

TRANSPORTE. ESPACIOS PERIURBANOS

Nº 14

Año 1993



Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Universidad Nacional de La Plata

ESTUDIOS

INVESTIGACIONES

TRANSPORTE. ESPACIOS PERIURBANOS

Nº 14

Año 1993

Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación

Autoridades

Decano

Prof. José Luis de Diego

Vicedecano

Prof. Luis Viguera

Secretario de Asuntos Académicos

Prof. Ana María Barletta

Secretario de Investigación y Posgrado

Dr. Julio César Morán

Secretaria de Gestión Técnico-Administrativa

Prof. Telma Piacente

Area de Extensión Universitaria

Prof. María Minellono

Area de Asuntos Estudiantiles

Prof. Laura Viviana Agratti

Consejo Académico

Prof. Fernando Enrique Barba

Dra. Ana Candreva

Prof. María Celia Agudo de Córscico

Prof. María Luisa Freyre

Prof. María Lucía Gagol

Prof. Roberto Ringuelet

Prof. Marcela Ginestet

Prof. Nora Semplici

Srta. Carolina Petersen

Srta. Mariela Mansanel

Prof. Elena Paleo

Sr. Carlos Toledo

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN

TRANSPORTE.
ESPACIOS
PERIURBANOS

1993

Serie: Estudios/Investigaciones
Año 1993

COMITÉ EDITORIAL:

PROF. MARÍA MINELLONO
DRA. MARÍA ELENA INFESTA
DR. GUILLERMO RANEA
PROF. MÓNICA NÚÑEZ
SRTA. MARIÉLA MANSANEL

DISEÑO DE TAPA:
ARQ. RUBÉN PUENTE
ARQ. ADRIANA ROMERO

SERIE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES

- Nº 1 FRONTERA Y JUSTICIA COLONIALES
Nº 2 MERCADO DE TRABAJO Y PARO FORZOSO I
Nº 3 MERCADO DE TRABAJO Y PARO FORZOSO II
Nº 4 ESTUDIOS DE LÍRICA CONTEMPORÁNEA
Nº 5 XII CONGRESO INTERAMERICANO DE FILOSOFÍA
Nº 6 CUESTIONES AGRARIAS REGIONALES
Nº 7 LA PROBLEMÁTICA AGROALIMENTARIA EN LA ARGENTINA
(1970-1988) TOMO I
Nº 8 ESTUDIOS DE HISTORIA RURAL I
Nº 9 ESTUDIOS SOBRE BORGES
Nº 10 TERRITORIO Y PRODUCCIÓN. CASOS
EN LA REGIÓN METROPOLITANA EN BUENOS AIRES
Nº 11 ESTUDIOS HISTORIA RURAL II
Nº 12 MITOS, ALTARES Y FANTASMAS
Nº 13 ESTUDIOS DE HISTORIA COLONIAL
Nº 14 TRANSPORTE. ESPACIOS PERIURBANOS
-

Para correspondencia y canje dirigirse a:

Comité Editorial
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Calle 48 y 6 • (1900) La Plata

**TRANSPORTE.
ESPACIOS
PERIURBANOS**

**Procesos de producción
y consumo de tierra urbana
en la periferia del área metropolitana
de Buenos Aires**

**El caso del municipio de
Almirante Brown
1948 - 1992**

CLAUDIA BEVILACQUA DE CRISTINO
U.N.L.P. - C.O.N.I.C.E.T.

Introducción

Durante este último siglo y como consecuencia del crecimiento industrial que afectó al Área Metropolitana de Buenos Aires, se produjeron importantes efectos territoriales cuyos resabios todavía se padecen.

El proceso de valorización inmobiliaria generó cuantiosas ganancias a los entonces propietarios de la tierra y a los agentes comercializadores de la misma, pero su acción indiscriminada produjo enormes áreas urbanas que aún hoy constituyen un problema para los habitantes y para los gobiernos locales. Estas consecuencias se plasman en el presente en cada municipio que de alguna manera se haya visto afectado por el avance de la mancha urbana metropolitana. El crecimiento tentacular de la ciudad, con la exagerada producción de tierras urbanas que lleva implícito es el fenómeno que se intentará analizar en este trabajo, con el objeto de establecer los mecanismos, las tendencias y la lógica de los procesos que tienen lugar en la periferia del área metropolitana.

El surgimiento de nuevas obras de infraestructura, de equipamientos colectivos y de otros servicios contribuyen, sin lugar a dudas a crear las condiciones favorables para la valorización de las tierras rurales y su conversión en tierras urbanas, hecho que se vio acentuado en un período de prosperidad económica para los sectores sociales que actuarían como mercado consumidor.

Finalizado el tiempo de gran demanda de lotes, las vastas áreas amenazadas fueron quedando baldías o fueron ocupadas con muy bajos porcentajes de cobertura. Son hoy espacios altamente conflictivos para la sociedad que no puede alcanzar los servicios esenciales. La crisis limita las posibilidades del poder político local de proveer los mismos a la población y ésta se ve imposibilitada de acceder a los mismos por medios propios.

Este trabajo apunta a realizar un diagnóstico de la situación de un partido del gran Buenos Aires, el de Almirante Brown, escogido por estar posicionado en la periferia de la metrópoli y en contacto con espacios periurbanos en proceso de estructuración. El corte temporal ha sido definido en función del período de mayor expansión urbana de este siglo.

Quizás hubiera resultado muy interesante remitirse a principios de este siglo, pero la información que constituye la base de este trabajo se halla fragmentada e incompleta, por lo cual no permitiría obtener conclusiones serias.

La investigación intenta abordar dos aspectos: la producción de tierra urbana entre los años 1948 y 1992 y el consumo de la misma por parte de la población.

La producción de tierra se analiza fundamentalmente a partir de la información proporcionada por la Dirección de Catastro Territorial del Ministerio de Economía de la provincia de Buenos Aires. Los aspectos relacionados con el consumo de la tierra, a partir de cartografía y de información censal y estadística de fuentes nacionales, provinciales y municipales.

Por último es preciso establecer que este trabajo constituye un intento de proporcionar algunos elementos claves en la comprensión de los procesos de creación de espacio urbano que puedan ser útiles a quienes tienen responsabilidad en la conducción de los destinos de la sociedad.

Por ser parte de un estudio más amplio quedan excluidos otros tópicos que podrían enriquecer este enfoque y no se ignora que el tema podría ser encarado de variadas formas, todas ellas válidas sin duda. No obstante, los resultados aquí presentados pueden significar un pequeño aporte al conocimiento de los procesos involucrados en la creación de nuevos espacios.

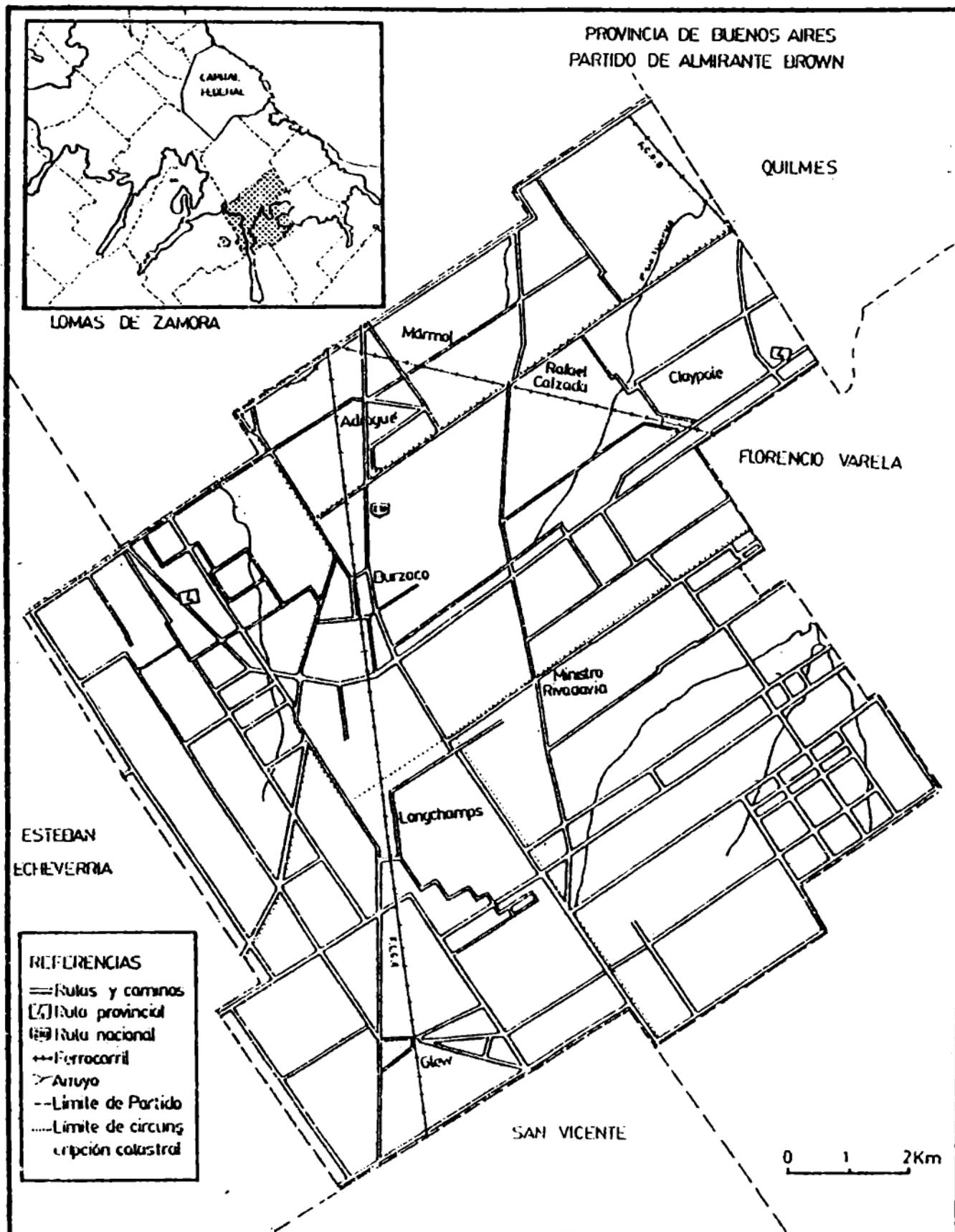
Caracterización del Municipio de Almirante Brown

El partido de Almirante Brown está localizado al Sureste de la Capital Federal, a una distancia aproximada de 17 Km. La Ruta Nacional 210 lo atraviesa en sentido Norte-Sur y es la principal vía de comunicación con ésta, a través de la Ruta 205 con la cual empalma fuera del municipio. La Ruta Provincial 4 (Camino de Cintura) lo comunica con los partidos de Quilmes, Lomas de Zamora y Esteban Echeverría. Por otra parte, es significativa la presencia del Ferrocarril General Roca, cuya traza es paralela a la Ruta 210 en la línea a Glew y perpendicular a ésta en la línea a Claypole. (Mapa 1).

Almirante Brown limita con los partidos de Quilmes, Florencio Varela, San Vicente, Esteban Echeverría y Lomas de Zamora. Es reconocido ya en 1960 como uno de los partidos integrantes del Gran Buenos Aires. La mancha urbana metropolitana fue ocupando tierras hasta cubrir un 70 % de su superficie, la cual totaliza 12.933 hectáreas. Este proceso de expansión urbana ha unificado varias localidades que tuvieron origen en su mayoría en las estaciones del ferrocarril. Estas son: Mármol, Rafael Calzada, Claypole, Adrogué, Burzaco, Longchamps, Glew, Ministro Rivadavia, San José y San Francisco Solano. El origen del municipio se remonta a la creación de una estación ferroviaria denominada Adrogué, habilitada en 1872, el partido fue creado en el año 1873. (Banco de la Prov. de Bs As, op. cit)

Mapa 1

POSICION RELATIVA, LIMITES, VIAS DE COMUNICACION Y LOCALIDADES DEL PARTIDO DE ALMIRANTE BROWN.



Elaboración propia basada en cartografía publicada por el MOSP:
Mapa del Area Metropolitana. Escala 1:100.000. 1982.

El proceso de ocupación del territorio ha transformado las características del espacio natural. Este ha cedido paso primeramente a las actividades agropecuarias al tiempo que la urbanización hacía retroceder los límites de las mismas. Luego, las actividades que efectuaban un uso extensivo de la tierra fueron reemplazadas por aquellas que la aprovechaban de manera intensiva.

La mayor parte del municipio corresponde desde el punto de vista fisiográfico - edafológico a la región del Sur del Matanza - Riachuelo, caracterizada por un relieve plano y en algunos casos deprimido con suelos loessoides y drenaje imperfecto. No cuenta con ríos importantes, sólo es atravesado por pequeños arroyos como el Del Rey, San Francisco y De Las Piedras.

El clima es templado húmedo, con temperaturas medias anuales de 16°C, precipitaciones que oscilan entre los 800 y 1.100 mm y vientos suaves. (1)

El comportamiento de la variable demográfica mantiene la tendencia global del área metropolitana y puede asociarse a los acontecimientos que se desarrollaron a nivel nacional y mundial. En el período que aquí interesa analizar, los datos censales correspondientes a los años 1947 y 1960 demuestran la magnitud del crecimiento poblacional: de 39.700 habitantes para la primera fecha, pasó a 136.924. Esto implicó un crecimiento de 85%, el más alto en la historia del partido.

Este fenómeno se explica por la política de industrialización que afectó a la región. Las políticas sociales y las mejoras en los salarios posibilitaron la adquisición de lotes y la construcción de viviendas en las áreas más alejadas del centro de la metrópoli. Esta dispersión poblacional desde el centro hacia la periferia y el ingreso de población proveniente de provincias argentinas y de países limítrofes constituyen la principal explicación del crecimiento demográfico del municipio.

A partir de 1960, la situación comienza a declinar: la industria se basa en la producción de bienes durables a diferencia del período anterior en que predominaba la producción de bienes de consumo masivo. El modelo de industrialización sustitutiva comienza su fase de recesión. El crecimiento poblacional se desacelera, siendo de 57 % entre los censos de 1960 y 1970; de 30 % entre los de 1970 y 1980 y 33 % entre los de 1980 y 1991.

Según datos del último censo, la población asciende a 445.329 habitantes y la densidad alcanza la cifra de 3.577 habitantes por kilómetro cuadrado.

La población urbana supera el 94 % del total y se distribuye más densamente en las localidades de San Francisco Solano, Mármol, San José, Rafael Calzada y Claypole.

El 76,5 % de la población económicamente activa está constituida por empleados y obreros; el 17,2 por cuentapropistas y el 3,6 por patrones o socios.

El municipio se caracteriza por una significativa presencia industrial. El censo de 1985 revela la existencia de 486 establecimientos con un total de 5.514 personas ocupadas. La industria se orienta hacia la producción de manufacturas bien diversificadas.

Las actividades primarias son de escasa relevancia. El proceso de urbanización ha determinado la reducción de las superficies destinadas a explotaciones agropecuarias. Las explotaciones existentes son de escasa dimensión y se dedican principalmente a la horticultura, la avicultura y la fruticultura.

El intenso proceso de subdivisión de la tierra periurbana ha determinado la existencia de una gran cantidad de parcelas excesivamente pequeñas. La subdivisión de 107 propiedades dio origen a 1.097 parcelas (proceso considerado desde 1948 a 1992). En la actualidad son utilizadas para las explotaciones intensivas y para el establecimiento de hornos de ladrillos y canteras. En el caso de actividades como la floricultura, la fruticultura y la horticultura se advierte un marcado retroceso espacial.

Producción y consumo de tierra urbana en el Municipio de Almirante Brown

I- La producción de tierra urbana

Con el objeto de abordar la evolución de la expansión urbana en el municipio, resulta oportuno recurrir a una periodización *ad hoc*, que permita organizar los datos disponibles, efectuar comparaciones y asociar las conclusiones al acontecer histórico.

El período estudiado corresponde al segundo modelo de crecimiento urbano que define Torres cuya característica sobresaliente es una *“reactivación del proceso de metropolización bajo el influjo de un proceso de industrialización sustitutivo de importaciones, que adquiere importancia durante los primeros gobiernos peronistas”* (Torres, 1977, 197).

El primer subperíodo de análisis es el que abarca desde 1948 hasta 1955. Entre esos años, el país vive un proceso de industrialización basado en la producción de bienes destinados principalmente al mercado interno y al consumo masivo. Durante los gobiernos justicialistas se toman diversas medidas tendientes a la protección de la industria nacional y a la creación de fuentes de trabajo. Dada la importancia creciente de Buenos Aires como mercado de las manufacturas, se localizan numerosas fábricas que generan la llegada de grandes contingentes de población provenientes de algunas provincias argentinas y de países limítrofes. Como indica Torres, los inmigrantes europeos habían logrado ascenso social y la clase obrera antes constituida por aquellos es sustituida por los provincianos recién llegados. Los barrios suburbanos de 1914 se consolidan y crece la corona

periférica de Buenos Aires. La política social aplicada mejora la situación habitacional, lo cual se plasma en la estructura urbana.

En estos años, el municipio de Almirante Brown presenció la incorporación de 1.493 manzanas al ya expandido casco urbano. En lote, esto representa el no despreciable número de 29.239. La mayor parte de las subdivisiones urbanas se localizaron en Burzaco, Longchamps y Glew, localidades establecidas a lo largo de la ruta 210. En menor medida, también se realizaron loteos en Rafael Calzada, San Francisco Solano y Claypole. (Cuadro 1)

El segundo subperíodo se extiende entre 1956 y 1965. El área metropolitana atraviesa un período de suburbanización. Hasta 1960, existe una generalizada disminución de las densidades. *“El aumento de propietarios en los suburbios entre 1947 y 1960 (...) se debe a la posibilidad de acceder a la propiedad de casas individuales y lotes para la construcción, facilitada por los planes oficiales dirigidos a obreros y empleados de bajos ingresos, beneficiarios de leyes de previsión social a lo que se sumaron otras medidas como la protección a los compradores de lotes en mensualidades”*. (Torres, 1977, 219).

Los primeros años de este subperíodo están signados por el gobierno desarrollista de Frondizi (1958-1962). La industria se basa en la producción de bienes de capital y de consumo durable. El mercado de los mismos se encuentra entre los sectores sociales de ingresos medios y altos. Se fortalece el proceso de concentración de capital y la inserción de empresas de capitales transnacionales. Las industrias nacionales menos favorecidas tienden a desaparecer del mercado. El modelo de industrialización sustitutiva comienza su fase recesiva, la cual se acentúa durante los gobiernos siguientes.

El proceso de urbanización del municipio de Almirante Brown continúa. Si bien la superficie sujeta a subdivisiones disminuye respecto al subperíodo anterior (de 2.246 Ha. a 1.278 Ha), se produce un número significativo de manzanas: 1.347 (contra 1.493 del subperíodo previo) y un total de 26294 lotes interiores.

La superficie total habla a las claras de una reducción en el tamaño de las propiedades a subdividir. Esto se debe a que son menores las tierras disponibles para urbanizar. (Cuadro 1).

Se destacan Longchamps, Glew y Claypole. Burzaco ocupa nuevamente el primer lugar.

El tercer subperíodo se extiende desde 1966 hasta 1975. La escena política es dominada por gobiernos de facto que mantienen una variante concentradora de la economía. La industria nacional disminuye su participación en el conjunto de la misma.

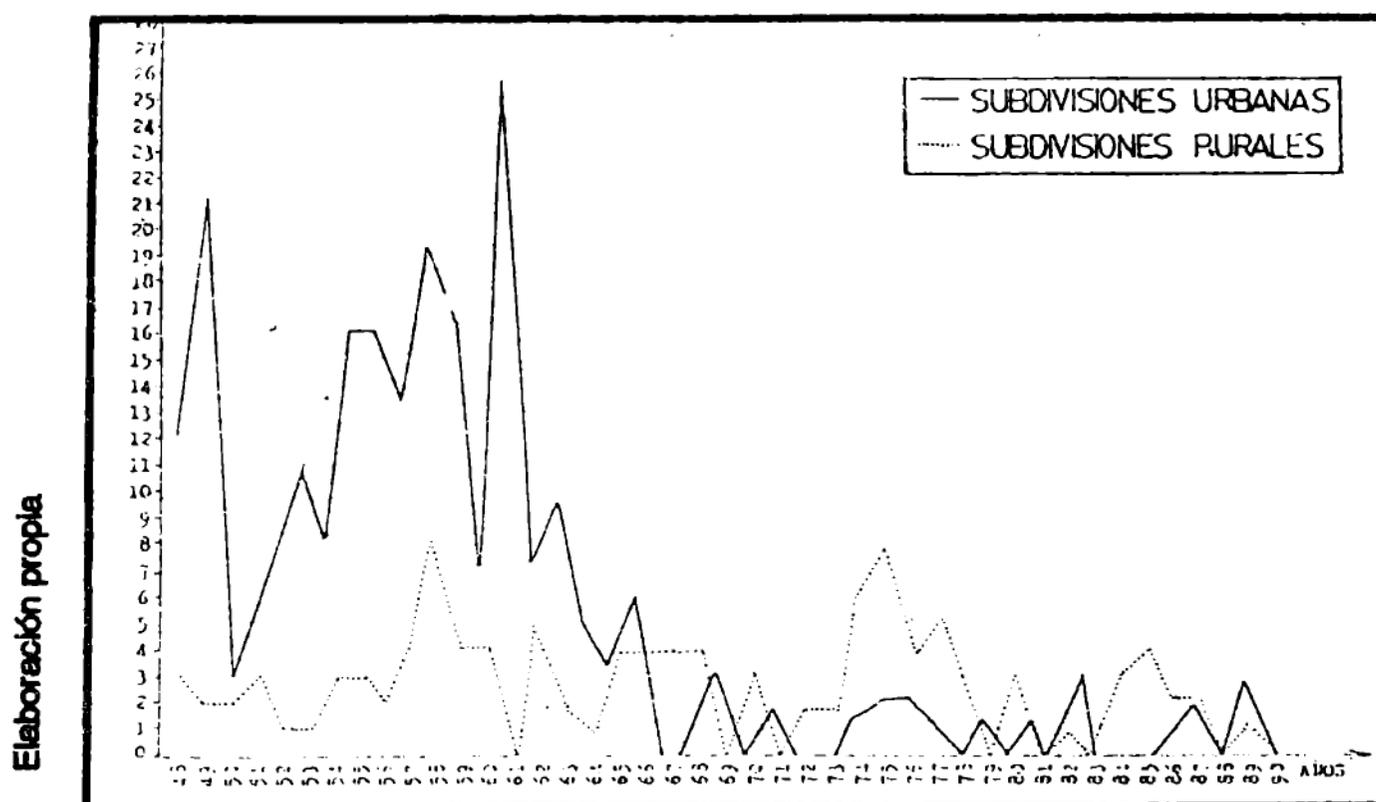
El Estado, cuyo accionar en materia de planeamiento había sido insignificante, asume la implementación de dos leyes (6253 y 6354) que prohíben loteos por debajo de la cota de inundación. En 1974, casi al final de este período, un decreto de la provincia de Buenos Aires exige la provisión de infraestructura

Cuadro 1

Subdivisión urbana - Subdivisión rural

	CANT.	SUPERF.	MANZ.	LOTES	CANT.	SUPERF.	PARCELAS
1948	12	93	108	2.291	3	242	6
1949	26	741	268	5.771	2	81	6
1950	3	99	104	2.401	2	20	11
1951	9	279	130	1.681	3	251	8
1952	11	190	183	2.686	1	38	4
1953	8	406	22	4.429	1	19	12
1954	20	274	287	6.234	3	89	117
1955	17	160	193	3.746	3	237	65
SUBTOTAL	106	2.246	1.493	29.239	18	981	229
1956	14	92	127	2.207	2	16	4
1957	19	193	208	4.877	4	141	108
1958	16	135	164	3.255	8	180	37
1959	8	68	77	1.275	4	65	8
1960	25	506	461	8.982	4	222	12
1961	7	101	102	1.721	0	0	0
1962	9	50	65	1.010	5	198	41
1963	5	42	46	953	2	21	9
1964	3	26	31	463	1	43	16
1965	7	61	66	1.551	4	84	82
SUBTOTAL	113	1.278	1.347	26.294	34	973	417
1966	0	0	0	0	2	36	5
1967	0	0	0	0	2	113	10
1968	3	13	15	229	2	33	5
1969	0	0	0	0	0	0	0
1970	2	95	95	1.714	3	154	10
1971	0	0	0	0	0	0	0
1972	0	0	0	0	2	68	5
1973	1	6	6	85	2	84	5
1974	2	11	9	126	6	270	21
1975	3	29	28	433	8	123	43
SUBTOTAL	11	156	153	2.587	27	885	104
1976	1	14	16	260	4	236	45
1977	0	0	0	0	5	41	66
1978	2	10	11	190	3	96	45
1979	0	0	0	0	0	0	0
1980	1	3	7	57	3	26	38
1981	0	0	0	0	0	0	0
1982	3	22	27	411	1	5	3
1983	0	0	0	0	0	0	0
1984	0	0	0	0	3	83	8
1985	1	5	4	83	4	166	130
SUBTOTAL	8	55	65	1.001	23	655	335
1986	2	9	15	147	2	13	4
1987	0	0	0	0	2	30	6
1988	3	111	121	2.624	0	0	0
1989	0	0	0	0	1	14	2
1990	0	0	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0	0	0
SUBTOTAL	5	120	136	2.771	5	58	12
TOTAL	243	3.857	3.194	61.892	107	3.555	1.097

Gráfico 1



básica (agua corriente y desagües) en los nuevos loteos. (Clichevsky, 1990, 32).

En Almirante Brown, el proceso de urbanización se frena notablemente. Se totalizan 11 operaciones de subdivisión urbana, dando origen a 153 manzanas y 2.587 lotes. Se someten a subdivisión urbana sólo 152 Ha. En este caso, se destaca únicamente la localidad de Burzaco. El resto de las subdivisiones urbanas se dispersan por el municipio. (Cuadro 1 y mapa 3)

Durante el gobierno peronista que va de 1973 a 1976 se intenta limitar la especulación inmobiliaria, pero las fuertes presiones del sector hacen que no lleguen a implementarse las medidas.

La desindustrialización, con la desocupación y la reducción del ingreso, como la declinación de políticas destinadas a la compra de lotes en mensualidades, detienen el proceso de compra de tierras por parte de los sectores populares en las áreas periféricas, de allí que numerosas parcelas loteadas quedaran vacantes.

El cuarto subperíodo engloba los años entre 1976 y 1985. Los gobiernos dictatoriales que se suceden hasta 1983 aplican una política económica de corte monetarista. El grueso de las inversiones se producen en el mercado financiero y grandes masas de capitales drenan hacia el exterior. El Estado sigue perdiendo su condición de benefactor (Welfare State), mientras que el proceso inflacionario se agudiza, deteriorando las condiciones de vida de la población.

Desde el punto de vista del planeamiento territorial, los objetivos delineados son el orden, la limpieza y la organización de las actividades. Para ello se crean el Código de Planeamiento para la Capital Federal y la Ley 8.912 para la provincia

de Buenos Aires. Esta última debe ser adaptada a la realidad de cada municipio, poniendo límites a las actividades y usos del espacio. Se limita también la subdivisión de la tierra y el espacio disponible para urbanizar. Esto a su vez hace elevar el precio del suelo habitable.

En Almirante Brown los loteos siguen disminuyendo, totalizando 8 en el subperíodo. Se producen 65 manzanas con 1.001 lotes, resultantes de la subdivisión de 55 Ha. Estos loteos predominan en Claypole, Burzaco y Ministro Rivadavia.

En los últimos años, los loteos prácticamente han desaparecido. Predominan las subdivisiones rurales que dan origen a pequeñas parcelas.

Mapa 2

EXPANSION URBANA EN ALMIRANTE BROWN. 1948-1991



La crisis económica generalizó la imposibilidad del acceso a la propiedad de la tierra por parte de la población. Por lo demás, la decadencia de la industria, la desocupación y la subocupación, el bajo nivel de los salarios, etc, han incrementado la masa de población que está incapacitada de adquirir un lote o una vivienda. Esto conduce a la ocupación ilegal de tierras, como se verá más adelante.

II - Manifestaciones de la crisis urbana en el Municipio de Almirante Brown

Se ha acotado que el partido de Almirante Brown posee una porción mayoritaria de su territorio ocupada por la mancha urbana. De esta superficie urbanizada, más del 30 % fue producida después de 1945. Esto implica una gran expansión superficial que no logra armonizar con una adecuada provisión de infraestructura, equipamientos y servicios.

Esta crisis de la ciudad contemporánea, en este caso del Gran Buenos Aires, está poniendo de relieve una crisis estructural dentro del sistema capitalista. Son muchas y diversas las demandas de la sociedad que permanecen insatisfechas. Siguiendo a Herzer y Pérez puede establecerse que los sectores sociales reaccionan de diferente manera frente a la crisis: *"las clases medias altas y altas inician procesos de privatización de la ciudad... las clases medias tradicionales ven deteriorar sus ingresos y a la vez asisten a la precarización de gran parte de los servicios públicos a los que estaban acostumbradas; los sectores populares ... deben producir por sí mismos en diferentes experiencias de autoconstrucción, una buena parte de la ciudad o depender de un estado cada vez más débil"*. (Herzer y Pérez, 1988, 9)

Los impactos sociales de la profundización de la crisis afectan a grandes masas de ciudadanos que quedan excluidos del acceso a los bienes y servicios básicos - personales y comunitarios- por la caída de los salarios que impide la satisfacción de los mismos por los propios medios y por la disminución de la inversión pública. Es así como en estos últimos años se asiste a la expansión de las áreas urbanas ocupando tierras con deficientes condiciones ambientales y sanitarias, con carencias de bienes y servicios y cuyos pobladores construyen con sus propios medios viviendas en ocasiones absolutamente precarias. (3)

De tal manera se constituyen importantes movimientos populares urbanos que son una de las consecuencias de los impactos sociales de la crisis. (Jaramillo y Cuervo, 1990, 126).

La sociedad reclama justamente la solución de los graves problemas que la aquejan y los gobiernos locales no pueden responder a la gran cantidad de demandas de aquella. Parece que el único camino viable para dar soluciones a corto plazo es la coordinación entre los representantes del poder local y los

intereses y necesidades de los sectores populares para el logro de objetivos comunes. La falta de consenso y de interpretación de estas necesidades se podrían traducir en tensiones sociales que se agravarían con el paso del tiempo.

No existen soluciones mágicas, de allí que se considere ineludible el planteo de programas de acción municipal que atiendan no sólo situaciones urgentes sino que tracen metas a mediano y largo plazo para dar soluciones de fondo a las problemáticas existentes y logren evitar el surgimiento de problemas que serán cada vez más difíciles de resolver.

Un diagnóstico de la situación del partido y la identificación de las áreas críticas dentro del mismo pueden aportar algunos elementos que sirvan a la planificación del accionar municipal. Si bien no se considera que puedan desviarse las tendencias de la evolución económica y social del sistema vigente, sí sería de esperar que se realicen los esfuerzos necesarios para que las mismas reduzcan sus efectos nocivos sobre la población más desprotegida.

III - La ocupación del espacio urbano:

La producción de tierras y el consumo de las mismas para la reproducción social

La expansión del área urbana en el municipio de Almirante Brown se ha dirigido fundamentalmente en el sentido de los principales ejes de circulación. Se definen así tres grandes orientaciones del crecimiento de la ciudad (Mapa 3):

A- Eje Mármol - Rafael Calzada - Claypole, localizado en el norte del partido, con sentido del crecimiento Oeste-Este. Su dinámica responde a la presencia del ferrocarril que une al partido con Lomas de Zamora y Florencio Varela.

B- Eje Adrogué - Burzaco - Longchamps - Glew: ocupa la porción central el partido, de Norte a Sur. Como elementos valorizadores de tierras se presentan el Ferrocarril Roca, la Ruta 210 y la 16.

C- Eje Camino de Cintura: La Ruta Provincial 4 constituye un cinturón que engloba las localidades del norte del municipio.

A continuación se realiza una descripción de los tres ejes con el objeto de identificar las áreas prioritarias que requieren una acción urgente a través del municipio.

A- Eje Mármol-Rafael Calzada-Claypole

MARMOL

La localidad de Mármol no ha sufrido en el período estudiado el proceso de

producción de tierra urbana. Se trata de una de las primeras localidades del partido incluida en la gran mancha urbana metropolitana, hecho que ocurrió entre 1895 y 1915 (Torres, 1977, 214). De allí que sea una localidad bien consolidada, con altos porcentajes de edificación por manzana (Mapa 6) y con una amplia red de cobertura en infraestructura y servicios. (Mapas 7 y 8)

RAFAEL CALZADA

En Rafael Calzada, a pesar de distar a sólo 2 Km de Mármol, la situación es diferente. Gran parte del área urbana actual se ha formado a partir de 1948 hasta la actualidad (Mapa 3). Se registra un gran número de loteos y se destaca el hecho de que algunos de ellos han amanzanado muchas hectáreas. La avenida Antártida Argentina ha sido en este caso un elemento dinamizador. Si bien existe un núcleo urbano muy consolidado (Mapa 6), con buena cobertura de infraestructura y servicios (Mapas 7 y 8), también se destaca una extensa superficie con bajo porcentajes de edificación por manzana (Mapa 6) y escasez de infraestructura que se corresponde con los loteos de la segunda mitad de este siglo.

CLAYPOLE

El caso de Claypole puede resultar significativo: la presencia del ferrocarril y del Camino de Cintura han favorecido a este espacio periférico de la gran metrópoli para la valorización inmobiliaria. En este espacio se han realizado numerosos loteos que unificaron el área urbana de este municipio con la de Quilmes (Mapa 3). Es notorio el elevado porcentaje de edificación por manzana que corresponde a un loteo de tierras que se efectuó en una sola operación y que originó 84 manzanas y 2.129 lotes en el año 1950. Los altos porcentajes de edificación - diferentes a espacios contiguos- revelan una situación particular de valorización que en este caso no se vincula a la localidad de Claypole sino al partido vecino, como lo demuestra la disposición de las calles pavimentadas. (Mapa 7)

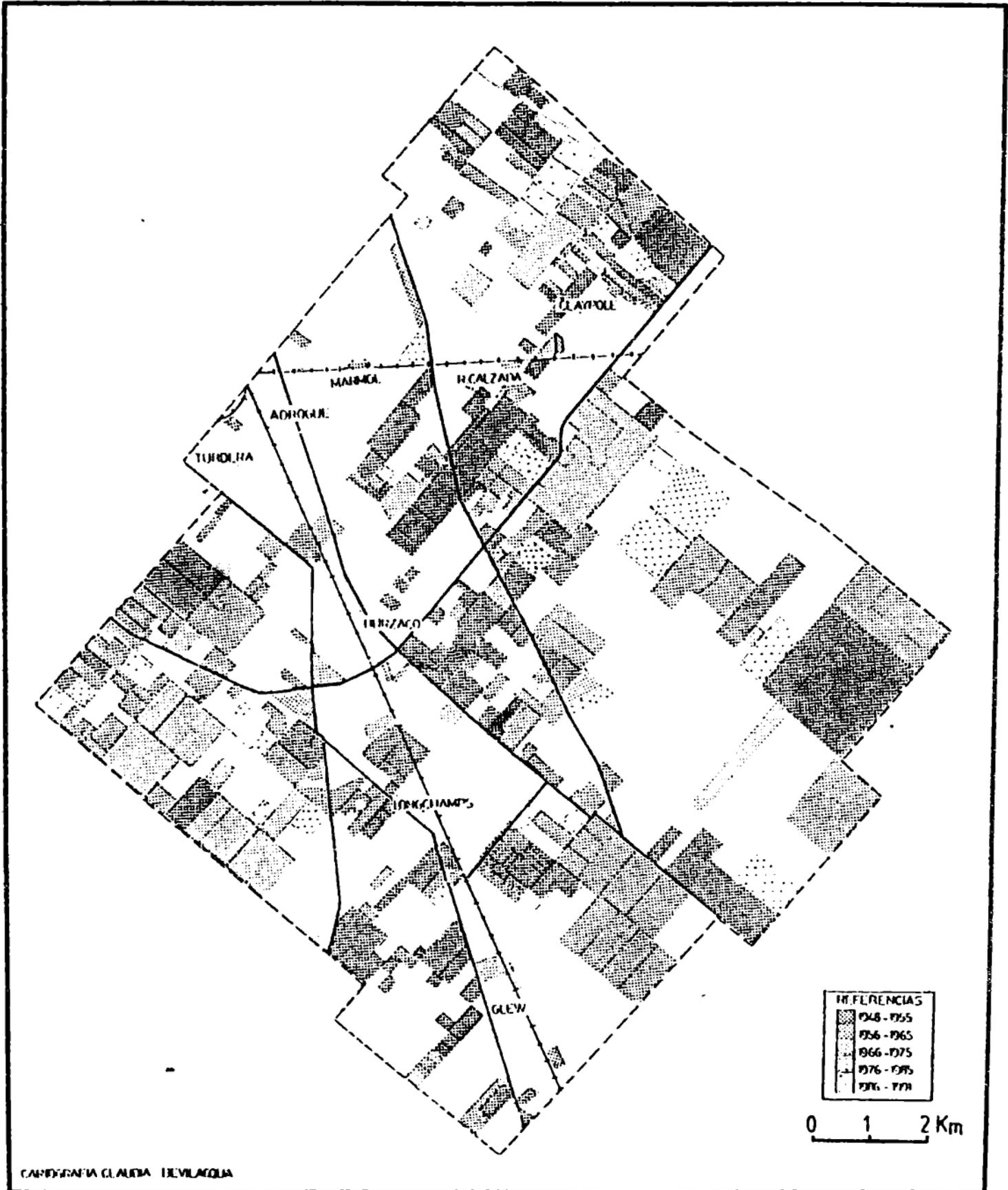
Excluida de los ejes de circulación más relevantes del partido se localiza la delegación municipal de San José, que constituye uno de los espacios críticos de la periferia urbana.

El caso de los asentamientos: la tierra en conflicto

La producción y comercialización de tierras en el municipio y el accionar de los agentes loteadores requiere de un mercado solvente que reúna ciertas

Mapa 3

SUBDIVISION DE LA TIERRA EN ALMIRANTE BROWN. 1948 - 1991



Elaboración propia

Cuadro 2

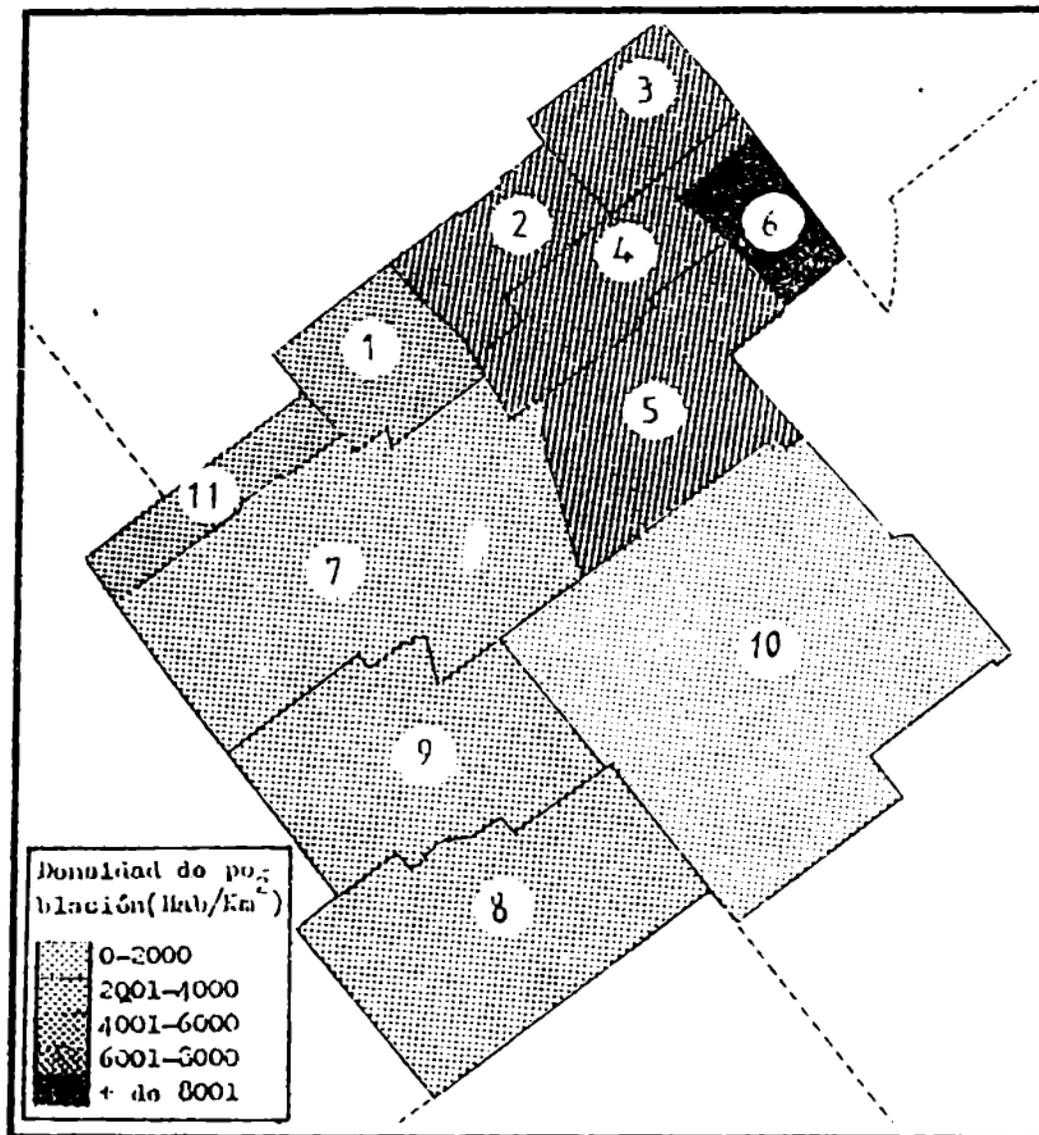
LA POBLACION ACTUAL DE ALMIRANTE BROWN SEGUN EL CENSO 1991

	VIVIENDA	POBLACION	SUPERFICIE (KM 2)	DENSIDAD (HAB/KM2)
1- ALMTE BROWN	9.512	30.082	5,50	5.469
2- MARMOL	11.280	40.836	5,20	7.853
3- SAN JOSE	9.652	36.975	5,06	7.307
4- R.CALZADA.....	12.475	48.388	7,65	6.325
5- CLAYPOLE	20.304	80.887	11,81	6.849
6- S.F.SOLANO	6.411	26.331	2,86	9.206
7- BURZACO	20.952	72.499	20,17	3.594
8- GLEW	12.017	42.999	17,00	2.529
9- LONGCHAMPS	10.733	37.259	13,80	2.700
10- RIVADAVIA	2.466	9.560	31,05	308
11- MALVINAS.....	5.337	19.514	4,40	4.435
TOTAL	121.138	445.329	124,50	3.577

Fuente: Datos aportados por el Municipio

Mapa 4

DENSIDAD DE POBLACION EN EL PARTIDO DE ALMIRANTE BROWN. 1991



Elaboración propia.

Fuente: Datos brindados por el Municipio

Cuadro 3

HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS POR AREAS. 1985

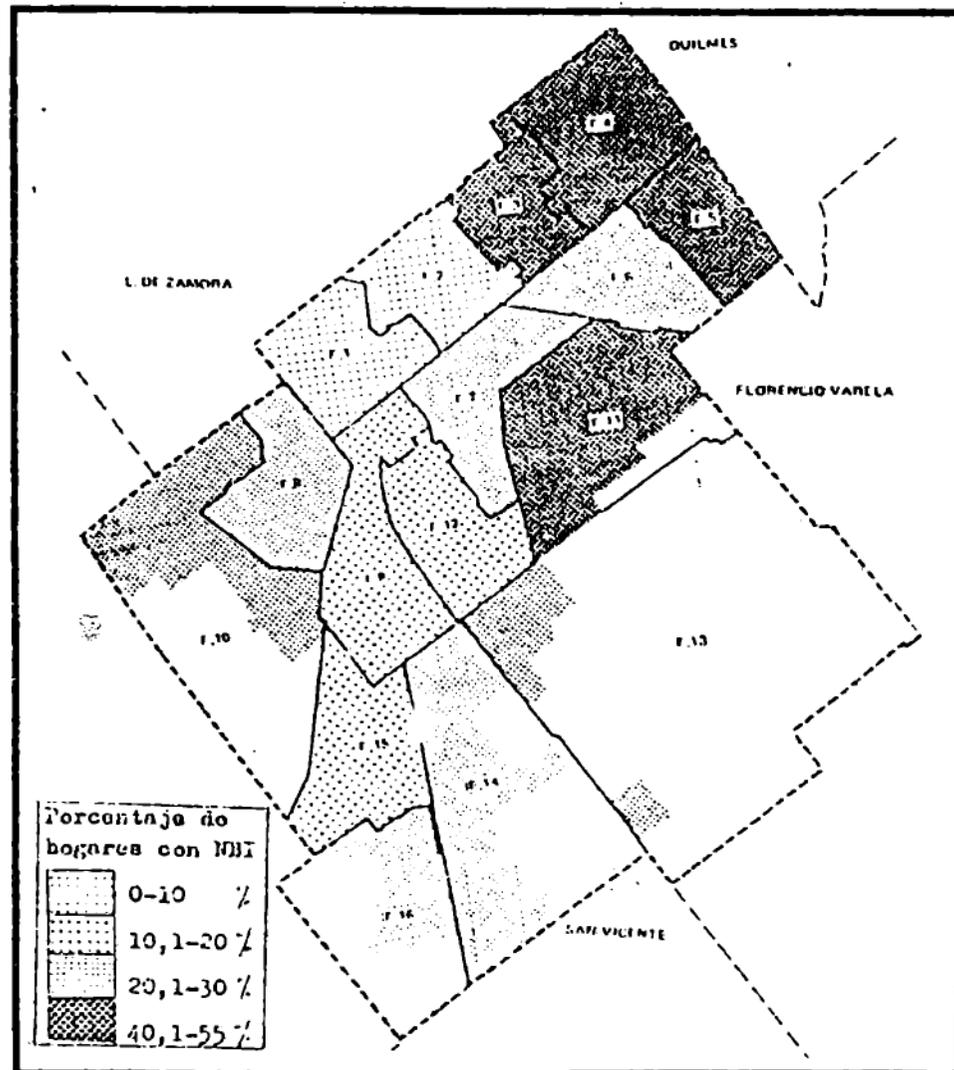
	HOGARES CON NBI		% HOGARES CON NIVELES CRITICOS DE:				
	TOTAL	%	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
F.O1	309	5,1	0,3	0,6	0,3	0,6	3,5
F.O2	441	7,8	2,7	1,1	0,6	0,8	3,5
F.O3	2.347	41,9	17,8	25,9	4,9	3,2	4,9
F.O4	2.531	41,6	16,4	28,1	5,1	5,2	4,7
F.O5	2.868	43,0	19,4	27,7	4,1	4,4	7,1
F.O6	1.383	26,1	12,3	13,0	1,9	2,4	4,4
F.O7	1.657	26,6	12,3	14,2	2,0	2,2	5,0
F.O8	705	13,3	3,9	5,8	0,8	3,6	3,0
F.O9	1.136	26,3	9,1	13,5	3,2	4,6	5,4
F.O10	1.538	34,3	12,6	21,3	3,5	4,0	6,3
F.O11	2.003	40,9	18,7	24,8	4,0	5,9	6,1
F.O12	898	17,6	5,6	11,3	1,8	2,2	4,0
F.O13	394	31,7	7,6	24,3	6,5	2,7	5,7
F.O14	1.687	28,2	10,2	16,0	2,3	2,9	7,8
F.O15	626	19,4	8,1	7,5	3,3	3,1	5,2
F.O16	750	22,6	11,0	12,5	1,4	3,3	5,5
TOTAL	21.273	26,8	10,8	15,4	2,7	3,2	5,1

(1) Hacinamiento; (2) Vivienda; (3) Condiciones sanitarias; (4) Asistencia escolar;
(5) Capacidad de subsistencia.

Fuente: INDEC, *La Pobreza en la Argentina*. 1985

Mapa 5

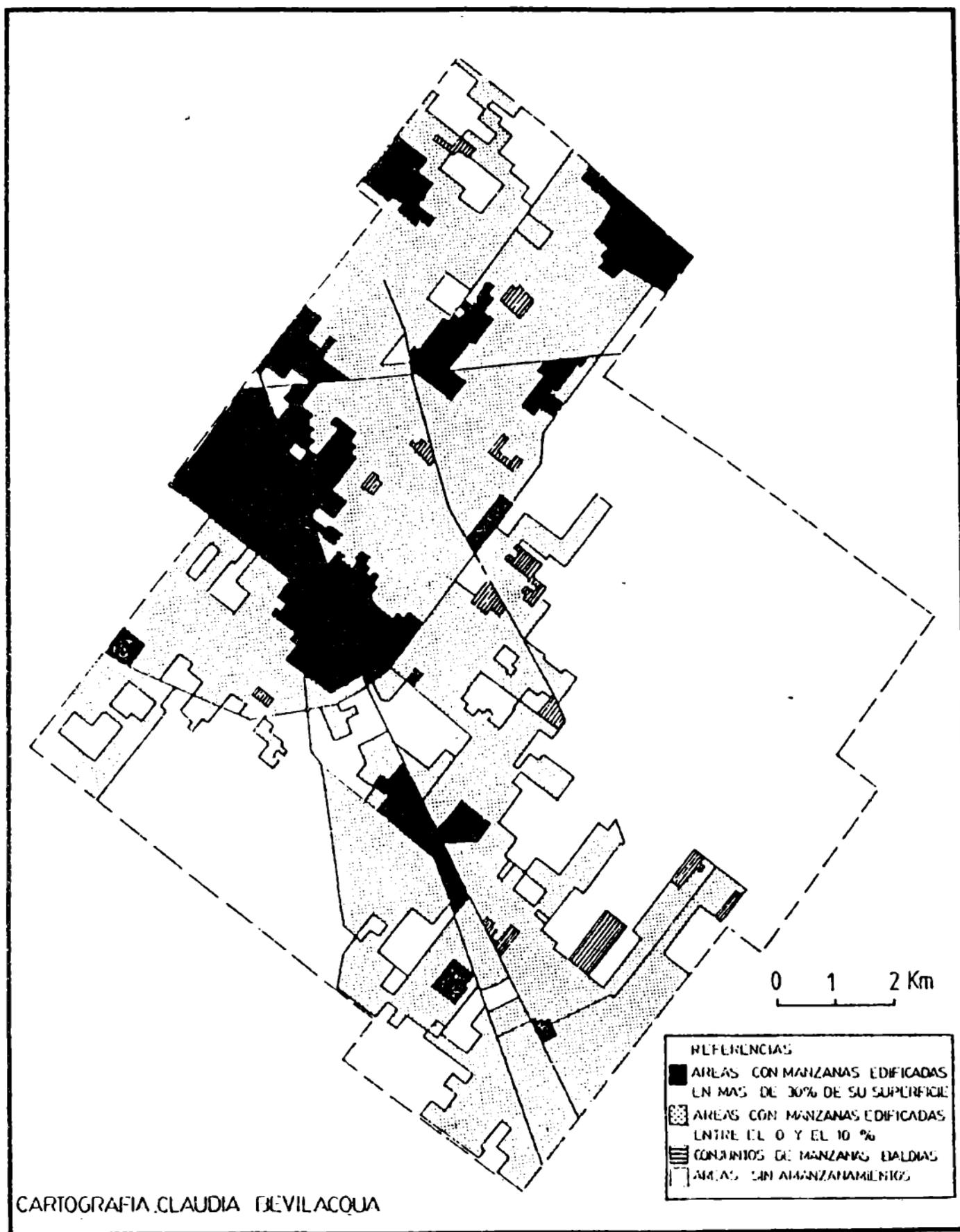
HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS 1985



Fuente: INDEC, *La Pobreza en la Argentina, 1985*

Mapa 6

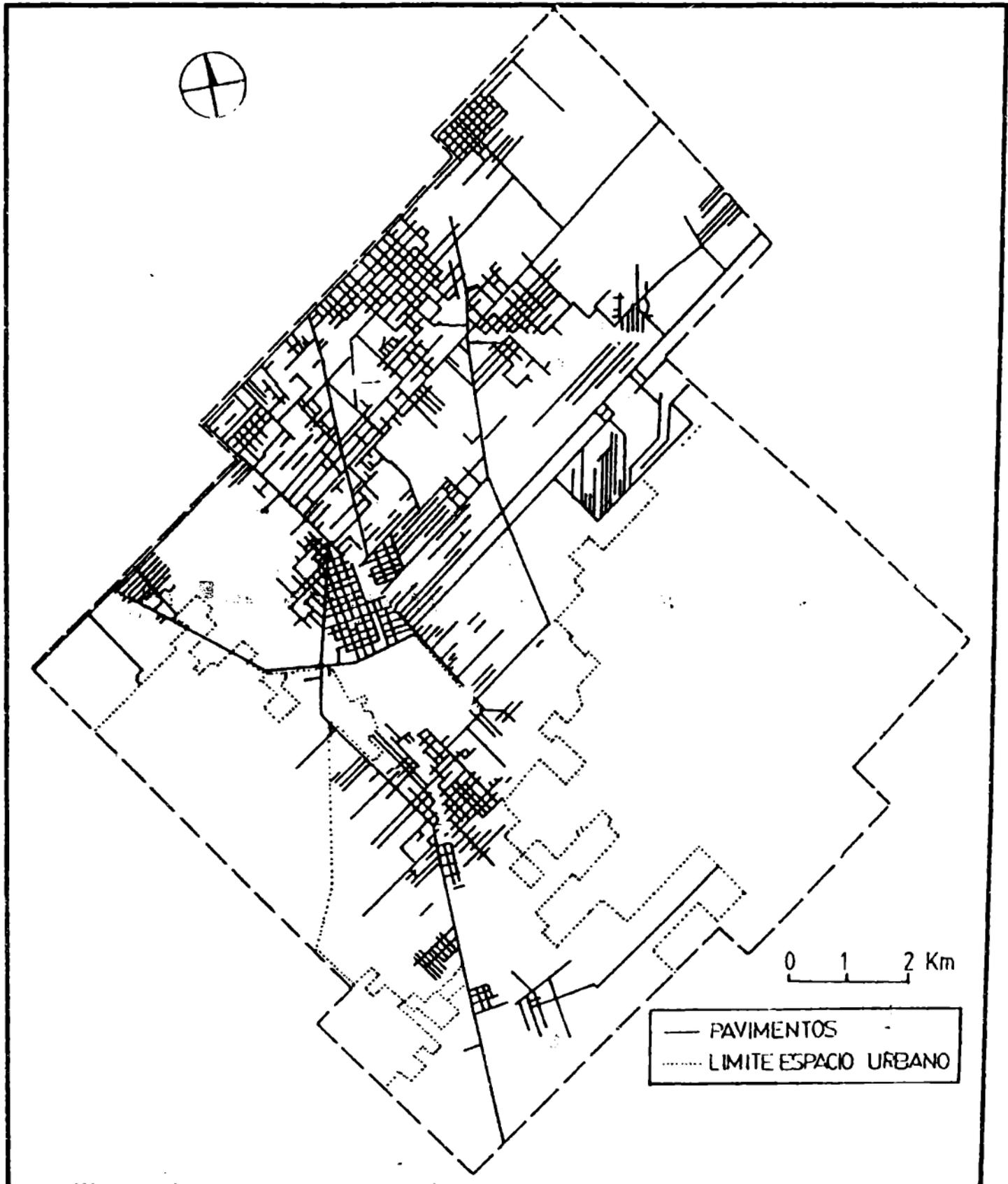
EDIFICIOS EDIFICADOS EN ALMIRANTE BROWN. 1982-1983



Elaboración propia

Mapa 7

RED DE PAVIMENTOS EN EL MUNICIPIO DE ALMIRANTE BROWN. 1988

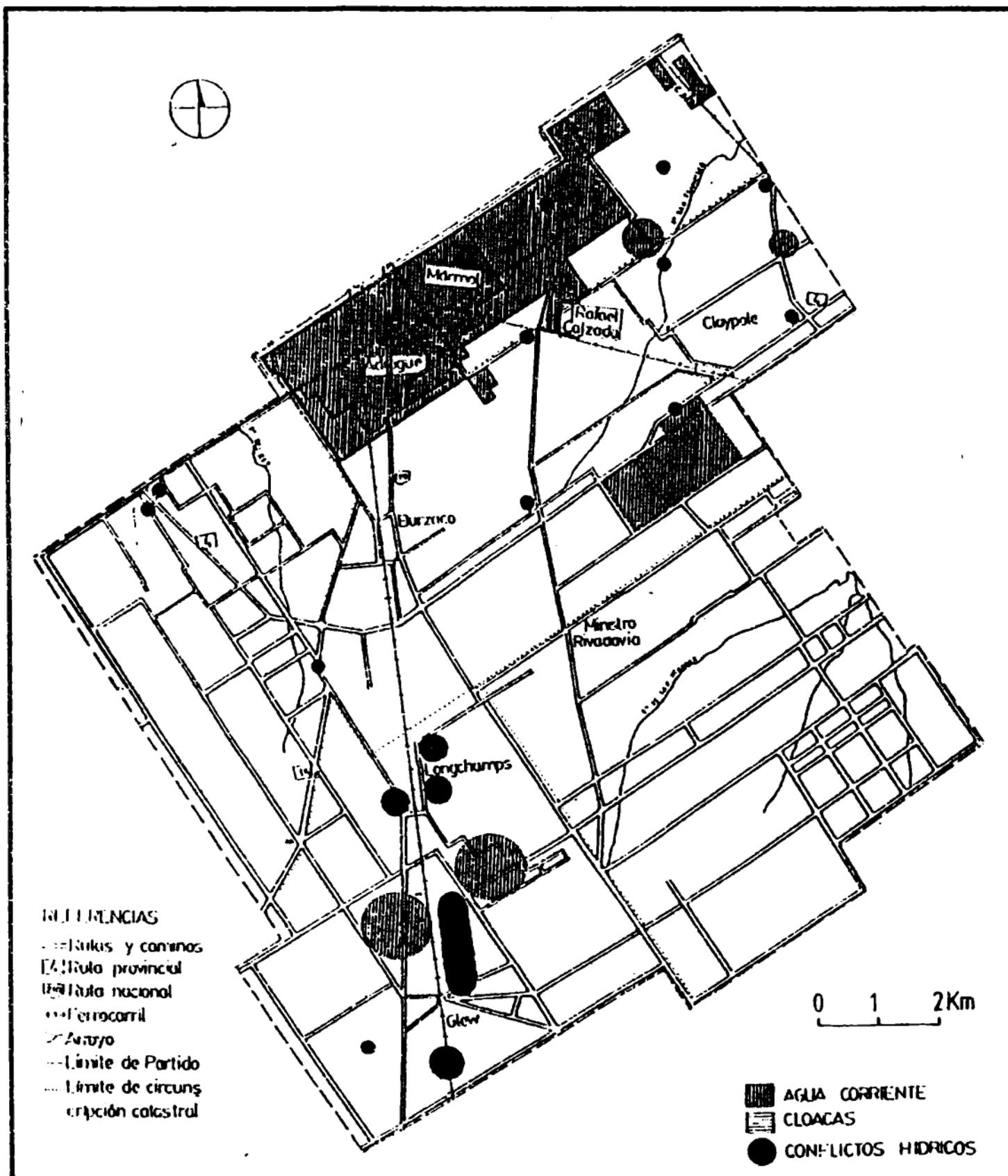


Elaboración propia.

Fuente: Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Almirante Brown

Mapa 8

REDES DE AGUA, CLOACAS Y ZONAS DE CONFLICTOS HIDRICOS. 1992



Elaboración propia en base a datos cartográficos proporcionados por la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Almirante Brown

condiciones para acceder a la propiedad de la tierra. A lo largo del período estudiado se ha podido observar la producción exagerada de lotes urbanos en áreas sin infraestructura ni servicios elementales para la población, incluso, con problemas ambientales.

El proceso inflacionario y el desarrollo del mercado financiero que privilegiaron la inversión en este último, provocaron una recesión en las inversiones inmobiliarias tradicionalmente importantes en la Argentina en particular entre 1955 y 1978. Entre 1979 y 1991 las propiedades inmuebles se desvalorizaron significativamente (Badino, 1992, 7).

El fenómeno mencionado y la aplicación de políticas restrictivas al accionar de los agentes inmobiliarios -como la Ley 8.912/77-, frenaron la expansión de la ciudad. (5)

Por otra parte, la crisis que se agravaba, generó grandes dificultades a la población de menores recursos para insertarse adecuadamente en el mercado laboral en constante retracción. El aumento de la desocupación y el crecimiento de las actividades informales, la falta de crédito y la reducción del poder adquisitivo dieron por tierra con las esperanzas de buena parte de algunos sectores sociales de acceder a la propiedad de la tierra. Con esto, la expectativa de la venta de lotes originados durante las décadas anteriores también fracasó.

El sector inmobiliario, frente a una demanda en retroceso se reorientó hacia la búsqueda de un submercado de tierras para los grupos sociales de ingresos altos y medio-altos registrándose en los últimos años la creación de clubes de campo, countries y viviendas para fin de semana.

La situación provocó la aparición de núcleos de población que construyeron sus precarias viviendas en áreas con gran deterioro de las condiciones ambientales. Aquellas tierras desechadas por los intereses de los agentes inmobiliarios, prácticamente inaptas para usos productivos e incluso residenciales fueron ocupadas lentamente por los nuevos pobres sin techo. Estos se establecieron sobre tierras fiscales, baldíos y, lo que es peor, terrenos que previamente fueron utilizados para la extracción de suelos.

En el período comprendido entre 1972 y 1984 surgieron diez asentamientos, tal como se ha podido corroborar a partir de la interpretación de fotografías aéreas. Se edificaron 3.549 viviendas habitadas por 15.981 personas (a un promedio de 4,5 habitantes por vivienda). La densidad de habitantes por hectárea, de 107, es muy baja pero lo notable es que la situación se perpetúa.

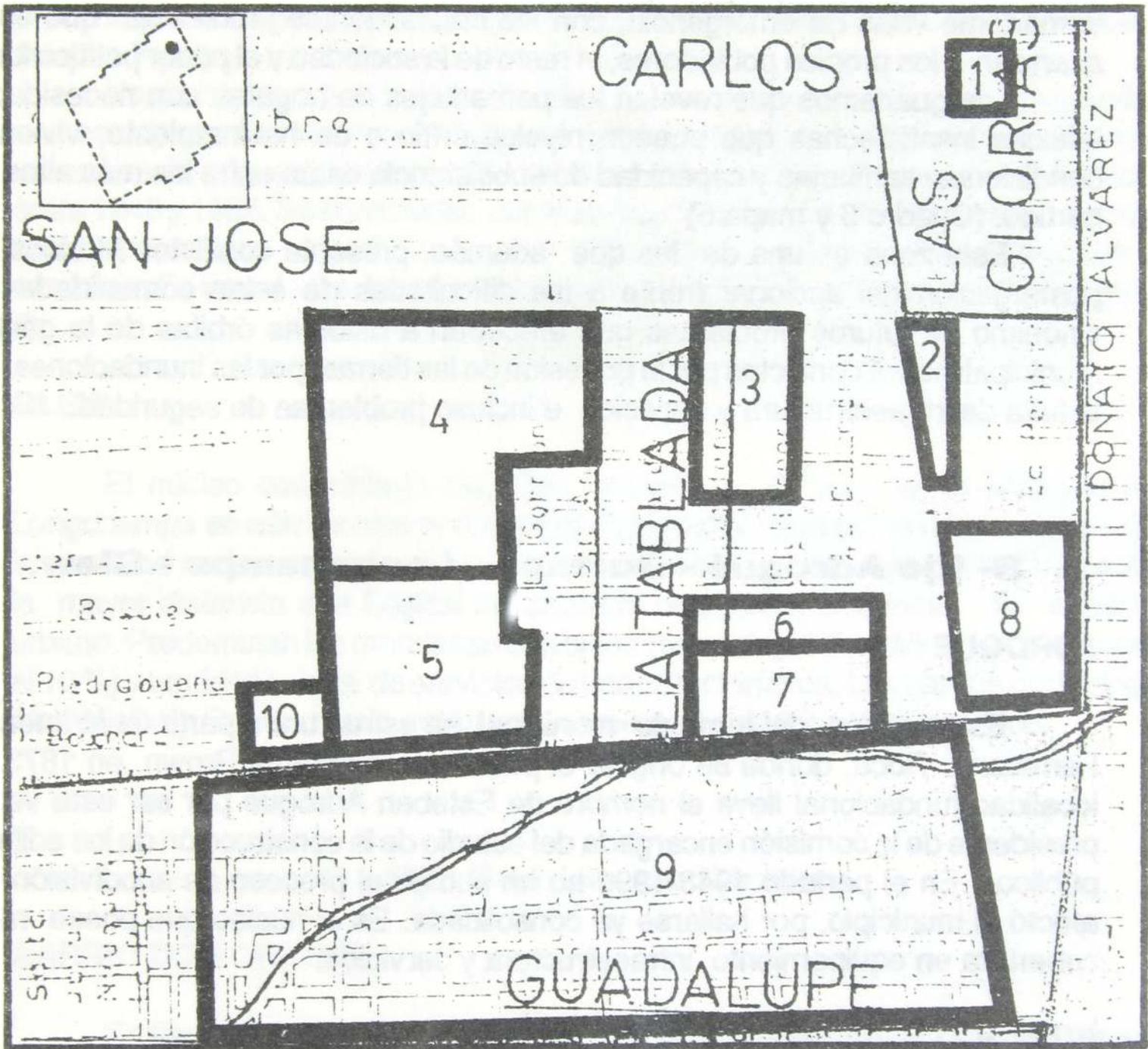
Las viviendas están muy dispersas en las manzanas (las que ocupan 148 Ha). Estos asentamientos están ocupando tierras fiscales, como en el caso del "2 de Abril"; tierras que fueron degradadas por la existencia de hornos de ladrillo y luego abandonadas, como en el caso de los asentamientos "Ramírez", "Virgen de Luján", "El Ombú", "8 de diciembre", "Evita", "Puerto Argentino" y "Tierra de Jerusalén". Las dos restantes se localizaron sobre tierras baldías.

Cuadro 4

ASENTAMIENTO	POBLACION	VIVIENDAS	SUPERFICIE	LOTEO
1- 8 DE NOVIEMBRE	140	25	1 Ha	
2- 27 DE MARZO	--	--	5 Ha	
3- 8 DE DICIEMBRE	518	129	9 Ha	1952
4- RAMIREZ	1.679	459	28 Ha	
5- VIRGEN DE LUJAN	2.095	489	15 Ha	
6- EVITA	400	97	3 Ha	
7- PTO ARGENTINO	1.601	--	8 Ha	
8- TIERRA DE JERUSALEN	--	--	11 Ha	
9- 2 DE ABRIL	9.447	2.325	66 Ha	1988
10- EL OMBÚ	101	25	2 Ha	1976
TOTALES	15.981	3.549	148 Ha	

Mapa 9

ASENTAMIENTOS DE POBLACION EN ALMIRANTE BROWN. 1982



Fuente: Cartografía de la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Almirante Brown. 1992.

Las perspectivas para estas poblaciones no parecen ser muy optimistas. Dada la gran dispersión de las viviendas y las condiciones socioeconómicas de sus moradores, parece poco probable que alcancen, en los próximos años, a disponer de algunos servicios esenciales. Se requerirían cuantiosas inversiones para abastecer a estos habitantes que, por lo demás, son pocos comparados con las cifras de población de barrios más densamente ocupados que aún no tienen servicios básicos. Por otra parte, de persistir la tendencia de apropiación de terrenos en este sector del municipio se correría el riesgo de que se constituyeran verdaderas villas de emergencia, con los consecuentes problemas que éstas acarrearán a los propios pobladores, al resto de la sociedad y al poder político local.

Los guarismos que revelan los porcentajes de hogares con necesidades básicas insatisfechas que poseen niveles críticos de hacinamiento, vivienda, condiciones sanitarias y capacidad de subsistencia están entre los más altos del partido. (Cuadro 3 y mapa 5)

Esta zona es una de las que además presenta conflictos hídricos. La postergación del accionar frente a las dificultades de estas comunidades es sinónimo de futuros problemas que afectarán a diversas órbitas de la gestión municipal: habrá conflictos por la posesión de las tierras, por las inundaciones, por la falta de infraestructura y servicios e incluso problemas de seguridad.

B- Eje Adrogué - Burzaco - Longchamps - Glew.

ADROGUE

Esta porción del territorio municipal se estructura a partir de la línea del Ferrocarril Roca, donde se originó el pueblo de Almirante Brown, en 1873. La localidad fundacional lleva el nombre de Esteban Adrogué por ser este vecino presidente de la comisión encargada del estudio de la construcción de los edificios públicos. En el período 1948-1990 no ha sufrido el proceso de subdivisión que afectó al municipio, por hallarse ya consolidada. Es el núcleo que posee mejor cobertura en equipamiento, infraestructura y servicios.

BURZACO

Al comienzo del período estudiado, la localidad de Burzaco estaba ya prácticamente unida a la de Adrogué, con excepción de unos terrenos que fueron loteados en 1951, 1960 y 1962. Excepto estas 25 Ha que interrumpían la continuidad de la mancha urbana, el resto de los terrenos estaban amanzanados. Hoy constituye la localidad mejor consolidada.

LONGCHAMPS

A 2 Km de la estación de Burzaco se encuentra la de Longchamps, la cual nuclea la localidad del mismo nombre. Aproximadamente un 40 % de la superficie de ésta fue loteada entre 1949 y 1971, por lo cual las manzanas producidas tienen hoy bajos porcentajes de edificación. Los servicios y la infraestructura disminuyen al alejarse del eje de circulación ferroviario, al que se añaden las rutas 210 y 16. Hacia el Sudoeste de la localidad consolidada existe un área importante con porcentajes de edificaciones menores al 10 % y con escasez de infraestructura. (Mapas 7 y 8).

Hacia el Noreste de esta localidad se encuentra Ministro Rivadavia, enmarcada por el Camino de Cintura y la Avenida Antártida Argentina. Esta área urbana es de origen reciente: casi la totalidad del espacio amanzanado fue loteado entre 1948 y 1988. Se caracteriza por la amplia distribución de manzanas con muy bajos porcentajes de edificaciones y deficiente cobertura de infraestructura y servicios. Es una de las áreas con mayor cantidad de manzanas baldías. (Mapa 6)

GLEW

El núcleo consolidado de Glew, ubicado a 2 Km. de la estación de Longchamps es aún de menor desarrollo superficial. Aunque si bien el centro de la localidad no fue loteada en su mayor parte en el período estudiado (Mapa 3), la mayor distancia a la Capital ha causado una menor ocupación del espacio urbano. Predominan las manzanas con bajos porcentajes de edificación (menores al 10 %) y también la falta de servicios es una característica. Los barrios periféricos Almafuerte y Gendarmería están escasamente poblados y mal servidos.

C - Eje Camino de Cintura

BARRIO DON ORIONE

En tierras localizadas al Sur de la Ruta 4 o Camino de Cintura se destaca el Complejo habitacional Don Orione que constituye un espacio diferenciado respecto de las áreas urbanas adyacentes. En este barrio, con edificaciones nuevas y provistas de agua corriente y cloacas (una excepción en estos espacios), pueden observarse las diferencias entre los espacios planificados y la expansión espontánea de la población. Los contrastes entre este barrio y las zonas aledañas son notables. (Imagen 3, Mapas 7 y 8).



Barrio Don Orión

BARRIO LINDO

Este barrio se localiza en el Oeste del partido y su surgimiento se ha producido totalmente en los últimos 45 años. De allí que se trate de un espacio poco ocupado y con una escasa cobertura de infraestructura y servicios. El trazado de las calles pavimentadas parece vincularlo más al partido de Lomas de Zamora que al de Almirante Brown.

Conclusiones

El análisis previo permite arribar a algunas conclusiones en torno a los procesos de producción de tierras urbanas y al consumo para la reproducción social.

- Existió en el municipio un importante proceso de expansión urbana que se vio frenado por las siguientes causas:

a- El surgimiento de una legislación restrictiva al mercado de tierras como la limitación de loteos por debajo de las cotas de inundación, la exigencia de provisión de infraestructura en los nuevos loteos y la Ley de Ordenamiento

Territorial y Usos del Suelo de la provincia de Buenos Aires.

b- La reorientación de los capitales inmobiliarios hacia el mercado financiero -fundamentalmente a partir de 1979- más rentable en ese período.

- La desaceleración de la adquisición de lotes urbanos en el partido se produjo como consecuencia de :

a- La desindustrialización creciente en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

b-El consecuente aumento de la desocupación, la subocupación y los empleos informales

c- La reducción del poder adquisitivo y la pauperización progresiva de las clases populares.

d- La orientación de capitales particulares hacia la especulación financiera. La inversión en tierras y viviendas pierde rentabilidad.

Los resultados de los procesos mencionados se cristalizan en el territorio actual a través del desmedido desarrollo de espacios amanzanados periféricos que no han alcanzado en el término de estos últimos años una ocupación y cobertura de infraestructura, equipamientos y servicios a niveles deseables.

Perspectivas

Si bien se coincide en afirmar que los patrones de localización industrial percibirán cambios fundamentales en los próximos años, tendiendo hacia una desindustrialización de las áreas tradicionalmente industrializadas, no es un hecho que este fenómeno se esté manifestando en el municipio.

Si dicha tendencia se concreta es probable que se produzcan movimientos poblacionales de expulsión de trabajadores hacia el interior del país, con lo cual el crecimiento urbano del área metropolitana adquiriría particulares características en función de la cantidad y calificación de la población activa y de las demandas de mano de obra de las industrias que permanecerían en ella. De producirse este proceso, es de esperar que suceda en el largo plazo.

En lo inmediato, la creciente pauperización de las clases populares exige al municipio la búsqueda de soluciones a los problemas concretos, siendo prioritaria la provisión de infraestructura, equipamiento y servicios, otorgándose importancia al tema de la vivienda y la propiedad de la tierra.

En el otro ángulo de la cuestión, cabe suponer que de producirse una reactivación de las actividades productivas en el área, sería de esperar que las autoridades tomaran medidas respecto a la producción de espacio urbano. El *laissez faire* de otrora ha dado como resultado la caótica situación de hoy, como un ejemplo de lo que no debe hacerse. Y los errores del pasado deben servir para no repetirse.

Notas

(1) Información proporcionada por el Ministerio de Asuntos Agrarios (Op. Cit.), hoy Ministerio de la Producción.

(2) Sobre las características de la evolución económica del país se consultaron fundamentalmente los siguientes autores: Azpiazu, Khavisse y Basualdo; Ciccolella y Moreno (Op. Cit.)

(3) Sobre la exclusión de gran parte de la población al acceso a bienes y servicios urbanos, Geisse establece una interesante distinción entre pobreza en la ciudad y pobreza de la ciudad.

A esta última la define como "...la falta de acceso, o escaso acceso, a los recursos propiamente urbanos: la tierra urbanizada, a servicios de

redes y a los centros de servicios y empleos de la ciudad (...). Es el resultado de la exclusión o marginalización absoluta del sector informal de los recursos propios de la ciudad". (Geisse, 1988, 88-89)

(4) Se demuestra que el municipio de Almirante Brown no presenta diferencias respecto al conjunto de los municipios del Gran Buenos Aires, al menos en lo que se refiere a las características planteadas en el trabajo del C.F.I. (C.F.I., 1983, 297-310).

(5) Para una visión más detallada de la incidencia de la legislación en el mercado de tierras, consultar la obra de Clichevsky (Clichevsky, 1990) y el trabajo del C.F.I. (Op. Cit.).

Bibliografía

Azpiazu, Khavisse y Basualdo. *El nuevo poder económico*. Buenos Aires, Hyspamérica, 1988.

Badino, Héctor. "Es buena inversión comprar propiedades." *Diario Ámbito Financiero*, Buenos Aires, 12-8-1992, Segunda Sección, página 7.

Ciccolella, Pablo. *Reestructuración industrial y transformaciones territoriales. La experiencia argentina reciente*. Buenos Aires, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, 1991.

Clichevsky, Nora et al. *Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local en Buenos Aires*. Buenos Aires, CREDAL-CEUR, 1990.

Consejo Federal de Inversiones. *Estudio integrado para el ordenamiento urbano y la coordinación de la inversión pública en el Gran Buenos Aires*. Documento preliminar sobre la problemática del Gran Buenos Aires. Fascículos 3/4. Buenos Aires, CFI, 1983.

Geisse, Guillermo. "Alternativas urbanas para enfrentar la crisis". (En: Hardoy y Morse (comp). *Repensando la ciudad de América Latina*. Buenos Aires, IIED-AL-GEL, 1988.)

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. *Diagnóstico y situación actual de la provincia. Aspectos Sociales y Económicos*. Tomo I. La Plata, Gobierno de la Provincia de Bs As, 1983.

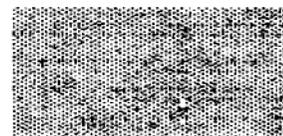
Hardoy y Schaefer. (comp). *Asentamientos urbanos y organización socio productiva en la historia de América Latina*. Ediciones SIAP, 1977.

Jaramillo y Cuervo. Tendencias recientes y principales cambios en la estructura espacial de los países latinoamericanos. (En: *Revista Interamericana de Planificación*. Abril-Junio, 1990.) Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires. Informe sobre las condiciones de los suelos de la zona Norte de la provincia de Bs. As. La Plata, M.A.A., 1968.

Moreno, Oscar. Las políticas estatales ante la crisis. (En: Laurelli y Lindemboim. (comp) *Reestructuración económica global*. Fundación F. Ebert-SIAP-CEUR. Buenos Aires, Ediciones CEUR, 1990.)

Pirez y Herzer (comp). *Gobierno de la ciudad y crisis en la Argentina*. Buenos Aires, IIED-AL-GEL, 1988.

Torres, Horacio. Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires. (En: Hardoy y Schaefer (comp). *Asentamientos urbanos y organización socio productiva en la historia de América Latina*. Ediciones SIAP, 1977.)



**Consideraciones sobre el
levantamiento de los ramales ferroviarios
y su incidencia sobre un área piloto
de la provincia de Buenos Aires**

BEATRIZ PLOT
U.N.L.P.

MARÍA JULIA BELLO
Asesor en la Comisión Permanente de Ordenamiento
Urbano del Partido de Morón

Introducción

El presente trabajo representa una síntesis del Estudio original sobre los ramales Retiro - Colón y Lacroze - Rojas, que fuera presentado a las autoridades municipales de los Partidos involucrados, a Diputados nacionales y provinciales y a La Fraternidad, única entidad gremial que manifestó su oposición al levantamiento de los servicios.

En el lapso que medió entre la propuesta del City Bank dada a conocer en noviembre de 1989, los Decretos nº 666/89 y 44/90 promulgados por el Poder Ejecutivo de la Nación, la formación de las comisiones integradas por técnicos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, funcionarios de la Provincia y dirigentes sindicales con creación de subcomisiones por cada ramal, se generó en la población un clima de incertidumbre. Este se puso de manifiesto en diversas circunstancias, como por ejemplo la movilizaciones populares realizadas espontáneamente en las zonas afectadas o a través de viajes efectuados por personalidades y vecinos a modo de protesta en los trenes que recorrían los distintos ramales.

Esos movimientos populares dieron origen a una suspensión del levantamiento de los ramales, una suerte de tregua que se fijó en sesenta días, tiempo durante el cual debían proponerse soluciones alternativas para evitar su levantamiento, evaluando los casos particulares de cada localidad y la forma en que la suspensión de los servicios ferroviarios afectaría a la comunidad.

Este lapso fue el que se utilizó para la realización de este trabajo en la consideración de que el mismo podía constituir un aporte para la propuesta de dichas soluciones alternativas. Sin embargo dicha tregua no tuvo un correlato directo con las acciones posteriores que partiendo de un Cronograma de Privatizaciones, incluían la licitación del ramal Rosario - Bahía Blanca, el control de pasajes, y la concesión del ramal Delta - Borges, así como también la concesión de los Ferrocarriles General Urquiza y Bartolomé Mitre.

En este contexto se decidió, por razones operativas, que el trabajo se circunscribiera al área de influencia de los ramales Urquiza y Mitre que unen las Estaciones de Federico Lacroze y Retiro, con las localidades de Rojas y Colón, respectivamente.

El área analizada comprende los partidos de Bartolomé Mitre, Capitán Sar-

miento, Carmen de Areco, Rojas, Salto, San Antonio de Areco, San Andrés de Giles, Colón, Exaltación de la Cruz, Pergamino y Luján.

Esta zona se caracteriza, entre otros aspectos, para tener una estructura económica particular, contando simultáneamente con servicios de transporte de carga y de pasajeros, situación que le asigna características especiales.

En este trabajo se analizan pormenorizadamente los Partidos que integran la región mencionada en sus aspectos económicos, sociales, demográficos, urbanísticos y físicos, formulándose un diagnóstico que permite evaluar la potencialidad del área afectada y la magnitud del impacto que la modificación de la prestación del transporte masivo de pasajeros ocasionará en la misma.

Limitaciones del Trabajo

Cabe destacar la dificultad para la obtención de los datos específicos sobre el transporte ferroviario (características modales, sistema operativo, infraestructura y parque con que cuentan las líneas), ya que existía una directiva expresa de Intervención de Ferrocarriles Argentinos que imposibilitaba en muchos casos, el acceso a la información.

Se debe señalar las limitaciones de algunos aspectos del relevamiento en cuanto a fechas de origen, dado la falta de actualización de los Organismos competentes encargados de suministrarlos.

Objetivos

De acuerdo al escaso tiempo que se disponía se prioritaron los siguientes objetivos:

* Demostrar la necesidad de mantener el servicio de transporte de pasajeros en función de las características demográficas y de las estructuras urbanas de la zona.

* Demostrar que la actividad económica de la zona, basada principalmente en la agricultura, permite, dada la magnitud de la producción, el transporte de granos a lo largo de todo el año. circunstancia que posibilita que esta modalidad sea suficiente para subsidiar el transporte de pasajeros.

Caracterización de la Región

El análisis demográfico de la zona nos permitió determinar que todos los partidos involucrados presentan tasas de crecimiento poblacional positivo.

Las poblaciones consignadas en el Censo Nacional de 1980 fueron objeto de

proyección a 1990 arrojando cifras de 175.850 habitantes afectados en forma directa por el ramal Lacroze - Rojas y 140.550 hab. afectados por el ramal Retiro - Colón. Estas proyecciones se refieren exclusivamente a localidades afectadas y no a los totales de los Partidos respectivos. Si consideramos la cantidad de localidades afectadas por partido, San Andrés de Giles presenta el número más elevado con cuatro localidades; en cuanto a la población las ciudades más afectadas son Pergamino, 84.000 hab. y Luján, 51.000 habitantes.

Realizado un análisis comparativo de cantidad de población por localidad podemos observar que los partidos de Pergamino, Luján y Exaltación de la Cruz, presentan el número más elevado de localidades con poblaciones que superan los 1.000 hab., en tanto que analizando las áreas rurales cuya población se ve indirectamente afectada por este levantamiento, inferimos que los partidos más perjudicados son Luján, Rojas y Pergamino.

Los ramales ferroviarios analizados atraviesan las cabeceras de la totalidad de los partidos y numerosas localidades que dependen, en primera instancia, de la existencia del Ferrocarril para su conexión directa con el entorno mediato e inmediato.

La colonización agrícola realizada en el siglo XIX da origen a un modo de utilización de la tierra y, consecuentemente, a una subdivisión adecuada de la misma.

Las chacras alcanzan extensiones que oscilan entre 50 has. y 100 has., superficie que puede ser trabajada por un grupo familiar.

La etapa inicial de la colonización presenta una alta densidad de población rural y una demanda de servicios urbanos que significa el nacimiento de un número importante de pueblos, distantes entre 8 y 10 km., diseminados en toda la pampa agrícola.

Por otra parte, en otros sectores de la misma región se plantea como contraposición la existencia de pequeños núcleos surgidos junto a las ferias de ganado y los embarcaderos de hacienda de las estaciones ferroviarias que responden al esquema de utilización ganadera del suelo.

De todos estos asentamientos de tipo urbano, algunos alcanzaron considerable desarrollo en correspondencia con las áreas en que estaban asentados y la presencia de vías de comunicación especialmente el ferrocarril.

Surge en consecuencia, una jerarquización de estos centros que comenzaron a depender en un grado cada vez mayor de aquellos núcleos centrales que se encontraban privilegiados por el abanico de vías férreas y carreteras, como por ejemplo, Buenos Aires, Santa Fe y Rosario.

Estos núcleos principales se convirtieron en verdaderos núcleos de comunicaciones ferroviarias que posibilitaron el traslado a puertos y centros de alto consumo de toda la producción de las zonas de influencia, aún en las condiciones climáticas más adversas, reforzando el papel de dichos centros regionales y

generando una serie de asentamientos a lo largo de la vía de ferrocarril, principalmente en el entorno de las estaciones.

Al mismo tiempo y en un proceso dialéctico, no sólo el ferrocarril dio origen a asentamientos a lo largo de la vía, sino que las zonas productivas, al generar centros de servicio para el campo circundante y a través de la necesidad de trasladar la producción, dieron nuevo impulso a la extensión de las redes ferroviarias.

Es innegable, en consecuencia, la importancia vital del ferrocarril como medio de desarrollo y expansión de la pampa húmeda y de sus centros urbanos, y de su rol como medio de vinculación entre dichos centros urbanos y productivos y los puntos de salida de la carga (puertos de Buenos Aires, Rosario y Bahía Blanca).

En función de esta estructura de vinculación entre los centros del interior y las áreas portuarias desarrolladas, se dio, y se sigue manteniendo aún hoy, una relación de dependencia justificada en la existencia de equipamientos de alto nivel de complejidad que presentan estas grandes ciudades.

Como emergente directo del grado de dependencia enunciada encontramos núcleos del interior con equipamientos de relativo nivel, centros de poder con grandes equipamientos para alto consumo y una estructura de vinculación imprescindible, no sólo desde el punto de vista espacial sino fundamentalmente, desde el punto de vista económico.

Para demostrar lo expuesto se analizaron la infraestructura y el equipamiento existentes en los partidos de la región. Se tomaron en cuenta los servicios de saneamiento y las cantidades de población servida con agua corriente y cloacas, así como también se analizaron las coberturas gas y energía eléctrica.

La red de agua potable, en líneas generales, está más extendida que la red cloacal. Los porcentajes de población servida son inferiores en todos los casos al 50% de la población, siendo el servicio cloacal el que mayor déficit acusa.

En cuanto al equipamiento se tomaron dos indicadores básicos: salud y educación.

Con referencia al área salud se analizaron cantidad de establecimientos, número de camas disponibles y su relación con la cantidad de habitantes. De esta comparación concluimos que existe un déficit importante en la cobertura sanitaria.

En el análisis del sector educación se verificaron los índices de concurrencia concluyéndose que los mismos aumentan a medida que nos acercamos al Área Metropolitana.

Asimismo se analizaron porcentajes de asistencia según niveles, acceso de la población a la enseñanza, niveles y diversificación de la misma y porcentajes de deserción.

Para analizar la calidad de vida de la población del área en estudio se tomaron en cuenta los siguientes criterios: hacinamiento, tipo de vivienda, condiciones sanitarias, asistencia escolar y capacidad de subsistencia.

desarrollo, otra agropecuaria de transición y otra tercera que constituye una cuenca lechera a la que se le agrega un alto desarrollo industrial (*mapa nº 1*).

Esta zona presenta los suelos más ricos del país con alta productividad de maíz y trigo, cultivos que superan ampliamente, la media nacional. La producción arroja cifras mayores a un millón de toneladas de maíz, ochocientas mil toneladas de soja y quinientas mil toneladas de trigo, que son los principales granos que se cultivan en la región.

La misma es considerada como de alta receptividad ganadera, caracterizada por grandes estancias y cabañas destinadas a la reproducción de animales de pedigree. Asimismo, forma parte de la cuenca lechera que abastece al Gran Buenos Aires.

Las superficies dedicadas a la floricultura y fruticultura son irrelevantes, como así también la horticultura que no alcanza un grado de producción significativa. Los bosques y montes naturales e implantados presentan cierta importancia en Luján y Capitán Sarmiento. Los suelos aptos no utilizados son mínimos con superficies inferiores al 1%, así como las áreas no aptas que oscilan entre el 0,75 % y 4%, con excepción de Luján que posee un 8% de superficie no aptas a causa de inundaciones.

Como consecuencia de lo expuesto el Producto Bruto Interno de los últimos diez años ha tenido una evolución hacia la actividad primaria, caracterizando a la región como netamente agropecuaria, con excepción de algunos núcleos donde predomina la agroindustria, el ramo textil, como por ejemplo en Pergamino, y la industria diversificada, en la zona aledaña del conurbano.

Si bien ésta no es un área que se destaque por sus industrias, algunos partidos presentan un desarrollo importante de dicha actividad. Luján y Pergamino poseen los valores más altos de producción, cantidad de establecimientos y mano de obra ocupada.

Sintetizando, en la región considerada se identifican tres subregiones: la integrada por Pergamino, Rojas, Salto y Colón, con alto desarrollo en todas las actividades, ya sean agropecuarias e industriales; una intermedia con valores algo inferiores a los de la zona anterior y con predominio de la producción agrícola sobre la industrial pero con menor rendimiento, formada por los partidos de Bartolomé Mitre, San Antonio de Areco y Capitán Sarmiento, y finalmente, una subregión donde estas características varían considerablemente, dándose mayor predominio a la actividad industrial, conformada por los Partidos de San Andrés de Giles, Exaltación de la Cruz y Luján, con especialización en industria mecánica liviana y metalúrgica.

La zona mencionada en primer término, al ser la de mayor productividad agrícola presenta una fuerte concentración de elevadores primarios de campaña, y secadores de grano, convirtiéndose en una base importante para el desarrollo de actividades agroindustriales.

Con respecto a la actividad terciaria no es relevante ya que el 80% de la población está dedicada a la actividad primaria registrándose un pequeño incremento en algunos casos, (entre los dos censos económicos 1974/85), tanto en cantidad de establecimientos como en personal ocupado.

Desde el punto de vista de esta actividad y evaluando la presencia no sólo de comercios, sino de servicios y equipamiento, observamos que Pergamino posee jerarquía de centro regional, en tanto que Colón, Salto y Luján presentan una jerarquía subregional y los restantes partidos, nivel local.

Análisis del Transporte de la Región

La región es atravesada por dos líneas ferroviarias: el Ferrocarril Bartolomé Mitre y el Ferrocarril General Urquiza que unen Retiro y Colón y Lacroze y Rojas, respectivamente. Dichas líneas fueron analizadas a partir de su ingreso/egreso del Area Metropolitana, es decir de las Estaciones Victoria y Fátima.

Los recorridos de la red ferroviaria tienen un desarrollo de 201 km. para la línea Mitre y de 150 km. para la línea Urquiza, distancias medidas desde los puntos antes mencionados y cuyo destino son las localidades de Rojas y Colón.

Estos límites fueron determinados a los efectos del trabajo, ya que en su origen ambos ramales forman parte del Ferrocarril Metropolitano con todo el caudal de pasajeros que ello implica y su destino final trasciende de los puntos señalados para llegar a Venado Tuerto por un lado, y Rosario y Villa Constitución por otro, con todo el caudal de carga que ello implica.

Si bien existen Rutas Nacionales que podrían considerarse alternativas a los recorridos ferroviarios, analizando sus trazas detalladamente (*mapas 2 y 3*) podemos obtener las siguientes conclusiones:

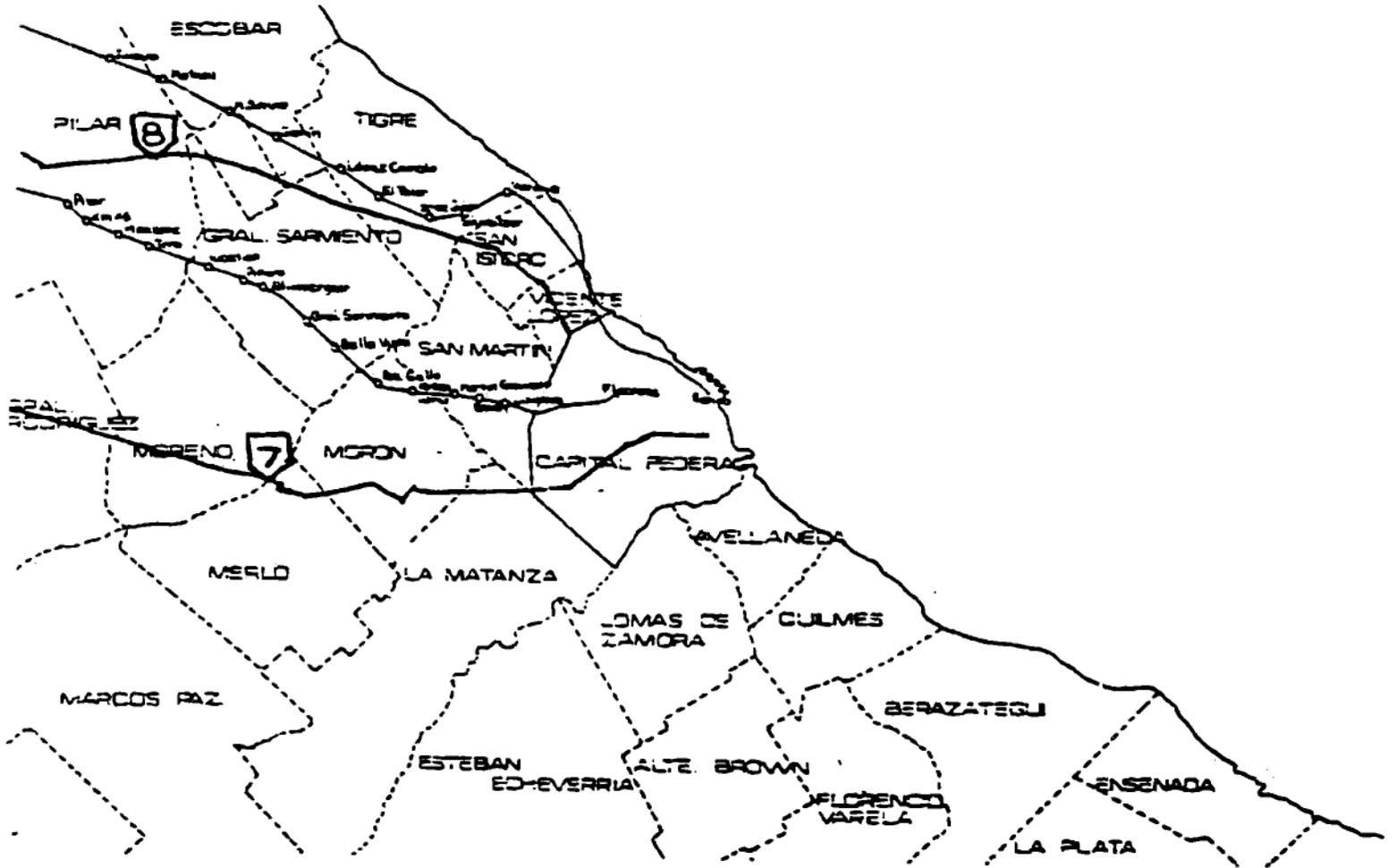
La Ruta Nacional nº 8 se desarrolla en forma paralela a las vías del Ferrocarril Mitre en el tramo que va desde Pergamino a San Antonio de Areco. Desde esta localidad hasta Retiro, no existe vía principal paralela o vinculaciones alternativas, en tanto que desde Pergamino hacia Colón, la traza se va alejando progresivamente.

Otro aspecto para poner de relieve lo constituye el hecho de que la ruta en ningún caso penetra en las áreas urbanas, las cuales permanecen aledañas a la misma. En cambio el ferrocarril desde un primer momento, foco generador de dichos núcleos, constituye un todo que no se puede escindir.

Esta circunstancia motiva la existencia de vías de penetración que, en todos los casos, extiende los recorridos viales. Desde este punto de vista, y analizando las longitudes sobre la vía principal, se puede determinar que su kilometraje es casi similar al de las vías del ferrocarril, en tanto que para realizar vinculaciones

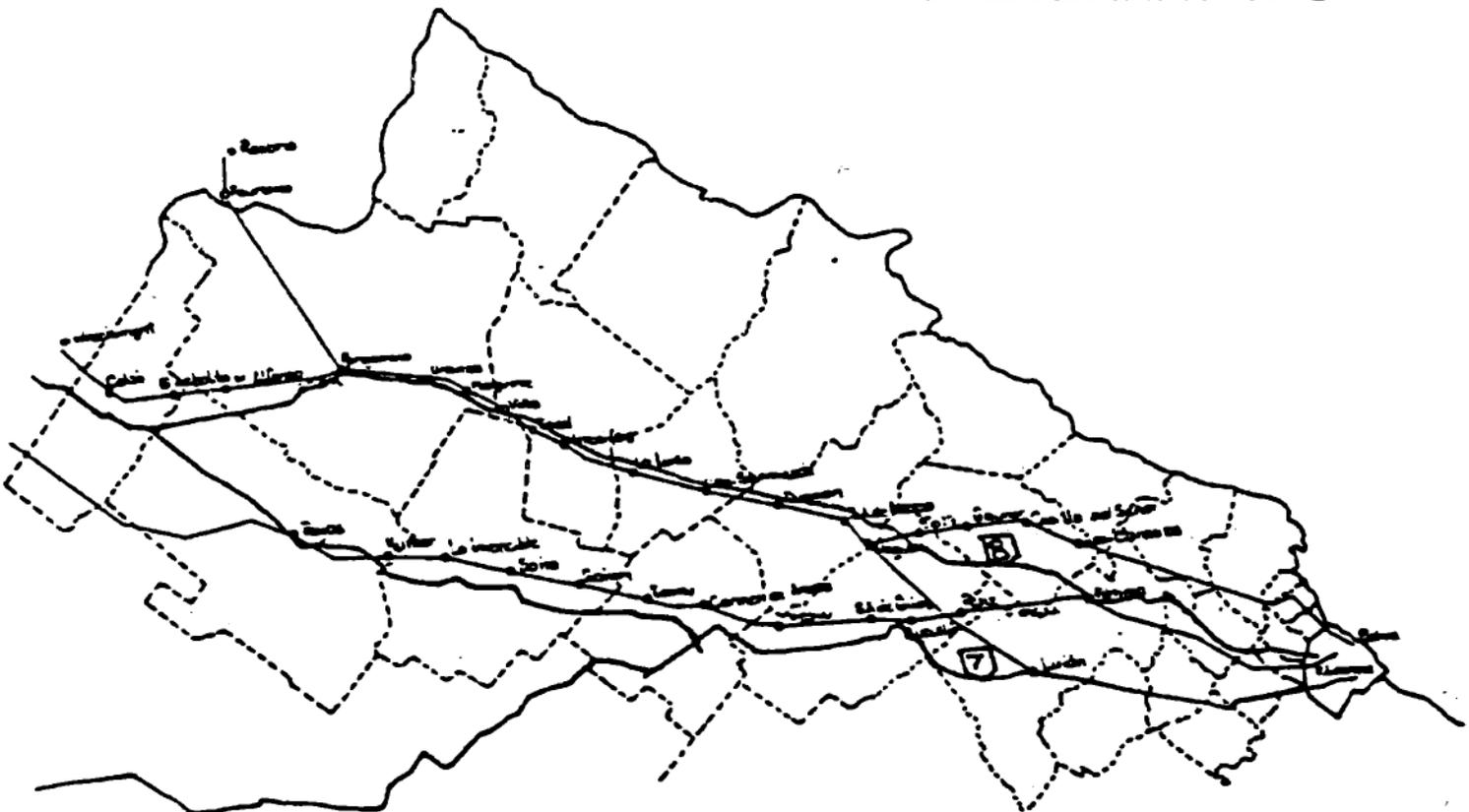
Mapa 2

RAMALES SUBURBANOS Y RUTAS ALTERNATIVAS



Mapa 3

RAMALES INTERURBANOS Y RUTAS ALTERNATIVAS



similares a las de este medio, la ruta debe incrementar en varios kilómetros su recorrido.

A lo expuesto debe sumarse la marcada diferencia existente en cuanto a mantenimiento y calidad de material de capas asfálticas entre las Rutas Nacionales y la caminos de acceso a los pueblos.

Con respecto a la Ruta Nacional nº 7, el tramo que va desde Pilar a San Andrés de Giles, no constituye una alternativa para el Ferrocarril ya que las distancias que las separan, son considerables.

A partir de San Andrés de Giles y hasta Carmen de Areco, existe un cierto paralelismo entre ambas vías pero, a partir de allí, la traza se desvía ostensiblemente hacia el oeste, debiendo utilizarse entonces la Ruta Provincial nº 31.

Para el análisis de los pasajeros afectados por el levantamiento de los servicios, se utilizaron datos proporcionados por dependencias de los Ferrocarriles Urquiza y Mitre. Los datos brindados por el Ferrocarril Mitre consistieron en las estadísticas sobre boletos vendidos durante 1989 entre Estaciones. Los mismos no incluyen al sector del Ferrocarril Metropolitano, ni las estaciones de Gaynor y Solís, así como tampoco los boletos vendidos de Retiro hacia las estaciones que atraviesa hasta llegar a Colón y Venado Tuerto.

Con respecto a los datos suministrados por el Ferrocarril General Urquiza, también de 1989, no se incluyeron los correspondientes a San Andrés de Giles, al sector del Area Metropolitana, ni los vendidos entre Lacroze y las restantes estaciones que recorre el ramal.

La cantidad de pasajes vendidos por el Ferrocarril ascendía en el ramal Mitre a 69.041 boletos y en el Urquiza a 47.969 boletos.

Debe considerarse especialmente para la evaluación de estos datos, los porcentajes de evasión que, según información proporcionada en el mismo Ferrocarril llega aproximadamente al 60%.

A las cifras obtenidas de la venta total de pasajes se les incrementó dicho porcentaje, obteniéndose resultados que, si bien se consideran elevados con respecto a la población de cada Partido, se podría afirmar que se corresponderían con las cifras actuales en virtud del incremento que han experimentado los viajes en transporte masivo como el ferrocarril, a raíz de la aguda crisis económica.

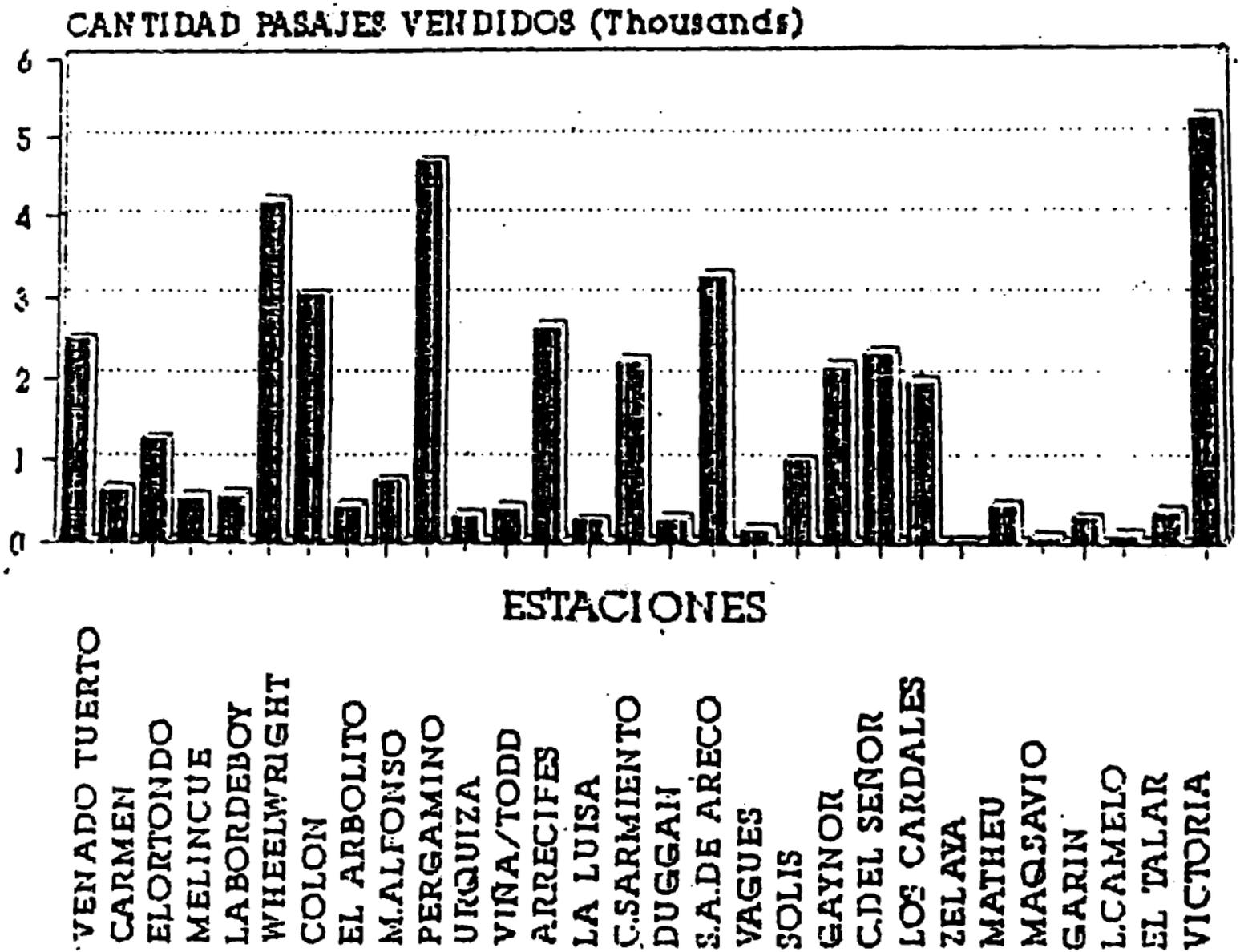
De esta forma, quedaría imposibilitada de utilizar los servicios más del 80% de la población de Exaltación de la Cruz y Capitán Sarmiento y más del 60% de Colón, Bartolomé Mitre y San Antonio de Areco, en el ramal ferroviario General Urquiza.

Aplicando el porcentaje de evasión mencionado a los partidos afectados por el ramal del Ferrocarril General Mitre verificamos que del total de la población de la zona, un 63% se vería afectado por el levantamiento del servicio.

Es importante destacar que la proporción de pasajes vendidos desde las cabeceras de Partidos hacia Retiro, es semejante a la cantidad de pasajes vendidos entre estaciones intermedias, de lo que se puede inferir que el Ferrocarril

Gráfico 1

FERROCARRILES
Pasajes vendidos



no sólo se usa como medio de vinculación entre los Partidos del área y la Capital Federal y el Conurbano, sino que también constituye un medio de comunicación importante entre localidades intermedias (*gráficos 1 y 2*).

Se realizó asimismo, un estudio comparativo con el transporte automotor de pasajeros, centrado principalmente en los indicadores de tarifas y frecuencias. Del mismo se pudo establecer que, respecto a las tarifas, los valores del transporte automotor con servicio común duplican al ferroviario y, a medida que las distancias son mayores, los costos se elevan. En caso de tratarse de servicio diferencial, los costos se triplican.

Analizados los tiempos de viaje, son menores en el transporte ferroviario, variando con respecto al ómnibus y según las localidades, entre 5 y 10 minutos. Esta diferencia se hace más notoria si tenemos en cuenta que el ferrocarril se detiene en todos los pueblos que atraviesa durante su recorrido, en tanto que el ómnibus, solo lo hace en las cabeceras. Por lo tanto una de las consecuencias de los cierres de los ramales, es que los habitantes de las pequeñas localidades deberán acercarse a las rutas recorriendo, las más de las veces, largos trayectos para poder acceder al transporte, que no siempre detiene su marcha en las paradas intermedias.

Con respecto a la frecuencia, cabe analizar que si bien la del ferrocarril es baja ya que se reduce el servicio a un tren diario de ida y otro de vuelta (con pasaje completo), el ómnibus cuenta con servicios diarios cada treinta minutos aproximadamente a un monto ya especificado que duplica y en algunos casos triplica el del ferrocarril. Ello demuestra que de ofrecer el Ferrocarril mayor cantidad de servicios, los usuarios se volcarían indudablemente por este transporte.

Para la búsqueda de datos sobre el transporte de carga se recurrió a la Empresa Ferrocarriles Argentinos, a la Secretaría de Transporte de la Nación y a la Junta Nacional de Granos. En todas estas Empresas se procedió a denegarnos sistemáticamente la información.

De otras fuentes vinculadas al tema se obtuvo la información que del total de carga transportada en el país, el 9,8% se desplaza en ferrocarril. Si tenemos en cuenta la producción total del área en estudio, podemos deducir que aproximadamente y sobre los datos de la campaña 86/87, se han trasladado por este medio alrededor de 213.150 toneladas.

Según datos publicados por la Asociación Argentina de Consorcios de Experimentación Agrícola, la campaña 88/89, arrojó una producción a nivel nacional de 23,1 millones de tn., estando previsto para el presente ejercicio un incremento en las cifras hasta alcanzar 32 millones de tn., en tanto que para la campaña 90/91, el objetivo es llegar a 50 millones.

Sobre estos totales, los porcentajes de 9,8% arrojan cifras de 2.263.800 tn., 3.136.000 tn. y 4.900.000 tn. de grano a transportar por ferrocarril. Si bien se tiene clara conciencia de que las cifras aludidas corresponden a totales nacionales cabe

Gráfico 2

MATRIZ ORIGEN - DESTINO (Ramal Retiro-Colón)

Origen	Destino															
	Veredo Tuerito	Carmen	Elartondo	Melineué	Labordebay	Wheelwright	Colón	El Arbolito	Mariano Alfonso	Bergamino	Urquiza	Vina/Todd	Arcaifes	La Luisa	Cap. Sarmiento	Duggan
Retiro																
Geoz Urb.																
Victoria																
El Talar																
Lopez Camelo																
Garin										51			13		11	
Maq. Savio																
Matheu																
Zelaya																
Los Cordales																
Capita del Señor	155	6	31	31	32	41	64		8	748	17	9	306	18	234	16
Gaynor																
Solis																
Vagues				1			1			3			3		7	6
S.A. de Areco	45	2				3	62		6	294		1	84	16	305	
Duggan																
Cap Sarmiento	49	7	5	2	1	51	100			748	4	23	930	115		154
La Luisa															47	
Arcaifes	130	3	3	21	4	26	48	3	3	745	11	230		79	563	95
Vina/Todd							12			67	2		154	3	22	2
Urquiza			2				9		2	436		2	7			
Bergamino	471	27	31	61	79	480	490	104	207		245	123	713	32	712	5
Mariano Alfonso										34			6			3
El Arbolito									6	49			55			
Colón	107	7	65	12	134	3400		344	274	447	23	6	74	1	82	
Wheelwright	43	14	71	151	157		2054	19	29	303			43		52	
Labordebay																
Melineué	141	3	124		10	29	5		7	81			16		5	
Elartondo	1030	164		86	76	54	18	1	8	182			13		7	
Carmen	298		141							20						
Veredo Tuerito		376	785	174	52	70	149	3	8	227		8	184	8	37	
Otros										33			21		29	
Sub-Total	2469	629	1258	542	565	174	3.012	441	750	4.673	310	407	2.611	272	2.175	231

* Datos incompletos

S.A. de Arce	Vagues	Solis	Gaynor	Capilla del Señor	Los Cardales	Zeloya	Matheu	Maq. Soria	Garín	López Carmelo	El Talar	Victoria	Secc. Urbana	Retiro	Otros	Sub. Total
43																221
1408	52	789	200		1113							294		881		8311
184		4		161	8		9	2	11	18	6	13		172		609
275	47	36	70	596	53	11	30		82	16	60	434	324	2047		4999
											78			626		744
398	12	39	6	175	90		19	8	31	15	73	282	371	3973		7712
7	1			6		1	7				10	60		68		257
171	10	26		281	89		31	41	35	30	55	290	560	5262		8856
		5		12	4						2	44	5	312		650
2		1		29	10		1				10	77	5	247		848
393	7	63		458	182		220		131			1.623		17.612		24.651
2				3	4							32		186		337
				1	7		5					49		77		262
70		2	1	107	90	3	16		15		17	614		4.110		10.048
32				56	104		44				11	132		1.143		4.438
4		4		34	40							121		798		1.422
2	2			90	39							258		1.696		3.726
				5								47		937		1.447
103	15	34		266	124		29				52	833		7.009		10.696
60	3	2		7	1											156
3246	149	1005	2.140	2.288	1946	45	434	51	305	87	374	5.203	1.291	47.196		92.334

destacar que la región que nos ocupa es la de mayor productividad de todo el país y que, además, la salida de dichos granos para la exportación debe hacerse indefectiblemente por los puertos hacia donde se dirigen los ferrocarriles que pasan por esta zona. En consecuencia se estima que la actividad del sector cargas de los ferrocarriles tendrá un fuerte aumento en la recaudación en concepto de transporte de granos.

Conclusiones

En el tratamiento que ha recibido por parte del Poder Ejecutivo Nacional la problemática del Sistema Ferroviario y, en especial, en la propuesta de supresión del servicio de pasajeros, no se han tenido en cuenta parámetros de orden social, calidad de vida y confort urbano, ni los intereses de los sectores más necesitados.

Por esta razón se incluyeron en el análisis las condiciones de calidad de vida de los pobladores de la región, el nivel de enseñanza alcanzado y su posibilidad de acceder en la zona a la atención especializada de la salud, parámetros que en todos los casos, contribuyeron a demostrar cuál es la realidad del medio y la necesidad de que se tengan en cuenta estos criterios.

Como consecuencia lógica de la aplicación de esta política, el éxodo masivo desde las pequeñas localidades hacia los centros poblados del conurbano bonaerense o cabeceras de partido, agravarán sus problemáticas intrínsecas de falta de vivienda, carencia de infraestructura y escasez de trabajo.

Asimismo debe tenerse en cuenta el problema que se producirá en la red general y en los accesos a las áreas congestionadas del Gran Buenos Aires a raíz del aumento en la densidad del tránsito automotor, que provocará un fuerte aumento de la contaminación y una deterioro acelerado de las rutas.

Por otra parte se debe considerar que no se ha previsto en el paquete de privatizaciones, la evaluación de las Empresas que efectúan el transporte de pasajeros de la zona, a efectos de considerar la calidad de los servicios que prestan. A partir de encuestas realizadas en la zona, ha podido verificarse el carácter deficitario de los mismos.

En la actualidad, los usuarios poseen dos opciones: el transporte automotor de pasajeros y el ferroviario. De concretarse las concesiones mencionadas, se reducirán a una sola que, al detentar el monopolio del transporte, no sólo fijará los recorridos, paradas y frecuencias a su entera conveniencia, sino también determinará las tarifas.

Con referencia a lo explicitado, debe considerarse que el ferrocarril realiza paradas en todos los pueblos que atraviesa, en tanto que el ómnibus sólo lo hace en las cabeceras y, de variar su recorrido para entrar en todos ellos, se incrementarían los costos en un 15 % para el caso de caminos levemente desmejorados,

elevándose esta cifra a un 30 % en caso de tratarse de accesos de tierra o deteriorados.

A ello deben sumarse los incrementos que sufrirán las tarifas de transporte con la aplicación del peaje, que serán soportadas en forma directa o indirecta por los usuarios en valores de 1,5 dólares por cada 100 km. de recorrido para automóviles y 3 dólares por cada 100 km. de recorrido para ómnibus y cargas.

No debe dejarse de lado en este análisis el costo del gasoil que utilizan los transportistas el que, para mantener cierto nivel, se encuentra subsidiado por el Estado y pagado en consecuencia, por todos los habitantes del país.

El impuesto a los combustibles es un peaje indirecto a los usuarios, siendo asimismo, de imposible evasión. Este subsidio encubierto no es tenido en cuenta a la hora de analizar los déficits de la Empresa Ferrocarriles Argentinos, así como tampoco los costos de las redes camineras que pagamos todos a través de impuestos internos, para que obtengan sus ganancias algunas empresas.

El tema de las concesiones para el mantenimiento de la red vial, lejos de apuntar soluciones al problema lo agravan, ya que las empresas concesionarias trasladan como ya hemos señalado, dichos costos a los usuarios mediante el cobro de peaje. Es decir, que el mantenimiento de la red caminera deberá computarse como abonado multiplicado varias veces, pues lo pagamos a través del impuesto a las autopistas, en los combustibles, en la contribución territorial provincial, el impuesto a los ingresos brutos, en la patente provincial que autoriza la radicación de vehículos y además, con el peaje. Por otra parte, este peaje no sólo incrementará en forma directa los costos del transporte, sino también indirectamente todos los otros costos de productos o servicios que se vean afectados por los pagos respectivos. Basta como ejemplo para que esto quede demostrado, lo ocurrido en la zona de El Pato, localidad del partido de Berazategui, en la cual hasta los costos por recibir la visita de un médico, se incrementan en proporción a los tickets a abonar de ida y vuelta en la ruta.

También se menciona como problemática la reiteración de medidas de fuerza que realizan los poderosos gremios ferroviarios, en ocasión de reclamos de reivindicaciones sectoriales. Estas medidas quizá puedan soslayarse desarticulando todo el sistema de transporte ferroviario, pero no debe olvidarse por ello que los autotransportistas también realizan paros, por no mencionar posibilidades de *lock out* patronal.

Una de las críticas más acentuadas al transporte de carga por ferrocarril y una de las razones que se aducen como causales en la reducción de dicho caudal, es la falta de seguridad por los reiterados robos que sufren las cargas durante su recorrido. Esta es una realidad que podría resolverse fácilmente incrementando los servicios de control y vigilancia, así como también los sistemas de cierre de seguridad en vagones de carga.

Lo que no podrá evitarse de este modo es el robo que realizan cotidianamente

los *"piratas del asfalto"*, que se apropian de cargas completas, situación que no parece preocupar demasiado a los productores pues derivan dichas pérdidas a las compañías de seguros que se respaldan en el Instituto Nacional de Reaseguros que es financiado por toda la comunidad.

De acuerdo al estudio realizado por la Secretaría de Planificación del Transporte en septiembre de 1986, el camión y el autotransporte sólo contribuyen a solventar un 15% del deterioro que producen a la red general en caminos pavimentados de llanura, en tanto que en los caminos de montaña sólo aportan un 2% de lo que destruyen.

Tampoco se hacen cargo del consumo excesivo de recursos naturales no renovables, ni de la contaminación ambiental que producen por emanaciones al aire a causa de la combustión de hidrocarburos, a la que debemos agregar la contaminación sonora, ya que el nivel de decibeles que generan es superior a la de cualquier otro automotor.

Por último, es menester destacar la congestión que ocasionan en virtud de una apropiación del suelo de características particulares ya que, a igualdad de tráfico, el autotransporte requiere de 10 a 15 veces más superficie de suelo para infraestructura que el ferrocarril, debiendo tenerse en cuenta que un tren de ocho vagones equivale a 66 colectivos según las cifras aportadas por la Secretaría de Transporte y, que la capacidad de transporte de una vía férrea, sólo puede ser reemplazada por veinte manos de camino.

En nuestro país los camiones con acoplado admiten una carga máxima de 45 toneladas según las normas, cifra que se reduce en el caso de cereal a granel a 30,5 toneladas.

Esta reglamentación es vulnerada sistemáticamente, hecho que se verifica en los datos de descarga de camión en los elevadores terminales. Dicha transgresión es la que ocasiona la necesidad de una constante reconstrucción de la red vial: téngase en cuenta que el paso de un camión equivale al deterioro que produciría la circulación de 50 automóviles aproximadamente.

Otro dato a tener en cuenta son los costos de construcción a los que corresponden 205.000 dólares por kilómetro de vía y 250.000 por kilómetro de ruta a lo que debe agregarse una capacidad de tráfico diecisiete veces superior para el ferrocarril.

Con respecto al consumo de combustible, cabe destacar que el ferrocarril necesita una tercera parte del combustible que requiere el camión por tonelada/km. transportada en función de menor fricción de acero con acero, relación carga útil/tara y concentración de potencia en la unidad motriz. Se necesitarían 50 camiones para arrastrar la carga que puede trasladar una locomotora que consume 3,5 veces menos combustible que aquél. Por otra parte cabe recordar que un caballo de fuerza (HP) arrastra 150 kilogramos sobre camino pavimentado y 450 kilogramos sobre la vía férrea

Estas razones son entre otras, las que hacen que parezca que el ferrocarril ocasiona déficit y el autotransporte, sea de carga o pasajeros, no. Lo que sucede que el déficit del ferrocarril es manifiesto, en tanto que el del autotransporte permanece encubierto.

Debe considerarse que parte de este déficit es ocasionado por el mismo Estado Nacional que proporciona una serie de servicios a expensas del presupuesto ferroviario.

Estos servicios incluyen entre otros, boletos sociales, transporte gratuito con motivo de elecciones, transporte de tropas y material bélico durante maniobras o licencias y bajas de conscriptos, tráfico postal, tarifas preferenciales para transportes de pasturas para ganado en épocas de sequía, transporte de afectados por inundaciones o cesión de vagones provisorios para los mismos, por mencionar sólo algunos.

Mientras esto ocurre, las únicas opciones del ferrocarril que pueden generar ganancias que contribuyan a paliar dicho déficit, como son el transporte de cargas o la venta de boletos, se otorgan a manos privadas que, de este modo, se apropian del único medio de generar fondos a un servicio básico e imprescindible, económico, de características masivas, eficiente, rápido y no contaminante.

Por otro lado, el ferrocarril asume todos sus costos propios: material rodante, vías, puentes, pasos a nivel, estaciones, señalamientos y comunicaciones, mientras que el transporte automotor no paga la totalidad del costo que genera la construcción de la infraestructura por la cual transita.

Otro tanto ocurre con la red vial donde los corredores rentables se entregan para su mantenimiento en concesión y el Estado se queda con los tramos menos requeridos y, por lo tanto, no rentable; para transitar por peaje, debiendo mantener toda la trama vial en condiciones aceptables con fondos inexistentes.

Las propuestas realizadas por las empresas adjudicatarias de las concesiones incluyeron una serie de obras complementarias que, para el caso específico de la ruta 8, se limitan exclusivamente al ensanche del terraplén hasta 13,3 mts. de ancho y la pavimentación de 31 km. de banquina así como el redimensionamiento del cruce con la ruta 6, obras que recién se ejecutarán entre los años sexto y séptimo de la concesión licitada por doce años.

Lo expuesto sirve para justificar que los transportes ferroviario y automotor no son comparables y no deben compararse, inclusive desde el punto de vista de las tarifas de cargas que son libremente pactadas entre productores y fleteros variando el valor según cada caso, en tanto que el ferrocarril tiene costos fijos que no se pueden disminuir y además una estructura comercial y operativa de empresa que no puede ajustarse a concertaciones de último momento.

Para la consideración de los servicios que presta el ferrocarril, por lo tanto, deben tenerse en cuenta las variables apuntadas que incluyen los aspectos socioeconómicos que hasta ahora han sido dejado de lado por el Gobierno

Nacional, en pos de una evaluación realizada en términos exclusivos de una ecuación económica.

Concluyendo: el ferrocarril y el transporte automotor son medios diferentes, con características que no pueden ni deben competir, sino complementarse.

Debe asimismo, mejorarse la oferta del transporte ferroviario para tomarlo atractivo sincerándose al mismo tiempo, las situaciones encubiertas que, como medidas proteccionistas, se ofrecen al autotransporte, implementándose políticas efectivas de apoyo al transporte ferroviario que ha demostrado en todo el mundo que, si bien no es un medio que pueda generar superávit, al menos en cuanto al transporte de pasajeros se refiere, sí constituye el medio idóneo para el traslado masivo de personas, en condiciones óptimas, económicas, con mínimos niveles de contaminación, con posibilidades de utilización de formas de energía alternativas, como la electrificación y atendiendo a necesidades de orden social que no son cuantificables en términos de tangibles monetarios.

Bibliografía

Bruton, Michael J.. *Introducción al Planeamiento del Transporte*. Editorial Troquel, Argentina, 1978.

Buchanan, Colin D.. *El tráfico en las ciudades*. Editorial Tecnos, Madrid, 1973.

Cohen, Ernesto y Frando, Rolando. *Evaluación de Proyectos Sociales*. Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires, 1988.

Pliego de Bases y condiciones. *Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de la Explotación del Sector de la Red Ferroviaria Nacional que integra la línea General Urquiza con exclusión del Tramo Urbano electrificado Federico Lacroze - General Lemos*. Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Buenos Aires, 1980.

Plan para la Rehabilitación de los Ferrocarriles Argentinos. A.P.D.F.A., Cámara de Empresas de Obras Ferroviarias y vías de Comunicación, Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina, La Fraternidad, Unión Ferroviaria. Buenos Aires. 1983.

Fernandes Schoppa, René. *Financiamiento de Transporte Ferroviario Urbano de pasajeros XVIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles*. La Habana. Cuba. 1987.

Bonnefon, Jorge Mario y otros. *Beneficio Público del Ferrocarril*. XVIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles. La Habana. Cuba. 1987.

Conferencia Sudamericana de Transportes Ferroviarios. Buenos Aires. 1989, auspiciada por la I.T.F.

Censo de Población y Vivienda 1980. INDEC. Buenos Aires, 1980.

Plan Nacional de Vivienda 1984/1989. SEDUV. Estadísticas de servicios 87/88. SUPRODE, D.E., Prov. de Buenos Aires.

Estadísticas agropecuarias. 87/88, 88/89. SUPRODE, D.E. Provincia de Buenos Aires.

Censo Provincial de Industrias. SUPRODE, M.E, Provincia de Buenos Aires. 1985.

La Pobreza en la Argentina. Estudios INDEC. Buenos Aires, 1984.

Ingresos y egresos municipales. Dirección Provincial de Estadística. Prov. de Buenos Aires. 1986.

Plan trienal 89/91. Inventario de Emprendimientos municipales y comunitarios. Prov. de Buenos Aires, 1989.

Censo Nacional Económico. INDEC. Buenos Aires. 1985.

Entrevistas personales en Secretaría de Transporte y Obras Públicas, Empresa Ferrocarriles Argentinos, F.C.G.M., F.C.G.U., La Fraternidad, A.P.D.E.F.A., Funcionarios Municipales de Partidos afectados.

Indice

**Procesos de producción y consumo de tierra urbana
en la periferia del área metropolitana de Buenos Aires
El caso del municipio de Almirante Brown 1948-1992 7**
Claudia Bevilacqua de Cristino

**Consideraciones sobre el levantamiento de los
ramales ferroviarios y su incidencia sobre un
área piloto de la provincia de Buenos Aires 37**
Beatriz Plot - María Julia Bello

**Este libro se terminó de imprimir en el
Departamento de Medios Audiovisuales de la
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
de la Universidad Nacional de La Plata,
en el mes de diciembre de 1983**