un contexto donde el turismo tiene una gravitación económica fundamental, no puede ser soslayado.

En primer lugar debe decirse, sobre esta cuestión, que es la expansión del turismo la que ubica a estas localidades en una "vidriera" de alcance nacional, tanto para posibles consumidores de este tipo de productos inmobiliarios como para el capital desarrollador. Pero la relación no se agota allí, sino que es más profunda, y requiere considerar al turismo no sólo como una actividad económica de simple desplazamiento de consumidores, sino como una práctica sociocultural que moldea expectativas de consumo más allá del tiempo de ocio. En su trabajo sobre el periurbano mendocino, Bernabeu y Martín (2019, p. 66) sostienen que "la expansión de estos productos del urbanismo neoliberal en el periurbano se realiza mediante la producción mercantilizada de paisajes consumibles". Atendiendo a sus propias estrategias discursivas, los desarrolladores inmobiliarios ofrecen a su clientela mucho más que una vivienda con una serie de *ammenities*. Pretenden brindar todo un estilo de vida, que se rige en gran medida en el acceso al entorno serrano en tanto objeto de contemplación.

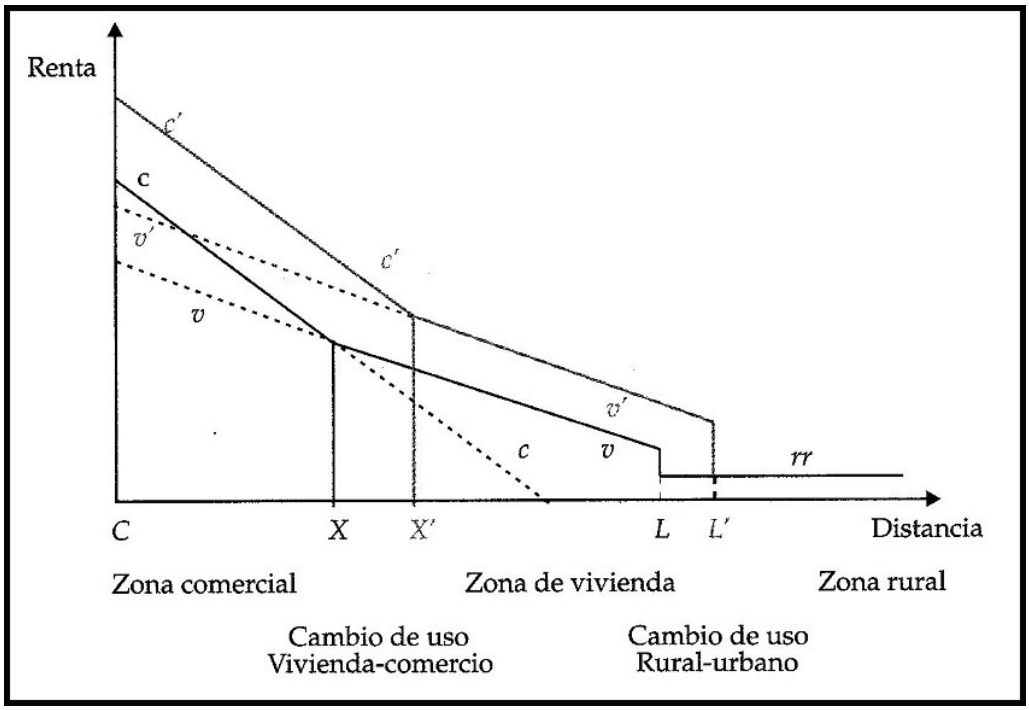


Figura 3. Cambios de uso del suelo y cambios de los precios de los terrenos. Fuente: "Figura 5.2" (Jaramillo González, 2009, p. 199). Donde C es el centro de la ciudad; X es el borde del área comercial y X´ es el nuevo borde luego del cambio de uso del suelo; L es el límite de la ciudad y L´ es el nuevo límite luego del cambio de uso del suelo; c son las rentas de tipo comercial y c´ las rentas una vez que se dio el cambio de uso del suelo; v son las rentas de vivienda y v´ las rentas de vivienda luego de que se dio el cambio de uso del suelo; y rr las rentas de tipo rural.

Los autores aciertan en hablar de una producción del paisaje, desde el momento en que estos emprendimientos generan fuertes impactos ambientales al buscar reproducir modelos de ambientación, arquitectónicos, de jardinería y paisajismo, provenientes de otros contextos geográficos más húmedos, en un medio de gran fragilidad ecológica. En el caso de los oasis mendocinos, el acceso al agua de riego y potable es un factor clave de segregación socioespacial. El Valle del Conlara, extremo noreste de la provincia de San Luis donde se ubica nuestra área de estudio, por el momento no presenta un cuadro tan crítico, pero teniendo en cuenta que una de las principales fuentes de agua es un acuífero cuya tasa de recarga es desconocida, no se puede ignorar este elemento a la hora de planificar un territorio que ha experimentado un crecimiento demográfico sostenido a lo largo de ya varias décadas.

El paisaje como producto de un lento proceso de apropiación y transformación del medio natural por parte de la sociedad es uno de los principales aportes teóricos de la geografía cultural clásica (Nogué, 2007). Sin embargo, sostenemos que en el ámbito de este

tipo de discusiones debe ser abordado de otra manera. Debe tenerse en cuenta que las transformaciones territoriales impulsadas por los desarrolladores inmobiliarios suponen la desestructuración de lógicas de territorialización de larga data, para imponer nuevas relaciones de producción, uno de cuyos mecanismos fundamentales de justificación ideológica pasa por su contenido visual y estético, en un movimiento de reificación de formas espaciales pretéritas y de producción de nuevos artefactos. Un contenido visual que es, en gran medida, tributario del turismo como práctica asociada a la gestación y evolución del capitalismo y sus formas de representación y producción del espacio, a lo largo de sus diferentes etapas históricas (Trivi, 2018b). En este sentido, el paisaje, convertido en objetivo en sí mismo de ciertas lógicas de territorialización destinadas a la mera fijación de capital y al sostenimiento de la esfera del consumo, y no como resultado orgánico de relaciones de dinámicas productivas, puede plantearse como un fetiche. Es decir, como un mecanismo de ocultamiento de las relaciones de producción que permiten la explotación de la naturaleza y la alienación de la fuerza de trabajo.

De esta manera, esta producción del paisaje en términos fetichistas se integra a las estrategias de los desarrolladores inmobiliarios, entre las que se destaca el "descubrir nichos de oportunidad para la inducción rápida de renta diferencial" mediante "(…) la transformación funcional y física de áreas relegadas pero que resultan estratégicas desde el punto de vista de su accesibilidad y posibilidad de transformación urbanística y valorización", como señala Capdevielle (2016, p. 191). En resumen, la difusión de la práctica turística contribuye a que la producción fetichista del paisaje, producto social orientado eminentemente al consumo visual, se erija en uno de los mecanismos privilegiados para la generación y obtención de rentas urbanas en las periferias de localidades serranas, con un grado de integración funcional variable a los principales aglomerados urbanos del interior del país. Como se intentará demostrar más adelante, la producción de soluciones habitacionales por parte del Estado no altera este panorama en sus aspectos clave.

Villa de Merlo como destino turístico

La Villa de Merlo se ubica en el extremo noreste de la provincia de San Luis, en el Valle del río Conlara, al pie de la Sierra de los Comechingones. Emplazada a 800 metros

sobre el nivel del mar, tiene un clima mediterráneo seco, con una temperatura media de 20 grados centígrados, y un promedio de precipitaciones de 600 milímetros anuales. Fue fundada en 1797, con el nombre de Villa de Melo, en antiguo territorio comechingón (Ortega, 2004).

La construcción y consolidación de la Villa de Merlo como destino turístico serrano se dio, entre otros factores, por la paciente labor propagandística de parte de su élite intelectual y política. Desde mediados del siglo XX, estos sectores impulsaron el perfil turístico de la localidad, a través de iniciativas como la instalación de un casino a mediados de los años sesenta, y luego a través de la difusión a nivel nacional del microclima merlino como rasgo distintivo. A esto se le sumaron la provisión de infraestructura carretera y de servicios regulares de transporte de pasajeros a la capital provincial y a los principales centros urbanos del país, como garantes de la conectividad necesaria para la conformación de un mercado de consumidores de su oferta turística. Y también para las sucesivas oleadas de migrantes internos, llegados al compás de los ciclos de la economía nacional.

El crecimiento demográfico resultante se articula con la diversificación de su matriz productiva, que acusa recibo de los planes de radicación industrial de los años ochenta. No obstante, la presencia de diferentes industrias y servicios, así como el dinamismo de la industria de la construcción, no resulta un desafío para la preponderancia del turismo como principal actividad económica de la localidad. Entre 2003 y 2017 se construyeron alrededor de 800 mil metros cuadrados sólo en Villa de Merlo, abarcando viviendas familiares, emprendimientos turísticos y obras del gobierno provincial (Info Merlo, 14/2/2018). Dicha localidad, principal centro turístico de la región, contaba en 2015 con más de 11 mil plazas hoteleras formales (Télam, 25/1/2015).

En la actualidad la Villa es un destino consolidado de alcance nacional, sostenido principalmente por el turismo de la tercera edad, pero con capacidad para atraer y contener un público más amplio. La variedad de atractivos que presentan hoy Merlo y la región circundante se asienta en primer lugar en la valoración del paisaje serrano, y luego en la historia y la cultura locales. El microclima es presentado como un atractivo en sí mismo, que da pie a diferentes interpretaciones que lo vinculan a valores que exceden cuestiones ambientales como la tranquilidad y la seguridad.

La tradicional impronta bucólica de las localidades rurales, que en el caso de los destinos serranos argentinos se asoció directamente con los beneficios para la salud que implican sus características climáticas, hoy es objeto de diversas relecturas en clave posmoderna. Mientras que para un público minoritario (pero con gravitación en el consumo de ciertos servicios específicos) el contacto con la naturaleza permite el ejercicio de una espiritualidad *new age*, para un público de mayor peso relativo y origen urbano, la tranquilidad rural hoy puede ser garantizada por la exclusividad de una urbanización cerrada o de un barrio con un alto grado de homogeneidad social. De esa manera, el microclima merlino es un atractivo de carácter inmaterial que ha servido como rasgo distintivo del destino, en el marco de una competencia implícita con otros destinos serranos. Un elemento propio y pretendidamente único, que finalmente abona a la valoración social del paisaje serrano en tanto objeto de consumo visual.

Las estrategias de los desarrolladores inmobiliarios y el turismo

Ése es el plafón para que los desarrolladores inmobiliarios locales, con lazos orgánicos con esa élite social e intelectual y llegada directa a los resortes del poder político local, desplieguen estrategias de promoción directamente tributarias del marketing turístico local y provincial. Las herramientas publicitarias de las agencias inmobiliarias no sólo recuperan los elementos de la promoción turística oficial y privada (la belleza de las sierras, el microclima, las tradiciones gauchescas, etcétera), sino que también elaboran estrategias para captar a un público compuesto por turistas y visitantes efímeros, compelidos a resolver una operación en relativamente poco tiempo. Entre esas estrategias se encuentran la producción de folletería "hibrida" entre el aviso de clasificados y el folleto turístico (Figura 4); la ubicación de locales específicos en los principales circuitos comerciales de la villa; y mecanismos como la financiación en pesos y la escrituración inmediata de propiedades (Figura 5).



Villa de Merlo, San Luis, Argentina | Vacaciones de Invierno 2019

Boletín Inmobiliario

Las mejores propuestas inmobiliarias de **Villa de Merlo** y zona

CASTRO inmobiliaria

El mejor destino para su inversión:

Villa de Merlo

Villa de Merlo es un destino turístico que en los últimos años ha alcanzado un notable posicionamiento en el ámbito nacional. La obra pública acompañada del esfuerzo privado a hecho posible este éxito que continúa desarrollándose cada temporada.
Desde el año 1950 a la fecha, cada censo demuestra que la población se multiplica conjuntamente con la oferta habitacional. Importantes desarrollos urbanísticos invitan a locales y turistas a participar de esta excelente oportunidad. Tanto el alojamiento como el esparcimiento, son opciones a la hora de invertir.
Desde hace 30 años, **Guillermo Castro** (Martillero y Corredor Público) ha participado activamente del desarrollo de la Villa. Actualmente son cientos las familias y los inversionistas que han recibido asesoramiento eficaz, formando parte del éxito que es hoy Villa de Merlo.

¿Qué es el microclima?

Villa de Merlo es internacionalmente conocida por su **microclima**. En la región se dan características climáticas que la diferencian del resto de la provincia y del país. Si bien su ubicación central dentro del territorio define su clima como continental, una serie de factores geográficos y morfológicos se interrelacionan y dan como resultado un ambiente donde no se siente el cansancio y en el ánimo se nota un marcado bienestar.

Pues bien, estos factores son entre otros:
- Bajos porcentajes de humedad.
- Forma curva de la Sierra de Comechingones.
- Ionización negativa, (conformación antigua de la sierra).
- Átomos de oxígeno, (descomposición del granito).
- Temperatura media anual de 20°C.

El microclima merlino es saludable.
Es un estado que se percibe al respirar.
Quien llega a Villa de Merlo, se siente bien.

financiación

Exclusivos **LOTES** de 1500 metros

SACRAMENTO
VILLA DE MERLO

✓ ENERGÍA ELÉCTRICA ✓ ALUMBRADO PÚBLICO
✓ AGUA POTABLE ✓ ESCRITURACIÓN INMEDIATA

Figura 4: Folletería de agencia inmobiliaria Castro. Fuente: archivo personal (julio 2019). En el folleto donde se consignan ofertas inmobiliarias se reproduce el discurso sobre el microclima como atractivo distintivo de la localidad.



Figura 5: Material promocional del emprendimiento Solares del Valle. Fuente: Archivo personal (julio 2019).

El material de la Figura 5 es representativo de varias de las estrategias de los desarrolladores inmobiliarios. Por un lado, ofrece distintos mecanismos de financiamiento para sus potenciales clientes, que reducen el riesgo empresario. El *slogan* "Cerca del centro, lejos del ruido" da cuenta de la promesa de tranquilidad de la vida rural, pero con la comodidad de la vida urbana. La promesa de estar "a solo 5 min[utos] de la rotonda de Merlo" ilustra la importancia que reviste la conectividad para este tipo de urbanizaciones.

Por otro lado, la distancia del emprendimiento al centro de la villa (7,5 kilómetros) no es casual: se trata del límite del ejido urbano de Merlo. Según lo establece el tercer artículo de la Ley provincial Nº XII-0350-2004 de Ejidos Municipales, "El radio o jurisdicción que tendrán las Municipalidades o Comisiones o Comisionados será de Siete Mil Quinientos metros a todos los vientos, medidos del centro del pueblo o villa que sirva de base o núcleo de población". Las tierras que quedan por fuera de los ejidos municipales son de jurisdicción provincial, ya que los departamentos no tienen autoridades ejecutivas propias, sino solo legislativas. De esta manera, los desarrolladores escapan a la esfera de influencia municipal y sus regulaciones, y se rigen directamente por normas provinciales, de carácter más general y por ende más laxas. Por último, la imagen satelital usada de fondo (en la que el norte se ubica en el borde derecho) resulta de especial interés, ya que en ella se puede observar el borde de

la mancha urbana merlina, el Barrio 272 Viviendas, y las plantaciones de soja con riego con pívot central que ocupan buena parte del Valle del Conlara.

En resumen, la Villa de Merlo como destino turístico ejemplifica una tendencia en el marco del sistema de producción turística nacional de las últimas dos décadas. Dicha tendencia se caracteriza por una movilidad fluida de los componentes del turismo interno (destinos y modalidades turísticas, políticas de promoción, público consumidor), que se traduce en la emergencia de varios períodos vacacionales cortos a lo largo del año, en distintos puntos del país, restándole peso específico a los períodos vacacionales extendidos tradicionales. Así se conjugaron, luego de la crisis del 2001-2002, una política pública de fomento del turismo en base a medidas como un calendario extendido de feriados nacionales y la provisión de nueva infraestructura carretera y aérea; una situación económica de relativa expansión del mercado interno y crecimiento de industrias como la automotriz y la del transporte público de pasajeros; con nuevas tendencias turísticas y culturales tales como el turismo de nichos y la segmentación del consumo de alimentos y otros productos.

El conjunto de elementos descripto ayuda a comprender la consolidación de un mercado de segundas residencias destinada a visitantes ocasionales que desean asentarse y/o invertir en la región. Un dato no menor es que con frecuencia esas inversiones en segundas residencias se realizan como plazas parahoteleras temporarias, con el mecanismo de alquileres temporarios. Por otro lado, el crecimiento demográfico sostenido de la localidad explica la emergencia de nuevas necesidades habitacionales, tanto para un público de ingresos medios y altos que busca productos inmobiliarios exclusivos, como para la demanda de soluciones al alza de los alquileres que representan una porción cada vez mayor de los ingresos de los asalariados.

Política de vivienda y mercado inmobiliario en Villa de Merlo

A continuación, se hará un repaso del impacto de la política de vivienda a nivel provincial en la Villa de Merlo y su periferia, buscando comprender la relación con las principales tendencias a nivel inmobiliario presentes en la localidad, y con el turismo como principal actividad económica de la región. Luego se abordará el caso del Barrio 272

Viviendas, cuya construcción en un punto particular del ejido municipal permite discutir los elementos teóricos presentados previamente. En principio, debe tenerse en cuenta que, en consonancia con lo sucedido con los planes de radicación industrial durante la década del ochenta, la provincia de San Luis ha sabido aprovechar los fondos nacionales para mejorar sus problemas habitacionales, con recursos que exceden su peso relativo demográfico y económico a nivel nacional. De hecho,

> San Luis ha recibido históricamente un coeficiente de distribución FONAVI [Fondo Nacional de la Vivienda] superior a su participación en el déficit [habitacional] del país. Estos recursos fueron utilizados en forma eficiente y complementados con importantes obras de infraestructura a través de una política de grandes urbanizaciones, logrando reducir el déficit habitacional de 44% a 28% entre 1991 y 2001 a pesar del fuerte crecimiento poblacional que experimentó en la década del noventa (Palero, Lentini, Diocondo, Liceda, 2015, p. 335).

Ya entrado el siglo XXI, a los recursos de origen nacional se le sumarán programas de índole provincial como el "Sueños Puntanos", que ayudaron a consolidar un perfil muy alto del ejecutivo sanluiseño como un gobierno que interviene con fuerza y cuenta con una administración ordenada, en contraste con la esfera nacional y con otros gobiernos provinciales. El ejemplo más acabado de esta política será la fundación de la ciudad de La Punta en 2003, en las cercanías de la capital provincial. Y el complemento ideal será una política turística destinada a capitalizar políticamente (y con pretensiones electorales) estos logros de gestión entre el público de visitantes de origen nacional.

Según el concejal del justicialismo Gonzalo Ginester, entrevistado para este trabajo en septiembre de 2018, en la provincia se han construido 30 mil viviendas a nivel provincial en las últimas tres décadas, y 5500 en el último lustro, con el resultado de que en San Luis "no hay villas miseria". En Merlo, los primeros planes de vivienda se remontan a la década del noventa, realizados a través de licitaciones públicas, y emplazados en tierras fiscales y privadas. Según el ex concejal del socialismo merlino Mariano Stinga (también entrevistado en el mismo período), "los planes [de vivienda] se usaron para quedarse con tierras rurales".

De esta manera se sucedieron diversas iniciativas como el Barrio 140 Viviendas, el Barrio San José y el San Carlos, entre otros, en la actualidad ya integrados al conjunto del tejido urbano, al menos en términos de continuidad espacial. Los barrios 207 Viviendas, 93

Viviendas, 70 Viviendas y Dabal se construyeron sobre tierras privadas, lo cual supuso erogaciones por parte del gobierno provincial. Uno de los últimos barrios construidos sobre tierras fiscales es el 131 Viviendas, ubicado sobre un antiguo aeródromo. Pese a que la extracción económica de sus habitantes es de clase media, cuenta con déficits de infraestructura que motivan reclamos ante el ejecutivo local (Info Merlo, 8/6/2018).

El barrio 272 viviendas y las rentas del paisaje

El barrio 131 Viviendas se encuentra en la zona sur de la Villa de Merlo, a lo largo de la Ruta Provincial Nº 1. Es parte de un corredor urbano y de servicios que se extiende hacia las localidades de Carpintería y Los Molles, dos de las localidades que han experimentado un mayor crecimiento demográfico, turístico e inmobiliario de la región. Del otro lado de la ruta, en su intersección con la avenida Carlos Gardel, se iba a ubicar originalmente el barrio 272 Viviendas, el último exponente de la política de vivienda provincial articulada por intereses locales (Figura 6). Según F., uno de los actuales habitantes del barrio cuya identidad preferimos reservar, entrevistado en julio de 2019, esas tierras ya eran de dominio privado, y su valor era excesivo para el presupuesto oficial. No sorprende dicha aseveración, dado que se trata de un sector de la trama urbana donde ya se han construido loteos privados. La solución encontrada fue ubicar el nuevo barrio sobre la ruta provincial Nº 5, que corre en sentido este-oeste uniendo la villa de Merlo con Santa Rosa del Conlara, a casi 5 km de la rotonda de acceso a la ciudad. El lugar escogido para el barrio de halla a pocos cientos de metros de las plantaciones de soja de la empresa Cresud, ligada al Grupo Irsa, una de las principales corporaciones inmobiliarias del país.



Figura 6: Ubicación del Barrio 272 Viviendas en relación a Villa de Merlo. Fuente: Elaboración propia en base a imágenes satelitales tomadas de Google Earth (septiembre 2019).

"El lugar donde se hizo el barrio es una palangana, no es inundable, porque el agua corre, pero es muy bajo", sostiene Juan Álvarez Pinto, actual intendente electo por la Alianza Cambiemos, quien recibió al autor para hacer una entrevista, en septiembre de 2018, en las oficinas de su agencia inmobiliaria. "El gobierno provincial entregó las casas sin obras de infraestructura ni acceso vial. Ya hay proyectos de urbanización en las tierras que están en el medio", agrega aportando importantes elementos para el análisis.

El barrio comenzó a construirse en 2014, durante la gobernación de Claudio Poggi. El recambio de 2015 llevó a que la obra se frenara hasta el año 2016, con un cambio de empresa constructora incluido, lo cual provocó protestas de los vecinos adjudicatarios, que veían como corría riesgo la concreción de su anhelada vivienda (El Corredor, 4/6/2016). Finalmente, durante el 2017 el gobierno provincial, ahora a cargo de Alberto Rodríguez Saá, concluyó las obras y adjudicó las viviendas. Sin embargo, fue tiempo después que se concretaron obras de acceso vial y se establecieron servicios de transporte público que aseguren la conectividad necesaria para sus habitantes. Hoy en día el barrio funciona como un típico barrio dormitorio, con un perfil de clase media trabajadora (Figura 7).



Figura 7: El Barrio 272 Viviendas en la actualidad. Fuente: Fotografía propia (julio de 2019).

Lo destacable del caso del barrio es que su ubicación es coherente con un movimiento de expansión de la urbanización sobre el valle, con el consecuente cambio de usos del suelo (y por lo tanto de rentas) que implica. Si bien permanece dentro del radio del ejido municipal, la lejanía del barrio respecto al centro de la localidad, que desde el punto de vista de las necesidades de sus habitantes resulta a todas luces disfuncional, es perfectamente coherente con la valorización inmobiliaria de las tierras que se ubican entre ambas (Figura 6). "A la semana que yo me mudé [a mediados de 2017], ya tenías privados tirando los postes de luz para empezar a lotear", ilustra F. sobre la situación. Incluso frente al acceso al barrio ya se puede notar que el mercado de tierras se está moviendo al compás de los cambios del uso del suelo (Figura 8).



Figura 8: Terreno en venta para loteo frente al acceso al Barrio 272 Viviendas. Fuente: Fotografía propia (julio de 2019).

En definitiva, lo que explica la ubicación del barrio, a mitad de camino entre dos localidades, cercano a explotaciones agropecuarias extensivas, y en el frente de expansión de la urbanización difusa (lo cual supone una clara segregación socioterritorial), es la incidencia de nuevos estilos de vida regidos por el consumo visual del entorno serrano, que encuentran en la política pública el vehículo para convertirse en tendencias de valorización inmobiliaria.

Conclusiones

La principal conclusión de este trabajo es que la política de vivienda provincial, coherente con las tendencias a nivel nacional, y articulada en última instancia por actores políticos y económicos que operan a nivel local, contribuye a la valorización inmobiliaria consolidando mecanismos de apropiación de rentas urbanas, a través de la compra de tierras a

privados (que compraron y fraccionaron previamente tierras de uso rural). En este esquema la persistencia de problemas de tipo habitacional se da por la articulación entre estrategias empresariales y políticas públicas.

Entre las estrategias empresariales se encuentra la búsqueda de valorización mediante el loteo y el desplazamiento de usos del suelo rurales y periurbanos en los bordes de los ejidos municipales. Esta estrategia implica pasar de la obtención de rentas de tipo agrario a rentas urbanas, mucho más jugosas. Esa renta urbana se convierte en parte del precio de la tierra a ser pagado por el estado cuando decide construir un nuevo barrio de viviendas sociales. A esta estrategia principal se le suman los mecanismos de promoción y difusión de sus emprendimientos, y el hecho de aprovechar las áreas grises entre los ejidos municipales (en el caso de San Luis), que dependen directamente del gobierno provincial.

Por el lado del estado provincial, la política de vivienda pasó de ocupar terrenos fiscales en las proximidades de los centros urbanos, a la compra de tierras privadas. Así, esta política contribuye a la mercantilización de la producción del espacio urbano. Esta política ordenada por el gobierno provincial entra en tensión con ordenanzas y políticas de escala municipal. Vale la pena detenerse en el hecho de que son los intereses económicos y políticos que operan a nivel local los que acaban por definir la territorialización de las políticas de orden provincial. El interrogante que se desprende es adónde se darán posibles nuevas inversiones, y si hay un límite económico y/o espacial para la expansión urbana que implican.

La condición de Merlo como destino turístico serrano, y el crecimiento del turismo en las últimas décadas, funciona como catalizador del proceso y sus tensiones internas, dado que, por un lado, en el marco de un crecimiento demográfico sostenido, atrae fuerza de trabajo. Y por el otro, favorece la consolidación del fenómeno de la migración de amenidad, que genera un mercado de altos ingresos para las propiedades, y el desarrollo de productos inmobiliarios exclusivos. Este último factor es el que se articula con las estrategias del sector inmobiliario. Éste se ve beneficiado en última instancia por ambos tipos de migración, dado que en ningún momento se ponen en discusión los mecanismos de valorización inmobiliaria y de obtención de rentas urbanas. Esto es especialmente evidente en el caso de la franja de tierras que se encuentra hacia el oeste de la Villa de Merlo, entre los últimos barrios ya consolidados y el nuevo Barrio 272 Viviendas, antes de la zona volcada a la actividad agropecuaria extensiva. A nivel territorial, el resultado es una tendencia a mediano y largo

plazo hacia el vaciamiento demográfico de los espacios rurales y el crecimiento de la urbanización difusa en la región.

Bibliografía

Bernabeu, M. M. y Martín, F. (2019). El periurbano recreado. Urbanizaciones cerradas como nuevos híbridos en el paisaje hídrico del Área Metropolitana de Mendoza, Argentina. *Quid 16,* (11), 55-85. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3189

Capdevielle, J. (2016). El mercado inmobiliario y la producción privada de viviendas: una aproximación a las estrategias empresariales de la ciudad de Córdoba, Argentina. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, 25*(2), 177-196.

Cisterna, C. y Matteucci, L. G. (2015). La urbanización en Argentina durante el neodesarrollismo. Una lectura desde las rupturas y continuidades con el período neoliberal. *Revista de Direito da Cidade, 7*(4), 1573-1599.

Cuenya, B. (2015). Políticas habitacionales inclusivas, en Barreto y Lentini (Comps.), *Hacia una política integral del hábitat: aportes para un observatorio de política habitacional en Argentina*. Café de las Ciudades.

El Corredor (4 de junio de 2016). Barrio 272: Protesta por viviendas. https://www.elcorredornoticias.com/noticias/2016/06/04/513-barrio-272-protesta-por-viviendas

Fernández Wagner, R. (2015). El sistema de la vivienda pública en Argentina. Revisión desde la perspectiva de los regímenes de vivienda, en Barreto y Lentini (Comps.), *Hacia una política integral del hábitat: aportes para un observatorio de política habitacional en Argentina*. Café de las Ciudades.

Info Merlo (14 de febrero de 2018). Villa de Merlo: en 15 años se construyeron unos 800 mil metros cuadrados. http://www.infomerlo.com/noticias/2018/02/14/24299-villa-de-merlo-en-15-anos-se-construyeron-unos-800-mil-metros-cuadrados

Info Merlo (8 de junio de 2018). Vecinos de los barrios 227 y 131 Viviendas piden por el gas natural. http://www.infomerlo.com/noticias/2018/06/08/25296-vecinos-de-los-barrios-227-y-131-viviendas-piden-por-el-gas-natural

Jaramillo González, S. (2009). *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano.* Ediciones Uniandes.

López, E. (2015). *Los años post-neoliberales. De la crisis a la consolidación de un nuevo modelo de desarrollo*. Miño y Dávila editores.

Moss, L. y Glorioso, R. (2012). Nuevas indagaciones sobre la Migración de Amenidad y su futuro, en Otero y González (Eds.), *La sombra del turismo*. Educo.

Nogué, J. (2007). El paisaje como constructo social, en Nogué (Ed.), *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva.

Ortega, J. C. (2004). *Folclóricas de Merlo e históricas de la Villa de Melo*. Edición independiente.

Palero, D.; Lentini, M.; Diocondo, J. y Liceda, S. (2015). Política habitacional argentina al comienzo del nuevo siglo: perspectivas emergentes y cuentas pendientes, en Barreto y Lentini (Comps.), *Hacia una política integral del hábitat: aportes para un observatorio de política habitacional en Argentina*. Café de las Ciudades.

Pírez, P. (2014). Mercantilización y desmercantilización de las metrópolis latinoamericanas. *América Latina en Movimiento*, (497), 3-6.

Télam (25 de enero de 2015). La ocupación hotelera en San Luis ascendió a un 90% en la tercera semana de enero. https://www.telam.com.ar/notas/201501/92971-la-ocupacion-hotelera-ascendio-a-un-90-en-la-tercera-semana-de-enero.php

Topalov, C. (1979). *La urbanización capitalista: algunos elementos para su análisis*. Edicol.

Trivi, N. (2018a). Migración de amenidad, expansión urbana privatizada y turismo en el Valle del Conlara (San Luis, Argentina). *Huellas, 22*(2), 11-33.

Trivi, N. (2018b). El paisaje, del atractivo al fetiche. Un ensayo sobre consumo visual y turismo. *Pasos, 16*(4), 1131-1141.

Videla, G. y Deyuanini, F. (2018). Nuevas territorialidades en el Tuyú, Argentina: ¿turismo residencial o desbordamiento metropolitano en enclaves? [Jornadas Platenses de Geografía. La Plata, 17, 18 y 19 de octubre de 2018].

EL PERIURBANO EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES. HACIA UNA DELIMITACIÓN CONCEPTUAL Y ESPACIAL

Juan Pablo Venturini,[1] Diego Rodríguez[2] y Victoria González Roura[3]

Resumen

Este trabajo tiene dos objetivos: contribuir al debate sobre la definición teórica del espacio periurbano y presentar avances hacia una delimitación espacial del mismo en el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Para ello, en primer lugar se desarrolla una sistematización de los conceptos referentes al proceso de urbanización dispersa basada en el análisis bibliográfico y la aplicación de tres criterios: 1) el contexto histórico y geográfico de desarrollo de los conceptos; 2) el foco temático de cada uno; y 3) la referencia a formas y/o procesos espaciales. En segundo lugar, se presenta un mapeo de determinados usos del suelo en el sur de la RMBA, realizado a partir de datos provenientes de organismos oficiales, del ámbito académico y privado y la consulta de imágenes satelitales. Esta información fue procesada mediante *software* SIG (Sistema de Información Geográfica).

La principal conclusión es que el espacio periurbano puede ser entendido como una forma espacial específica asociada a la urbanización dispersa y caracterizada por determinados usos del suelo. Sin embargo, aspectos relativos a la expansión urbana y la dinámica de las rentas del suelo plantean la compleja relación entre formas y procesos espaciales y ponen en discusión dicho abordaje.

Palabras clave: Urbanización dispersa, espacio periurbano, usos del suelo.

[1] venturinijuanpablo@gmail.com, Universidad de Buenos Aires.
[2] diegorodriguez07@gmail.com, Universidad de Buenos Aires.
[3] viskoria@yahoo.com.ar, Universidad de Buenos Aires.

Introducción

En las últimas décadas las periferias urbanas han adquirido rasgos novedosos asociados a la reestructuración de las metrópolis y al patrón generalizado de urbanización de tipo disperso, contrapuesto a la "ciudad compacta" tradicional. Este proceso, iniciado en Estados Unidos y Europa entre las décadas de 1950 y 1970, se viene desarrollando en América Latina desde los años 1990. Durante ese tiempo han surgido y se han difundido una serie de términos y neologismos ("postmetrópolis", "*urban sprawl*", "ciudad difusa", "rururbano", etc.) para conceptualizar las nuevas dinámicas y formas urbanas que comúnmente son usados en forma poco rigurosa, de manera indistinta y extrapolándolos entre realidades histórica y geográficamente muy disímiles. En este contexto se encuentra el concepto de "espacio periurbano", el cual se reconoce que remite a una realidad compleja y dinámica que merece ser estudiada pero que, a la vez, es muy difícil de definir teóricamente y delimitar empíricamente (Barsky, 2005; Valenzuela Rubio, 1986).

Este trabajo tiene dos objetivos principales: por un lado, desarrollar una propuesta de delimitación conceptual del espacio periurbano y, por otro, presentar un avance hacia una delimitación espacial del mismo en el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Para ello, en primer lugar, se expone una sistematización conceptual con base en tres criterios que permiten ordenar, diferenciar y, a la vez, sub-agrupar los conceptos: 1) el contexto histórico y geográfico de surgimiento y/o desarrollo; 2) el foco temático de cada uno; y 3) la referencia a formas y/o procesos espaciales, un eje analítico ordenador clave para la Geografía en el estudio de la construcción del espacio urbano (Correa, 1993). Además, se destacan los principales aportes teórico-conceptuales hechos desde América Latina ("ciudad fragmentada", "ciudad com-fusa") para el abordaje de la especificidad de sus periferias urbanas. Partimos de un conjunto amplio de conceptos que refieren a formas y procesos espaciales que, de manera directa o indirecta, involucran a las periferias de las grandes ciudades y que se engloban dentro del proceso general de urbanización dispersa. El objetivo de la sistematización fue avanzar gradualmente hacia la especificidad del concepto de espacio periurbano. Cabe aclarar que el análisis se circunscribió a la producción bibliográfica de Europa, Estados Unidos y América Latina y que por una cuestión de espacio no se desarrolla una definición de todos los conceptos mencionados.

En segundo lugar, se presenta una aproximación empírica al espacio periurbano del sur de la RMBA a través de la confección de un listado de usos del suelo que aparecen como típicamente periurbanos en la bibliografía sobre el tema y el mapeo de algunos de ellos: urbanizaciones cerradas, asentamientos informales, áreas flori-hortícolas, actividades extractivas (canteras y hornos de ladrillo artesanal) y parques industriales. El mapeo se realizó a partir de bases de datos espaciales y documentos publicados por organismos oficiales de la Provincia de Buenos Aires y entidades académicas y del ámbito privado, los cuales se combinaron con la observación de imágenes satelitales de Google Earth. La información fue procesada mediante el *software* de Sistema de Información Geográfica Quantum GIS. Cabe aclarar que hablamos de un relevamiento de usos del suelo reales y no de aquellos determinados por la zonificación de la normativa urbanística.

A partir de la sistematización conceptual y el mapeo de usos del suelo arribamos a la conclusión de que es posible entender al espacio periurbano como una forma espacial específica vinculada a la urbanización de tipo disperso y caracterizada por la presencia dominante de determinados usos del suelo. Sin embargo, aspectos relativos al proceso de expansión urbana y a la dinámica de las rentas del suelo plantean la compleja relación entre formas y procesos espaciales en el periurbano y la necesidad de complejizar dicho abordaje.

El espacio periurbano y la periurbanización en el marco del proceso de urbanización dispersa

Trabajar sobre una definición teórica y una delimitación empírica de una forma espacial que en principio podemos denominar como "espacio periurbano", así como sobre los procesos socio-espaciales asociados a ella, obliga a contraponer y diferenciar entre sí los diversos conceptos utilizados para referir a las transformaciones acaecidas en las periferias urbanas desde, por lo menos, los años 1970. Esto quiere decir que esos conceptos remiten, de manera más o menos directa, a un mismo proceso general, cuya característica nuclear es la expansión de lo urbano sobre el territorio, en forma físicamente discontinua y funcionalmente integrada y cada vez más compleja, haciendo difusos los límites entre la ciudad y su entorno rural. Dicho proceso ha sido expresado como un modelo de ciudad o de urbanización, en el cual el rasgo central es la difusión o la dispersión espacial, generando de alguna manera un

contrapunto con aquello que se entiende como definitorio del hecho urbano, es decir, la concentración. De allí que este proceso/modelo haya sido denominado "ciudad o urbanización difusa" (Nel.lo y Muñoz, 2004), "ciudad dispersa" (Monclús, 1999) o "*urban sprawl*", extrapolando el término surgido para el caso de las ciudades estadounidenses. Con foco en Latinoamérica, Guevara (2015) se refiere a la "difusión urbana" como arreglo espacio-temporal asociado a la reestructuración territorial del capitalismo propia del régimen de acumulación flexible. En una línea similar y en un intento de mayor generalidad, Ciccolella (2014) desarrolla la idea de "transición del proceso de urbanización" y remite a la discusión entre quienes ven una profundización de tendencias ya presentes en la etapa desarrollista o fordista y aquellos que perciben cambios estructurales hacia un nuevo tipo de ciudad, la ciudad del capitalismo global. En todo caso, lo que se destaca es una diferencia de un tipo de urbanización dominante durante las últimas décadas con respecto al surgimiento de los suburbios y la metropolización, procesos vinculados a la segunda revolución industrial y desarrollados fundamentalmente durante la primera mitad del siglo XX (Blumenfeld, 1969; Chase Dunn, 1984; Pradilla Cobos, 2015; Valenzuela Rubio, 1986). Las grandes ciudades se expandían sin solución de continuidad, como "mancha de aceite", lo cual es representado mediante la idea de "ciudad compacta", contrapunto de la "ciudad dispersa o difusa" actual.

En este trabajo conceptualizamos como "urbanización dispersa" al proceso secular que engloba las transformaciones acaecidas en las periferias urbanas y los términos asociados a ellas, que se remontan hasta el paradigmático *sprawl* norteamericano de los años 1950. Preferimos urbanización dispersa sobre otros términos porque, por un lado, se hace foco en la urbanización como proceso –y no en la dispersión o difusión– y, por otro, el término dispersión refiere a la distribución espacial de formas y funciones urbanas de manera más precisa que la idea de difusión, que puede tener connotaciones culturales.

Una sistematización de los conceptos referentes al proceso de urbanización dispersa

Vicente Rufí (2003) identifica algunas cuestiones generales que atraviesan la diversidad terminológica acaecida desde los años 1980 para dar cuenta de las nuevas realidades urbanas: el reconocimiento implícito o explícito de que los modelos y conceptos urbanos preexistentes han entrado en crisis y han sido superados por la realidad; el análisis

crítico de la ciudad contemporánea, que lleva a la búsqueda de conceptos que apuntan hacia el establecimiento de un nuevo orden urbano, o bien reproducen la idea de caos; el carácter progresivamente privado o privatista de la construcción de la ciudad, con pérdida del carácter público y abierto del espacio urbano; la preocupación por el modelo urbano de baja densidad de ocupación; las nuevas premisas y formas de la estructura económica resultantes del régimen postfordista; la cuestión de la postmodernidad, con toda su polisemia; y la consideración de las experiencias subjetivas del espacio urbano, con referencias a la ficción, la ilusión o la heterotopía, que conforman lugares reales e imaginarios a la vez.

Estas cuestiones fueron tenidas en cuenta a la hora de pensar una posible sistematización de los diversos conceptos vinculados a la urbanización dispersa, la cual se desarrolló a través de tres criterios: a) la época y el país de origen o desarrollo de los conceptos, b) el foco temático de cada uno y c) el par forma/proceso especial.

La época y el país de origen o desarrollo de los conceptos

Un primer paso en la sistematización conceptual nos lleva a la cuestión histórica y geográfica del proceso de urbanización dispersa, es decir, analizar en qué épocas y en qué países o regiones se ha ido desarrollando y cómo han ido surgiendo a la par los conceptos para referir al mismo (Figura 1).

En la bibliografía se encuentra muy generalizada la idea de una convergencia entre distintas regiones del mundo hacia un modelo de ciudad predominante a lo largo de las últimas cinco décadas, aunque de forma no unívoca. Se hace referencia al "modelo anglosajón" o "modelo norteamericano", sin establecer necesariamente una diferencia entre ellos. Algunos autores han planteado la convergencia entre el modelo urbano anglosajón y el de la Europa Latino-mediterránea, identificado con la "ciudad compacta" (Dematteis, 1998, Monclús, 1998, 1999; Entrena Durán, 2005); otros han analizado la convergencia entre las ciudades europeas y las estadounidenses (Borsdorf, 2004); otros contemplan las manifestaciones del modelo norteamericano en las metrópolis latinoamericanas (Janoschka, 2002; Szajnberg, 2005) y otros problematizan acerca del carácter híbrido o mestizo de éstas últimas (Ciccolella, 2014).

Al hablar del modelo anglosajón de urbanización nos referimos a una tendencia histórica, con raíces en el Reino Unido hace varios siglos, de los sectores más privilegiados (primero la nobleza y luego la burguesía) a abandonar la ciudad para dirigirse al campo circundante en busca de un entorno natural, lo cual manifestaba una visión negativa y decadente de la ciudad y una visión positiva del campo y la naturaleza. El modelo de la Ciudad Jardín desarrollado desde fines del siglo XIX es un ejemplo de dicho paradigma (Dematteis, 1998).

Dichas tendencias estaban presentes en la sociedad estadounidense desde el siglo XIX pero se generalizan allí a partir de la segunda posguerra del siglo XX con el proceso de suburbanización masiva de los sectores medios y medio-altos. El "modelo norteamericano" de ciudad tiene sus raíces en dicho proceso, en el marco del cual surge el concepto de "*urban sprawl*", luego generalizado y extrapolado a otras realidades históricas y geográficas y estrechamente vinculado a la idea del *american way of life* (estilo de vida americano) (Szajnberg, 2005). Analizando las variadas referencias al modelo norteamericano de ciudad, el mismo parecería estar compuesto por cuatro características principales: la dispersión y la baja densidad de ocupación; el carácter privatista, con predominio de desarrolladores privados y orientado al mercado; el papel preponderante del automóvil particular como modo de transporte y las autopistas como principales ejes estructuradores del espacio urbano; y la composición social de las áreas suburbanas, de sectores de ingresos medios y altos. Según Hall (1996), el modelo de suburbanización expandido asociado al automóvil privado habría comenzado a desarrollarse en Estados Unidos en la década del 1920 pero se vio interrumpido por la crisis del 1929 y la depresión de los años 1930, haciéndose masivo sólo a partir de la década de 1950. De allí que hayamos situado el comienzo del proceso de urbanización dispersa en Estados Unidos en los años 1950 (Figura 1).

Sin embargo, es posible encontrar ya desde los años 1940 mucha bibliografía en lengua inglesa sobre los espacios transicionales entre el campo y la ciudad, referidos por lo general como la "franja marginal urbano-rural" (*rural-urban fringe*), concepto desarrollado en Estados Unidos por Wehrwein en 1942 (Carter, 1983; Valenzuela Rubio, 1986). En esta línea fue que a mediados de los años 1960 el inglés Pahl elaboró la idea del "*continuum* rural-urbano" para analizar la "urbanización del campo" producida por la llegada de población desde las ciudades, con un enfoque más socio-cultural que territorial (Cardoso y Fritschy,

2012). La idea de *continuum* se opone a la tradicional oposición dicotómica entre lo urbano y lo rural.

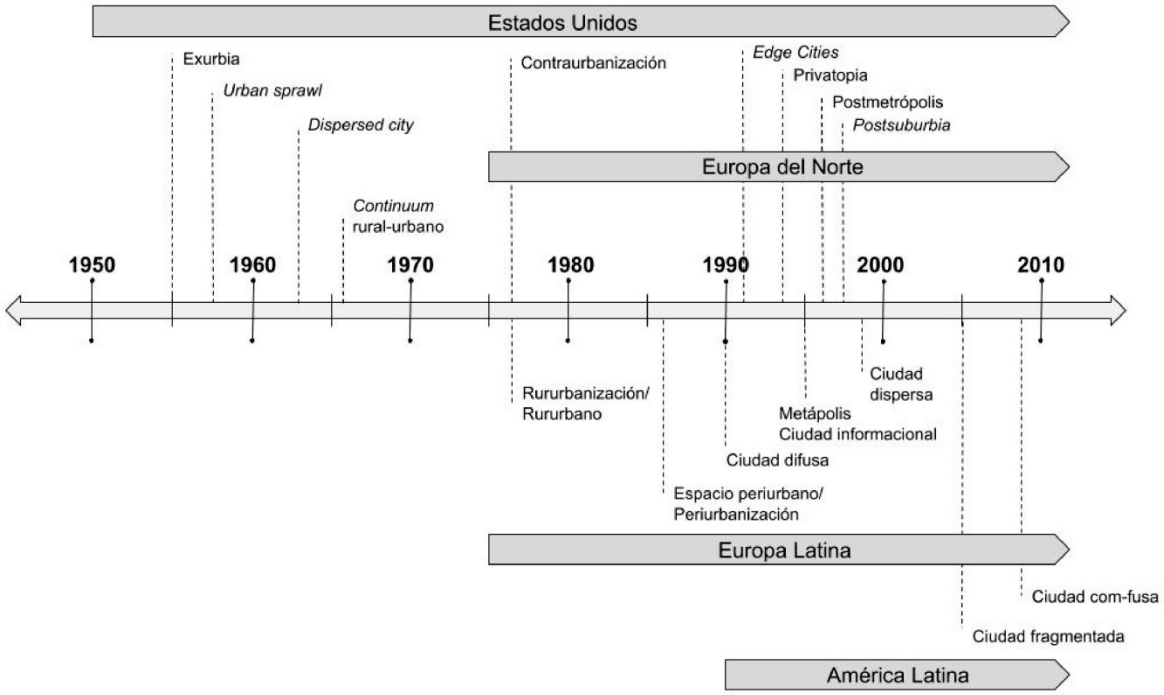


Figura 1: El proceso de urbanización dispersa y el surgimiento de conceptos asociados a lo largo del tiempo en distintas regiones del mundo.[4] Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al caso europeo, entre las décadas de 1950 y 1970 hubo un crecimiento urbano y poblacional explosivo generalizado en todo el continente pero en el marco de una férrea planificación del uso del suelo que buscaba contenerlo y ordenarlo, sobre todo en Europa del Norte (Reino Unido, Alemania, Escandinavia, Holanda). Si bien en esos países las dinámicas descentralizadoras y el uso del automóvil privado ya tenían cierta importancia, el crecimiento urbano se canalizó hacia pequeños pueblos y ciudades, por lo cual no hubo dispersión urbana al estilo norteamericano (Hall, 1996). Por su parte, en la Europa Latina entre 1945 y 1975 se produjo un crecimiento urbano con uso intensivo del suelo y densificación de las periferias de las ciudades, es decir, una suburbanización compacta (Monclús, 1998, 1999).

[4] Esta línea de tiempo incluye sólo los conceptos más importantes o paradigmáticos, los cuales se amplían en el Cuadro 1.

El quiebre en los patrones de urbanización a escala europea se observa hacia la década de 1970, donde se generalizó en todo el continente el desarrollo de la urbanización dispersa (Figura 1). Esto ha sido interpretado como el paso hacia una fase de "desurbanización" o "contraurbanización" (Dematteis 1998; Entrena Durán, 2005), vinculada a la pérdida del peso poblacional de las ciudades centrales y la creciente importancia de los suburbios y los ámbitos rurales circundantes. Desde los años 1960 venían desarrollándose en Inglaterra y Francia los estudios sobre la "urbanización del campo" (Barsky, 2005). Esto refleja el proceso de revalorización de lo rural que se dio en los países centrales en la década de 1970, asociado a la construcción de una imagen positiva del campo en detrimento de la ciudad y a la búsqueda por parte de la población de condiciones de vida que no podían encontrarse en los centros urbanos. El concepto más representativo de este contexto es el de "contraurbanización" (*counter-urbanization*), acuñado por el estadounidense Brian Berry en 1976 y de uso muy difundido en al ámbito anglosajón. La idea de contraurbanización, que abona la tradicional dicotomía urbano-rural, aparece como opuesta a la urbanización en dos sentidos: por revalorización de los ámbitos rurales y por la desconcentración de población de las grandes ciudades (Arroyo, 2001). Sin embargo, en el Reino Unido se presentó un debate entre quienes veían a la contraurbanización como algo opuesto a la urbanización y quienes la pensaban como la forma de urbanización postindustrial por excelencia (Morán Sernández, 1999).

En este contexto, aunque con un enfoque más cercano a la idea de *continuum* rural-urbano, a mediados de la década de 1970 los franceses Bauer y Roux desarrollaron el concepto de "rurbanización" o "rururbanización" y su correspondiente forma espacial, el "espacio rururbano". Estos conceptos buscaban describir los procesos de implantación dispersa de población y usos urbanos en las periferias de las ciudades, así como el crecimiento demográfico de pequeños pueblos situados en torno a las mismas. En Francia los términos "periurbano" y "periurbanización" se utilizaron en un principio como sinónimos de "rururbano" y "rururbanización", dando lugar a un uso indistinto que persiste hasta la actualidad (Cardoso y Fritszhy, 2012). El primero en ahondar en la especificidad de los "espacios periurbanos" fue el geógrafo español Valenzuela Rubio (1986), sobre lo cual profundizaremos en el próximo apartado.

Hacia la década de 1990, producto de la profundización de las dinámicas territoriales asociadas a la globalización y el régimen de acumulación flexible, los debates académicos se intensificaron y proliferaron los conceptos elaborados para dar cuenta de su impacto en las ciudades, como muestra la Figura 1. Surgieron conceptos referidos a una complejización de las estructuras metropolitanas, como "*edge cities*", "postmetrópolis", "postsuburbia", "metápolis" y "ciudad informacional" (ver referencias en el Cuadro 1). Vinculamos estos conceptos al fenómeno de la urbanización dispersa porque la cuestión clave en ellos es la transformación de la relación tradicional entre el centro y las periferias metropolitanas, donde éstas adquieren cada vez mayor complejidad funcional e independencia con respecto a los primeros. El surgimiento de la mayoría de estos conceptos en Estados Unidos estarían marcando un reforzamiento de las características históricas del "modelo norteamericano" de ciudad, en cual los suburbios cumplen un rol fundamental. La ciudad de Los Ángeles aparece como paradigmática de estas nuevas formas metropolitanas, aunque su estructura basada en una compleja red de autopistas venía gestándose desde las décadas de 1940 y 1950 (Hall, 1996). En Inglaterra el interés por las periferias urbanas habría decaído a partir de los años 1980 frente a las dinámicas de "recolonización" de las *inner cities* (áreas centrales o interiores de las ciudades) por los sectores de ingresos altos, vinculadas a la "gentrificación" (Morán Sernández, 1999).

Por su parte, en la Europa Latina, donde la separación entre la ciudad y el campo había sido históricamente más marcada que en Europa del Norte y Estados Unidos, la profundización en los años 1990 de las transformaciones urbanas iniciadas hacía dos o tres décadas se reflejó en el surgimiento de conceptos paradigmáticos como el de "ciudad difusa" (*città diffusa*), del italiano Indovina (2004), y "ciudad dispersa", desarrollado en el ámbito catalán (Monclús, 1998). El italiano Dematteis (1998) desarrolló la idea de "nuevas periferias urbanas" y del tránsito hacia una ciudad "sin centro" de estructura reticular. Estas nuevas periferias responden a dinámicas originadas a fines de los años 1960 y son el resultado combinado de: a) cambios en la distribución de la población dentro de las estructuras urbanas, vinculados a los procesos de desurbanización o contraurbanización; b) el desarrollo de la telemática; y c) del régimen de acumulación posfordista (Dematteis, 1998).

Como se ve en la Figura 1, a partir de los años 1990 el fenómeno de la urbanización dispersa comienza a manifestarse en Latinoamérica, por lo cual se generaliza en el mundo

occidental. Pradilla Cobos (2015) remarca que es recién en esa década que los cambios en las periferias de las ciudades latinoamericanas pueden empezar a compararse en algún punto con los acaecidos en Estados Unidos y Europa. Sin embargo, rechaza el uso de conceptos como *urban sprawl* o ciudad difusa y se refiere a "fragmentos urbanos dispersos sobre el territorio, separados por fragmentos no urbanizados" (Pradilla Cobos, 2015, p. 3). Aparecen como fundamentales las ideas de dispersión y fragmentación. En este sentido, rescatamos dos conceptos surgidos durante los años 2000 que contribuyen a entender la especificidad de las periferias de las metrópolis latinoamericanas. Uno –desarrollado paradójicamente por autores alemanes, quienes habían modelizado la estructura socio-territorial de las ciudades de la región en décadas anteriores– es el de "ciudad fragmentada" (Bähr y Borsdorf, 2005). Con anterioridad, Janoschka (2002) había remarcado el carácter insular del crecimiento urbano en Latinoamérica desde comienzos de los años 1990 a través de las urbanizaciones cerradas y los servicios y equipamientos de consumo asociados. El otro concepto es de "ciudad com-fusa" (Abramo, 2009, 2012), que se destaca por el juego de palabras entre los modelos de la "ciudad compacta" y la "ciudad difusa". El autor se refiere a las complejas dinámicas de los mercados de suelo formal (sectores ricos) e informal (sectores pobres) que en cada caso reproducen alternativamente formas de uso del suelo compactas y difusas, o intensivas y extensivas, en una compleja relación de retroalimentación entre el centro y la periferia urbana, con referencias al caso de Río de Janeiro. Los conceptos mencionados incorporan a la discusión sobre la urbanización dispersa dos cuestiones clave en su manifestación específica en las periferias urbanas de Latinoamérica: la fragmentación funcional y la segregación socio-territorial, que, a diferencia de décadas anteriores, se manifiesta ahora en pequeña escala. Estas dinámicas de segregación, segmentación y polarización son abordadas por Hidalgo, Borsdorf, Zunino y Álvarez (2008) para el caso de Santiago de Chile mediante el par conceptual "privatópolis inmobiliaria" y "precariópolis estatal".

El foco temático de los conceptos y el par formas/procesos espaciales

En el Cuadro 1 se presenta el cruce de los otros dos criterios desarrollados para la sistematización conceptual: la distinción entre formas y procesos espaciales y el foco

temático de cada concepto.[5] Dentro de cada fila del cuadro los conceptos se ordenaron respetando su orden cronológico.

En el marco de las construcción social del espacio urbano, formas y procesos socio-espaciales están estrechamente vinculados en una relación dialéctica (Correa, 1993). Sin embargo, a los fines de la sistematización conceptual, se separaron los conceptos según hicieran más énfasis en formas urbanas o en procesos socio-económicos y espaciales. A la hora de abordar la diversidad conceptual asociada a las transformaciones urbanas de las últimas décadas, autores como Nel.lo y Muñoz (2004) y Monclús (1998, 1999) aconsejan realizar la distinción entre los conceptos referentes a los procesos generales de cambio en las estructuras socio-económicas y territoriales y aquellos que describen las manifestaciones físico-morfológicas de los mismos.

Bajo la categoría de formas espaciales agrupamos conceptos que refieren tanto a caracteres morfológicos como a puntos de concentración o zonas identificables y delimitables en algún sector específico de la ciudad o de su entorno, de acuerdo al contenido que cada autor le dio al concepto en cuestión. Dentro de procesos, además de conceptos que dan cuenta claramente de dinámicas y no de formas, incluimos también otros que no remiten a ninguna forma urbana en particular sino a entidades abstractas asociadas a procesos generales de reestructuración socio-espacial o a la experiencia subjetiva del espacio (por ejemplo, "metápolis", "hiperciudad", "postmetropolis", "exurbia", "telépolis", "ciudad informacional"). Se agregó la columna formas-proceso para aquellos conceptos en los cuales la separación resulta más problemática aún. Son conceptos que remiten a dinámicas socio-económicas generales pero a la vez refieren a una estructura territorial (por ejemplo, "archipiélago urbano") o fragmentos de territorio (por ejemplo, "privatopia", "exópolis", "postsuburbia") pasibles de ser identificados y hasta delimitados, o bien, conceptos que describen la manifestación territorial de procesos o lógicas socio-económicas muy específicas (por ejemplo, "ciudad difusa", "ciudad com-fusa").

[5] En el Cuadro 1 junto a cada concepto se menciona el o los principales referentes del mismo, es decir quienes acuñaron o desarrollaron el concepto, así como el año de la obra principal de referencia. Por una cuestión de espacio no todas las referencias presentes en el Cuadro 1 se incluyeron en las referencias bibliográficas listadas al final del trabajo. Para ello se remite a las obras efectivamente citadas en el texto (véase particularmente Arroyo, 2001; Cardoso y Fritschy, 2012; Monclús, 1998; Nel.lo y Muñoz, 2004; Vicente Rufí, 2003; Valenzuela Rubio, 1986).

Foco temático	Formas	Procesos	Formas-proceso
1. Expansión de la ciudad	• Suburbio • Dispersed city (Burton, 1963) • Espacio periurbano (Valenzuela, 1986) • Ciudad dispersa (Monclús, 1999)	• Suburbanización • Urban sprawl (Whyte, 1957) • Periurbanización (Valenzuela, 1986; Dezert et al, 1991; Dematteis, 1998) • Dispersión suburbana (Moncús, 1998)	• Postsuburbia (Teaford, 1997; Borsdorf, 2004)
2. Urbanización del campo. Relación entre lo urbano y lo rural.	• Continuum rural-urbano (Pahl, 1966; Clout, 1976) • Rururbano (Bauer y Roux, 1976) • Urban Village (Till, 1993)	• Contraurbanización (Berry, 1976) • Rururbanización (Bauer y Roux, 1976)	• Ciudad Difusa (Indovina, 1990)
3. Pueblos, ciudades pequeñas o medianas en torno a una ciudad principal	• Technoburb (Fishman, 1989) • Edge Cities (Garreau, 1991) • Urban Village (Till, 1993)		• Exópolis (Soja, 1989)
4. Reestructuración espacial y superación del concepto de Metrópolis		• Hiperciudad (Corboz, 1994) • Metápolis (Ascher, 1995) • Postmetrópolis (Soja, 1996)	• Metrópolis red (Veltz, 1999) • Archipiélago urbano (Veltz, 1999) • Postsuburbia (Teaford, 1997; Borsdorf, 2004)
5. Disminución del peso demográfico de las ciudades principales		• Exurbia (Spectorsky, 1955) • Contraurbanización (Berry, 1976) • Desurbanización (Dematteis, 1998)	
6. Impactos espaciales de las Tecnologías de la Información y la Comunicación	• Technoburb (Fishman, 1989)	• Telépolis (Echevarría, 1994) • Ciudad informacional (Castells, 1995)	
7. Formas de producción y apropiación del espacio urbano			• Privatopia (Mc Kenzie, 1994) • Ciudad Fragmentada (Bähr y Borsdorf, 2005) • Privatópolis inmobiliaria / Precariópolis Estatal (Hidalgo et al., 2008) • Ciudad com-fusa (Abramo, 2009, 2012)

Cuadro 1: Conceptos asociados a la urbanización dispersa y las periferias urbanas según el foco temático y el par forma/proceso espacial. Fuente: Elaboración propia.

Si bien partimos de una selección de conceptos que de manera más o menos directa involucran a las transformaciones en las periferias urbanas de las últimas décadas –las cuales englobamos dentro del proceso de urbanización dispersa–, y que en muchos casos son utilizados indistintamente, cada uno hace énfasis en un tema más que en otros. Los múltiples puntos de contacto entre los conceptos hacen que aquí también su separación pueda resultar problemática y discutible; de hecho, algunos conceptos se incluyeron en más de un foco temático.

Como se muestra en el Cuadro 1, se han identificado siete focos temáticos. En primer lugar, la expansión de la ciudad, que resulta el tema más evidente al pensar en la urbanización dispersa y que quizás sea el que atraviese a todos los conceptos analizados. Podríamos decir que este eje se refiere en términos generales al proceso de suburbanización, entendido como el crecimiento de una ciudad hacia sus periferias. En segundo lugar, ubicamos a los conceptos más específicamente referidos a la implantación de formas y funciones urbanas en espacios de características predominantemente rurales. Remiten a la relación entre lo urbano y lo rural en el marco de la idea de *continuum*, que incluimos como forma espacial porque, más allá de su surgimiento vinculado a lo socio-cultural, se utiliza comúnmente para englobar las zonas o franjas que componen el paso gradual desde el espacio urbano hasta el espacio rural (Cardoso y Fritschy, 2012). Cabe aclarar la inclusión dentro de este foco temático del concepto de "ciudad difusa", que muy usualmente se utiliza como sinónimo de "ciudad dispersa". Nos atenemos a la especificidad dada al concepto por Indovina (2004), quien lo entiende no como la difusión de una gran ciudad hacia sus entornos sino como un proceso de densificación física y complejización funcional de y desde los espacios rurales intersticiales comprendidos dentro de una red de centros urbanos pequeños y medianos, con estrecha referencia al caso específico de la región italiana del Véneto. Otro concepto que podría incluirse en el grupo 2 es el de "cinturón verde", desarrollado fundamentalmente a partir de la experiencia británica y asociado a la corriente del urbanismo regional y de la Ciudad Jardín. En el Reino Unido los cinturones verdes o *green belts* (por su denominación en inglés) han tenido una gran importancia en la planificación y contención del crecimiento urbano a partir de mediados del siglo XX. En ese sentido, el ejemplo paradigmático es el Plan del Gran Londres de 1944 (Hall, 1996). Son franjas que rodean las ciudades, de características predominantemente rurales, compuestas por áreas naturales y actividades primarias de pequeña escala aunque también con infraestructura y usos urbanos

esparcidos en su interior. Según Morán Sernández (1999), los *green belts* constituyen los espacios periurbanos británicos. La idea de cinturón verde es muy utilizada para hacer referencia al espacio periurbano de Buenos Aires. Barsky (2005) lo define como "el espacio periurbano conformado por una trama de quintas o huertas familiares –y otras de características más empresariales– que rodean a las grandes ciudades, cuya producción se destina especialmente a verduras de hoja y hortalizas de estación" (p. 10).

En tercer lugar, diferenciamos aquellos conceptos asociados al surgimiento o crecimiento de núcleos urbanos pequeños o medianos situados dentro de la zona de influencia inmediata de una ciudad principal, pero diferenciados de la misma y con cierto grado de independencia. El concepto más difundido de este grupo es el de "*edge cities*" (que puede traducirse como "ciudades de borde"), que es en realidad muy específico de las áreas metropolitanas norteamericanas. Hace referencia a ciudades de un alto grado de complejidad e independencia con respecto a la ciudad central, diferentes de los suburbios y las ciudades satélite o "dormitorio" tradicionales, para las cuales Garreau estableció criterios precisos de identificación (Vicente Rufí, 2003). En cuarto lugar, aparecen los conceptos que remiten a las estructuras metropolitanas en su conjunto. Creemos que están vinculados a la urbanización dispersa porque es clave en ellos el cambio en la relación de complementariedad funcional tradicional entre los centros y las periferias de las metrópolis. Éstas dejan de tener una función exclusivamente residencial para atraer actividades administrativas, productivas, de servicios, de consumo y de ocio, con cada vez mayor independencia funcional con respecto a los centros (Borsdorf, 2004). Un concepto de larga tradición y ampliamente difundido que podría vincularse a este foco temático es el de "megalópolis", acuñado por Gottmann en 1957 para dar cuenta de la conurbación de áreas metropolitanas en la costa este de Estados Unidos, desde Boston hasta Washington. Decidimos no incluirlo en la sistematización porque creemos que está más vinculado al proceso de metropolización que al de urbanización dispersa.

En quinto lugar, ubicamos a los conceptos que hacen referencia específicamente a la "huida" de población de las grandes ciudades. El énfasis de la ex-, des- o contra-urbanización está puesto en una desconcentración en sentido demográfico, lo que ocasiona una disminución del peso de esas ciudades dentro de los sistemas urbanos (Arroyo, 2001), sin referencias espaciales concretas.

En sexto lugar se sitúa otro tema transversal a todos los demás, que es el impacto en las estructuras territoriales de las tecnologías de la información y la comunicación desarrolladas fundamentalmente desde mediados de los años 1970 y que disminuyeron la necesidad de proximidad para el desarrollo de las diversas actividades urbanas. Resulta sencillo diferenciar del resto a aquellos conceptos que hacen foco en este tema, ya sea con referencia a un área concreta, como "*technoburb*" (en español "tecnoburbio"), o a entidades abstractas, que remiten más bien a procesos, como "telépolis" o "ciudad informacional" (Vicente Rufí, 2003; Nel.lo y Muñoz, 2004).

Por último, tenemos aquellos conceptos que refieren a modalidades de producción y apropiación del espacio urbano por parte de diversos actores o grupos sociales. Como dijimos anteriormente, son conceptos que remiten especialmente al carácter fragmentado y segregado de las periferias de las metrópolis latinoamericanas. El concepto de alcance más general de este grupo es "privatopia", surgido en Estados Unidos, y es justamente el carácter mercantilista y privatista de los suburbios norteamericanos el que se estaría imponiendo en Latinoamérica desde los años 1990 (Janoschka, 2002; Szjanberg, 2005). Ubicamos estos conceptos como formas-procesos porque, si bien el foco está en las modalidades de producción y apropiación del espacio urbano, se manifiestan en fragmentos específicos de la ciudad.

Otra cuestión clave para la Geografía que aparece con claridad al diferenciar los conceptos tiene que ver con la escala territorial de las formas y los procesos espaciales, cuya importancia en dicha tarea ha sido remarcada por autores como Dematteis (1998), Entrena Durán (2005), Monclús (1998) y Valenzuela Rubio (1986). Nótese que de la separación según focos temáticos (Cuadro 1) surge que hay conceptos aplicables a distintas escalas, que abarcan un territorio cada vez más amplio: están los que refieren a los bordes de la ciudad (grupo 1); otros que van más allá e incluyen el espacio rural circundante (grupo 2); los que remiten a nuevos núcleos de concentración de población además de la ciudad principal de referencia (grupo 3); otros que abarcan a toda una entidad metropolitana, donde aparece con fuerza la mirada a escala regional de la ciudad y su estructuración a través de dinámicas reticulares, de la mano de conceptos como ciudad-red, ciudad-región o archipiélago urbano (Ciccolella, 2014) (grupo 4); y otros aplicables a todo un sistema de asentamiento humano, como los que hacen énfasis en los procesos demográficos (grupo 5).

La especificidad del espacio periurbano y la periurbanización

A partir de la sistematización planteada en el apartado anterior desarrollamos a continuación el siguiente interrogante: ¿es posible encontrar una especificidad en los conceptos de "espacio periurbano" y "periurbanización" en tanto forma y proceso espacial respectivamente?

El término "periurbano" fue acuñado por Racine en Estados Unidos en 1967 pero no fue difundido en el ámbito anglosajón sino por geógrafos franceses a mediados de los años 1970 (Cardoso y Fritschy, 2012; Valenzuela Rubio, 1986), en el contexto de generalización en Europa de la urbanización de tipo dispersa. En Francia "periurbano" y "periurbanización" se utilizaron prácticamente como sinónimos de "rururbano" y "rururbanización", ya que lo que se estaba estudiando era la urbanización de los espacios rurales del entorno de las ciudades.

El primero en darle especificidad al concepto de "espacio periurbano" habría sido el geógrafo español Manuel Valenzuela Rubio a mediados de los años 1980, quien partió de la idea de que si el término "periurbano" se utiliza en forma genérica para referirnos a lo que está en el perímetro o alrededores de la ciudad no tiene ninguna capacidad semántica ni explicativa, por lo cual no sería un concepto (Valenzuela Rubio, 1986). Para este autor la especificidad del periurbano tiene que ver con la presencia de conflictos entre determinados usos del suelo motivados por el proceso de expansión urbana.

La especificidad de la periurbanización y del espacio periurbano surgiría más claramente al diferenciarlos, por un lado, del suburbio y la suburbanización y, por otro, de la rururbanización y el espacio rururbano. Estos tres pares de conceptos difieren entre ellos espacialmente y se desarrollan a partir de procesos socio-económicos y culturales diferentes. La suburbanización está vinculada al avance de la ciudad sin solución de continuidad, como "frente" o "frontera", mientras que la periurbanización es un proceso de crecimiento extenso y disperso de las periferias urbanas. Dematteis (1998) la entiende como una dilatación de las coronas externas de la ciudad. Según Pintos (1995), la lógica expansiva periurbana no tiende a la consolidación de la trama construida sino a la urbanización "en islas" y a la desarticulación funcional. En palabras de Bozzano (2000):

> La periurbanización se concibe a partir de la transformación de territorios agrarios tradicionales en territorios dominados por subdivisiones rurales de pequeñas dimensiones que alternan con algunos loteos urbanos. La transformación del suelo en términos económicos se refiere tanto a la maximización de rentas diferenciales agrarias como a la transmutación rentística de parcelas rurales en urbanas; en ambos casos ello se manifiesta en la ocupación, el uso, la subocupación o el desuso del territorio. En la medida que agrupamientos de explotaciones agrícola-intensivas se consoliden dentro de los circuitos económicos que integran, se consolidará la permanencia del ámbito periurbano. En contrapartida, en la medida que los fraccionamientos permanezcan desocupados o subutilizados la periurbanización seguirá latente e indefinida. Cuando loteos urbanos salteados sobre ejes viales comienzan a ser ocupados, por lo general comienza a definirse la otra instancia del proceso (creación y expansión urbana) (p. 183-184).

En la misma línea que Bozzano, Pintos (1995) desarrolla la idea de que bajo condiciones macroeconómicas expansivas que favorezcan la distribución del ingreso y la consolidación del tejido urbano, la periurbanización puede dar paso a la suburbanización, a la que Bozzano se refiere en la cita precedente como proceso de creación y expansión urbana. Estos planteos se vinculan con el hecho de que ambos autores toman como referencia histórica del fenómeno periurbano al proceso de restructuración económica y pauperización de los sectores populares que comenzó en Argentina a mediados de la década de 1970. Entonces, el suburbio se caracteriza por una mayor consolidación y compacidad del tejido urbano en comparación con el espacio periurbano.

En cuanto a la diferencia con el espacio rururbano, mientras que en éste dominan los atributos del espacio rural, el periurbano es parte de la ciudad y está intrínsecamente vinculado a sus dinámicas, a sus necesidades de consumo y a su expansión. El periurbano no tiene que ver con una reacción a la concentración urbana (y una consecuente "huida" hacia lo rural) sino que es parte de ese proceso. Por lo tanto, los conflictos por el uso del suelo derivados de la presión de la expansión urbana es mucho mayor en el espacio periurbano que en el rururbano (Cardoso y Fritschy, 2012; Valenzuela y Rubio. 1986).

A partir de la sistematización del Cuadro 1, en un planteo tributario de la idea de *continuum* rural-urbano, surge la idea de sucesivas franjas desde adentro hacia afuera de la

ciudad: suburbanización / suburbio, periurbanización / espacio periurbano y rururbanización / espacio rururbano. En esta línea, Nel.lo (1998) entiende a la suburbanización, la periurbanización y la rururbanización como tres fases temporales y espaciales diferenciadas, desarrolladas desde los años 1960 en la Europa Latina. De acuerdo a su desarrollo en Francia y España, según la escala en la que se estudie el fenómeno, los conceptos de periurbano y periurbanización pueden abarcar a los pueblos o pequeñas aglomeraciones situados en el entorno rural de la ciudad de referencia (Entrena Durán, 2005; Valenzuela Rubio, 1986), lo cual acercaría estos conceptos a los focos temáticos 2 y 3 identificados en el Cuadro 1. Creemos que esto no sería aplicable a la hora de buscar la especificidad del concepto para el caso latinoamericano en general y argentino en particular, donde la ciudad se ha expandido históricamente en forma más desordenada y la separación entre la ciudad y el campo no es tan clara.

Entonces, entendemos al espacio periurbano como una forma espacial asociada a la expansión de la ciudad, distinguible del suburbio y del espacio rururbano, que estaría conformada por un mosaico de usos del suelo que incluye fragmentos urbanos dispersos y determinadas actividades vinculadas a las necesidades de abastecimiento de la ciudad. En esta línea, Pintos (1995) y Bozzano (2000) entienden la espacialidad periurbana a partir de la articulación de determinadas lógicas de expansión residencial (de sectores populares o de sectores de altos ingresos) y localización industrial con la presencia de usos del suelo típicos del periurbano entre los que se destacan los usos primario-intensivos como la flori-horticultura y las actividades extractivas (canteras y hornos de ladrillo).[6] La yuxtaposición de todos estos usos del suelo en la periferia próxima de la ciudad remite a la superposición en el territorio de gradientes de rentas del suelo urbanas, industriales y rurales. Sin embargo, además de estas lógicas económicas, Bozzano (2000) identifica lógicas sociales y ambientales para entender la estructura de usos del periurbano. Las primeras incluyen las pautas de consumo del espacio por parte de los distintos grupos sociales, variables culturales y decisiones políticas –administrativas o de gestión–. Las lógicas ambientales tienen que ver con la valorización del "contacto con la naturaleza" para la residencia de sectores de altos ingresos así como con la degradación ambiental que afecta las condiciones de hábitat de los sectores populares.

[6] Profundizaremos en los usos del suelo típicos del periurbano en el próximo apartado.

Más allá de reconocer determinados usos del suelo como los componentes principales del espacio periurbano, otro atributo definitorio es la alta variabilidad espacio-temporal derivada de la presión de la expansión física de la ciudad, la cual se manifiesta en la transmutación rentística, es decir, el paso de rentas del suelo rurales a rentas urbanas. Como marca Pintos (1995), un proceso inherente a la espacialidad periurbana es la valorización inmobiliaria progresiva y diferencial, que puede generar tensiones o conflictos entre usos del suelo alternativos. Esto genera la aparición de terrenos baldíos o sin uso aparente a la espera de valorización para uso urbano.

Por su parte, la periurbanización quedaría definida como un proceso de conformación de espacios periurbanos, ya sea mediante la expansión de fragmentos de usos urbanos en la periferia de la ciudad en forma extendida y dispersa, como por la implantación de actividades vinculadas a las necesidades de la ciudad, como las primario-intensivas.

Análisis de una delimitación espacial del periurbano a partir de los usos del suelo en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires

A continuación presentamos avances de investigación en el intento de operacionalizar la definición teórica del espacio periurbano desarrollada en el apartado anterior, basada fundamentalmente en la presencia de determinados usos del suelo, para el caso de la Región Metropolitana de Buenos (RMBA).[7]

En primer lugar, a partir del cruce de diversos trabajos sobre el tema, se elaboró un listado lo más exhaustivo posible de los usos del suelo que conformarían el espacio periurbano de Buenos Aires, presentado en el Cuadro 2. A la hora de desarrollar este abordaje se presentan algunos problemas teórico-metodológicos. Por un lado, se manifiesta la dificultad de derivar una delimitación empírica a partir de una definición teórica general de formas y procesos espaciales signados por la variabilidad espacial y temporal. Por otro lado,

[7] La Región Metropolitana de Buenos Aires está compuesta por la Ciudad de Buenos Aires y 40 municipios pertenecientes a la Provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, La Plata, Lanús, Lomas de Zamora, Luján, Malvinas Argentinas, Marcos Paz, Merlo, Moreno, Morón, Pilar, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López y Zárate.

se trata de una definición basada en atributos, lo cual hace aún más difícil la consideración de aspectos procesuales. Concretamente, si consideramos a la presión de la expansión urbana como un proceso definitorio del espacio periurbano debemos preguntarnos acerca de la pertinencia de abordar al mismo a través de un listado de usos del suelo. Esta preocupación derivó en la inclusión de las últimas dos filas del Cuadro 2, destinadas a las áreas rurales de usos agrarios extensivos –usos no típicamente periurbanos– y a las tierras vacantes o sin uso aparente sujetas a la presión de las rentas urbanas o de actividades primario-intensivas, como la horticultura, que soportan las rentas rurales más altas por su cercanía a la ciudad.

Categorías	Subcategorías y usos del suelo	
Actividades primario-intensivas	Horticultura	
	Floricultura y viveros	
	Complejos avícolas, granjas porcinas, apicultura y otras producciones del tipo granja	
	Actividades extractivas	Hornos de ladrillo artesanal ("ladrilleras")
		Canteras y tosqueras
		Otras actividades basadas en la extracción de suelo
Usos residenciales	De sectores ingresos altos	Urbanizaciones cerradas (clubes de campo, barrios privados, clubes de chacras, clubes náuticos y grandes emprendimientos)
		Uso residencial extraurbano tipo Barrio Parque (residencias permanentes o secundarias)
	De sectores populares (ingresos medios y bajos)	Vivienda de interés social
		Asentamientos informales (villas y asentamientos)
		Loteos populares precarios ("loteos pirata")
	Loteos urbanos no consolidados (manzanas con menos del 50% de lotes edificados)	
	Loteos urbanos baldíos	
Comercio y servicios	Grandes centros comerciales	
	Complejos hoteleros	
Industria y logística	Industrias y/o galpones para uso logístico no agrupados	
	Parques industriales y/o logísticos	
Equipamiento e infraestructura	Grandes espacios verdes públicos	
	Áreas de interés ambiental	
	Equipamiento deportivo	
	Predios privados destinados al ocio y la recreación	
	Equipamiento de transporte (áreo, terrestre, fluvial, marítimo)	
	Equipamiento educativo	
	Equipamiento de salud	
	Cementerios	
	Equipamiento militar	
	Establecimientos religiosos	
	Plantas de tratamiento de agua	
	Equipamiento para producción y/o distribución de energía	
	Terrenos destinados a la construcción de vialidades	
Deposición de residuos urbanos	Depósitos de automóviles	
	Basurales	
	Depósitos de chatarra y/o escombros	
Neorrelieves, neogeoformas, neosuelos	Nuevos suelos derivados del vertido de residuos domésticos o restos de la construcción	
	Rellenos sanitarios	
	Suelos decapitados por actividades extractivas	
	Cavas abandonadas inundadas	
Tierras con actividades agrarias extensivas sujetas a la presión de las rentas urbanas u hortícolas		
Tierras rurales vacantes a la espera de valorización para uso urbano u hortícola		

Cuadro 2: Tipología de usos que conforman el espacio periurbano de Buenos Aires. Fuente: Elaboración propia a partir de las clasificaciones o listados de usos del suelo presentes en Abba (2010), Bozzano (2000), Lanfranchi, Duarte y Granero Realini (2018), Morello, Mateucci y Rodríguez (2003), Pintos (1995) y Valenzuela Rubio (1986).

En segundo lugar, se presenta un mapeo preliminar de algunos de estos usos en el sur de la RMBA (Figura 2). El recorte territorial realizado se basó en la división político-administrativa del territorio. Se abarcaron los municipios del sur de la RMBA cuya superficie estuviera parcialmente afectada, muy parcialmente afectada o no afectada por el Aglomerado Gran Buenos Aires, es decir, la localidad compuesta definida y delimitada según un criterio físico (INDEC, 2003). Dentro del primer grupo están los siguientes municipios: Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Presidente Perón y San Vicente. A ellos se sumaron Cañuelas y La Plata, muy parcialmente afectados por el aglomerado, y Brandsen, que no está afectado. Se buscó que el recorte territorial fuera lo suficientemente amplio como para poder analizar si la distribución espacial de los usos del suelo mencionados nos permitía acercarnos a la extensión del espacio periurbano de Buenos Aires.

Para realizar el mapeo se privilegiaron los usos del suelo más representativos de cada uno de los tres ámbitos predominantes en el espacio periurbano de Buenos Aires según Bozzano (2000): los ámbitos de producciones primario-intensivas, los ámbitos residenciales y los de grandes equipamientos e industrias. Como parte de los primeros, se mapearon las zonas flori-hortícolas y actividades extractivas como los hornos de ladrillo artesanal (denominados "ladrilleras") y las canteras. En cuanto a los usos residenciales, se consideraron las dos modalidades más representativas del carácter disperso, fragmentado y segregado de las periferias urbanas latinoamericanas en general y de Buenos Aires en particular: las urbanizaciones cerradas y las villas y asentamientos informales. Por último, se localizaron los parques y polígonos industriales, principal manifestación de las tendencias de descentralización y localización periférica del sector industrial fundamentalmente a partir de los años 1990 (Ciccolella, 2014; Pintos, 1995).

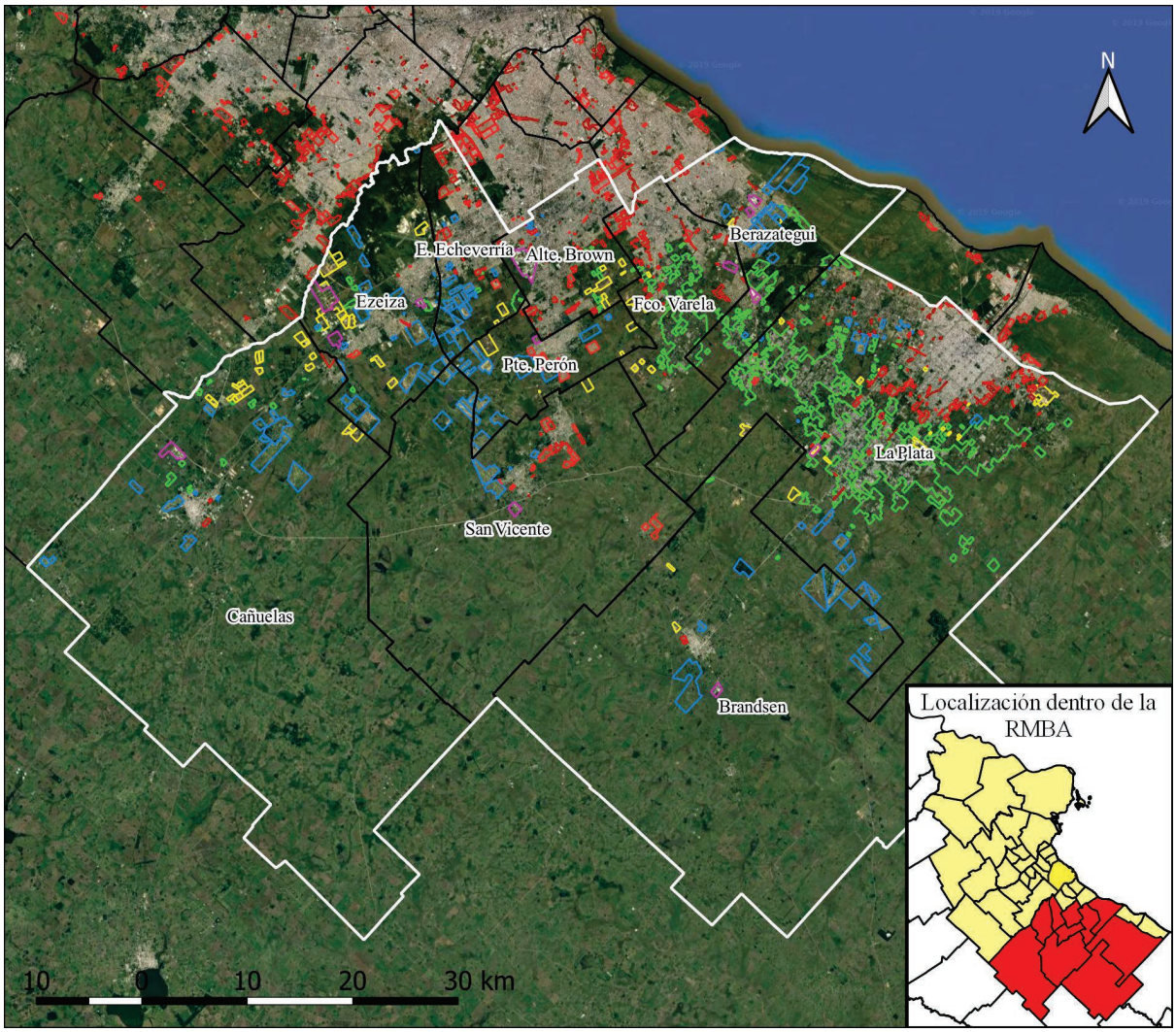


Figura 2: Usos del suelo que conforman el espacio periurbano en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Fuentes: Elaboración propia con el *software* de Sistema de Información Geográfica Quantum GIS, imágenes satelitales de Google Earth y fuentes adicionales para cada uso del suelo.[8]

Leyenda: Blanco: Conjunto de municipios estudiados; Negro: Límites intermunicipales; Rojo: Villas y Asentamientos; Azul: Urbanizaciones cerradas; Fucsia: Parques y polígonos industriales; Verde: Áreas hortícolas y/o florícolas; Amarillo: Ladrilleras y canteras.

[8] Villas y Asentamientos: Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios, Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Viviendas de la Provincia de Buenos Aires (PBA) mediante servicios *web* de mapas de IDEHab (http://190.188.234.6/mapa/); Urbanizaciones Cerradas: base de datos espacial provista por el Centro de Información Metropolitana de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA (CIM-FADU) y Registro Provincial de Urbanizaciones Cerradas de la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial (DOUT) y de la Agencia de Recaudación (Arba) de la PBA mediante servicios web de mapas de Urbasig (http://www.urbasig.gob.gba.gob.ar/urbasig/); Parques Industriales: Red Parques (http://www.redparques.com.ar/parques-industriales/?parque_id=306#info-mapa) y Wikimapia (https://wikimapia.org); Áreas hortícolas y florícolas y ladrilleras y canteras: DOUT (2009; 2010).

Lo primero que puede observarse en la Figura 2 es que los usos mapeados abarcan una superficie considerable de la periferia inmediata de los aglomerados Gran Buenos Aires y Gran La Plata. A pesar de las limitaciones mencionadas anteriormente acerca de un abordaje basado en la observación de determinados usos del suelo, la Figura 2 muestra una alta correlación espacial entre los usos mapeados, lo cual plantea la posibilidad de avanzar en una identificación y delimitación de una franja de características específicas que sería la manifestación del periurbano en tanto forma espacial. La mayor concentración de estos usos se da en los bordes externos de la ciudad, con escasa presencia hacia adentro de la aglomeración (suburbio), y disminuye notoriamente a medida que nos alejamos de ella y entramos en el espacio rural de la RMBA (rururbano).

Más allá de la mencionada correlación espacial entre los usos del suelo, en determinados lugares se observa cierta especialización. Se destaca la importancia del área hortícola o "cinturón verde" de La Plata y en Florencio Varela, así como la concentración de urbanizaciones cerradas en la localidad de Canning, que se extiende sobre los municipios de Ezeiza y Esteban Echeverría. En cuanto a las ladrilleras y canteras, se observa la mayor concentración hacia el curso del Río Matanza, sobre Ezeiza y Cañuelas, y en el área intersticial de la aglomeración entre Almirante Brown y Florencio Varela. Las villas y asentamientos precarios parecieran tener una distribución más homogénea aunque con baja presencia hacia Ezeiza y Cañuelas y más presencia hacia el interior de la aglomeración en comparación con los otros usos. Se observa también que, entre los usos mapeados, las urbanizaciones cerradas son aquellas que pueden encontrarse más alejadas de la aglomeración y se destacan sobre el resto en los municipios más externos de la RMBA, como San Vicente, Cañuelas y Brandsen, donde pueden analizarse como parte de la rururbanización. Esta distribución espacial abonaría los planteos que ven a las urbanizaciones cerradas como una de las principales manifestaciones del patrón de urbanización dispersa en Latinoamérica.

Reflexiones finales

A modo de balance de los contenidos de este trabajo, creemos que el mismo puede ser un aporte para la discusión teórico-metodológica en dos sentidos. En primer lugar, se han

desarrollado criterios que pueden constituir herramientas útiles para ordenar la gran diversidad conceptual referente a un proceso tan complejo como la urbanización dispersa y clarificar los debates sobre el mismo. En ese sentido, este trabajo discute el uso indistinto de conceptos que tienen significados diferentes y la extrapolación de realidades histórico-geográficas disímiles. Desde una mirada geográfica, se destacan como criterios ordenadores la diferenciación por focos temáticos y la referencia al par formas/procesos espaciales.

En cuanto a los conceptos de espacio periurbano y periurbanización, resulta particularmente difícil la distinción entre forma y proceso dada la alta variabilidad espacial y temporal inherente al fenómeno en cuestión ¿Es el periurbano simplemente una franja territorial que abarca todo aquello que está en los alrededores inmediatos de la ciudad? ¿Qué tiene de "urbano" y qué tiene de "rural"? ¿Es pertinente pensar en una forma espacial específica como parte de la ciudad pero diferente del suburbio? ¿Cómo delimitarla empíricamente con respecto al mismo? ¿Qué papel juega la expansión urbana dispersa y fragmentada en relación al suburbio y al espacio periurbano?

En segundo lugar, a partir de diversos trabajos sobre el tema y del mapeo realizado, parecería factible hablar de una conformación del espacio periurbano por usos del suelo específicos, lo que complejiza la idea genérica de una "mezcla de usos urbanos y rurales", también muy presente en la bibliografía. En términos metodológicos, la aplicación de técnicas de análisis espacial permitiría avanzar en la caracterización de esta estructura de usos del suelo. Por otro lado, prestar atención a esta particular diversidad puede ser fundamental a la hora de pensar intervenciones en el periurbano desde la planificación territorial por parte del Estado, así como para las organizaciones de los sectores populares en su lucha por el acceso al suelo, al hábitat y a la ciudad. En este sentido, cabe destacar que los usos del suelo son manifestaciones concretas de complejos procesos de producción, uso y apropiación del espacio por parte de diversos actores sociales.

Para avanzar en el estudio de las formas y procesos periurbanos se abren interrogantes que tienen que ver fundamentalmente con el desarrollo de la expansión urbana en el marco de las dinámicas de las rentas del suelo ¿de qué manera los procesos de valorización o desvalorización del suelo se manifiestan en la dinámica de los usos del espacio periurbano de Buenos Aires? ¿Cómo identificar aquellas áreas más o menos sujetas a la presión de las rentas urbanas? ¿Hay una tendencia al reemplazo de usos productivos primarios por usos

residenciales por ser éstos más rentables? ¿Qué relación hay entre las dinámicas de la renta del suelo (valorización, especulación, rentabilidad) y el patrón de urbanización dispersa dominante? ¿Qué actores sociales, y con qué lógicas, compiten por el suelo y por la apropiación de la renta?

Bibliografía

Abba, A. (2010). *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. Café de las Ciudades.

Abramo, P. (2009). *La producción de las ciudades latinoamericanas: mercado inmobiliario y estructura urbana*. OLACCHI.

Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE, 38*(114), 35-69.

Arroyo, M. (2001). La contraurbanización: un debate metodológico y conceptual sobre la dinámica de las áreas metropolitanas. *Scripta Nova, 5*(97). http://www.ub.edu/geocrit/sn-97.htm

Bähr, J. y Borsdorf, A. (2005). La ciudad latinoamericana. La construcción de un modelo. Vigencia y perspectivas. *ur[b]es, 2*(2), 207-221.

Barsky, A. (2005). El periurbano productivo. Un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. *Scripta Nova, 9*(194). Recuperado de: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-36.htm

Blumenfeld, H. (1969). La metrópolis moderna, en AA.VV, *La ciudad* (pp. 55-76). Alianza Editorial.

Borsdorf, A. (2004). On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities, en Borsdorf y Zembri (Eds.), *European cities structures: Insights on outskirts* (pp. 7-30). METL/PUCA.

Bozzano, H. (2000). *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles: aportes para una teoría territorial del ambiente.* Espacio Editorial.

Cardoso, M. M. y Fritschy, B. A. (2012). Revisión de la definición del espacio rururbano y sus criterios de delimitación. *Contribuciones Científicas GAEA, 24*, 27-39.

Carter, H. (1983). *El estudio de la Geografía Urbana*. Instituto de Estudios de Administración Local.

Chase Dunn, C. (1984). El fenómeno de la primacía de una ciudad en los sistemas urbanos latinoamericanos: su surgimiento, en Walton *et al. Ciudades y sistemas urbanos: economía informal y desorden espacial* (pp. 27-46). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).

Ciccolella, P. (2014). *Metrópolis latinoamericanas, más allá de la globalización*. Café de las Ciudades-OLACCHI.

Correa, R. L. (1993). *O Espaço Urbano*. Editora Atica.

Dematteis, G. (1998). Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas, en Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona.

DOUT (2009). *Líneas de Acción del Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Buenos Aires*. Ministerio de Infraestructura, Provincia de Buenos Aires.

DOUT (2010). *Estudio para la formulación de un Esquema Director Intermunicipal del Borde Metropolitano. Informe Final.* Ministerio de Infraestructura, Provincia de Buenos Aires.

Entrena Durán, F. (2005). Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. Un estudio europeo de casos sobre sus causas y consecuencias. *Papers, 78*, 59-88.

Guevara, T. (2015). Abordajes teóricos sobre las transformaciones sociales, económicas y territoriales en las ciudades latinoamericanas contemporáneas. *Eure, 41*(124), 5-24.

Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*. Ediciones del Serbal.

Hidalgo, R., Borsforf, A., Zunino, H. y Álvarez, L. (2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008*. http://www.ub.es/geocrit/-xcol/434.htm

INDEC (2003). *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* Publicaciones del INDEC.

Indovina, F. (2004) [1990]. La ciudad difusa, en Ramos (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 49-59). Edicions UPC.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE, 18*(85), 11-29.

Lanfranchi, G., Duarte, J. I. y Granero Realini, G. (2018). *La expansión de los Grandes Aglomerados Urbanos argentinos* [Documento de políticas públicas/Recomendación N° 197]. CIPPEC.

Monclús, F. J. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas, en Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona.

Monclús, F. (1999). Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D´Humanitats*, (7), 95-110.

Morán Sernández, R. (1999). El proceso de suburbanización en Gran Bretaña a través de las últimas obras publicadas sobre el tema. *Ería. Revista cuatrimestral de Geografía*, (48), 75-79.

Morello, J., Matteucci, S. y Rodríguez, A. (2003). Sustainable Development and Urban Growth in the Argentine Pampas Region. *The Annals of The American Academy of Political and Social Science, 590*(1), 116-130.

Nel-lo, O. (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa, en Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias*. Centre de Cultura Contemporania de Barcelona.

Pintos, P. (1995). Aproximaciones teóricas acerca de los procesos de periurbanización y suburbanización [Primeras Jornadas Platenses de Geografía II. La Plata, Argentina: Universidad Nacional de La Plata]. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.6818/ev.6818.pdf

Pradilla Cobos, E. (2015). De la ciudad compacta a la periferia dispersa. *Ciudades*, (106), 2-9.

Szajnberg, D. (2005). *La suburbanización. Partidarios y detractores del crecimiento urbano por derrame*. Ediciones FADU.

Valenzuela Rubio, M. (1986). Los espacios periurbanos, en *Actas del IX Coloquio de Geógrafos Españoles* (pp. 81-123). Asociación de Geógrafos Españoles.

Vicente Rufí, Joan (2003). ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografía*, (2), 79-103.

Índice general

Presentación 1

Prólogo 2

Eje 1. Ciudad, ambiente y recursos naturales 6

Calidad del agua de lagunas urbanas en parques públicos, privados y áreas protegidas (Buenos Aires). Luciana Avigliano, María Soledad Fontanarrosa, Agustina Lavarello, Lorena Gómez, Rodrigo Sinistro, María Solange Vera, Martín Graziano, Gabriel Zunino y Luz Allende 7

Calidad sustentable y resiliencia urbana: ¿conceptos complementarios para la construcción de un enfoque explicativo-transformador de los territorios emergentes en la Región Metropolitana de Córdoba-Argentina? Victor Daniel Avila, Cristian Terreno, David Martin Rincón, María Alejandra Charras, Daniel Barotto y María Gabriela Soto 9

Caracterización de la laguna de Malvinas Argentinas (Buenos Aires) y del impacto de sus afluentes. Silvana Noemí Avila, Gabriel Zunino y Luz Allende 27

Sustentable ¿por quiénes? Habitable ¿para quiénes? Análisis de medidas e intervenciones que afectan el derecho a la ciudad de los cartoneros y cirujas de la ciudad de Rosario, Santa Fe. Erika Beckmann, Alejandro Castagno, Vladimir Moskat, Matías Piatti y Jazmín Rodriguez Musso 28

Flujo de residuos sólidos urbanos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Brian Castelo, Daniela Lopez de Munain y Carlos Ruggerio 55

Zonificación climática local como base para el estudio del clima urbano. Caso del Área Metropolitana de Mendoza. María Florencia Colli, Érica Norma Correa y Claudia Fernanda Martinez 56

Revalorización de la laguna del Parque Unzué en la estructura urbana de la ciudad de Gualeguaychú (Entre Ríos). Melina Celeste Crettaz-Minaglia, Diamela Gianello e Irene Aguer 80

La gestión de los residuos sólidos urbanos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Marco de implementación de la Ley Basura Cero y desarrollo de nuevas alternativas de manejo integral. Damileth Dearmas Duarte y Francisco Martin Suarez 93

Legislação ambiental e cotidiano em novas ocupações de Belo Horizonte. Arthur Fonseca Mesquita y Carolina Portugal Gonçalves da Motta 150

Valorización energética de Residuos Sólidos Industriales No Especiales: un paso hacia la economía circular en la Región Metropolitana de Buenos Aires, Argentina. Silvia Luciana Galván, Susana Margarita Lusich y Raquel Ofelia Bielsa 179

Riesgo hídrico poblacional por inundaciones en el Arroyo Claro en Malvinas Argentinas, Buenos Aires, Argentina. Lorena Cecilia Gomez y Gabriel Eduardo Zunino 197

Estudio del circuito del reciclado de los Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEEs). José Luis González y Francisco Suarez 228

Diagnóstico de la gestión de pilas y baterías en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Alejandra Gonzalez 262

Estados estacionarios alternativos en lagunas urbanas del noroeste del Conurbano Bonaerense: diagnóstico y evaluación. Agustina Lavarello, Gabriel Eduardo Zunino, Luciana Avigliano y Luz Allende 304

Informe sobre las características, gestión y tecnologías de tratamiento de los Residuos Industriales No Especiales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Emmanuel Elías Maldonado, Susana Margarita Lusich y Raquel Ofelia Bielsa 305

Evolución de las desigualdades sociales y ambientales en la aglomeración de Campana-Zárate entre 2001 y 2010. Thomas Massin 322

Crecimiento urbano en ciudades turísticas latinoamericanas, ¿un modelo a construir? El caso de San Carlos de Bariloche, Argentina. Víctor Damián Medina y Andrés Niembro 345

Lineamientos para abordar la complejidad socio-ambiental en asentamientos informales suburbanos. Nuevo Progreso, Córdoba, Argentina. Matías Agustín Mera y Candelaria Murúa Barrera 382

Barrio Saladillo Sur, Rosario, Santa Fe: de la problemática socioambiental al conflicto urbano. Ariel Ocantos y Nora Schiaffino 413

Escudo verde agroecológico. Ambiente, salud y producción para la interfase urbano rural de pueblos y ciudades pampeanas. Walter Pengue, Andrea Rodríguez, Laura Ramos, Mariana Silva y Federico Zuberman 436

La movilidad urbana sostenible como paradigma contrahegemónico para la formulación de políticas, planes y proyectos. Andrés Pizarro 441

Los recicladores urbanos de residuos sólidos en Buenos Aires y en San Pablo. Alexander Portugheis 462

Articulación municipio-universidad para la prevención del riesgo sanitario asociado al mosquito Aedes Aegypti. Giselle Querejeta, Katherine Conicelli, Rubén Lombardo y Carlos Ruggerio 505

Percepción en torno a las fumigaciones agrícolas: el caso de San Andrés de Giles. María Paula Segovia 506

Sistemas socioecológicos periurbanos y gobernanza adaptativa. Milpa Alta como caso de estudio en la Ciudad de México. Pablo Torres Lima, Karla Almanza Rodríguez y Paulina Torres Vega 529

Análisis de la diversidad arbórea y sus servicios ambientales en dos reservas de la cuenca media del Río Reconquista de la RMBA (Buenos Aires, Argentina). Gustavo Martin Troiano 551

Implementation of the comprehensive entrepreneurship model for the internationalization of eco-efficient companies. José G. Vargas-Hernández y Olga Nayeli Aceves Alvarez 579

Estrategias de gestión de residuos de alimentación del comedor de un astillero de Buenos Aires, Argentina. Marta Susana Zubillaga, Julieta Garcia Serra, Agustina Branzini, Fiorella Semino y Jonathan Rey Juttel 593

Eje 2. Nuevas configuraciones metropolitanas: territorios de borde y nuevas centralidades 613

De la ciudad batllista a la ciudad neoliberal. El caso de Maldonado-Punta del Este (1935- 1982). Leonardo Altmann Macchio 614

La lucha por los espacios públicos en el sector sur de la ciudad de Mar del Plata. El caso "Verde Mundo", 2010-2018. Solange Arce 641

Procesos de relocalización de población en el Área Metropolitana de Córdoba, Argentina (1991-2010). Sara M. Boccolini 658

Es posible construir centralidades desde el barrio. Planificación, conflictos y continuidades. Rosana Bulesevich, Sandra Ferreyra, Guillermo Marzioni y Violeta Pompa 682

El desplazamiento forzado como base para un proceso de conurbación en áreas metropolitanas con ecotonos urbanos. Andrés Cuesta Beleño 708

Territorios de borde urbano en Córdoba. Problemáticas y abordajes en estudios técnicos sobre periurbanización. Fernando Díaz Terreno y Josefina Tamis 736

El diagnóstico de las centralidades del Área Metropolitana de Cúcuta, Colombia. Keidy Dayana Duran Arias y Deisy Paola Otero Pérez 737

Resistencias y tensiones de la agricultura en los bordes de una ciudad intermedia: un análisis del espacio a través de métodos mixtos. Pablo Valentín Ermini 754

Diagnóstico del subsistema socio-espacial del Área Metropolitana de Cúcuta, Colombia. Leidy Estevez, Juan Rozo, Juan Duarte y Yurley Ramírez 788

La General Paz, cuestionamiento de las modificaciones aplicadas en el límite entre Capital Federal y el Conurbano Bonaerense. Montserrat Fàbregas Flò 818

Novas e antigas configurações da região central de Belo Horizonte: decadência ou gentrificação? Marina Fernandes Ferreira y Carolina Portugal Gonçalves da Motta. 851

Aportes para el debate de la gentrificación comercial: el fenómeno de birrificación y la transformación urbana. Lucía M. Fernández 873

Indicadores de compactación y fragmentación en áreas metropolitanas. Andrea Pamela Flores, Marcela Rivarola y Benítez y María Eugenia Nilda Jaime 893

Cualificación de sub centralidades como herramienta para la reconversión de la periferia difusa. Su posible aplicación en la ciudad de Bahía Blanca. María Jimena Irisarri y Luis Miguel Pites 915

La interfase rural-urbana: el caso del Barrio Bicentenario, partido de General Rodríguez, provincia de Buenos Aires. Natalia Kindernecht 936

Parque Lineal Belgrano: "Revalorización ecológica de espacios verdes urbanos en el partido Malvinas Argentinas". Eduardo Lamarque, Soledad Cuadrado, Ana Opazo, María Paula Segovia, Nehuen Goñi, Gustavo Cordo, Verónica Meaurio y Leonardo Fernández 966

Dinámica del mercado inmobiliario en el Área Metropolitana de San Juan (AMSJ). Alicia Malmod, Cecilia Castro Aneas, Patricia García y Silvina Tejada 989

Miradas sobre el municipio de San Fernando: las imágenes técnicas en su Plan Regulador. Agustín Manuel Mango 1004

Corredores metropolitanos. Las formas del crecimiento urbano en el Área Metropolitana de Córdoba. Saulo Nazareno Martín 1023

Percepción ciudadana respecto al diseño urbano de nuevos espacios públicos en la periferia. Caso de estudio Parque Costanera Biobío, Área Metropolitana de Concepción, Chile. Laura Navarrete Luengo y Montserrat Delpino-Chamy 1071

Emprendimientos urbanos sobre humedales. Estudio de caso "Barrio náutico Rincón de Urquiza" en Concepción del Uruguay, Entre Ríos. María Carolina Pascal, Ivana Montañana, Carlos Elias Serratti, Noelia Bondaz, Alejandro Dubois, German Nutini, Aracely Gallego, Alejandra Fernández y Melina Crettaz Minaglia 1094

Urbanismo y urbanización en las tierras bajas de la cuenca Reconquista (Área Metropolitana de Buenos Aires). Alejandra Potocko 1105

San Fernando: cambios en los patrones de ocupación y usos de la ribera. De lo privado a lo público. Un caso en el Gran Buenos Aires. Verónica Andrea Rodríguez 1131

Cartografías de la centralidad en el Conurbano Bonaerense. Florencia Sciutto y Lorena Vecslir 1156

Gobernanza territorial en el Área Metropolitana de Santa Fe. Problemas y desafíos, estrategias y propuesta. Mirta Soijet 1180

Orden espacial y control social en la periferia de Buenos Aires: cicatrices urbanas latentes post-dictadura. Guillermo Tella y Jorge Amado 1200

¿Quién está a cargo aquí? Los que deciden las formas en los procesos de extensión urbana, el caso del Área Metropolitana de Córdoba. Cristian Terreno 1240

Las rentas del paisaje. Una indagación en la relación entre política habitacional, mercado inmobiliario y actividad turística en Villa de Merlo (San Luis). Nicolás A. Trivi 1260

El periurbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Hacia una delimitación conceptual y espacial. Juan Pablo Venturini, Diego Rodríguez y Victoria González Roura 1285

Eje 3. Hábitat y desigualdades urbanas 1314

Transformaciones socio-espaciales en las áreas de influencia fluvial del Aglomerado Gran San Salvador de Jujuy. Lourdes Albornoz. 1315

Controversias en la transformación de la estructura social y la estructura urbana de la ciudad de Santa Fe (2005-2015). Pablo Amsler y Sabrina Balquinta 1337

El armado de un asentamiento informal en el GBA: rumores, construcción de lazos sociales y confrontación. Lucas Barreto 1355

La construcción del derecho a la ciudad en Argentina y los desafíos de la desigualdad socio-espacial y pobreza estructural. Juan Carlos Bautista Murillo 1356

¿Concretar el derecho a la propiedad? La escrituración de viviendas sociales en Santa Fe. Florencia Brizuela 1378

Mapear la violencia y la exclusión en Buenos Aires: la experiencia del Censo Popular de Personas en Situación de Calle. Jorgelina Di Iorio y Mónica Farías 1406

La producción del espacio estatal: modalidades e innovaciones en el caso porteño. Pablo Elinbaum y Cintia Daniela Bermúdez 1433

Cambios y continuidades del modelo territorial en la ribera de Quilmes. Octavio Fernández Álvarez 1434

Reproducción social y estrategias habitaciones en el Gran Córdoba, 2003-2015. Un estudio relacional. Evangelina Ferrari 1435

Movilidad urbana y desigualdad socio-territorial. El caso del Sistema Metropolitano de Tucumán. Inés González Alvo 1466

El barrio como peligro. Jóvenes migrantes, violencias y desigualdades espaciales en un barrio del Gran Buenos Aires. Verónica Hendel 1485

Diferenciación socio-territorial del Área Metropolitana de Buenos Aires: revisitando la cuestión. Verónica Maceira 1486

Los tipos de hábitat como entornos habitacionales diferenciales en Buenos Aires. Mariana Marcos y Juan Pablo del Río 1487

La reconfiguración del espacio público y su impacto en el habitar (Ciudad de Buenos Aires, 2008-2018). Juliana Marcús 1488

Sistema para la evaluación de la calidad del hábitat para el reasentamiento por alto riesgo en Bogotá, Colombia. Juan Carlos Marín Villegas y María Clara Villamizar Bermúdez 1489

Evolución de la movilidad y de la oferta de servicios de transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires entre 1970 y 2010. Daniela Natale y Andrés Pizarro 1521

Políticas habitacionales y segregación residencial socioeconómica: una propuesta metodológica para el análisis espacial de la vivienda social. Joseph Palumbo 1551

Juegos de escala en la Patagonia Norte. Neoliberalismo, calidad de vida y hábitat popular en una ciudad intermedia (Neuquén, 1991-2001). Joaquín Perren y María Emilia Soria 1578

Los pueblos del oriente de la ciudad de México: geografías y desigualdades. María del Carmen Ramírez Hernández y Miguel Arturo Martínez Ramírez 1579

La villa antes de la villa, los barrios de las latas en la Ciudad de Buenos Aires. Valeria Laura Snitcofsky 1594

Alquilar una pieza de hotel. Una forma precaria de vivir dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. María de la Paz Toscani 1595

Políticas públicas y desigualdades urbanas. Producción del suelo urbano e informalidad en Puerto Madryn-Chubut. Roxana Yanina Velasquez 1613

Eje 4. El buen y el mal vivir en las ciudades latinoamericanas: políticas, conflictos y horizontes **1631**

Contribuciones al acceso y la cobertura en la política de salud. La experiencia de las redes de servicios en el Conurbano. Ana Ariovich y María Crojethovic 1632

Producir ciudad desde la resistencia: la lucha de artesanxs unidos de calle Defensa en los espacios urbanos centrales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Martina Berardo y Diego Vazquez 1634

La (re)urbanización será feminista o no será. Sobre la perspectiva de género en el proyecto de integración social y urbana de la Villa 31 y 31 Bis. Ana Clara Montañez y Sue Rojas Vidal 1659

El camino de las personas gestantes y recién nacidos en una red de atención perinatal del Conurbano Bonaerense. Clara Pierini 1675

Resignificación social del espacio urbano en el marco de la diversidad de políticas económicas en Latinoamérica. Diana Karimmi Corona Solís 1677

La transformación urbana de Rosario (Argentina) a través de sus espacios públicos: procesos proyectuales y sentidos de apropiación a partir del tercer milenio. Daiana Zamler, Daiana Azzurro y Crsitian Siryi 1703

Eje 5. Mirar y habitar la ciudad con perspectiva de género e interseccional **1733**

Dimensiones y cartografías sobre género, ciudad y violencias en el espacio metropolitano de Tucumán. Natalia Czytajlo 1734

Urbanismo actual: reflexiones en clave ecofeminista. María Elina Figueroa y Silvia Papuccio de Vidal 1760

Inequidades en el derecho al hábitat: Reflexiones sobre el sistema de violencias en el espacio público y la falta de acceso a la vivienda del colectivo LGBTI+ Leonardo Javier Giaimo 1775

Bienestar urbano y perspectiva de género: herramientas e indicadores para el espacio metropolitano de Tucumán. Milagros Yubalena Grimaldos Gallegos 1794

Construcción de territorios feministas. La experiencia de la Comisión de Hábitat y Géneros, Habitar Argentina. Comisión de Hábitat y Géneros, Espacio Federal Habitar Argentina 1819

Instrumentos de re-urbanización con perspectiva de género. María Eugenia Jaime y María Teresita Sacón 1837

Configuraciones espaciales de los elementos urbanos. Una aproximación desde la perspectiva de género. Clara Mansueto 1861

Eso que llaman amor… del hogar a la calle. Cuidados, arte y reapropiación del espacio público. Ailén Lihué Possamay 1881

Haciendo Buenos Aires (¿diversa?). Estrategias y políticas públicas para construir una ciudad gay friendly. Sebastián Settanni 1906

El ecofeminismo en los conflictos mineros por el agua y el territorio. Marian Sola Alvarez 1907

"Esto no es tango: el abrazo disidente". Experiencia audiovisual 360° sobre la incidencia del feminismo en la danza del tango. Soledad Viladrich 1908

Mujeres paraguayas en contextos de vulnerabilidad social y violencia familiar (Partido de José C. Paz): análisis de la intervención social por parte de instituciones estatales, entre los años 2016 -2017. Noelia Corina Eliana Villarroel 1935

Eje 6. Seguridad ciudadana y territorio 1961

Principales hitos y actores de la política de seguridad en la Provincia de Buenos Aires e impactos a nivel municipal durante las últimas dos décadas. Rodrigo Carmona y Daniel Cassano 1962

Narcotráfico y narcomenudeo en la ciudad de Formosa (Argentina). Principales características y distribución espacial. Ricardo Omar Conte 2000

El gasto metropolitano en seguridad en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA): una propuesta de medición e impacto territorial. Carlos R. Martínez, Ricardo A. Paparás y Martín Mangas 2022

Eje 7. Políticas territoriales, Estado y relaciones intergubernamentales 2039

¿Participa la ciudadanía en el gobierno electrónico? Resultados preliminares en la ciudad de Bahía Blanca. María Verónica Alderete y Lucía Andrea Díaz 2040

El desafío de la calidad del agua en el interior bonaerense: el caso del arsénico en 9 de Julio. Verónica L. Cáceres 2068

De la radicación (1974) a la urbanización (2016). Concepciones divergentes a través del tiempo. Eva Camelli 2086

Problematizando la integración socio-urbana: notas sobre la sanción e implementación del RENABAP. María Laura Canestraro y Federico Oriolani 2095

Instrumentos de política de gestión de suelo para un acceso equitativo del hábitat en Bahía Blanca. Lucía Andrea Díaz 2097

Nuevos abordajes para el análisis de los instrumentos de gestión en los grandes proyectos urbanos. El caso de Puerto Norte, ciudad de Rosario. Natalia Carla Feld 2123

Política de vivienda urbana: formas financieras extractivistas en la Argentina (2015-2019). Carlos Fidel, Raúl Di Tomaso y Cristina Farías 2150

Políticas participativas en el Conurbano Bonaerense: la experiencia de los consejos de niñez y adolescencia. Carolina Foglia 2152

Capacidades estatales locales adquiridas para la implementación de políticas urbanas, en la Provincia de Buenos Aires. El caso de Pehuajó. María Gabriela Marichelar 2153

Mutaciones urbanas vitales. Desarrollo urbano integral en entornos con infraestructuras vertebradoras y hábitats vulnerables. Mariana Monge e Isabel Raposo 2184

La función de la expropiación de tierras en la solución de los problemas habitacionales. Área Metropolitana del Gran Resistencia, Chaco. María Bernabela Pelli, Elizabeth Pace, Marta Giró y Mariana Campos 2216

Capacidades estatales para la planificación y gestión de las políticas territoriales en la Provincia de Buenos Aires: municipios metropolitanos y del interior en el contexto posneoliberal (2004-2015). Licia Ríos 2236

El enfoque relacional para la construcción de políticas públicas territoriales. Elsa Marcela Rodríguez, Patricia Ferreyra, Mónica Eula, Alejandro Maniaci y Mónica Camisasso 2263

Diversificación y descentralización de los productos turísticos urbanos como estrategia de competitividad. Programas "de barrio" en Ciudad de México y Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Luciana Rodriguez 2287

Normativas a medida...de desarrolladores inmobiliarios. Trayectorias y efectos producidos por nuevas ordenanzas urbanas en las ciudades de Corrientes y Resistencia, Argentina. María Florencia Rus, Laura Alcalá, Sebastián Galvaliz y Rosario Olmedo 2315

Autogestión comunitaria y administración pública en américa latina. Casos de estudio: Argentina, Venezuela y Ecuador. Un camino hacia otra forma de administrar lo público. Víctor Salinas 2338

Eje 8. Actividades económicas y transformaciones urbanas **2368**

Financiamiento del mercado de vivienda: créditos UVA en Rosario. Cintia Ariana Barenboim 2369

El rol del MCBA como autoridad metropolitana. Hacia un nuevo mapa de la gobernanza alimentaria. Andrés Barsky y Joaquín Pérez Martín 2385

San Pablo ¿mi barrio se gentrificó? Jorgelina Bizai 2413

Desarrollo industrial y modelos de intervención municipal en partidos del Conurbano Bonaerense en el escenario reciente. Bárbara Couto y Rodrigo Carmona 2414

La acción empresarial de las empresas desarrollistas inmobiliarias. Metodología y análisis de caso. Facundo Cruz 2416

Dinámica global en torno al clúster portuario regional. Reestructuración territorial y cambios en el Puerto de Rosario. Isabel Raposo, Mónica Liendo y Adriana Martínez 1417

Gentrificación y desplazamientos en la ciudad de Córdoba, Argentina, 1991 – 2010. Gonzalo Martín Rodríguez 2451

El estado y el acceso a la vivienda: tipo de cambio y precios en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sergio Rosanovich y Ana Paula Di Giovambattista 2477

Eje 9. Economía popular, social y solidaria en las ciudades **2478**

El teatro comunitario en clave de economía social y solidaria. Liliana Chávez-Luna 2479

El consumo en ámbitos autogestivos: el potencial integrador del trueque y las ferias culturales. Fabiana Leoni 2497

Alimentos para la vida digna. Análisis socio-técnico de los circuitos agroalimentarios en Canelones, Uruguay (2005-2018). Cecilia Matonte Silva 2524

Estrategias de comercialización mayorista de alimentos desde la economía social y solidaria. Emiliano Recalde, Henry Chiroque Solano y Martín Garo 2548

Economía de la basura. Análisis de las organizaciones económicas de los sectores populares para lograr la subsistencia en base a la basura. Eduardo Francisco Verón 2561

Eje 10. Las industrias culturales en la ciudad: perspectivas socioeconómicas, organizacionales y geográficas **2579**

Interculturalidad, comunicación y apropiación tecnológica: experiencias pedagógicas en el Conurbano Bonaerense. Beatriz Isabel Alor Rojas y Laura Susana Godoy 2580

Imaginando nuevas políticas de demanda de la producción audiovisual argentina: reflexiones a partir de la experiencia nacional y provincial. José A. Borello, Aída Quintar y Carolina Barnes 2595

Hacia un mapa de la producción cinematográfica: patrones de localización de los estudios de cine entre 1896 y 1955. Leandro González 2614

De la cultura transformadora a la transformación de la cultura: las nuevas orquestas de tango. Walter Tejeda 2616

Eje 11. Tecnologías de la información geográfica aplicada a la gestión territorial **2625**

Cartografías de calidad de vida y calidad urbana. Mapeo georreferenciado de equipamiento y servicios urbanos en el Área Metropolitana de Córdoba, Argentina. Sara M. Boccolini 2626

Modernización del catastro municipal a través de Sistemas de Información Geográfica como herramienta de gestión innovadora. Nicolás Caloni, Marina Miraglia, Lenorado Di Franco, Daniela Natale y Andrés Juárez 2649

Cuantificación de cambios del frente costero del Conurbano Norte mediante imágenes aerotransportadas y satelitales. Mercedes Guerrero, Leily Candela-Becerra, César Suárez-Herrera y Leonardo Di Franco 2665

Metodología de integración de cartografía histórica de la RMBA en un visor de mapas web. Carlos N. Jiménez, Marina Miraglia, Verónica Spina y Braian Villalba 2689

Cartografías de la producción de alimentos de proximidad en el cinturón verde de Córdoba, Argentina. Victoria Marinelli, Ornela Paz Ruggia, Yuliana Céliz, Federico Occhionero y Beatriz Giobellina 2714

Aportes metodológicos para la valuación de la tierra en áreas periurbanas de la Provincia de Córdoba. Virginia Monayar, Micael Salomon, Abril Margonari, Luz Fuentes y Mario Piumetto 2735

Tecnologías de georreferenciación como herramienta para la gestión de problemas urbano-territoriales en el Área Metropolitana Santa Fe, Paraná. María Belén Pennisi y Valeria Gramaglia 2737

La estructura urbana de las ciudades de Córdoba desde la perspectiva de la fragmentación espacial. Construcción metodológica y aplicación en políticas territoriales. Mario Piumetto, Juan Pablo Carranza, Hernán Morales y Mara Rojas 2757

Aporte de los mapas de riesgo del SIMET al derecho a la ciudad. Silvia Politi y María Eugenia Colina 2759

Aplicación del NDVI para caracterizar la expansión urbana de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Maximiliano Rodríguez y Leonardo Di Franco 2777

Eje 12. Enseñanza sobre cuestiones territoriales y urbanas 2799

La teoría académica y la transposición didáctica de las cuestiones urbanas y rurales en la enseñanza del nivel secundario en la Provincia de Buenos Aires. Yanina Arias y Alexa Blanda 2800

Geografía urbana (y regional) e interdisciplinariedad en la enseñanza de la geografía. Leonardo Fernández, Diego Taraborelli y Betiana Gigena 2826

Las técnicas de representación del espacio, detrás del fetiche visual. María Eugenia Jaime 2839

Experiencias y desafíos en torno a la incorporación de la perspectiva de género y la ESI en el Profesorado Universitario de Educación Superior en Geografía de la UNGS. Tamara Martínez Ortiz 2855