

AREA

agenda de reflexión en arquitectura,
diseño y urbanismo

*agenda of reflection on architecture,
design and urbanism*

Nº 19 | OCTUBRE DE 2013
REVISTA ANUAL

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONTENIDOS | CONTENTS

- 7** Editorial
- 9** Evolución morfológica y materialización en edificios en altura en la ciudad de Mendoza. Incidencias en el comportamiento térmico interior
JULIETA BALTER | CAROLINA GANEM |
MARÍA A. CANTÓN
- 27** La "ciudad genérica" en el sur del conurbano bonaerense. El caso de Lanús
DANIEL KOZAK | LORENA VECSLIR
- 47** Habitar paramétrico. El campo habitacional
SANTIAGO H. R. MIRET
- 61** Nuevas formas precarias de acceso al hábitat: ciudad de Buenos Aires, década de 1990
VERÓNICA PAIVA
- 73** Sistemas de proporciones utilizados en diseño arquitectónico
VERA M. WINITZKY DE SPINADEL
- 83** La escala y la proporción. Dos conceptos en tensión
MARÍA C. BLANC
- 93** Arqueología visual de la ciudad. Sedimentación semiótica y metamorfosis urbana. Aportes sobre "Memoria Visual de Buenos Aires"
WALTER CENCI
- 101** Modos de ver. Abordajes epistemológicos para el estudio del Jardín Zoológico de Buenos Aires
MARINA C. VASTA
- 112** Reseña de libro
- 114** Aperturas
- Los contenidos de *AREA* aparecen en:
The contents of AREA are covered in:
Latindex: www.latindex.unam.mx
A.R.L.A. arlarred.org

ciudad genérica
transformación urbana
planeamiento urbano
lanús

generic city
urban transformation
urban planning
lanús

> DANIEL KOZAK¹ | LORENA VECSLIR²

¹ Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR-CONICET) y Centro de Investigación Hábitat y Energía (CIHE-SI-FADU-UBA)

² Instituto de Geografía Romualdo Ardissoni Facultad de Filosofía, Universidad de Buenos Aires (UBA) y Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

LA “CIUDAD GENÉRICA” EN EL SUR DEL CONURBANO BONAERENSE. EL CASO DE LANÚS

El trabajo examina algunos aspectos de la forma urbana que cubre la mayor superficie del primer cordón del conurbano bonaerense. La ciudad genérica actúa como soporte espacial de la vida urbana predominante en algunos de los municipios más consolidados del sur metropolitano, como Lanús, nuestro principal caso de estudio. En la primera parte del artículo se presenta el proceso histórico de conformación de este tipo de ciudad y su caracterización como un modo de “urbanización intersticial”. Luego se examinan sus rasgos distintivos y principales procesos de cambio a través del análisis de algunas áreas centrales y las políticas públicas o instrumentos urbanísticos vigentes. Las conclusiones hacen hincapié en las potencialidades del tejido mixto de la ciudad genérica así como en los principales temas-problema a abordar desde un planeamiento atento a sus particularidades y procesos de transformación urbana.

The “generic city” in the south of the Greater Buenos Aires: The case of Lanús

The paper examines some key aspects of the urban form that covers most of the first ring of the Metropolitan Region of Buenos Aires. The generic city works as the spatial support of the predominant urban life in some of the most consolidated municipalities in the south of the metropolitan region, such as Lanús, our main case study. The first part of the article presents the historical process of formation of this type of city and its characterization as a form of “interstitial urbanization”. Then, its distinctive features and the main transformation processes typical to this form of urban fabric are examined through the analysis of some central areas sampled and the public policies and urban instruments currently applied. The conclusions emphasize the potentiality of the generic-city’s mixed urban fabric, as well as those issues and questions that we deem are relevant to tackle from a planning approach attentive to the particularities of the urban fabric and its transformation processes.

*There are these two young fish swimming
along and they happen to meet an older fish
swimming the other way,
who nods at them and says “Morning, boys.
How’s the water?” And the two young fish
swim on for a bit, and then eventually one of
them looks over at the other and goes
“What the hell is water?”*
This is water, DAVID FOSTER WALLACE, 2008

Introducción

Durante al menos los últimos quince años, los estudios urbanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) se han volcado mayoritariamente al análisis del par “villas miserias – urbanizaciones cerradas”, como polos opuestos de las transformaciones recientes. Parece haberse descuidado, en cambio, la reflexión sobre el tejido tradicional de grano menudo y las transformaciones micro, parcela a parcela, que por sumatoria logran cambiar amplios sectores de esta región. Como el agua para los peces en la cita de Foster Wallace, este tipo de “ciudad genérica” pareciera invisible para la mayoría de los estudios urbanos contemporáneos locales. Su caracterización se da por descontada, y el análisis de su capacidad de transformación y demás especificidades es obviado.

Frente a esta vacancia en la literatura urbanística local, nuestro trabajo¹ se centra en el estudio de la “ciudad genérica del sur del conurbano bonaerense”, es decir el tipo de tejido urbano más usual en los municipios de Avellaneda, Lomas de Zamora, Quilmes y Lanús, con foco en este último como caso representativo de transformación.² Con algunas especificidades respecto de lo que sucede en el resto de la región metropolitana, la “manzana híbrida” de usos mixtos aparece

como la unidad fundamental cuya repetición caracteriza el tejido urbano predominante en estos partidos. En gran medida, producto de un proceso de urbanización específico que denominamos “intersticial”, estos dos conceptos — “manzana híbrida” y “urbanización intersticial” — son los principales hilos conductores de nuestro análisis y los que finalmente explican las características principales de nuestro objeto de estudio.

La idea de “urbanización intersticial”, desarrollada especialmente en la primera parte del artículo, nace del reconocimiento de un proceso de ocupación del suelo que no se dio en forma pareja, sino que, por el contrario, se produjo de manera fragmentaria, avanzando progresivamente desde distintas direcciones. La “urbanización intersticial” se vincula así con cierta arbitrariedad en el recorte de algunos partidos del sur de la región — entre ellos, Lanús —, creados *a posteriori* de la primera consolidación de núcleos desconectados entre sí; y, al mismo tiempo, con los sectores urbanos que se produjeron en los intersticios de aquellos.

La cuestión de la “manzana híbrida” — como tejido urbano característico de los municipios de Lanús y Avellaneda, en continuidad con algunos barrios del sur de la ciudad capital, como Nueva Pompeya y Barracas —, también recorre los distintos puntos del análisis. En el segundo apartado del trabajo se examinan sus rasgos distintivos y su capacidad de cambio a través del análisis de algunos casos centrales de transformaciones recientes. A partir de los setenta, la ciudad genérica en estos municipios parece haberse *fracturado* y transformado en dos sentidos: por un lado, la renovación de antiguos barrios o áreas centrales junto con la *verticalización* y aparición de nuevos formatos residenciales; por otro, una progresiva *tugurización* de algunos sectores

1. Este artículo parte de la reelaboración de los informes realizados, junto con el dr. Adrián Gorelik, para la redacción del Plan Urbano Territorial del Municipio de Lanús (Región Metropolitana de Buenos Aires), financiado por el BID (Programa Multisectorial de Preinversión III, 2011-2012), dentro del equipo de consultores, coordinado por la arq. Laura Schächter. Debemos a Adrián Gorelik la formulación de las principales ideas originales aquí planteadas. Los errores u omisiones en el desarrollo de los argumentos expuestos son nuestra responsabilidad.

2. El partido de Lanús se ubica en el corredor urbano sur de la región, estructurado a lo largo de la avenida Hipólito Yrigoyen y el Ferrocarril Roca, en continuidad con la Ciudad de Buenos Aires, de la cual está separada por el Riachuelo, y los municipios de Avellaneda y Lomas de Zamora. La superficie total del municipio es de 48,35 Km², con una población de 453.500 habitantes (INDEC2010), que lo sitúa como el más densamente poblado de la región después de la ciudad central.

más alejados de las centralidades históricas, a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones.

Distintas políticas urbanas han acompañado estos procesos a través de cambios en los Códigos de Edificación y Planeamiento y operaciones de espacio público, entre otras medidas. El análisis revela, sin embargo, la permanencia de una asimilación acrítica de las normas del Código Urbano de Buenos Aires, cuya generalización al tejido mixto de los sectores estudiados se discute en las reflexiones finales, con hincapié en las potencialidades de la ciudad genérica del sur del conurbano bonaerense.

Desde el punto de vista metodológico, se trabaja a nivel municipal y a escala de fragmento urbano, mediante el análisis de casos concretos de áreas centrales en torno de avenidas y estaciones ferroviarias. Los principales insumos de trabajo derivan de relevamientos *in situ* y registros fotográficos, análisis de cartografía y documentos históricos, así como de la reelaboración de materiales gráficos explicativos de los patrones de urbanización y características físicas del tejido urbano existente.³

Especificidades de la *ciudad genérica* en el conurbano bonaerense

La definición operativa del término “ciudad genérica” en nuestro análisis refiere en primer lugar al tipo de tejido urbano cuantitativamente predominante en una delimitación espacial establecida.

En este sentido, se aparta de la acepción acuñada por Koolhaas (1995) y su asociación con el debate acerca de la homogenización del mundo a partir de la globalización. Apoyándose en el concepto de “no lugar” de Marc Augé (1992), su ciudad genérica es “una ciudad sin historia”, una “ciudad liberada del yugo del centro, de la camisa de fuerza de la identidad”. Es la ciudad de los centros de convenciones, aeropuertos, hoteles, *shopping centers* y autopistas. En el contexto de la RMBA, las descripciones de Koolhaas quizás se aproximen a un tipo de producción urbana

que ha sido relevante en la transformación de algunos sectores del tercer cordón metropolitano, especialmente en torno a la autopista Acceso Norte, y en el nuevo enclave global por excelencia de la región: Puerto Madero. Estas nuevas configuraciones han sido objeto de numerosos estudios que dan cuenta de la relevancia de estos cambios en la estructura urbana de la región (Ciccolella 1999, Torres 2001).

Sin embargo, la ciudad genérica de nuestro estudio, la que cubre la mayor parte de la superficie urbanizada de la ciudad central y del primer cordón del conurbano bonaerense, tiene poco que ver con los enclaves globales y los suburbios homogéneos de la *generic city* koolhaasiana. Los procesos ocurridos hacia el interior de la trama urbana de los municipios más consolidados de nuestra región se asocian a un tipo de tejido extendido de baja densidad —con excepción de algunas áreas centrales— organizado sobre la base de trazados reticulares de muy larga data, estructurados a lo largo de las líneas ferroviarias y de edificación progresiva, a través de la propiedad individual.

En su origen, se trata de trazados realizados principalmente a partir de encargos privados, en los que priman la tradición de “puesta en escuadra” y la “ambición de regularidad” de la línea maestra de la ingeniería urbana local (Gorelik 1998: 130).⁴ A través de estos criterios se buscaba garantizar la regularidad así como la continuidad con los sectores de traza preexistentes o con los caminos principales, aunque esta última cuestión no fue posible en gran parte de los casos debido a la discontinuidad de las operaciones y la ausencia de un proyecto general de trazado a escala metropolitana (Gorelik 1998: 136). En este sentido, y pese a la fragmentación entre zonas consolidadas y nuevos loteos, algunos autores (Novick y Caride 1999) reivindican el papel de la administración, desde fines de siglo XIX, en el control de los procesos de urbanización de la mano de los profesionales locales —ingenieros, agrimensores, topógrafos— que tomaron a su cargo las obras públicas y de saneamiento. Para los higienistas de principio de siglo XX,

3. Entre las fuentes primarias, cabe destacar el material extraído del Instituto Geográfico Nacional —ex IGM— (Cartas topográficas históricas de Lanús, Avellaneda y Lomas de Zamora), Archivo Museo Piñeiro (colección de avisos de loteos y crónicas de las fundaciones de los pueblos) y Archivo Histórico de Avellaneda (Mapas de infraestructura y Catastro).

4. Aunque el recorte espacial del estudio de Gorelik se concentra en el área de la Capital Federal, incluimos esta referencia, ya que la urbanización de nuestro caso de estudio fue parte del mismo proceso descripto.

además de su perfección geométrica y su extensión indefinida, la manzana era la matriz más apropiada para reunir lo más arcaico, la propia traza fundacional, con lo más nuevo, la expansión metropolitana, que en ese mismo momento estaba produciendo la más completa integración social de los nuevos sectores populares en la ciudad. (Gorelik 1998: 385)

5. Banfield (1873), Edén Argentino (1873), Lanús (1873), La Economía (1874), el antes mencionado Valentín Alsina (1875) y Villa Elvira (1876).

6. Villa Sarmiento (1887), Villa de los Industriales (1888), Villa General Paz (1888), Villa Obrera (1889) y Villa Argerich (1889). A éstos se suman El Recreo (1889), ubicado en el presente Lomas de Zamora, y Villa Barceló (1890) contiguo a éste pero del lado de la actual localidad de Remedios de Escalada en el partido de Lanús. Cerca de Valentín Alsina, sobre la margen sur del Riachuelo, en 1889 la Compañía Anónima Constructora de Villa Jardín compró dos estancias que lindaban con un antiguo saladero con el fin de construir el pueblo Villa Jardín.

7. Según la metodología propuesta por Vapñarsky (2000: 1-39) aquí adoptada, para que un poblado sea considerado “aglomeración” debe tener una población mínima de 100 habitantes (ver nota 11). Con lo cual se excluye en esta estimación al resto de la población dispersa que existía en ese momento en el territorio del actual Lanús.

8. Actualmente Ferrocarril Roca.

9. En 1909 se inauguró el Ferrocarril Midland (actualmente uno de los ramales del Belgrano Sur); el primer tranvía eléctrico en Lanús es habilitado en 1908 con recorrido sobre la avenida Pavón; en 1910 se construye el segundo Puente Alsina; y entre 1909 y 1911 se pavimenta la avenida Pavón entre Avellaneda y Lomas de Zamora.

un ejemplo paradigmático de lo que aquí denominamos “urbanización intersticial”. La revisión histórica de este particular proceso de ocupación permite comprender mejor algunas de las características de la forma y estructura urbana del Lanús actual, y también la de vastos sectores del conurbano bonaerense, especialmente en el sur de la primera corona.

Primer período de fundación de pueblos y loteos, 1872-1895

A principios del siglo xx, el área abarcada por el actual partido de Lanús, como la inmensa mayoría de la RMBA contemporánea y buena parte de la Ciudad de Buenos Aires, recientemente federalizada en 1880, continuaba siendo predominantemente rural. Los primeros poblados del actual Lanús que podrían considerarse urbanos corresponden al pueblo de Valentín Alsina, fundado en 1875, y al conjunto formado por Villa Gral. Paz y Villa Obrera fundados en 1888 y 1889 respectivamente. Vapñarsky (2000: 107-108) y de Paula, Gutiérrez y Viñuales (1974: 123-125) concuerdan que el primer ciclo de intensa actividad inmobiliaria y emergencia de nuevos pueblos en esta zona comenzó en 1872. En ese año, Jorge Temperley funda el pueblo que lleva su nombre y comienza la venta de lotes — sin siquiera notificar al recientemente formado Concejo Municipal de Lomas de Zamora en cuya jurisdicción se encontraba su propiedad. Meses más tarde, Esteban Adrogué realiza el trazado del “Pueblo Almirante Brown en las Lomas de Zamora”, luego conocido también por el nombre de su fundador. A estos pueblos, se suman en los años siguientes seis nuevos loteos.⁵ Sin embargo, solo Adrogué y Temperley “tuvieron éxito real” mientras que el resto tuvo una “densidad de población mínima durante más de medio siglo”, y “recién prosperarían francamente al pavimentarse el ‘Camino al Puente La Noria’” a partir de 1964, aproximadamente un siglo más tarde de su fundación (1974: 124).

El segundo impulso de actividad inmobiliaria en la zona comenzó con la fundación de otros cinco pueblos⁶ trazados en la jurisdicción actual del partido de Lanús (Fernández Larrain 1986: 143-144). Estos emprendimientos

La sostenida aparición de loteos contiguos (pero no necesariamente continuos) a los sectores urbanos existentes generó la progresiva conurbación a lo largo de los ejes radiales asociados a los trazados ferroviarios, especialmente en los partidos lindantes con la Capital Federal, pero, a diferencia de la zona norte y oeste, las implantaciones industriales en el sur de la ciudad y el entorno del Riachuelo condicionaron, desde esta temprana fase de expansión, la coexistencia entre usos industriales y tejido residencial, y dieron lugar a la formación de los tejidos mixtos objeto de este trabajo.

Así, las más de 158.000 manzanas (Bozzano 2000), que integran en la actualidad la ciudad genérica del conurbano bonaerense, presentan algunas especificidades según el corredor o la corona metropolitana de referencia, en cuanto a continuidad y densidad, predominio de determinados usos del suelo, presencia de autopistas e irrupción de nuevos enclaves comerciales y residenciales de baja densidad. Pero, a la vez, comparten procesos semejantes de formación, cuyas huellas pueden leerse en la pervivencia de un parcelario de grano pequeño, la yuxtaposición de tramas donde coexisten muy diversas variaciones geométricas de la grilla y la mezcla tipológica con una gran flexibilidad a episodios de cambio parcela a parcela.

El proceso de formación de Lanús como caso paradigmático de “urbanización intersticial”

El partido de Lanús —cuyos límites oficiales definitivos resultaron de escisiones del partido de Avellaneda en primer lugar, y en menor medida del de Lomas de Zamora— es

fueron atravesados por la crisis económica de 1890. Hacia el fin del primer período de urbanización, más allá de Valentín Alsina, la “pequeña aglomeración General Paz-Villa Obrera [era la] única que con seguridad ya existía en lo que hoy es el partido de Lanús” (Vapñarsky 2000: 109).⁷ Las áreas consideradas como aglomeraciones sumaban en 1895 una extensión de 153 hectáreas: 123ha en Valentín Alsina y 30ha en la incipiente aglomeración en el centro de Lanús (Figura 1). La irregularidad actual de la trama, especialmente en Lanús Oeste, puede explicarse a partir de la secuencia de subdivisiones del territorio, y las formas que éstas adquirieron, desde las delimitaciones de estancias y chacras a mediados del siglo XIX hasta la realización de los loteos en los ciclos de fundaciones de villas reseñados. La Figura 2 ilustra un caso emblemático en este sentido: la subdivisión de la antigua Estancia de Aoíz en 46 chacras y estancias menores en 1818. La forma de este fraccionamiento, que quizás obedeció a pequeños accidentes del suelo o a caminos internos de la estancia, determinó en gran medida el posterior trazado de calles y avenidas, así como el perímetro de las fracciones, que en muchos casos prefiguraron los loteos que fijaron la geometría de los distintos tipos de amanzamientos yuxtapuestos.

El desarrollo de nueva infraestructura y el carácter “popular-industrial” de los loteos, 1895-1910

Pasada la crisis económica, que había desacelerado el proceso de fundación de pueblos y loteos, el siglo XX comenzó con un nuevo impulso urbanizador y para 1910, la expansión urbana y demográfica en nuestra área de estudio —y en Buenos Aires en general— había aumentado sustancialmente. En 1897, la empresa Ferrocarril Sud⁸ adquiere un predio de casi 1.300.000 metros cuadrados para la construcción de una estación intermedia entre Lanús y Banfield, una planta de talleres, una serie de conjuntos de viviendas y un club para sus empleados (de Paula et al., 1974: 150-151). Los *talleres* inaugurados en 1901 dieron nombre a la zona en sus orígenes, hasta que en 1923 se la designó oficialmente como Remedios de Escalada.

Junto al notable desarrollo de infraestructura ferroviaria, viaria y tranviaria de estos años,⁹ se suman nuevas fundaciones de pueblos dentro de lo que todavía era la jurisdicción de Barracas al Sud.¹⁰ Al promediar la primera década del siglo, muchos de estos nuevos pueblos no alcanzaban el número de habitantes ni la masa crítica edificada suficiente para ser considerados “aglomeración”.¹¹ Sin embargo, algunos rápidamente se integraron a las villas fundadas en el ciclo anterior. La extensión de la superficie urbanizada en 1910 cubría 2.449 ha;¹² había aumentado respecto de las 153 ha de 1895 un 1.500% (Figura 3).

A pesar de los deseos de Anacarsis Lanús, que imaginó como futuro destino para las tierras de su estancia elegantes casas de fin de semana para la elite porteña, lo que caracterizó con mayor nitidez a este proceso de urbanización desde sus comienzos fue su carácter popular-industrial “con ubicación y precios cómodos para obreros”,¹³ y directamente vinculado con la idea de asociar la residencia al trabajo. La observación de los avisos de venta de los nuevos loteos (en la Figura 4 promocionados, por ejemplo como la “nueva Liverpool” a 6,5 km de Constitución) da pistas en este sentido. La propia toponimia de muchos de los nuevos poblados —Villa Obrera, Villa de los Industriales, Villa de los Trabajadores y Talleres—, demuestra que esta característica ya estaba en los planes de quienes llevaron adelante las primeras fundaciones y loteos del área.

La creación y recorte “artificial” del partido 4 de Junio, 1910-1948

El decenio 1904-1914 fue el período de más rápido crecimiento demográfico de la Aglomeración Gran Buenos Aires. En el caso particular del territorio que luego formaría el partido de Lanús, la variación de población en esos diez años fue del orden del 516%: de 9.900 habitantes en 1904 a 60.991 en 1914.¹⁴ En cuanto a la expansión espacial, en este período se terminan finalmente de unir las dos constelaciones urbanas más importantes, alrededor de las cuales gravitaban y se integraban el resto de los nuevos pueblos: la de Valentín Alsina, asociada al cruce del puente por el Riachuelo, y el eje Villa Gral.

10. Villa Besada en 1898 y Villa Fischer en 1900 (Fernández Larrain 1986: 145-146); Villa Atlántida en 1906; Villa Emma, Villa Spinola, Villa Progreso, Villa Caraza y Villa Diamante en 1908 (de Paula et al. 1974:154, Archivo Museo Piñeiro).

11. La metodología propuesta por Vapñarsky para determinar y delimitar “aglomeraciones” fue adoptada por el INDEC, y desde 1991 es utilizada en los Censos Nacionales de Población para definir y mensurar las localidades en Argentina. Para que un poblado sea considerado una “aglomeración”, es decir un área en la que se concentran edificios vinculados entre sí por una red de calles cumpliendo una serie de requisitos físico-espaciales en términos de superficies y distancias mínimas, debe contar con al menos 100 habitantes. Para una explicación detallada de la metodología ver Vapñarsky (2000: 1-39).

12. La magnitud de esta extensión urbanizada, en una fecha temprana como 1910 —que nos llamó la atención al comienzo de la investigación— pudo ser corroborada mediante el relevamiento de mapas históricos del Instituto Geográfico Nacional. En particular, la “Carta Topográfica de la República Argentina” (1906-1912), escala 1:25.000 (IGM). El cálculo de la superficie urbanizada fue realizado mediante la digitalización de la cartografía de Vapñarsky (2000) y el empleo de programas gráficos vectoriales.

13. Este era uno de los slogans de la Compañía “La Obrera”, desarrolladora de la villa homónima (de Paula et al. 1974: 143).

14. Estimaciones de población de Vapñarsky (2000: 116, 155) en base al Censo Nacional de 1914 y otras fuentes.

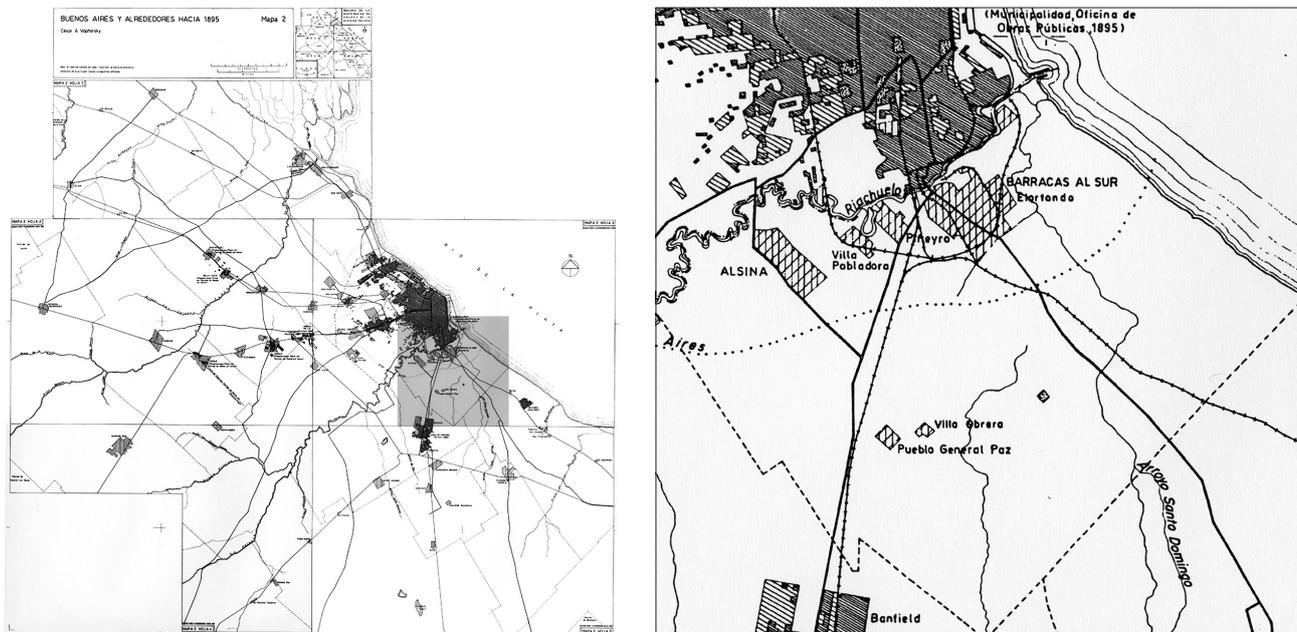


Figura 1
Superficie urbanizada ca. 1895: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: elaboración propia en base a Vapñarsky (2000).

15. La primera escisión tuvo lugar en 1861 a partir de la creación del actual Partido de Lomas de Zamora con el Pueblo de la Paz (luego Ciudad de Lomas de Zamora) como cabecera.

16. El nombre conmemoraba el 4 de junio de 1943, día del golpe de Estado encabezado por Edelmiro Farrell, impulsor de la autonomía lanusense y antiguo vecino de la localidad. Al año siguiente se incorporó también el sector de Remedios Escalada que permanecía dentro de la jurisdicción de Lomas de Zamora, junto a partes de las villas Edén Argentino y Emma (de Paula, et al. 1974: 160-161).

17. La estimación exacta de Vapñarsky (2000: 143) para el año 1947 (en base al Censo de la Provincia de Buenos Aires de 1938 y el Censo Nacional de 1960) es de 244.473 habitantes.

18. Sobre Anacarsis Lanús, de Paula et al. (1974: 111) escriben: “de militancia política mitrista, íntimo amigo del caudillo porteño —se decía que ‘era más mitrista que Don Bartolo’”. La Estación Lanús fue la primera establecida fuera del diagrama inicial del Ferrocarril Sud y, al no existir allí una población estable, funcionó durante mucho tiempo como apeadero (1974: 116-117).



Paz-Villa Obrera, envigorizado a partir de la coalescencia con Banfield, Temperley y fundamentalmente Lomas de Zamora. En 1944, el partido de Avellaneda vuelve a dividirse¹⁵ y se produce el recorte *artificial* o arbitrario del partido 4 de Junio,¹⁶ con el englobamiento de núcleos antes desconectados entre sí. A mediados del siglo xx, la población total del nuevo municipio oficial llegaba aproximadamente a los 245.000 habitantes¹⁷ y la extensión de su superficie urbanizada alcanzaba las 3.742 ha (Figura 5). En la Figura 5, puede observarse que durante los primeros años del partido 4 de Junio la extensión de la superficie urbanizada cubría casi completamente la nueva jurisdicción. Quedaban todavía por ser ocupadas algunas pequeñas zonas dispersas, un sector importante de Monte Chingolo (al noreste del municipio) y las zonas contiguas al Riachuelo en Lanús Oeste y Valentín Alsina. Estos sectores coinciden posteriormente con la

mayor concentración de pobreza del partido (localización de villas y asentamientos), donde asimismo se registran los mayores niveles de densidad de población. La cuestión planteada sobre la intersticialidad de los pueblos y loteos originarios puede vincularse, en cierto grado, con la debilidad y atomización que en la actualidad presentan las centralidades de Lanús frente a las de algunos municipios vecinos. El diferente origen urbano de cada sector que pasó a formar parte de la nueva jurisdicción 4 de Junio, condicionó la aparición de un centro urbano principal, intermedio a los centros de gravedad de estas localidades. La construcción de una estación ferroviaria fuera del diagrama inicial del Ferrocarril Sud, como producto de la gestión de un solo hombre con gran llegada al poder político,¹⁸ y su tardía urbanización —todavía existen afiches que promocionan la venta de lotes en estos terrenos en 1937 (Figura 6)— explican en



Figura 2
Subdivisión de la "Estancia de Aoi" en 1818. Fuente: elaboración propia en base a de Paula et al. (1974: 76) y plano catastral suministrado por el Municipio de Lanús.

gran medida la dificultad de consolidación de este sector urbano que deberá esperar mucho tiempo hasta comenzar a ser reconocido de algún modo como *centralidad*.

"Urbanización intersticial" y consolidación del nuevo partido, 1948-1965

En las primeras décadas de la segunda mitad del siglo pasado, termina de completarse el tejido urbano del nuevo partido signado —desde un comienzo— por las principales dinámicas de crecimiento y frentes urbanizadores de su entorno, y la consolidación urbana en los espacios remanentes entre núcleos inicialmente desconectados entre sí.

De este modo, el impulso inicialmente vinculado a las actividades del matadero al sudoeste de la ciudad de Buenos Aires y Barracas al Sud, al tráfico fluvial y a las promesas de canalización, arrastró los patrones industriales de urbanización, y dio origen a una larga tradición de curtiembres y graserías que caracteriza ese sector del Riachuelo, los barrios Valentín Alsina y parte de Lanús Oeste. Desde el otro extremo, el segundo frente urbanizador, avanzando desde Lomas de Zamora-Banfield-Temperley y ligado a una pujante *aristocracia local* (estrechamente relacionada con los ferrocarriles ingleses), traccionó el desarrollo del centro de Lanús, incluyendo los sectores próximos a la estación, zonas de Lanús Este y especialmente Remedios de Escalada.

En el medio de ambos frentes urbanizadores, el resto del partido de Lanús fue *construyéndose en los intersticios*. Si bien esta forma de construcción de ciudad no es exclusiva al caso de Lanús —la urbanización de buena parte de la RMBA se desarrolló de este modo— éste constituye probablemente un ejemplo extremo, en el que "lo intersticial" no se

limita al modo de crecimiento urbano entre núcleos preexistentes que funcionaban de modo desconectado, sino que todo el partido nace de un recorte arbitrario, con lógicas de generación externas.

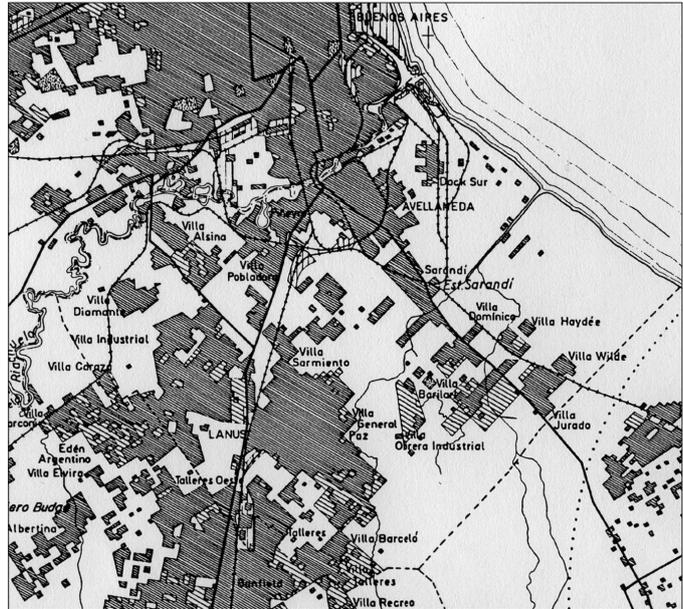
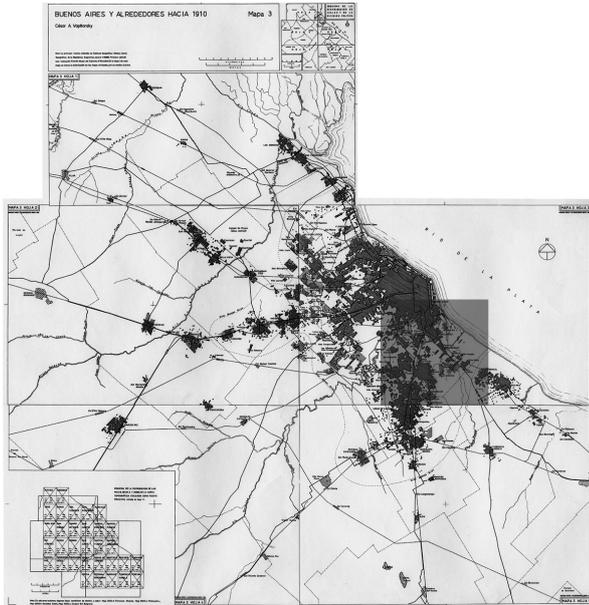
Como se ha mencionado, también es probable que la reducida capacidad de representatividad y atracción que ejerce la cabecera del municipio para funcionar como centralidad de todo el partido se explique en parte a través de estos argumentos históricos y la cercanía a centralidades más robustas (Avellaneda y Lomas de Zamora, por un lado; Barracas y Pompeya en el sur de la Ciudad de Buenos Aires, por el otro).

En 1960, la población del partido de Lanús había crecido un 54% respecto de la última medición en 1947 y superaba los 375.000 habitantes.¹⁹ En el último mapa de la secuencia cartográfica presentada, en el que delimita la extensión de la Aglomeración Gran Buenos Aires en 1965, la superficie urbanizada de Lanús cubre 4.690ha, el 99% del total del partido (Figura 7).

La ciudad genérica desde mediados de los setenta: procesos de transformación y políticas urbanas

A mediados de los setenta concluye el ciclo expansivo de Lanús; todo su territorio ya está urbanizado y su crecimiento demográfico llega a una meseta. Pero ése es el momento también del "fin de la expansión" no sólo de Lanús, sino de toda la metrópolis de Buenos Aires, en el sentido que Bernardo Secchi le otorga al término: el fin de "la triple tensión, hacia afuera en el territorio, hacia adentro en la sociedad y hacia adelante en el tiempo" (Silvestri y Gorelik 2000: 462).

19. La cifra exacta a partir del Censo Nacional de 1960 es de 375.428 habitantes (Vapñarsky 2000: 144).



áreas "edificadas"
con 2 o más edificios por manzana

áreas "semi-vacías"
con calles que separan las manzanas y hasta un edificio por manzana

Figura 3
Superficie urbanizada ca. 1910: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: elaboración propia en base a Vapñarsky (2000).

H. BAIZAN

CON TREN GRATIS Y REFRESCOS
UN PASEO CAMPESTRE A LAS PUERTAS DE LA CIUDAD
EL DOMINGO 16 DE DICIEMBRE A LAS 4 DE LA TARDE
Espléndido remate para todo el poverrio, como mil lotes de

TERRENO

á las orillas del pueblo de Buenos Aires, a poca distancia del puente de Barracas, rodeados por puros boulevares lindando con el curso de las corrientes y al lado de las industrias, desde se han construido y se construyen multitud de casas, iglesia, colegio, juzgado de paz y pronto se completará el barrio que unirá la ciudad de Buenos Aires con esa población: el terreno está a 6 kilómetros y medio de la plaza Constitución y se vende a muy poco tiempo el asiento de nuevas poblaciones y una actividad industrial desconocida en el país aun la nueva Liverpool, una vez construido el canal del Riachuelo hasta el río de Matanzas, para cuyo efecto el Congreso y el Gobierno Nacional han otorgado la debida autorización teniendo los capitales argentinos para emprender este trabajo el día 1º de Julio 1888. Ademas el terreno es propiedad por el gobierno y el consueño de la provincia de Buenos Aires y la producción de los frutos de la zona, hasta los mercados de frutos y de granos para el consumo de su capital, los que se venden a precios muy baratos, para ser usados o no como se quiera.

La tierra es preciosa y linda como mesa de billar; es necesario que los señores Baizans que son mis amigos, me falten a esta reunión porque quiero que compren el lote barato a fin de que les sirva de recuerdo no solo por el buen tiempo que harán sino para que cuando muera el rematador les sirva de una memoria, tambien invitaré todos los mangia macarones con la mano para que compran, por nueva capital a emplearse es poco; figurens que la base de la venta son 10 centavos vara cuadrada, precio que comprarán en la palma floré. El que compre una manzana podrá reconocer una biblioteca que tiene en el Baneo hipotecario.

Par boletos y datos concurrir al rematador, calle de Victoria N.º 31 oficina 22 Pasaje Roverano o Piedras 343 n.º, secretario de Alberto A. Argerich y Ca.

Todo comprador entregará \$ 100 al firmar el boleto.

EDIFICADO

EDIFICADO

DE 16 METROS

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

Figura 4
Avisos de loteo del Pueblo General Paz, 1888. Fuente: Archivo Museo Juan Piñeiro.

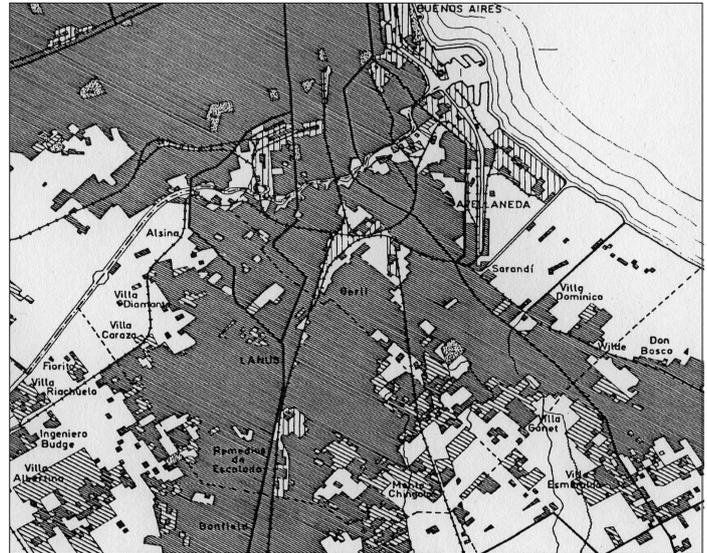
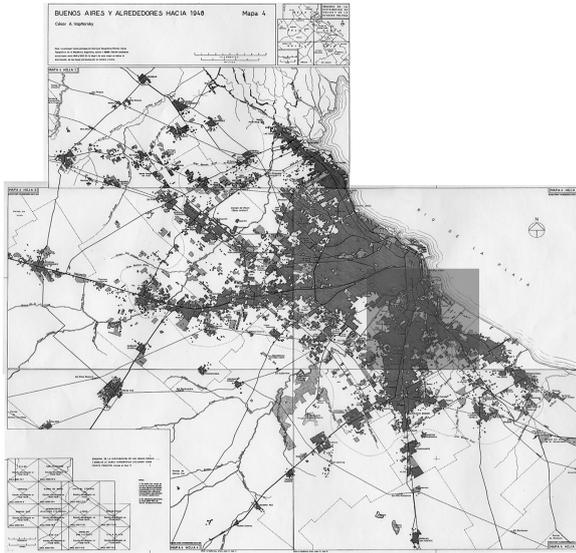


Figura 5
 Superficie urbanizada ca. 1948: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: elaboración propia en base a Vapñarsky (2000).

Es el comienzo de la desindustrialización y la decadencia de la infraestructura de transporte, que en la RMBA afectó especialmente a los partidos del sur de la primera corona,²⁰ y de la política de la "ciudad blanca" (Oszlack 1983) que durante la dictadura militar pretendió vallar la Capital Federal, restringiéndola sólo para aquellos que "merecieran vivir en ella", con la expulsión de la población de las villas miseria de la Ciudad de Buenos Aires y consecuentemente con el aumento de la concentración de la pobreza en el resto de la RMBA.

Terminado el ciclo de consolidación de la trama urbana del partido de Lanús, el crecimiento tendrá lugar fundamentalmente a partir de la densificación (y verticalización) de la ciudad formal y de la construcción informal en los sitios que seguían desocupados principalmente por sus malas condiciones ambientales (antiguos sitios industriales con suelo contaminado, ex predios de quema de

basura, terrenos sobre las márgenes altamente poluídas del Riachuelo).

El Decreto Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (único instrumento de regulación a nivel supramunicipal) sirve como freno más que como incentivo de expansión de la ciudad genérica. En 1977, se prohíbe por primera vez el loteo sin infraestructura previa y se determina una serie de medidas y parámetros mínimos. De este modo, un porcentaje importante de la población que previamente a la aparición de esta ley podía acceder al mercado de la vivienda por una vía legal, mediante *loteos populares*, vio limitada sus posibilidades y empujada a formas de ocupación irregular. Por otro lado, muchos de los propietarios de tierras que hasta ese momento vendían sus predios por medio de loteos destinados a los estratos medios-bajos,²¹ orientaron sus negocios inmobiliarios en la periferia a las clases medias-altas y altas, a través de *country clubs*

20. En 1977 se clausura un sector del antiguo Ferrocarril Midland, con la interrupción del tramo que unía Merlo con Adolfo Alsina, y se termina de desactivar el servicio Avellaneda-La Plata del Ferrocarril Provincial, incluyendo la estación Monte Chingolo. La red tranviaria de Buenos Aires, una de las más extensas y con mayor nivel de capilaridad que han sido construidas en el mundo, fue desmantelada a mediados de la década del sesenta. Los tranvías en Lanús dejaron de funcionar en 1964 (de Paula et al. 1974: 144).

21. Un tipo de urbanización que fue caracterizada como "simple trazado sobre el suelo —sin construcciones materiales, pavimentos, ni la provisión de ningún tipo de servicio" ni "la reserva de espacios de uso común público", una "urbanización salvaje" (Torres 1993: 15-16).

Figura 6
 Aviso de loteos de época:
 Pueblo de Lanús, 1937 (arriba)
 y Pueblo de Lanús, sin fecha
 (abajo). Fuente: Archivo Museo
 Juan Piñeiro.

LANÚS

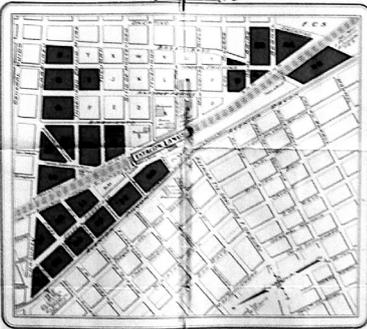
UNA VENTA EXTRAORDINARIA - Orden de la Testamentaria de la Sta. DELIA LANUS

164 LOTES

EN 120 MENSUALIDADES

SIN INTERES

PLANO DE UBICACION



Nota: Los lotes en venta están en las manzanas marcadas con fondo rojo

SIN BASE

A TANTO POR MES

CADA LOTE

EL DOMINGO 19 DE DICIEMBRE A LAS 14.30 (2.30 P. M.)

EN LOS MISMOS TERRENOS, EN LA MANZANA ZZ, BAJO CARPA.

LANÚS

A 10 minutos de Constitución.

Frente a la Estación.
 750 lotes de 300 a 500 varas.
 Base: \$ 10 mensuales en 60 meses sin interés.
 Lo mejor de ahí, indiscutiblemente.
 Las ponderadas tierras de Martínez de Hoz.
 Costo mensual del abono: \$ 7.60 -- 240 trenes diarios, Tranvías Eléctricos, Omnibus, etc.

LANÚS

MUCHOS ESPECULADORES

intentaron adquirir esta espléndida fracción para colocarla después a elevadas sumas. Sus dueños han resistido a toda tentación para responder al propósito altruista de entregarla a ínfimos precios, al alcance de todos, y en condiciones excepcionalmente liberales.

¡Es una verdadera obra de progreso social!

LEA:

León Ferrerías
 con esta noticia
 sobre el alto de
 lo que tiene.

"La Prensa"
 1937

Dize peso por mes. Frente a la Estación Lanús. Los terrenos de Martínez de Hoz. 750 lotes de 300 a 500 varas.
 Son 20 manzanas que han ganado considerablemente esas verdaderas maravillas chinas, el desarrollo urbano de esa progresiva localidad. Con frente a la Avenida Pío, adonde y con otros edificios.
 Se trata de los terrenos más altos de ahí. Frente a la Estación Lanús. Tiene Bancos, Escuelas y Colegios, Asociaciones mutualistas y de otros. Tranvías locales, Servicios de omnibus, Salas, adonde y para lo que destaca a cada momento. Una zona realmente de actualidad, son estos detalles: Lanús, queda a 10 minutos de Constitución. Tiene 240 trenes diarios de ida y vuelta, un promedio de 4.000 viajeros.
 Diariamente viajan entre Constitución y Lanús y viceversa 18.000 pasajeros, lo que equivale a un número mensual de Quincecientos cuarenta mil 750.000.
 Los tranvías transportan 4.000 pasajeros diarios, igual a 48.000 mensuales, sin contar los que conducen los tranvías especiales, y combis a La Plata y otros puntos.
 El abono mensual del tren Constitución - Lanús vale \$ 7.60. El boleto de tranvía Lanús - Plaza Mayo vale veinte centavos.
 Constitución es la Estación Ferroviaria más importante de la República. Por sí sola recibe más por movimiento de pasajeros que todas las estaciones de los Estados Unidos.
 LANÚS es la segunda Estación de la línea del Sur en grado de importancia, por el número de pasajeros que transporta. Estas demostraciones son una muestra de datos positivos habidos con el desarrollo magnífico.
 Muchos hombres que han llegado a sus altas posiciones, deben su bienestar a la circunstancia de haber comenzado adquiriendo un lote cuando aún, una pocos centavos se han convertido en muchos pesos. De todos modos, es una provincia que se ha convertido en una gran ciudad.

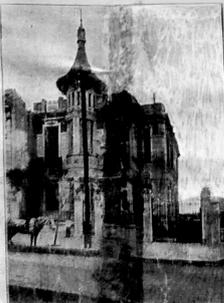
de "La Nación"
 una noticia
 interesante para
 los especuladores
 de la fortuna

El Banco Municipal de Lanús
 para créditos hipotecarios

COMPRE UN LOTE!



LA ESCUELA PROVINCIAL EN LA ESQUINA DE LOS TERRENOS



RESIDENCIA PARTICULAR AL LADO DE LOS TERRENOS

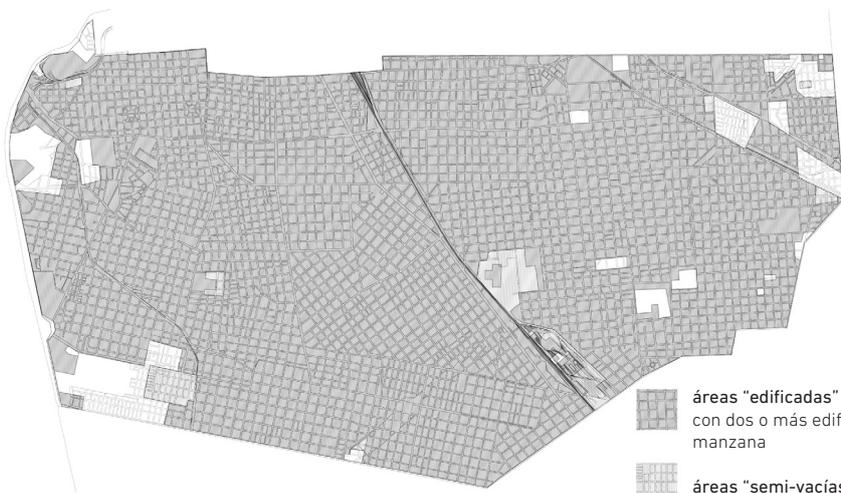
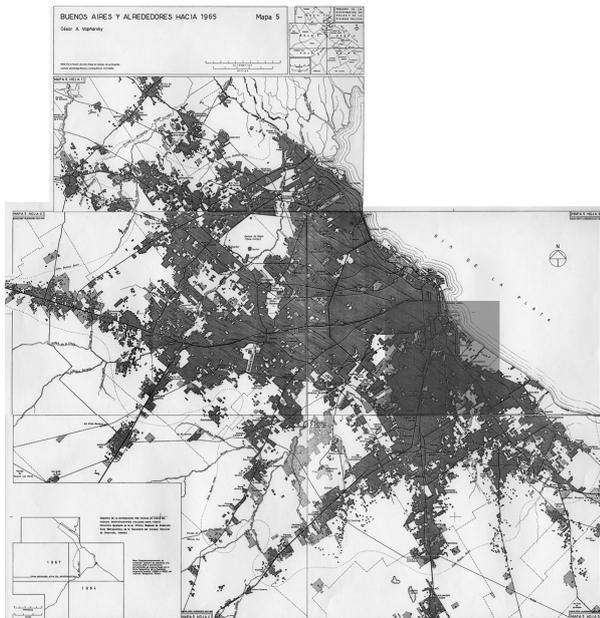


EDIFICIO DEL BANCO DE AVELLANEDA
 Second Lanús

Hay que ver esta tierra para darle toda la importancia que tiene este remate.

V. P. CACURI
 Rivadavia 827

Imprenta Díaz & Pellegrini Canelo 1170-11. A.A.



- áreas "edificadas" con dos o más edificios por manzana
- áreas "semi-vacías" con calles que separan las manzanas y hasta un edificio por manzana

Figura 7 Superficie urbanizada ca. 1965: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: elaboración propia en base a Vapniarsky (2000).

en una primera instancia y, más recientemente, barrios cerrados de vivienda permanente. En la Figura 8 (arriba), como síntesis de los mapas anteriores, se puede observar la secuencia de crecimiento de la superficie urbanizada desde 1895 hasta 1965. Finalmente en la misma figura (abajo), en una fotografía aérea de 1977, se puede ya observar el tejido urbano consolidado completo —que en décadas posteriores se verticalizaría en ciertos puntos del partido— y la aparición de villas miseria, especialmente junto al Riachuelo.

Homogeneidad dentro de la heterogeneidad

Una primera característica que deriva del análisis del tejido urbano actual del municipio de Lanús es la imagen de *homogeneidad dentro de la heterogeneidad* que éste recrea desde dos niveles de lectura. A escala municipal, producto del mismo proceso de urbanización

intersticial y la geometría de las diferentes tramas resultantes; y a escala de fragmento, como impronta de una compleja composición formal y funcional de la manzana como unidad básica de repetición.

De esta manera, la multiplicidad de tramas generadas, aunque heterogéneas entre sí, da lugar a la configuración de un *patchwork* que, en su conjunto, puede leerse como homogéneo. En el caso de Lanús, el *rediseño* de estos patrones geométricos lleva a la identificación de una serie de directrices en la división del suelo (especialmente irregulares en Lanús Oeste), que condicionan la estructura urbana general (Figura 9). La discontinuidad de algunos ejes viarios, junto a las articulaciones no resueltas entre las distintas geometrías de la grilla, promueven la consolidación de partes relativamente autónomas del tejido urbano. Desde una misma perspectiva, la superposición de los límites jurisdiccionales (adminis-

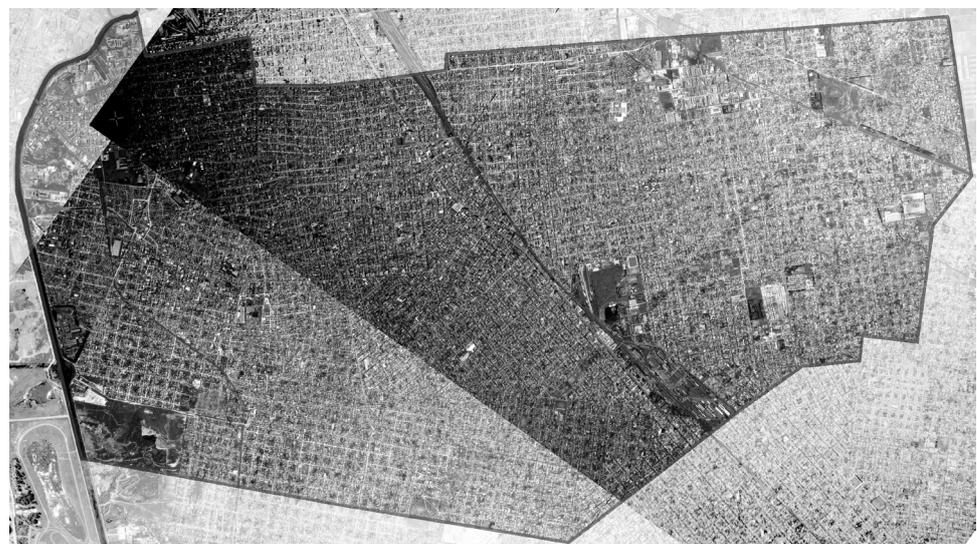
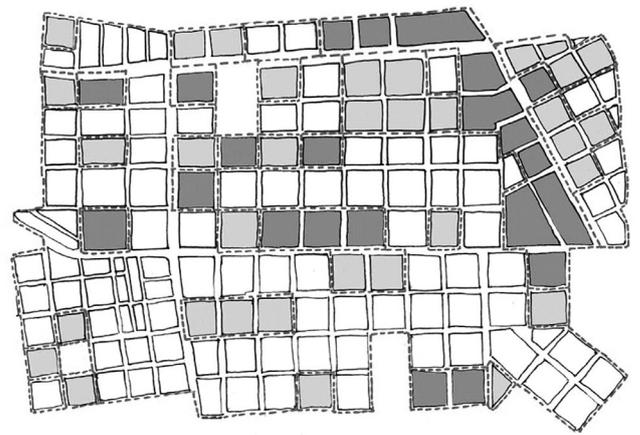
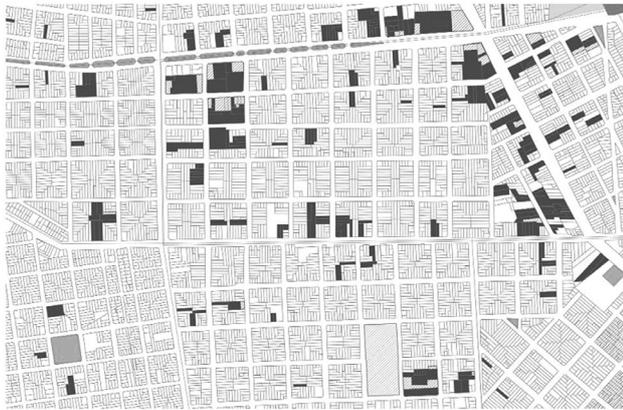
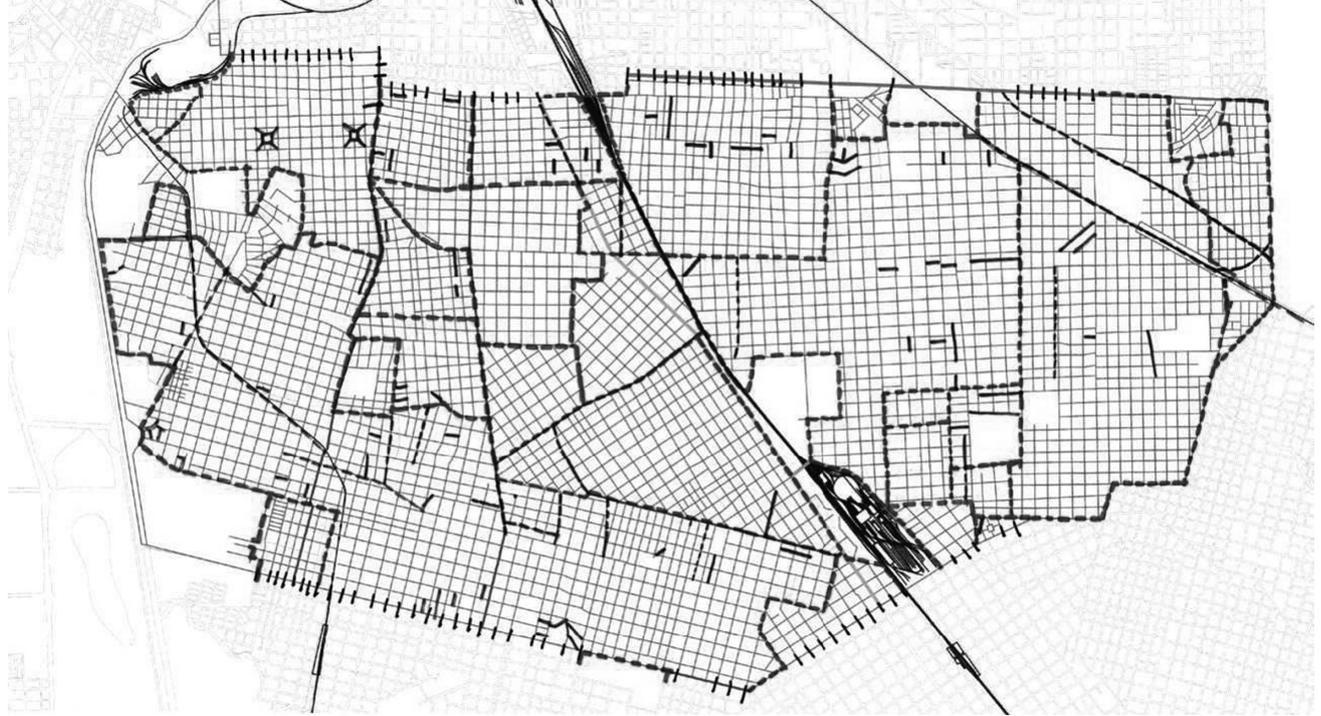


Figura 8
Desarrollo urbano del partido de Lanús desde 1895 hasta 1965 (arriba) y fotografía aérea del partido de Lanús, 1977 (abajo). Fuente: elaboración propia en base a Vapñarsky (2000) (arriba) y fotogramas suministrados por el Instituto Geográfico Nacional (der.).

trativos o políticos), disociados de la división real por barrios que surge del proceso inicial de urbanización, y posterior uso y apropiación de la ciudad genérica, condiciona el carácter diferencial de los bordes del partido. La permeabilidad y *artificialidad* del Camino Gral. Belgrano o de las calles Gral. Hornos y Presbítero Uriarte, límites norte y sur del municipio, contrastan con los escasos puntos de contacto existentes con la margen derecha del Riachuelo y con el partido de Quilmes, planteando diferentes problemáticas y abordajes de intervención urbana. Paralelamente, el ya mencionado carácter “popular-industrial” de los loteos en esta zona del sur del conurbano, directamente vinculados con la idea de asociar la residencia al trabajo, condicionó la configuración de una manzana de uso mixto, distintiva del tejido urbano de los municipios de Avellaneda y Lanús. Una manzana heterogénea, tanto en su diversidad morfológica como funcional (que

alterna vivienda unifamiliar y multifamiliar con comercio, pequeña industria, talleres, y depósitos), cuya repetición y claro predominio sobre otras formas de crecimiento aporta, sin embargo, una cierta unidad u homogeneidad a la configuración urbana resultante (Figura 10).

Cabe destacar que la complejidad de esta manzana no se halla recogida por los respectivos códigos municipales de planeamiento urbano. En el caso de Lanús, se detectan numerosas discrepancias entre la zonificación propuesta por la normativa vigente (Código de Planeamiento Urbano y Edificación y Decreto 1038/70) y los usos reales del suelo y la edificación existente. Así, por ejemplo, pese al marcado carácter industrial del municipio, el Código no establece una regulación de este uso, mientras que el mencionado Decreto lo hace de manera relativamente ambigua o anacrónica en relación al crecimiento demográfico y la alta densidad poblacional



y edificación actual, o de acuerdo a las nuevas legislaciones y demandas medioambientales. En este sentido, la variedad morfológica de la manzana suburbana y las ventajas derivadas de la mixtura funcional, plantean paralelamente problemáticas específicas de regulación como la compatibilidad de usos y tipologías disímiles, la adecuación de la infraestructura (servicio cloacal y red viaria), la correcta categorización de industrias más o menos contaminantes y los conflictos ambientales (Figura 11).

Transformación de la ciudad genérica en tejidos centrales

Otra particularidad de la ciudad genérica en el sur del conurbano bonaerense, y que también se relaciona con el proceso de urbanización descripto, es la coexistencia de al menos dos jerarquías de centralidades bien diferenciadas: aquellas coincidentes con las principales estaciones, a lo largo del corredor es-

tructurante del Ferrocarril Roca y la avenida Hipólito Yrigoyen (antiguo Camino Real y posterior avenida Pavón); y una serie de centralidades menores, más o menos consolidadas, pertenecientes a cada uno de los barrios que integran el *patchwork* territorial.²² En relación a las primeras, destacan los progresivos procesos de densificación y *verticalización* del tejido promovidos por la proliferación de emprendimientos residenciales privados (especialmente notorios en la última década), y la revalorización del *comercio a cielo abierto* y el espacio público, tanto desde iniciativas provenientes del mercado inmobiliario como desde el impulso dado por algunas políticas públicas municipales; Lomas de Zamora es el caso más representativo (Figura 12). A semejanza de lo que sucede en otros subcentros del sur de la región, la profusión de desarrollos de vivienda multifamiliar en altura, durante los años noventa y sobre todo dos mil, en la zona colindante a la estación de

Figura 9
Variaciones geométricas de la grilla. Fuente: elaboración propia.

Figura 10
Fragmento del plano de relevamiento de galpones en el municipio de Lanús (2010). Estudio de la manzana suburbana según uso dominante (residencial, industrial, mixta) en el mismo fragmento urbano. Fuente: elaboración propia.

22. Nos referimos, por ejemplo, a la avenida Pres. Tte. Gral. Juan D. Perón en el barrio de Valentín Alsina, o los entornos de las estaciones Villa Caraza (Ferrocarril Belgrano Sur) y Monte Chingolo (antiguo tren provincial Avellaneda-La Plata, actualmente desactivado), en los barrios homónimos.



Figura 11
Ciudad genérica en el municipio
de Lanús. Fuente: elaboración
propia.

Lanús, manifiesta la existencia de una demanda inmobiliaria que se inclina por “habitar los centros” suburbanos tradicionales como alternativa residencial a las urbanizaciones cerradas y los centros barriales de la Ciudad de Buenos Aires (Vecslir y Baer 2011). Esta demanda proviene en gran parte del propio municipio, lo que evidencia paralelamente una tendencia a la permanencia espacial en las clases medias de la población (basadas

en los vínculos sociales, instituciones de pertenencia, o la proximidad familiar), y la valorización llamativamente alta —en términos económicos— de esos nuevos productos verticalizados (Figuras 13, 14 y 15). En Lomas de Zamora, el tejido urbano ha sufrido un intenso proceso de reactivación comercial en la zona apodada “Las Lomitas”, con la agrupación de las principales cadenas de *franchising* de indumentaria,



Figura 12
Las Lomitas (Lomas de Zamora). Fuente: elaboración propia.

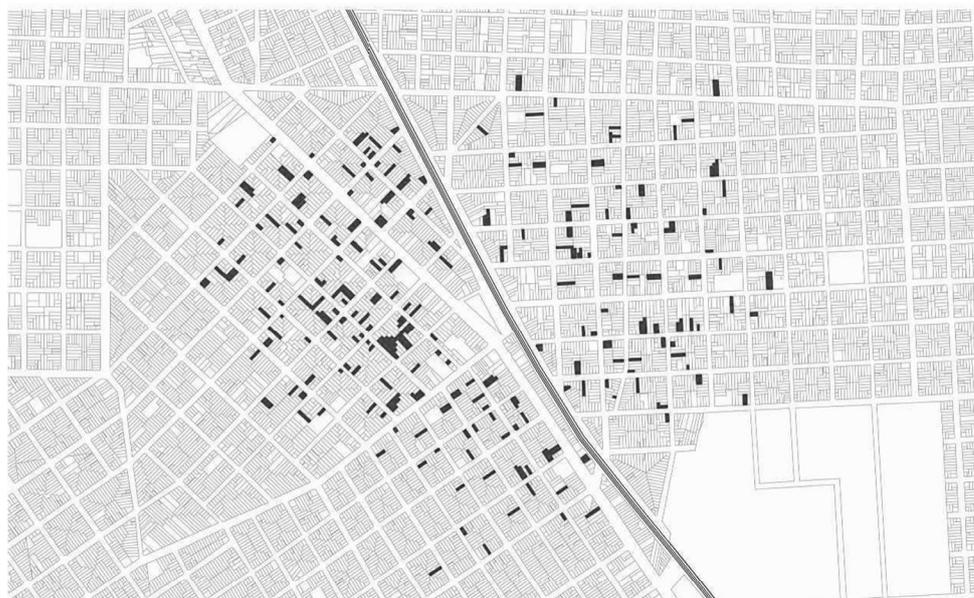


Figura 13
Edificios en altura en el área central del municipio de Lanús, 2011. Fuente: elaboración propia.

23. El proyecto, recientemente ejecutado, consta de tres torres con amenities, conectadas por un núcleo en forma de estrella, que reúnen 924 viviendas destinadas a clase media.

24. Ubicado en el solar del ex frigorífico Grasería La Negra; con anterioridad al actual hipermercado funcionó en este predio el primer shopping center de Argentina, el Shopping Sur inaugurado en 1986.

25. Mientras que la legislación anterior permitía edificios de hasta 16 pisos en la zona céntrica, en función del “ancho de línea municipal”, la nueva ordenanza limita las alturas a 13 pisos en avenidas y 9 niveles en calles. Por su parte, en febrero de 2012, una modificación al código vigente en Lomas de Zamora limitó las nuevas construcciones a 8,40 metros (la altura máxima anterior era 11,40 metros) y se prohibió la demolición de los edificios anteriores a 1960.

26. En Lanús, el promedio del ancho de línea municipal es de 17,25 metros en el área central, lo que representaba edificios de hasta 35 metros. No obstante, contemplando la mayor distancia entre fachadas, que en el distrito llega a los 19 metros, y sumado el premio o bonificación por retiro (con un máximo de 6 metros desde la línea municipal), el código permitía edificios de hasta 45 metros de altura.

bares y restaurantes locales, centros estéticos y otros servicios o atractivos (como el ciclo de muestras de arte *Gallery night*). Junto a la modernización comercial (y unos primeros síntomas quizás asimilables a un leve proceso de *gentrificación*), se ha producido un creciente desarrollo inmobiliario de la zona, que incluye desde renovados edificios entre medianeras hasta tipologías más sofisticadas (torres semixentas, condominios residenciales y los primeros ejemplos de hotelería internacional o edificios *premium* de oficinas), que conviven y renuevan progresivamente el tejido mixto sin despegarse, salvo contadas excepciones de englobamiento parcelario, de la lógica y el proceso de renovación lote a lote. Pero también existen diferencias con los procesos de transformación que afectan el área central de Avellaneda, cuya cercanía directa con la Capital explica otro tipo de emprendimientos como el gran proyecto Estrella del Sur,²³ o el desarrollo de tres grandes contenedores comerciales: el Hipermercado Carrefour,²⁴ el Alto Avellaneda Shopping Mall y el Parque Comercial Avellaneda (ex Auchan). En el municipio de Lanús, actualmente el área en torno a la estación (en especial en Lanús Oeste) se halla inmersa en un importante proceso de densificación y verticalización residencial. La reacción, desde la gestión municipal, ha sido la suspensión de obras (entre febrero y noviembre del 2011) y la posterior reforma del código de planeamiento con una disminución homogénea de alturas en todo el tejido urbano municipal.²⁵ En este sentido, a semejanza de lo que ha sucedido en otros municipios de la región metropolitana,

la asimilación acrítica del código urbano de la Ciudad de Buenos Aires ha derivado en una serie de problemas, como la excesiva altura registrada en relación a los anchos de vía existentes,²⁶ y la *verticalización discontinua* de áreas interiores fuera de los corredores previstos como de desarrollo prioritario.

Reflexiones finales

La ciudad genérica del sur del conurbano bonaerense da cuenta de intensos procesos de transformación del tejido urbano. Retomando algunos de los argumentos anteriores, entre las diferentes lógicas y patrones de cambio, podemos distinguir aquellos relacionados con el aumento del valor del suelo, por medio del incremento de la superficie edificada o del reemplazo de ciertos usos del suelo por otros más redituables:

- > la reactivación y/o creación de nuevos distritos comerciales, con la incorporación de “primeras marcas” de indumentaria y la sofisticación gastronómica de algunos bares o pequeños restaurantes locales, junto a políticas municipales de promoción del comercio a cielo abierto y mejora del espacio público (modelo “Las Lomitas”);
- > la verticalización, lote a lote, en manos de agentes privados, de algunas áreas centrales tradicionales, que incluye desde nuevos edificios entre medianeras hasta tipologías residenciales multifamiliares más innovadoras; un proceso respaldado, e incluso incentivado (por lo menos hasta hace dos años) por los respectivos códigos de planeamiento urbano.



Una variación de este primer grupo está constituida por operaciones en una escala levemente mayor, sin llegar a la categoría de Grandes Proyectos Urbanos (Cuenya 2004), tales como sustituciones o reciclaje puntuales de piezas industriales obsoletas, y su refuncionalización como supermercados, universidades, centros comunitarios y equipamientos culturales. En algunos casos, la lógica detrás de estas transformaciones es similar a la “vía mercado” mientras que en otros, es el Estado quien moviliza la operación mediante fondos públicos.

Paralelamente, las transformaciones en este tipo de ciudad genérica también ocurren a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones. La dificultad de acceso a la vivienda, la subdivisión informal de lotes y la ampliación de la superficie construida por crecimiento del grupo familiar o incorporación de alguna actividad económica a la vivienda (taller, bar o pequeño comercio) dan lugar a una progresiva tugurización de algunos sectores del tejido, en general contraviniendo lo impuesto por las normas urbanísticas en vigor.

La mayor parte del proceso de urbanización de nuestra área de estudio tuvo lugar durante el primer ciclo de metropolización de Buenos Aires, entre la última década del siglo XIX y las primeras cuatro del XX. En este período, fue cuando se construyó la ciudad genérica aquí analizada y, a diferencia de otros corredores urbanos de la RMBA (como el configurado entorno del Acceso Norte), la continuidad y densidad edilicia del desarrollo urbano al sur de la región, con epicentro en los entornos de las estaciones ferroviarias, no permitió el posterior surgimiento de autopistas o vías segregadas, ni la implantación de enclaves residenciales de baja densidad. Sus particulares características se ven hoy reflejadas en la reproducción de la grilla en un tejido compacto; los ejes estructurantes del transporte público (particularmente trazados ferroviarios); las abundantes implantaciones industriales; la provisión de redes de servi-

cios básicos y equipamientos comunitarios y el acceso a la propiedad del suelo de sectores populares.

Ahora bien, volviendo a la imagen de homogeneidad en la heterogeneidad, resulta evidente la necesidad de una estructura primaria soporte, un esqueleto organizador del *patchwork* territorial, que garantice la *conectividad* (entendida en sentido amplio) y articulación entre los fragmentos de ciudad genérica. Esto incluye el sistema viario y del transporte público, el sistema de espacios libres pero también el rol de las centralidades a escala regional.

Las intensas transformaciones recientes, tales como el surgimiento de corredores o áreas comerciales, las dinámicas inmobiliarias y nuevas tipologías residenciales en altura al margen de lo previsto por los respectivos códigos de planeamiento, nos hablan de un necesario reajuste de los instrumentos de planificación en relación a las nuevas actividades y tipologías arquitectónicas emergentes que permitan “establecer una relación más complementaria entre lo existente y lo nuevo, entre formas urbanas heredadas ... y las normas que pretenden ordenar las nuevas acciones de construcción” (Diez 2009: 197).

En algunos municipios, como Lanús, las transformaciones surgen a partir de una combinación tradicional del crecimiento suburbano, propia del período expansivo, en la cual el Estado realiza la obra pública y el mercado se concentra en la verticalización de los núcleos centrales. Los casos de Las Lomas y los *malls* de Avellaneda parecen responder a un mecanismo de desarrollo urbano diferente, más típico de las últimas dos décadas, caracterizado por una diversificación de los formatos —más allá de la vivienda multifamiliar— promovida desde los agentes privados e, incluso, una revalorización del espacio público y del diseño del mobiliario urbano, como factor de imagen, atracción de la demanda e identidad local.

En este sentido, cabe preguntarse, a la luz de las experiencias de las últimas dos décadas,

Figura 14
Extracto o muestras de tejido:
1977/2001/2010. Entorno
estación (Lanús Oeste). Fuente:
IGN, Google Earth.



Figura 15
Ciudad genérica en el área
central del municipio de Lanús.
Fuente: elaboración propia.

¿cuáles son las ventajas de las nuevas formas de transformación de la ciudad genérica —el fenómeno de Las Lomitas, por ejemplo— frente a los procesos de transformación progresivos *más tradicionales* como sucede en Lanús?; y fundamentalmente si es posible combinar los aspectos más positivos de ambas aproximaciones ■

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGE, Marc. 1992. *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité* (París: Seuil).

BOZZANO, Horacio. 2000. *Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una Teoría Territorial del Ambiente* (Buenos Aires: Espacio Editorial).

CICCOLELLA, Pablo. 1999. "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa", *EURE* 25 (76), 5-27.

CUENYA, Beatriz. 2004. "Grandes proyectos y teorías sobre la nueva política urbana en la era de la globalización: Reflexiones a partir de la experiencia en la ciudad de Buenos Aires", en *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*, eds. Beatriz Cuenya, Carlos Fidel e Hilda Herzer (Buenos Aires: Siglo veintiuno), 89-110.

DE PAULA, Alberto, Ramón GUTIÉRREZ y Graciela María VIÑUALES. 1974. *Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús, 1536-1944* (La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene").

DIEZ, Fernando. 2009. "Normas y formas: regulación y tipología en Buenos Aires", en *Habitar Buenos Aires: las manzanas, los lotes y las casas*, comp. Juan Manuel Borthagaray (Buenos Aires: SCA, CPAU), 183-197.

FERNÁNDEZ LARRAIN, Federico. 1986. *Historia del Partido de Avellaneda: reseña y análisis, 1580-1980* (Buenos Aires: La ciudad).

GORELIK, Adrián. 1998. *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires. 1887-1936* (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes).

KOOLHAAS, Rem y Bruce MAU. 1995. *S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large* (Nueva York: Monacelli Press).

NOVICK, Alicia y Horacio CARIDE. 1999. "Ciudad versus Área Metropolitana. Pour une histoire du Gran Buenos Aires", en *Amerique latine: Les discours techniques et savants de la ville dans politique urbaine*, *Document de Travail N° 37* (París: MOST UNESCO), 25-35.

OSZLACK, Oscar. 1983. "Los sectores populares y el derecho al espacio urbano", *Punto de Vista*, 16, 15-20.

SILVESTRI, Graciela y Adrián GORELIK. 2000. "Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: El fin de la expansión", en *Buenos Aires. Historia de Cuatro Siglos. Tomo II. Desde la ciudad burguesa (1880-1930) hasta la ciudad de masas (1930-2000)* eds. José Luis Romero y Luis A. Romero (Buenos Aires: Altamira), 461-498.

TORRES, Horacio. 1993. *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)* (Buenos Aires: FADU-UBA).

TORRES, Horacio. 2001. "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", *EURE* 27 (80), 33-56.

VAPÑARSKY, César. 2000. *La aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991* (Buenos Aires: Eudeba).

VECSLIR, Lorena y Luis BAER. 2011. "Reestructuración urbana y mercados de suelo en las centralidades metropolitanas de Buenos Aires", en *Actas del 1er. Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos* (Buenos Aires: Universidad Nacional de General Sarmiento).

RECIBIDO: 11 febrero 2013.

ACEPTADO: 31 julio 2013.

CURRÍCULUM

DANIEL KOZAK es arquitecto, graduado con medalla CPAU y diploma de honor de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires en 2001 y PhD in Built Environment por Oxford Brookes University en 2009. Es investigador del CONICET en el Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR-CONICET). Se desempeña como profesor adjunto del Centro de Investigación Hábitat y Energía (CIHE-SI-FADU-UBA) y como profesor asociado en Washington University in St. Louis (WUSTL), donde dicta Teoría Urbana y Ciudades en Latinoamérica. Es co-autor de los libros *World Cities and Urban Form: fragmented, polycentric, sustainable?* (Routledge 2008) y *Sustentabilidad II: Criterios y normativas para la promoción de sustentabilidad urbana en la CABA* (CPAU 2012).

LORENA VECSLIR es arquitecta, graduada en la Universidad de Buenos Aires (UBA). Máster en Proyección Urbanística y doctora en Urbanismo por la Universidad Politécnica de Cataluña (Premio extraordinario de Doctorado UPC 2004-2005). Es investigadora adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y miembro del Programa de Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos (PDTEM) en el Instituto de Geografía (UBA). Su campo de estudio se centra en las transformaciones territoriales recientes en la región metropolitana de Buenos Aires. Se desempeña como docente de grado y postgrado en universidades nacionales e internacionales. Ha realizado trabajos de consultoría y ha participado en la redacción de diferentes figuras de planeamiento en España y Argentina.

Centro de Estudios Urbanos y Regionales
(CEUR-CONICET)
Saavedra 14, 6° Piso, Buenos Aires, Argentina

Centro de Investigación Hábitat y Energía
(CIHE-SI-FADU-UBA)
E-mail: daniel.kozak@conicet.gov.ar

Instituto de Geografía Romualdo Ardisson
Facultad de Filosofía,
Universidad de Buenos Aires |
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
(CONICET)

E-mail: lorena.vecslir@conicet.gov.ar