

Producción de espacio de riesgo de desastres a partir de la urbanización de áreas inundables *Los bañados* de Tigre, su historia y sus transformaciones recientes.

Vol. 1

Autor:

Ríos, Diego Martín

Tutor:

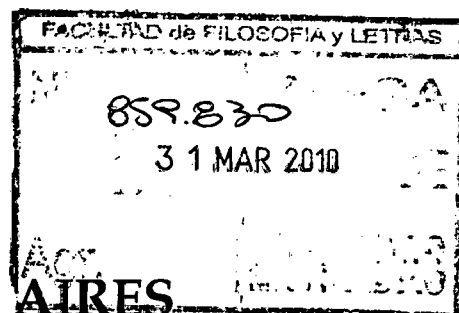
Natenzon, Claudia E.

2010

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la
obtención del título Doctor de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Posgrado

TESIS
14.4.18.1



UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

TESIS DE DOCTORADO

**"Producción de espacio de riesgo de desastres a partir de la
urbanización de áreas inundables. Los bañados de Tigre,
su historia y sus transformaciones recientes"**

Lic. Diego Martín Ríos
Expediente N°: 804.228/02

Directora: Dra. Claudia E. Natenzen
Co-director: Dr. Pedro Pérez

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

Marzo de 2010

A la memoria de mi papá
A mi hija Mora

INDICE

TOMO I

AGRADECIMIENTOS	7
INTRODUCCION	9
PARTE I: MARCO TEORICO Y METODOLOGICO	18
CAPITULO 1: PRODUCCION DE ESPACIO URBANO Y TRANSFORMACIONES RECIENTES EN LAS CIUDADES	20
1.1. Una perspectiva crítica sobre la producción de espacio urbano con énfasis en los planos económico y político	20
1.1.1. <i>La acumulación de capital como plano económico del espacio urbano: la importancia de "lo inmobiliario"</i>	23
1.1.2. <i>La dominación estatal como plano político del espacio urbano: el papel de la gestión/planificación urbana</i>	26
1.2. Una mirada sobre la articulación entre actores sociales en la producción del espacio urbano	30
1.3. Transformaciones recientes en las ciudades: gestión urbana emprendedora y nuevos "artefactos de la globalización"	33
CAPITULO 2: RIESGO DE DESASTRE, CIUDAD, AREAS INUNDABLES Y TECNICAS "HIDRAULICAS"	41
2.1. Una aproximación a los estudios críticos de las Ciencias Sociales/Humanas sobre riesgo de desastre	41
2.2. Riesgo de desastres, ciudad y áreas inundables	49
2.3. Técnicas "hidráulicas", relaciones de poder y urbanización de áreas inundables	57
2.3.1. <i>Técnica y poder: una mirada sobre sus relaciones</i>	57
2.3.2. <i>Técnicas "hidráulicas" y urbanización de áreas inundables</i>	59
2.3.2.1. <i>Las técnicas "hidráulicas" como "solución única"</i>	61
2.3.2.2. <i>Las técnicas "hidráulicas" como valorización urbana de áreas inundables</i>	63

2.3.2.3. Las técnicas "hidráulicas" como amplificación del riesgo de desastre	65
2.3.3. <i>El Higienismo y el Ambientalismo y la legitimación de la transformación técnica de áreas inundables para fines urbanos</i>	67
2.3.3.1. De la técnica como base del problema ambiental a la técnica como solución	70
CAPITULO 3: ASPECTOS METODOLOGICOS	74
3.1. Hipótesis y objetivos	74
3.2. Recorte territorial y temporal	77
3.3. Tratamiento de la información	82
3.3.1. <i>La dimensión de las representaciones/ideas/valoraciones de las tierras inundables de los bañados</i>	84
3.3.2. <i>La dimensión de las técnicas "hidráulicas" de dominación/mitigación de las aguas de los bañados</i>	85
3.3.3. <i>La dimensión de las políticas urbanas y su papel posibilitante o restrictivo en la urbanización de los bañados</i>	88
3.3.4. <i>Nuevas formas de espacio, nuevos rasgos geográficos y nuevas formas de producción de espacio urbano en los bañados</i>	88
3.4. Cartografía	90
3.5. Limitaciones en el acceso a la información	92
PARTE II: HISTORIA DE LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE PREVIA A LAS ULTIMAS DECADAS DEL SIGLO XX	95
CAPITULO 4: LOS COMIENZOS DE LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE DURANTE LAS ETAPAS COLONIAL Y DE LOS PRIMEROS AÑOS DE VIDA INDEPENDIENTE (1611-1860)	97
4.1. Algunas características generales de la etapa colonial y la importancia de la fundación de ciudades: el caso de Buenos Aires	97
4.1.1. <i>El Pago de Las Conchas, su puerto y el inicio del proceso de urbanización de las tierras inundables de los bañados</i>	100
4.2. Algunas características generales de la etapa de los primeros años de vida independiente (1810-1860) y del papel de las ciudades patricias	109

4.2.1. <i>Las Conchas durante los primeros años de vida independiente: inundaciones que reconfiguran al pueblo, obras hidráulicas inconclusas y los cimientos para los cambios venideros</i>	111
CAPITULO 5: LOS BAÑADOS DE LAS ELITES DURANTE LA ETAPA DE INSERCIÓN DE LA ARGENTINA A LA DIVISION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (1860-1930)	124
5.1. <i>Algunas características contextuales de los cambios acontecidos en tiempos de ciudades burguesas: el caso de Buenos Aires y su área periférica</i>	124
5.2. <i>Suburbanización de las elites y grandes transformaciones en los bañados de Tigre</i>	128
5.2.1. <i>Las representaciones positivas de la elite respecto a las zonas de contacto verde-agua en el ámbito de los bañados</i>	128
5.2.2. <i>La creación de una villa veraniega para la elite</i>	134
5.2.3. <i>La expansión de obras de infraestructura hidráulica (transporte fluvial y mitigación contra inundaciones) y la valorización de los bañados</i>	143
CAPITULO 6: LOS BAÑADOS DE LOS GRUPOS POPULARES DURANTE LA ETAPA DE INDUSTRIALIZACION POR SUSTITUCION DE IMPORTACIONES (1930-1976)	149
6.1. <i>Algunas características contextuales de la urbanización de la periferia inundable del Aglomerado Gran Buenos Aires</i>	149
6.1.1. <i>La expansión de loteos populares sobre tierras inundables del Aglomerado Gran Buenos Aires, las limitaciones urbanísticas y las grandes obras hidráulicas como solución a las inundaciones</i>	153
6.2. <i>La transformación urbana de los bañados en tiempos de la expansión de los loteos populares</i>	159
6.2.1. <i>Nuevas zonas que se urbanizan, el papel de las obras de infraestructura y la articulación entre los principales actores sociales partícipes</i>	160
6.2.2. <i>Las inundaciones, su impacto diferencial sobre los grupos populares y la llegada del canal Aliviador</i>	173

TOMO II

PARTE III: TRANSFORMACIONES RECIENTES EN LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE DURANTE LA ETAPA ACTUAL DE LA GLOBALIZACION	180
CAPITULO 7: LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS DE LA ETAPA (1976-1989)	183
7.1. Las tendencias en la producción de espacio urbano en la periferia del Aglomerado Gran Buenos Aires en tiempos de la última dictadura y el regreso de la democracia	183
7.1.1. <i>Un gobierno militar de tradición modernizadora-planificadora</i>	187
7.1.1.1. Normativa urbanística relativa a las áreas inundables	188
7.1.1.2. Desarrollo de grandes obras de infraestructura pública	191
7.1.2. <i>Un gobierno democrático sumido en la "crisis" urbana</i>	195
7.2. Los bañados de Tigre entre 1976 y 1989: la antesala de las transformaciones urbanas de la década del noventa	197
7.2.1. <i>El devenir de un gran proyecto urbano privado y el reacomodamiento de las articulaciones públicas- privadas bajo un contexto de disputa por las tierras vacantes de los bañados</i>	198
7.2.2. <i>La valorización urbana de la franja costera del bañado y la expansión de los grupos de altos ingresos a través de las primeras urbanizaciones cerradas</i>	210
7.2.3. <i>Inundaciones, fallas técnicas y respuestas (inconclusas) a través de grandes obras hidráulicas</i>	213
CAPITULO 8: NUEVAS FORMAS ESPACIALES EN LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE DE LAS ULTIMAS DECADAS: URBANIZACIONES CERRADAS, RELLENOS Y CUERPOS DE AGUA	219
8.1. Las transformaciones urbanas en la periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires durante las últimas décadas: la expansión de urbanizaciones cerradas sobre territorios en pugna	219
8.2. Grandes transformaciones urbanas en un contexto de disputa por las tierras inundables de los bañados de las últimas décadas	228
8.2.1. <i>Las urbanizaciones cerradas y otros productos inmobiliarios como nuevas formas de espacio urbano</i>	234
8.2.1.1. Urbanizaciones cerradas	236
8.2.1.2. Edificios de departamentos, oficinas y hotelería	242

8.2.1.3. Centros comerciales y de entretenimientos	250
8.2.2. <i>Los grandes rellenos y los cuerpos de agua como nuevas estrategias técnicas de incorporación urbana y de valorización de los bañados</i>	253
8.2.2.1. Los grandes rellenos	255
8.2.2.2. Lagos, canales y marinas de las urbanizaciones cerradas	279
CAPITULO 9: NUEVAS FORMAS DE PRODUCCION DE ESPACIO URBANO EN LOS BAÑADOS DE TIGRE DURANTE LAS ULTIMAS DECADAS: LOS ACTORES SOCIALES PARTICIPES, SUS ESTRATEGIAS Y RELACIONES	295
9.1. Nuevas articulaciones entre actores público-privados en la producción de espacio urbano en la periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires	295
9.1.1. <i>La legislación urbanística provincial y su adaptación a las nuevas realidades en materia de urbanizaciones cerradas</i>	299
9.1.2. <i>La legislación en materia de urbanización de áreas inundables y el accionar de los organismos provinciales competentes</i>	303
9.1.3. <i>Grandes obras hidráulicas como política provincial de control de inundaciones: el proyecto de la UNIREC y sus implicancias en los bañados</i>	308
9.1.3.1. Las obras de la UNIREC sobre el río Reconquista y: sus consecuencias ambientales adversas	309
9.1.3.2. La modificación de la traza de cursos de agua y los beneficios obtenidos por los desarrolladores de urbanizaciones cerradas	315
9.2. Nuevas formas de producción de espacio urbano en los bañados de Tigre: la convergencia de intereses entre los actores económicos privados y el Estado local sobre un territorio en disputa	319
9.2.1. <i>Los actores económicos privados</i>	320
9.2.1.1. Adquisición de tierras	321
9.2.1.2. Diseño urbanístico y paisajístico	325
9.2.1.3. Construcción	328
9.2.1.4. Comercialización	330
9.2.1.5. Desarrollo	334
9.2.2. <i>Los consumidores usuarios y rentistas</i>	342
9.2.3. <i>El Municipio de Tigre</i>	347
9.2.3.1. Adecuaciones técnicas, administrativas y jurídicas en materia urbanística en un contexto de fuertes inversiones privadas en los bañados	351
9.2.3.2. Obras públicas como estímulo para la radicación de urbanizaciones	

cerradas (y otros productos inmobiliarios)	362
SINTESIS Y CONCLUSIONES FINALES	377
FUENTES	400
A. Bibliografía citada y consultada	400
B. Documentos	418
C. Legislación	419
D. Revistas y periódicos consultados	420
E. Cartografía	422
F. Archivos consultados	423
G. Sitios web consultados	423
H. Entrevistas	425
ANEXOS	427
I Características físico- naturales del los bañados de Tigre	428
II Cronología de desastres por inundación en Las Conchas/Tigre (1612- 2000)	432
III Asentamientos y villas miseria en los bañados de Tigre (2005)	434
IV Datos sistematizados sobre las nuevas formas urbanas en los bañados de Tigre	435
V Figuras	441

Siglas utilizadas

AdA- Autoridad del Agua.
 AGBA- Aglomerado Gran Buenos Aires.
 AMBA- Área Metropolitana de Buenos Aires.
 AVN-Asociación Vecinal Nordelta.
 CEAMSE- Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado.
 CEPA-Centro de Estudios de Proyección del Ambiente.
 DPH- Dirección Provincial de Hidráulica.
 DPOUT- Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial.
 DYOPSA- Dragados y Obras Portuarias Sociedad Anónima.
 EIDICO- Emprendimientos Inmobiliarios de Interés Común.
 IGM- Instituto Geográfico Militar.
 INDEC- Instituto Nacional de Estadística y Censos.
 ONGs-Organizaciones No gubernamentales.
 RMBA- Región Metropolitana de Buenos Aires
 R.N.N- Ruta Nacional número.
 R.P.N- Ruta Provincial número.
 SAM: Subsecretaría de Asuntos Municipales.
 SHN-Servicio de Hidrografía Naval.
 UCs- Urbanizaciones cerradas.
 UNIREC- Unidad de Coordinación del Proyecto Río Reconquista.

AGRADECIMIENTOS

Mi tesis doctoral es resultado de varios años de estudio y de una ardua y perseverante labor que no hubiese sido posible materializar sin la ayuda de muchas personas e instituciones, a quienes quiero expresarles mi más profundo reconocimiento y agradecimiento en estas líneas.

A mi directora, Claudia Natenzon, por la formación y el apoyo brindado de siempre, quien desde que me inicié en la investigación me ha guiado con gran empeño, generosidad y entusiasmo y estimulado a continuar en esta profesión. También A Pedro Pérez quiero agradecerle profundamente su acompañamiento, guía y formación en gran parte del proceso de trabajo.

A las instituciones que hicieron posible la investigación, en especial al Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, mi lugar de trabajo de investigación. También mi agradecimiento al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y al LINCOLN INSTITUTE, cuyas becas de doctorado me han permitido sostener el largo proceso de investigación.

A mis colegas y compañeros del Instituto de Geografía. En especial a los integrantes del Programa de Investigaciones en Recursos Naturales y Ambiente (PIRNA) del Instituto de Geografía-UBA-. Una mención especial es para Silvia González, por su gran apoyo y ayuda en la elaboración de los materiales gráficos y otros muchos aspectos de la tesis. También agradezco a mi colega Luis Baer.

Otro merecido agradecimiento es para las profesoras Ana Fani Carlos y Odette Seabra y a los colegas del grupo del LABUR- Geografía/ Universidad de San Pablo (Sávio, Danilo y Rafael), con quienes compartí clases y reuniones de discusión y lectura, allá por el 2004 durante mi estadía en esa casa de estudio, que enriquecieron mi formación profesional.

No puedo dejar de nombrar, a Cristina Cravino, Leonardo Fernández, Raúl Fernández Wagner y María Graham, investigadores del Instituto del Conurbano de la Universidad Nacional de General Sarmiento, quienes me han brindado de manera desinteresada información y publicaciones de gran utilidad para el trabajo.

A la socióloga italiana Patrizia Leone interesada en el emprendimiento Nordelta, con la que tuve el gusto de compartir entrevistas a informantes clave a finales de 2006. También a otros dos colegas que investigaron sobre Nordelta: Florencia Girola y Federico Collado. De ellos debo agradecer el aporte de bibliografía de interés; especialmente a Patrizia y Florencia quienes me brindaron amablemente una copia de sus tesis.

A mis colegas de la cátedra de Sociedad y Estado del CBC- sede Avellaneda-UBA, con quienes comparto el dictado de la materia y en los que he encontrado un gran compañerismo. En especial, a Marianela Borjas, Gabriela Greco, Beatriz Díaz, Cecilia Cabral, Nora Toscano y Jorge Papasaba. También mi reconocimiento a Antonio Brailovsky quien siempre me ha brindado su apoyo.

Un sincero reconocimiento a todas aquellas instituciones y personas que me han ayudado durante el prolongado trabajo de campo con el aporte y el suministro de información, sin la cual

la tesis hubiese sido irrealizable. En particular, al personal de bibliotecas y archivos consultados, a los funcionarios públicos, a los profesionales técnicos en labores privadas y públicas, al personal de empresas constructoras y desarrolladoras de emprendimientos; a representantes de ONGs; y un especial agradecimiento a los vecinos del lugar.

Dedico este trabajo a mis amigos Martín, Deborah, Valentín, Lucila, Gastón, Adrián, Martín W. y Hernán por su acompañamiento y palabras de aliento. También a mis amigos geógrafos David, Diego K., Marcelo y Diego M.

Y finalmente reservo estas últimas líneas para agradecer a toda mi familia por el afecto, sostén y apoyo incondicional, a la cual dedico especialmente este trabajo. Mi más importante y profundo reconocimiento se lo quiero dar a mi mamá Marta, mi hermano Pablo, a mis suegros Angélica y Carlos, a mi tía Dora, a mis cuñados Roxana, Rubén y Marianela, a mis tres sobrinos, y a mis grandes compañeras de cada día Mora y Analía.

Diego Ríos
Marzo 2010

INTRODUCCION

Casi a diario los medios de comunicación nos informan de la ocurrencia de un nuevo desastre "natural" en algún lugar del mundo, resaltando los bienes destruidos (medidos en millones de dólares) y las pérdidas humanas (medidas en cantidad de heridos y de fallecidos) por ellos ocasionadas. Últimamente, se viene construyendo en el imaginario social un escenario futuro apocalíptico en donde la naturaleza pareciera encontrarse cada vez más indómita, ante un nuevo estadio, al que algunos estudiosos sobre el tópico llaman de "cambio ambiental global". Desde esta lógica, si la naturaleza se ha "descarriado", entonces el "hombre" como solución al problema del incremento de los desastres, debe invertir capitales, tecnologías y tiempo en su estudio con el objeto de volverla más predecible y así antecederse a esos arrebatados impulsos.

Sólo en los últimos años del presente siglo hemos sido testigos de una importante cantidad de desastres "naturales" cuyas consecuencias fueron notablemente dramáticas. Pareciera que con los últimos desastres de importancia, como por ejemplo, el maremoto del Océano Índico en 2004, el huracán Katrina en Nueva Orleans en 2005 o los recientes terremotos de Haití y Chile a inicios de 2010, las cifras sobre pérdidas materiales como las de fallecidos no dejan de incrementarse, superando incluso registros históricos en esta materia. En el país más pobre de América el último terremoto produjo más de 200.000 muertes y en nuestro vecino andino los daños por el sismo superan los 25.000 millones de dólares.

Para los científicos sociales, y particularmente aquellos que adoptan una mirada crítica sobre los desastres, el foco en la comprensión de estos tópicos no debe centrarse en los aspectos de la dinámica "natural", lo que la literatura especializada llama de peligro o amenaza en tanto el fenómeno "disparador", sino más bien en la dinámica que adoptan las sociedades tanto en sus relaciones intrínsecas como en la relaciones que éstas mantienen con las condiciones físicas del espacio, a las que han definido de vulnerabilidad social frente a los desastres.

Dado que todos los desastres antes indicados han tenido un profundo impacto en ámbitos urbanos, estos eventos ponen a la luz otro aspecto de importancia: la significación que ha adquirido para la población humana la producción de espacios urbanos como forma de habitar en este mundo. Desde el año 2007 más de la mitad de la población mundial habita en espacios considerados como urbanos. Esta condición hace tiempo que es vivida, por ejemplo, en Europa y gran parte de América, y hacia ese camino se dirigen más recientemente África y Asia. Estos últimos continentes se están urbanizando a pasos agigantados, estimando los organismos multilaterales especializados en el tema que es en ellos donde se encontrarán las metrópolis con mayor cantidad de habitantes. Pensar en la incorporación de China al capitalismo y la incidencia que ello trae respecto al proceso de urbanización genera verdaderos escalofríos. En pocas décadas el gigante asiático vivirá intensamente el proceso de urbanización que tuvieron países de la Europa occidental a lo largo de varios siglos.

El crecimiento en la proporción de la cantidad de habitantes en ámbitos urbanos respecto a la que habita en ámbitos rurales a nivel mundial, como el aumento de la superficie y de la cantidad de habitantes de buena parte de las ciudades metropolitanas, especialmente en los países llamados “en vías de desarrollo”, no es una cuestión escindida de los procesos de incremento en la cantidad y en la cualidad de los desastres antes mencionados. Ello no se relaciona con el hecho del aumento poblacional tal como se pretende instalar desde las teorías neomalthusianas, sino que tiene como base las condiciones de vida que adquiere gran parte de la población urbana mundial y las formas en que los procesos de urbanización incorporan las áreas donde acontecen fenómenos físicos extremos, tales como laderas inestables, valles de inundación, terrenos sísmicos, etc. Por lo general, son los grupos en condiciones de pobreza o indigencia los que terminan ocupando esas áreas a través de técnicas constructivas inadecuadas o precarias, tornando esos espacios como riesgosos.

Con cada uno de los desastres antes señalados vuelve a ponerse de relieve el impacto desigual que los mismos generan sobre los distintos grupos sociales afectados. Por

ejemplo, las imágenes televisivas de las consecuencias provocadas por el huracán Katrina en Nueva Orleans daban la sensación de no estar frente a un desastre en la primer potencia económica (los Estados Unidos), sino en algún otro lugar del mundo significativamente más pobre y desigual; observar los videos de aficionados que tomaron el preciso momento en que impactaba la mega ola en las costas de Indonesia desde los pisos altos de algún hotel de esos paradisíacos destinos turísticos, parecía formar una realidad diametralmente opuesta a la de los impactos producidos en las villas de pescadores cercanas donde la destrucción fue total y se veía a los grupos humanitarios acumulando infinidad de bolsas con miles de cadáveres. Claramente, los desastres ponen de relieve las profundas desigualdades presentes en las sociedades urbanas cuyas raíces deben buscarse, entre otros, en los proceso de producción de sus espacios urbanos.

En los últimos tiempos, por otro lado, se advierten cambios intensos en el modo en que se produce el espacio en las ciudades, con especial significación en las grandes áreas metropolitanas. Esos cambios están vinculados con las transformaciones que ha vivido el modo de producción capitalista en las últimas décadas al pasar de un modo de acumulación "fordista" a otro "flexible", en el que el capital industrial deja paso al capital financiero. Los cambios vividos en materia socioeconómica y política de la últimas décadas han llevado a una declinación y empobrecimiento de la condiciones de vida de gran parte de la población, multiplicando con ello las condiciones de vulnerabilidad social frente a los desastres. Por otra parte, la presión ejercida sobre las condiciones físico-naturales ha aumentado como nunca en la historia social de la naturaleza, degradándola a niveles inauditos, derivando en una amplificación del poder destructivo de los fenómenos físicos extremos.

Desde la década de 1970, pero más específicamente, desde la última década del siglo XX, el capital redescubre a "lo inmobiliario" como medio para su reproducción observándose con ello intensas mutaciones en las ciudades. La diseminación de nuevos "artefactos urbanos globales", orientados al consumo de los grupos sociales mejor posicionados, potencian el desarrollo geográfico desigual, dejando escasas

opciones a los “no incluidos”, que deben competir por los mismos espacios en una condición de clara inferioridad. En esas ansias por la búsqueda de nuevos frentes de expansión para los negocios inmobiliarios, los actores económicos privados a ellos vinculados, apadrinados por gestiones afines por parte de los Estados (en sus distintos niveles de gestión), procuran reproducirse ocupando y transformando áreas periféricas de suelo económico donde acontecen fenómenos físicos extremos. Con ello se viene gestando una profunda y dramática disputa por esos espacios, en los que las diferencias materiales, espacialmente, las asociadas con el acceso a las técnicas de “domino” y mitigación empleadas frente los fenómenos que allí tienen lugar, son expresión de la desigualdades entre los extremos de la pirámide socioeconómica. Las consecuencias vividas ante desastres como el paso del huracán Katrina en Nueva Orleáns constituyen ejemplos contundentes de lo aquí mencionado.

Asimismo, los desastres de grandes magnitudes acontecidos en ámbitos urbanos, como los antes citados, no sólo pueden comprenderse en base a las transformaciones socioeconómicas y políticas vividas en tiempos de la última etapa de la globalización capitalista de corte neoliberal, y su influencia sobre la producción material de las ciudades, sino también en base a la producción histórica de esos espacios urbanos en áreas proclives a la ocurrencia de fenómenos físico- naturales extremos, ocurrida en contextos históricos específicos. Esto significa que las características actuales que adoptan esos espacios de riesgo de desastres tienen sus raíces en el proceso histórico de producción de esas ciudades.

En la presente Tesis se busca desentrañar y avanzar en el conocimiento en torno a estos procesos, adoptando para tal fin un marco teórico específico que articula las perspectivas críticas sobre riesgos de desastre con aquellas (también críticas) que tienen por objeto la producción de espacio urbano a través de la urbanización de áreas inundables. Para ello se analiza un caso de estudio: La urbanización en los bañados del Municipio de Tigre, Provincia de Buenos Aires, Argentina (Figura N° 1 y

Nº 2, al final de este punto), tanto en lo que refiere a las propiedades que adopta su fructífera historia, como a sus transformaciones más contemporáneas.

¿Por qué se ha elegido este caso? Los procesos recientes de urbanización de los bañados de Tigre, liderado por la expansión de urbanizaciones cerradas- UCs- (sumado a otros productos inmobiliarios), adquieren características singulares. Entre ellas sobresalen tanto la intensidad con que se desarrolló ese fenómeno en cuanto a la superficie edificada respecto de comienzos de los años noventa (de miles de hectáreas) como la rapidez en que se produjo el mismo (menos de dos décadas).

Otra de las características distintivas, de gran significación para la tesis, radica en la forma en que han sido incorporadas las tierras inundables y al cambio substancial que ello ha generado en la geografía del lugar. Con los nuevos emprendimientos suburbanos cerrados fueron construidos grandes rellenos como técnicas de mitigación frente a las inundaciones, removiéndose millones de m³ de suelos, construyéndose canales, marinas y nuevos cuerpos de agua; también se rediseñó y transformó traza de cursos de agua y de obras hidráulicas, en beneficio propio. Todo ello ha implicado un cambio en la configuración espacial de los bañados como nunca antes había ocurrido en la extensa historia de urbanización que presenta este peculiar lugar.

Los bañados tigrenses también constituyen un caso paradigmático respecto a las últimas transformaciones que se vienen manifestando en distintas metrópolis del globo en relación a las características que adopta la dinámica de los actores sociales con mayor participación en la producción de esos espacios urbanos: por un lado, los grandes grupos empresarios constructores, desarrolladores, etc., quienes operan bajo la lógica de maximización de ganancias, producen nuevas formas espaciales (nuevos productos inmobiliarios): las UCs, los edificios de categoría, los centros comerciales, etc.; por otro, el Estado en sus distintos niveles de gestión (pero con un papel destacado en su nivel local), quien actúa bajo la lógica de la dominación, favorece manifiestamente los intereses privados, en desmedro, principalmente, de los grupos

menos favorecidos que también se reproducen en los bañados disputando esas tierras.

Sobre los tópicos aquí mencionados versan los capítulos de este trabajo de tesis. Ellos han sido organizados en tres apartados. La Parte I incluye dos capítulos referidos a los aspectos teórico-conceptuales (Capítulo 1 y Capítulo 2) y un capítulo en el que se presentan los aspectos metodológicos (Capítulo 3).

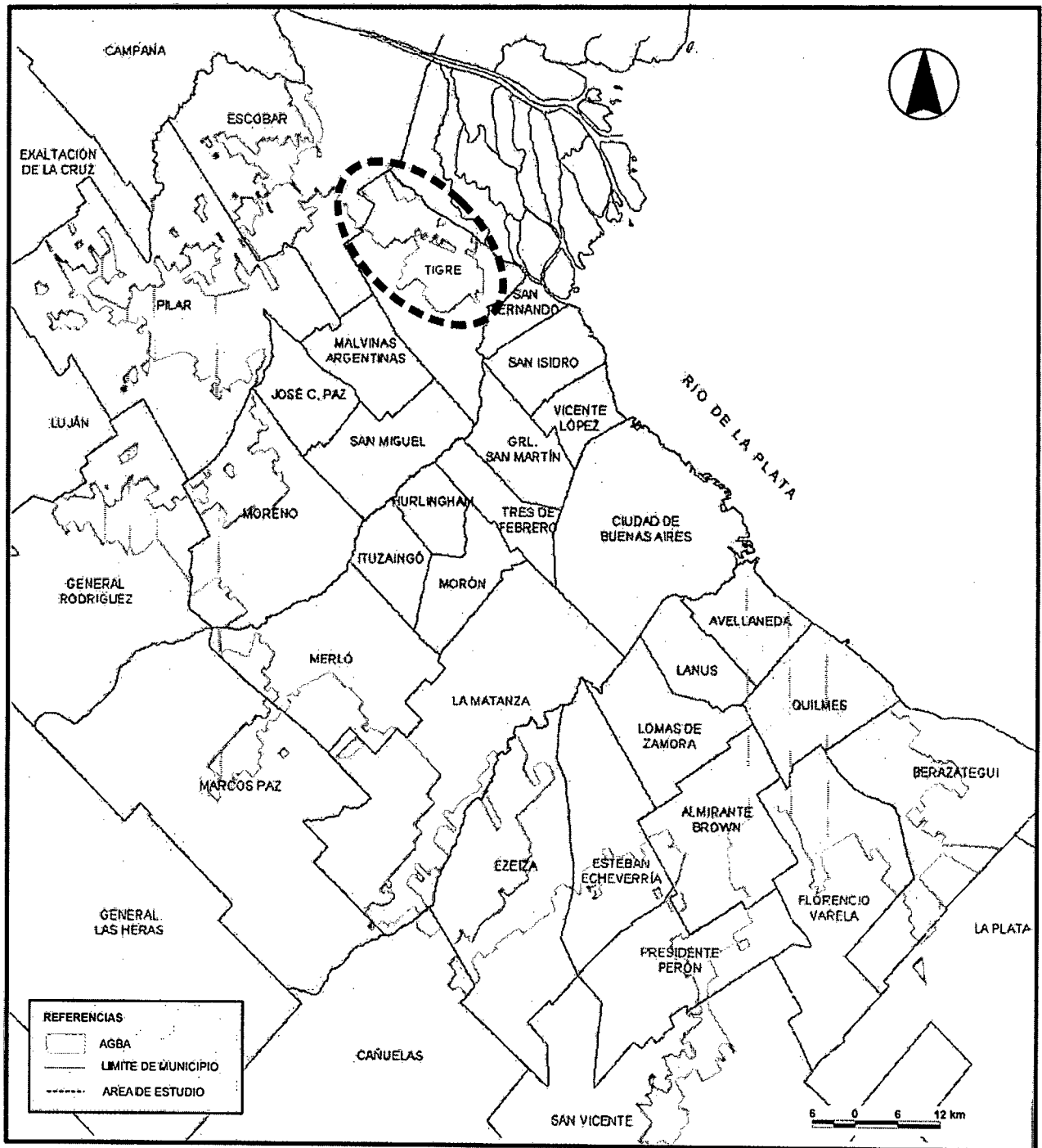
La Parte II aborda el proceso histórico de producción de espacio de riesgo de desastre a través de una periodización que reconoce tres momentos en la urbanización de los bañados de Tigre. Cada uno de estos momentos se corresponde con una o más etapas históricas, en las que los procesos sociales, económicos y políticos generales le otorgan significación a esos procesos urbanos. El Capítulo 4 trata de los inicios de la urbanización durante las etapas colonial y de los primeros años de vida independiente (1611-1810 y 1810-1860, respectivamente). Luego le sigue el Capítulo 5 que versa sobre la urbanización de los bañados bajo dominio de la elite porteña durante la etapa de la inserción de la Argentina a la división internacional del trabajo (1860-1930). Por último, en el Capítulo 6 se desarrolla el tercer momento en la urbanización de las tierras inundables, el que corresponde con la etapa histórica del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (1930-1976), cuyos protagonista principales fueron los grupos populares.

La Parte III hace referencia a un cuarto momento en el proceso de urbanización de los bañados, relativo a las transformaciones que se vienen sucediendo a partir de las últimas décadas del siglo XX en la etapa actual de la globalización capitalista (1976 en adelante), el cual establece un giro radical respecto a la historia de urbanización precedente. En el Capítulo 7 se presentan las características que marcan los inicios de la urbanización de los bañados contemporánea (1976-1989). Luego, en el Capítulo 8, se abordan las nuevas formas del espacio urbano que, a partir de la década de 1990, le otorgan una orientación y un rasgo distintivo a la urbanización de los bañados, ellas son: las UCs (y otros productos inmobiliarios), los grandes rellenos y los nuevos

cuerpos de agua. Por último, en el Capítulo 9 se avanza y profundiza en las nuevas formas en la producción urbana, que devienen de la convergencia de estrategias, intereses y prácticas de los principales actores sociales (los actores económicos privados, el Estado –especialmente en su nivel Municipal- y los consumidores de esos productos) que participan de esos submercados legales de tierras, y que ven la posibilidad de consolidarse a través de la transformación de las tierras “improductivas” de los bañados en una nueva Miami *all’uso nostro*.

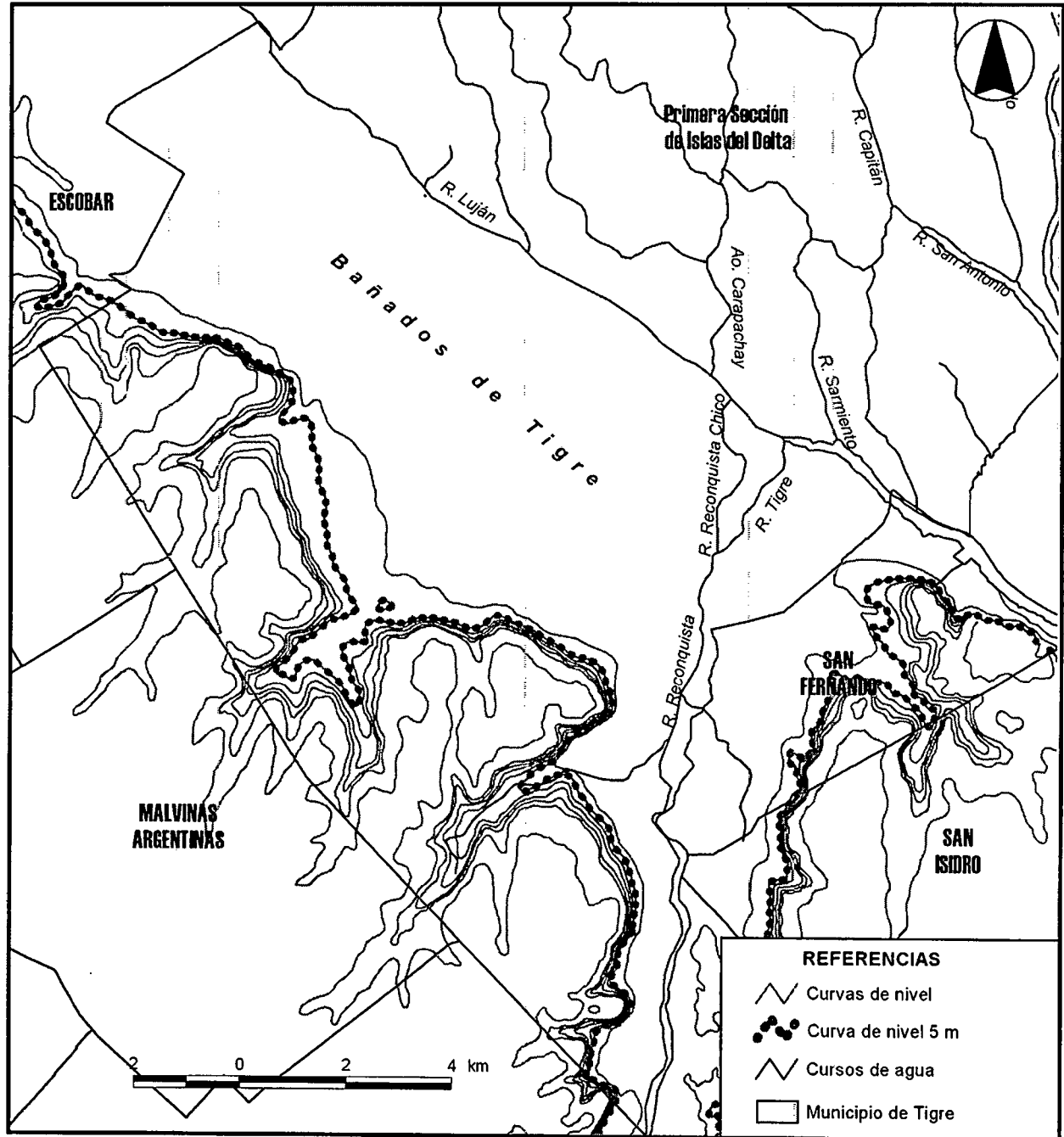
Al final de la Tesis el lector encontrará un apartado de Síntesis y Conclusiones Finales que contiene las síntesis y discusiones sobre los temas tratados en la Partes II y III y, por último, la conclusiones finales que cierran el trabajo y en las que se plantean nuevas líneas de investigación.

Figura N° 1: Aglomerado Gran Buenos Aires y área de estudio (2001)



Fuente: elaboración propia en base a INDEC (2003). Diseño: Silvia González.

Figura N° 2: Los bañados de Tigre



Fuente: elaboración propia en base a Instituto Nacional del Agua (INA) (2002); Instituto Geográfico Nacional (IGN) (2000); AIACC (2002-2004). Diseño: Silvia González.

PARTE I

MARCO TEORICO Y METODOLOGICO

En esta parte de la Tesis se desenvuelven los fundamentos teóricos en los cuales se ha basado su desarrollo. También se señalan los elementos hipotéticos esbozados como punto de partida de la investigación, los objetivos planteados y las técnicas, los procedimientos y las actividades implementadas para cumplir los dichos objetivos.

En el Capítulo 1 se discuten uno de los dos ejes principales de la Tesis. Con una mirada crítica se tratan cuestiones vinculadas a la producción del espacio urbano, particularizando en las transformaciones recientes producidas en las ciudades. Esta discusión se aborda desde un plano económico (la acumulación de capital en el espacio urbano a través de las actividades inmobiliarias) y un plano político (el papel de la gestión y la planificación urbanas como instrumentos de dominación estatal). La identificación y el análisis de los actores sociales que producen espacio urbano resulta un momento de articulación, para finalmente dar paso a los procesos de transformación de las ciudades más novedosos, corporizados en una gestión urbana emprendedora y la aparición de nuevos artefactos emergentes de la globalización.

El Capítulo 2 trata el segundo eje de la problemática estudiada: la cuestión del riesgo de desastres en áreas urbanas inundables y su tratamiento mediante técnicas hidráulicas específicas. Estas últimas tienen un rol especial para afianzar las relaciones del poder, por lo cual serán extensamente discutidas en cuanto a su

consideración como “solución única” al problema de las inundaciones, a su rol en la valorización urbana de áreas inundables y a los efectos de su aplicación en el espacio amplificando el riesgo de desastre. Rastreando en la historia de las referencias sociales en base a las cuales se valoran determinados espacios, como son las áreas inundables, son analizados el Higienismo y el Ambientalismo, dos pensamientos que han jugado legitimando la transformación técnica de áreas inundables para fines urbanos y sentando los argumentos para dejar de considerar a la técnica como base del problema ambiental y pasar a considerarla como solución.

Planteados los aspectos conceptuales básicos que sustentan la tesis, en el Capítulo 3 se pasa a considerar los procedimientos implementados para demostrar la hipótesis y alcanzar los objetivos planteados. Se definen el territorio en estudio y los alcances temporales de la investigación, para considerar luego de qué manera de obtuvo y trató la información utilizada en los distintos capítulos de la tesis, en procura de identificar, procesar y analizar las distintas dimensiones que configuran el problema en estudio. Un apartado especial se dedica a la cartografía relevada, utilizada y diseñada. Finalmente se ponen de manifiesto los obstáculos encontrados en el acceso a la información durante el desarrollo de los trabajos de campo y las entrevistas.

CAPITULO 1: PRODUCCION DE ESPACIO URBANO Y TRANSFORMACIONES RECIENTES EN LAS CIUDADES

1.1. Una perspectiva crítica sobre la producción de espacio urbano con énfasis en los planos económico y político

La concepción de espacio como cuadro físico, receptáculo o palco de la acción humana ha formado parte de la Geografía tradicional por mucho tiempo; incluso, en la actualidad, todavía perduran vestigios de dicha concepción del espacio. Uno de los pensadores que más ha contribuido al cambio en esta materia es Henri Lefebvre. Para este autor el espacio no es un elemento dado, sino que es producto de las relaciones sociales de producción, en un contexto de un modo de producción específico. Es así como dicho autor, al relacionar el espacio y su producción, trae el dinamismo, la idea de complejidad, de proceso sobre esta dimensión humana, oponiéndose a los abordajes convencionales del espacio. Dicha concepción de espacio, como artefacto maleable supera la idea del espacio cartesiano o del espacio absoluto newtoniano (Smith, 2008). Dentro de su prolífera producción, entre fines de los sesenta y comienzos de los noventa, la obra *La producción del espacio* (1974, versión original en francés; 1995, versión en inglés) ha sido sumamente enriquecedora en este sentido y ha permitido (re)pensar, desde la teoría social crítica, el papel destacado que tiene el espacio en la realidad social, alcanzando significativas repercusiones en distintas disciplinas, entre ellas, la Geografía.

A pesar que el pensamiento de Lefebvre tiene una fuerte base marxista, fundada en el método del materialismo histórico, éste logra superar el lugar que Karl Marx le había asignado al espacio, otorgándole un papel central en la comprensión de la realidad social. Lefebvre considera que el pensamiento marxista fue negligente con las cuestiones relativas al espacio puesto que, desde un inicio, su análisis crítico se centró en la producción en el sentido estrictamente económico, aquel de la empresa y del trabajo productivo (Carlos, 2004a). No obstante ello, tal como rescata Elden

(2004: 98, traducción propia), “la solución por parte de Lefebvre a esta aparente negligencia es sugerir que a pesar de que el espacio no haya sido analizado en el *Capital*, ciertos conceptos, como valor de cambio y valor de uso, son aplicados hoy día al espacio”. Para Lefebvre el espacio entra dentro de las fuerzas de producción, de la división del trabajo y de la propiedad, por lo que el espacio escapa del modelo estructura-superestructura; el espacio deja de ser pensado como un medio indiferente, “la suma de los lugares donde la plusvalía se forma, se realiza y se distribuye. Él se torna un producto del trabajo social, esto es, el objeto más general de la producción, y, por consiguiente, de la formación de la plusvalía” (Lefebvre, 2002: 142-143, traducción propia).

Lefebvre realiza importantes aportes en la comprensión del espacio superando las concepciones tradicionales que lo consideran como una mera forma espacial. Para este autor, no existe forma sin contenido social al igual que no existe contenido social sin forma, por lo que el espacio debe ser comprendido dialécticamente como **forma y contenido**. Este par contradictorio constituye para Lefebvre una dimensión analítica de gran utilidad para comprender el espacio. Para este autor si se considera la forma espacial aisladamente, el espacio se presenta como opacidad en relación a los contenidos sociales¹, ocultando las acciones, las intenciones y los significados de quienes lo producen, como así también sus ansias por dominarlo. Al mismo tiempo, agrega Carlos (1999), el espacio, además de articular forma y contenido, articula también localización y contenido; es decir, el espacio revela una localización (un punto determinado en el mapa) y un contenido social que lo singulariza, lo individualiza, lo torna distintivo. Ese contenido está determinado por las relaciones sociales que allí se establecen históricamente.

Los conceptos marxistas de **valor de uso** y **valor de cambio**, como ya se ha mencionado, también constituyen para Lefebvre otro de los pares contradictorios de gran importancia para la comprensión del espacio y de su producción. Según Lefebvre (1995), el espacio en tanto producto social representa, antes que nada, un

¹ En base a estos pensamientos, Milton Santos afirmaba, hace varias décadas, que “muchos geógrafos simplemente ignoran el misterio de las formas; ellos son empiristas que, atraídos por la falsa objetividad del mundo sensible, interpretan la cosa a través de la propia cosa, el espacio a través del propio espacio” (Santos, 1979: 162, traducción propia).

uso; es decir, un valor de uso, puesto que el espacio es apropiado por el hombre con todos sus sentidos, con todo su cuerpo, para satisfacer las necesidades de la vida, esto es, la apropiación del espacio en tanto espacio vivido. Asimismo, el espacio también adquiere valor de cambio, el cual tiene un lugar central dentro de las sociedades capitalistas. En estas sociedades mediadas por la propiedad privada y por la búsqueda de mayores ganancias, el espacio tiende hacia el dominio del valor de cambio antes que de su uso. Así el espacio se constituye en una mercadería, la principal mercadería, por lo que es fragmentado, desmenuzado, dividido, vendido en pedazos; es por ello que la propiedad privada, dice Lefebvre, se contradice con la apropiación, característica propia de las sociedades humanas. El cambio y el valor de cambio luchan así contra el uso, contra el cuerpo y lo vivido. Cada vez más se observa la producción del espacio orientada hacia las necesidades de acumulación del capital, lo que instala con fuerza la idea de una victoria del valor de cambio sobre el valor de uso (Carlos, 2001a).

Como se puede advertir el concepto de **producción** es central en el pensamiento de Lefebvre. Para este autor la producción es superadora de lo estrictamente económico, aquello que pasa por la esfera específica de la producción de mercaderías y del mundo del trabajo para abarcar también las obras, los discursos, las ideas, las verdades, las ilusiones o incluso los errores. Asimismo, por producción Lefebvre también incluye el habitar, la recreación, el ocio o la vida privada (Carlos, 2004a). El análisis de la producción del mundo moderno muestra que “nosotros hemos pasado de la producción de cosas en el espacio a la producción del espacio mismo” (Lefebvre, 1995: 227, traducción propia). Dicha noción de producción se vincula con la “producción del ‘ser humano’ por sí mismo, en el devenir de su desarrollo histórico. Esto implica la producción de relaciones sociales. En fin, tomando en toda su amplitud, el término envuelve la reproducción. No hay apenas reproducción biológica, sino también reproducción material y de todas las relaciones sociales” (Lefebvre, 1991: 37, traducción propia). El pensamiento de Lefebvre, según Carlos (op. cit.), permite reflexionar no sólo a la sociedad entera como lugar de reproducción (de relaciones sociales de producción y no solamente de medios de producción), sino, ya desde hace un tiempo, al espacio

entero como lugar de la reproducción. Según esta autora, “las necesidades de reproducción del sistema fundado en el capital van a establecer los rumbos, objetivos y finalidades del proceso general de reproducción, en el cual el espacio aparecerá como condición y medio, desvelándose el hecho que también es producto” (Carlos, 1994a: 22, traducción propia).

El proceso de producción de espacio adquiere una dinámica específica en las ciudades. Carlos (2001a) propone, siguiendo a Lefebvre, incorporar tres planos o niveles de análisis que permiten conocer las lógicas dominantes que estructuran el espacio urbano. El plano de lo económico, que remite a la acumulación de capital; la ciudad como lugar de la reproducción del capital. El plano de lo político, que remite a la dominación política; la ciudad como lugar de dominación por parte del Estado y de las elites y que se expresa, por ejemplo, en la gestión urbana; y el plano de lo social, que remite a lo vivido; la ciudad como producción de la vida, de las prácticas urbanas, del habitar, del cotidiano, etc. Estos tres planos se encuentran imbricados y en constante tensión. A los fines de este trabajo de tesis serán abordados, principalmente, los dos primeros planos que están asociados de manera directa con los actores sociales con mayor responsabilidad y poder en los procesos de producción de espacio de riesgo de desastres en ámbitos urbanos inundables, que aquí se intenta describir y analizar a través del caso elegido.

1.1.1. La acumulación de capital como plano económico del espacio urbano: la importancia de “lo inmobiliario”

El proceso de urbanización adquiere una importancia central en la dinámica del capitalismo. Para Lefebvre (tomado de Harvey, 1985: 222, traducción propia), “el capitalismo se ha urbanizado como forma de reproducirse”. A través de la urbanización es que los excedentes son movilizados, producidos, absorbidos y apropiados. La ciudad vendida en pedazos “ se torna parte integrante de la reproducción capitalista, no sólo porque en ella son producidos y cambiados los bienes materiales e inmateriales, o porque en ella, en un sentido amplio, la sociedad como un todo es reproducida, sino

también en un sentido que podríamos considerar como restringido, porque la ciudad ella misma pasa a ser un producto consumido, comprado y vendido, asumiendo una función fundamental en la circulación y acumulación del capital” (Sorbazo, 2005: 111, traducción propia).

La urbanización capitalista, sostiene Harvey (1985), adquiere lógicas y formas de contradicción propias, diferente a aquellas generadas en la producción de ciudad bajo el dominio de un modo de producción distinto. La ciudad, que viene con la historia y es preexistente al capitalismo, claramente, no presenta las mismas lógicas y contradicciones durante el modo de producción esclavista o el feudal. Es por ello que para Carlos (2004a) la **ciudad** se constituye en una de las categorías centrales del análisis al revelar la materialización del proceso histórico de producción del espacio. En cada momento de la historia, se produce un espacio, el cual revela, asimismo, una ciudad y sus posibilidades.

La ciudad es construida, destruida y reconstruida a imagen de capitalismo, como forma de resolver sus contradicciones a partir de soluciones espaciales que implican ajustes tanto en los sistemas productivos como en las formas de circulación y consumo (Sorbazo, 2005). En este sentido, “parece no haber duda de que la ciudad se reproduce, continuamente, como condición general del proceso de valorización generado en el capitalismo, en el sentido de viabilizar los procesos de producción, distribución, circulación, cambio y consumo, y con ello, permitir que el ciclo del capital, se desenvuelva y posibilite la continuidad de la producción, luego su reproducción” (Carlos, citado en Sorbazo, op. cit: 111, traducción propia).

Según Harvey (2000) en tiempos de crisis la aceleración del capital sólo puede realizarse a través de inversiones a largo plazo, las que sirven para absorber la sobreacumulación o excesos de capitales, tal es el caso de las obras públicas en momentos de recesión (o también de grandes obras privadas), especialmente en los ámbitos urbanos. Al mismo tiempo, esas obras y otras infraestructuras físicas, que pueden incluso involucrar a barrios enteros de las ciudades, se constituyen en barreras espaciales en otro momento y pueden lentificar el movimiento del capital

(cada vez más veloz), lo cual implica la “necesaria” destrucción de esas barreras. Es por ello que el espacio en las ciudades se presenta cada vez más como un palimpsesto; esto es, las ciudades se hicieron cada vez más fijas con el tiempo, siendo excepcional los casos en los que el espacio urbano se presenta como una tabla rasa sobre la que se puede construir con libertad nuevas formas urbanas.

En gran parte de la historia del capitalismo “lo inmobiliario” ha mostrado una importancia escasamente trascendente. Su situación cambia de manera radical a partir de la década del setenta del siglo XX, no sólo en los países centrales sino en el resto del mundo, convirtiéndose en uno de los sectores neurálgicos del capitalismo contemporáneo. Durante mucho tiempo, lo inmobiliario ha sido considerado un sector subalterno, subsidiario, de fuga en momentos crisis del propio circuito tradicional del capital (de producción y consumo de mercaderías asociado con la industria), para dejar de serlo y pasar a un primer plano (Lefebvre, 1976). Ese salto se produce cuando lo inmobiliario es absorbido y dominado por el capital financiero. Cada vez se torna más notable, señala O'Connor (2002), cómo el capital dinero abandona el largo y tedioso “circuito tradicional del capital” asociado con la industria, para saltar por encima de la sociedad y buscar expandirse por vías más fáciles y rápidas, a través de la compra y venta de tierras, del desarrollo de grandes proyectos inmobiliarios, de la especulación en las bolsas de valores y otros mercados financieros (como los *hedge funds*, por ejemplo), de los *commodities*, de la venta de armas, del narcotráfico, entre otros.

En los últimos tiempos, el capital financiero, “se realiza por medio del espacio [...], esto es, produciendo el espacio en cuanto exigencia de acumulación continuada, [...] bajo la forma del producto inmobiliario” (Carlos, 2004b: 52, traducción propia). En ese movimiento, la realización del capital financiero comprende una amplia articulación con otras fracciones del capital, por ejemplo, los excedentes de capital provenientes de la industria son invertidos en el mercado financiero, que a su vez, va a ser aplicado en la producción de bienes raíces. Así, el capital financiero es reinvertido en la compra del terreno (capital fundiario), en la construcción civil (capital industrial),

en el diseño realizado por un estudio de arquitectura y en la comercialización efectuada por empresas inmobiliarias (capitales de servicios terciarios), entre otros.

La asociatividad entre el capital inmobiliario y el capital financiero, en distintas ciudades del mundo, se torna cada vez importante. Esta mutua aproximación entre estos capitales se expresa en la reciente apertura de acciones en la bolsa perteneciente a las mayores empresas desarrolladoras/constructoras. Para el capital inmobiliario, ello implica fuentes alternativas de captación de recursos, con el propósito de aumentar su base de capital y permitirle la continuidad de inversiones inmobiliarias; por su parte, para el capital propiamente financiero ello demuestra el creciente interés que presentan las finanzas por invertir en la producción de espacio, como una actividad sumamente lucrativa. Tanto un inmueble como un lote de tierra son tratados como cualquier otro bien financiero, esto es, capital ficticio que se vende a la espera de retornos o ganancias futuras (de un valor futuro). El valor del inmueble/de la tierra está íntimamente ligado con el sistema de crédito, el mercado de acciones y el capital financiero de un modo general; es decir, ese valor cada vez tiene menos que ver con los costos asociados a su producción y cada vez más con las ganancias que se espera de ellas, de carácter propiamente especulativo (Volochnko, 2008).

1.1.2. La dominación estatal como plano político del espacio urbano: el papel de la gestión/planificación urbana

Para Lefebvre (1995) el espacio permite que lo económico se integre con lo político; de allí que la dominación política del espacio por parte del Estado es un elemento clave en la comprensión del proceso de reproducción del modo de producción capitalista. El espacio, en tanto producto social, está atravesado por decisiones sociales, por lo que se constituye en un objeto inherentemente político. El espacio envuelve el poder y el poder implica control y dominación política; es por ello que el espacio, para este autor, es el último *locus* y medio de lucha.

En su obra *Espacio y Política*, Lefebvre (1976) sostiene que el espacio siempre ha sido un objeto político y estratégico. El espacio se nos presenta como neutro, indiferente, vacío, ausente, precisamente, porque ya se encuentra ocupado, transformado, acondicionado; porque ya es objeto de estrategias antiguas, de las que no es tan fácil desentrañar sus marcas pretéritas. El espacio, asegura Lefebvre “ha sido formado, modelado, a partir de elementos históricos y naturales, pero siempre políticamente” (Lefebvre, op. cit.: 46). Si el espacio es político está cargado de ideología. Para Lefebvre el espacio es “una representación literalmente plagada de ideología. Y es ideológico porque a pesar de que aparece homogéneo, hecho de una sola pieza dentro de su objetividad, en su forma pura, tal como lo constatamos, es un producto social” (Lefebvre, op. cit.: 47). Existe una política del espacio, asegura Lefebvre (op. cit.: 1995), porque el espacio es político. A lo que Elden (2004) agrega, siguiendo a Martin Heidegger, que “existen políticas de espacio porque la política es espacial [...] lo político, como la fundación ontológica de las políticas, es donde las políticas tienen lugar [...] existen políticas de espacio, no simplemente porque se generan disputas políticas por el espacio, sino que el espacio y las relaciones espaciales no pueden ser entendidas sin el contexto político” (Elden, op. cit.: 100, traducción propia).

Lefebvre (1976) considera al espacio como un claro instrumento político, que facilita el control de la sociedad, a pesar de que el mismo sea enmascarado y presentado como un objeto neutral. El Estado es el actor social que tiene mayor participación en la manipulación del espacio como instrumento político. Desde esta perspectiva, el Estado y sus instituciones, sostiene Brenner (2001), juegan un papel esencial en la producción, regulación y reproducción de un amplio rango de espacios capitalistas. Esa posición privilegiada que tiene el Estado en la producción de la espacialidad capitalista, también la tiene en el caso del socialismo real como ha sido con el Stalinismo en la ex-Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que Lefebvre igualmente analizó; de allí que este autor instala la idea de Modo de Producción Estatal, con sus matices para cada uno de los modelos.

Según Carlos (2001b) para que el capital se desarrolle a través de la producción de espacio necesita de una alianza con el poder político. Por lo general, es el Estado quien tiene el poder para actuar a gran escala y durante largo período de tiempo, fundando la infraestructura necesaria para la reproducción (como es aquella vinculada con el transporte, por ejemplo), substituyendo legislaciones, cambiando las normativas y códigos de la zonificación urbana, dirigiendo los procesos de desapropiación del suelo, aumentando el coeficiente edificable y posibilitando una mayor verticalización, entre otros tantos ejemplos que se pueden mencionar.

De acuerdo con Lefebvre (1995), el **urbanismo**, por lo menos en lo que refiere a ámbitos urbanos, constituye uno de los principales instrumentos estratégicos utilizados por el poder (Estado y capital) para dominar el espacio y con él a sus sociedades. El urbanismo, sostiene Lefebvre (2002), encubre bajo una apariencia científica, racional, positiva, humanista y tecnológica una estrategia capitalista de dominación del espacio, y con ella, de la sociedad. Es por ello que este autor advierte en el urbanismo una contundente ideología (o ideo-lógica, como él menciona) desde la cual se “formula todos los problemas de la sociedad en cuestiones de espacio y traspasa para términos espaciales todo lo que proviene de la historia [...] el urbanismo sabría discernir los espacios enfermos de los espacios ligados a la salud mental y social, generadores de esa salud. Médico del espacio, él tendría la capacidad de concebir un espacio social armónico, normal y normatizante” (Lefebvre, 1991: 43-44, traducción propia). Declarar, por ejemplo, que una ciudad se define como una red de circulación de transporte y consumo, como un centro de información y de decisiones es, claramente, para este autor, una ideología absoluta. El urbanismo, para Lefebvre (1978), procura dominar la práctica urbana, bajo una racionalidad industrial, tal cual la industria dominó a la naturaleza, imponiéndoles su tiempo y su lógica productivista.

Para Garnier (1976), cuando el urbanismo presenta a las contradicciones sociales propias del modo de producción capitalista como “problemas urbanos”, termina enmascarando y dejando de lado los determinantes sociales de estas últimas. De esa

manera, bajo esa concepción, las contradicciones sociales son consecuencia solamente de una mala organización del espacio, por lo que se las debe solucionar modificando el espacio que las ha engendrado. A partir de estos supuestos, dice Garnier (op. cit.: 7), "es lógico que se llegue a analizar los 'problemas urbanos' en términos de 'crisis' [...] Hablar de 'crisis' en vez de 'contradicciones' permite hacer creer que la planificación urbana debe hacer frente a obstáculos técnicos que deben superarse, cuando en realidad pretende facilitar la regulación política de ciertos conflictos de clases específicos". Para el precitado autor, el objetivo de la planificación urbana elaborada por el urbanismo no es poner en tela de juicio los fundamentos del capitalismo, sino, en todo caso, es ayudarlo a funcionar más libremente; de allí proviene una doble ambición de los planificadores urbanos: "A) transformar la realidad espacial sin necesidad de transformar la realidad social, mas bien al contrario, buscar los medios para no transformarla, y B) pretender transformar la realidad social a través de la transformación de la realidad espacial" (Garnier, op. cit.: 8).

Lefebvre (2002) también sostiene que el urbanismo siempre ha sido un urbanismo de clase. El urbanista se encuentra en la encrucijada entre los promotores inmobiliarios y los poderes del Estado; está atrapado entre los intereses privados y los intereses políticos, entre los que deciden en nombre de lo "privado" y los que deciden en nombre de los poderes. Es por ello, que desde el urbanismo se instala el mito de la tecnocracia que este autor critica, como también a los tecnócratas por difundirlo. En otra de sus obras, *De lo rural a lo urbano*, Lefebvre (1971) menciona que los tecnócratas no tienen el poder y terminan aplicando el mínimo de la técnica existente, puesto que sus propuestas urbanísticas, que implican un poderoso sistema de normas y opresiones, están elaboradas por razones financieras bajo los imperativos del menor costo posible. Generalmente, el accionar del Estado, a través del urbanismo, termina reforzando la jerarquía de los lugares, creando nuevas centralidades, expulsando hacia la periferia a los antiguos pobladores. Según Elden (2004), la planificación social realizada desde el urbanismo termina reproduciendo la estructura de clase, asignando el espacio social de acuerdo a los sectores sociales, de allí se entiende el porqué de mucho espacio para los ricos y tan poco para los pobres,

o también el escaso desarrollo en la calidad de los lugares para el segundo de estos grupos en comparación a los primeros.

1.2. Una mirada sobre la articulación entre actores sociales en la producción del espacio urbano

Ahora bien, ¿cómo es posible “operativizar” los abordajes teóricos más macro antes presentados si se pretende analizar una realidad urbana concreta en el contexto de las transformaciones urbanas correspondientes con la etapa actual de la globalización del modo de producción capitalista? Entre las propuestas teóricas operativas se encuentra la de Pérez (1995), para quien es posible identificar las relaciones y los actores sociales que están por “detrás” del proceso de producción de espacio urbano. Si bien son diversos los procesos y los actores que producen la ciudad, es posible reconocer tres grandes grupos²:

A) Actores económicos privados que participan en la producción del espacio urbano orientados por la lógica de la obtención de ganancia y lo hacen a partir de actividades que se encuentran insertas en el mercado. El predominio de esa lógica hace que estos actores deban someter su comportamiento a la búsqueda de ganancias para poder mantenerse y reproducirse como tales. Entre estos actores pueden diferenciarse aquellos que producen la ciudad, esto es los soportes físicos y los servicios (suelo urbano, infraestructuras, equipamientos y servicios) y aquellos que producen en la ciudad, esto es los actores que realizan actividades económicas que dependen de la aglomeración urbana, y que a su vez, la promueven y desarrollan (actividades industriales, comerciales, financieras, etc.). En realidad, insiste Pérez (op. cit.), los actores concretos están insertos en ambos tipos de procesos;

² Para Pérez (op. cit.) también debe incluirse la llamada lógica del conocimiento (científico, técnica, ideológico), como otra de las lógicas de la producción de la ciudad. Esta es una lógica subordinada a las otras tres, pero que contribuye a las decisiones de las otras tres lógicas (la de acumulación, la de dominación y la de necesidad). Por ejemplo, la lógica del conocimiento influye sobre las representaciones sobre la ciudad de las lógicas antes indicadas.

B) Actores estatales (gubernamentales) cuya participación en la producción de la ciudad está orientada bajo una lógica política (de dominación). En principio esa lógica no estaría sometida a la lógica de la ganancia, sin embargo la misma no es posible si su intermediación en el espacio. Pueden desarrollar procesos no mercantiles de producción de la ciudad en función de una doble vinculación. Por un lado, en lo que respecta a su papel representativo de la sociedad se hace cargo de cuestiones necesarias para garantizar la satisfacción de necesidades y/o el funcionamiento de la ciudad. Por otro lado, “en razón de la acumulación particular de poder que busca el fortalecimiento y reproducción de la ocupación de posiciones de toma de decisiones por parte de ciertos individuos o grupos (normalmente organizados partidariamente)” (Pírez, 1995: 9). Estos actores, entonces, producen la ciudad en forma directa a través de obras de consumo colectivo y, también, en forma indirecta al establecer parámetros que orientan la acción de los actores económicos privados, tales como por ejemplo la legislación urbanística, las regulaciones en las actividades de los actores privados, entre otros; y

C) Actores que producen la ciudad dominados por la lógica de la necesidad. Se trata de procesos tendientes a la satisfacción inmediata de la necesidad por quienes las sufren de manera directa. A estos procesos se los suelen llamar de autoproducción de la ciudad, llevados adelante en forma individual, comunitaria y/o bajo relaciones clientelares. A veces estos actores producen la ciudad en forma autónoma y en otros casos en asociación con actores gubernamentales o mercantiles, por lo tanto vinculándose a esas otras lógicas. Esa ciudad producida por estos grupos no es sólo de “utilidad” para la reproducción de los mismos, sino que es usada por el resto de sus habitantes.

También Pírez (1995) sostiene que para comprender el proceso de producción de la ciudad, además de identificar los actores intervinientes, se requiere del análisis de las estrategias y sus relaciones. Por “estrategias” este autor entiende a los intentos de desenvolver los intereses o satisfacer las necesidades. Las estrategias suponen no sólo un tipo de cálculo en el que cada actor toma en consideración sus intereses y

necesidades y su vinculación con los componentes objetivos, sino también la expectativa sobre el comportamiento de los otros actores. Las estrategias son el resultado de las relaciones que se establecen en el sistema de actores y constituyen la formalización de la acción de los actores urbanos, en tanto perspectiva de su comportamiento que supone que portan sentido o significación. Los procesos relevantes en la producción del espacio urbano suelen resultar de la combinación de estrategias entre distintos actores.

Para Clichevsky (2006) la forma en que asume la producción de la ciudad tiene vinculación directa con el funcionamiento de los mercados de tierras, tanto legal como ilegal (muchas veces complementarios o yuxtapuestos). El mercado de tierras es el lugar donde interactúan los distintos actores privados y públicos, con diferentes objetivos. Estos actores han ido cambiando desde mitad del siglo XX. En la actualidad los principales actores son los propietarios de tierras, el sector financiero, los desarrolladores, las empresas constructoras, las empresas inmobiliarias, los equipos de profesionales, el Estado en sus diferentes niveles de actuación, los demandantes usuarios y los demandantes especulativos.

En la producción de la ciudad coexisten el mercado formal o legal de tierra, el mercado informal o ilegal, y la ocupación directa de suelo por los habitantes. Según Clichevsky (2006: 34), “el mercado legal de tierras es escasamente regulado por el Estado en la producción y menos en la comercialización, funciona según la oferta y la demanda solvente [...], es imperfecto, con características monopólicas u oligopólicas según las áreas urbanas, posee escasa transparencia (en términos de conocimiento sobre los propietarios, información actualizada en catastros, etc.), se relaciona también con el mercado inmobiliario internacional, vinculado al sector financiero” (Clichevsky, 2006: 34). Por su parte, el mercado informal o ilegal implica dos tipos de transgresiones: respecto a los aspectos dominiales (falta de título de la propiedad o contrato de alquiler) y respecto al proceso de urbanización (incumplimiento de las normas de construcción). La ocupación directa del suelo por los habitantes constituye diferentes tipos de hábitats

informales, tales como asentamientos, villas de emergencia, casas y equipamientos tomados, etc.

1.3. Transformaciones recientes en las ciudades: gestión urbana emprendedora y nuevos “artefactos de la globalización”

De acuerdo con Harvey (2000) el urbanismo de siglo XIX (o el pre-urbanismo, en palabras de Choay, 2003) buscaba “solucionar” las contradicciones que el capital había generado para toda la ciudad. Esta tendencia cambia desde las últimas décadas del siglo XX, cuando dejan de observarse soluciones urbanas abarcativas, para pasar más bien a respuestas de los grupos con mayor poder que tienden a la autoexclusión y al “sálvense quien pueda”. En este movimiento se instala la idea de una “civilización sin ciudad”, contradicción claramente notoria cuando la población mundial se halla ampliamente urbanizada alcanzando el 50% en el año 2007 (UNFPA, 2007).

A partir de las tres últimas décadas del siglo pasado se viene evidenciando cambios en las relaciones entre capital y producción de espacio, que encuentran en las ciudades su punto más dinámico. La mayor parte de los estudiosos de la “cuestión urbana” vinculan esos cambios al impacto de las transformaciones económicas acontecidas desde los años setenta, por lo que algunos autores los han denominado como la última “revolución urbana” (Ascher, 2004). Harvey (2000) considera que, a su vez, los cambios ocurridos en las ciudades, sobre todo en lo referido a su gestión, han tenido un papel trascendente en la transición del capitalismo de régimen de acumulación fordista a otro flexible (o postfordista).

A partir de la crisis internacional generada en la década de 1970, el modo de producción capitalista evidencia un proceso de reestructuración económica, productiva y financiera. Esa crisis, que se expresó de maneras diversas en las distintas ciudades del mundo, pero con ciertos patrones comunes (crisis financiera y

económica de los poderes municipales, “crisis del funcionamiento” de las ciudades, “crisis” de la gestión política), tuvo su respuesta correspondiente en las políticas urbanas y en el propio urbanismo (Hall, 1996). Ante este nuevo escenario surgieron nuevas formas de gestión y planificación urbana que fueron puestas en práctica, sobre todo, a partir de la década de 1980 en algunas ciudades afectadas por la “crisis” (New York, Baltimore, Los Ángeles, Boston, Londres, Barcelona, etc.), preferentemente de los países más desarrollados, las cuales, en muchos casos, se transformaron en modelos de “buena gestión” a ser reproducidos en el resto del mundo (Botelho, 2004b).

Estas nuevas formas de gestión y planificación urbana, Harvey (2005b) las ha denominado empresariales. Para este autor es posible observar un pasaje de una gestión de perfil “administrativa”, característica hasta la década de 1960, a otra “empresarial”, que se desarrolla a partir de la década de 1970 en adelante, para el caso de los países centrales. Este giro surge en un contexto de clara profundización de la competitividad intraurbana, es decir, entre ciudades, que desemboca en la aparición de otra concepción en la forma de gestionar el espacio urbano, sustentado en un consenso general emergido en el mundo capitalista: aquellas ciudades que adopten una postura emprendedora en relación al desarrollo económico alcanzarán beneficios positivos.

Como sostiene Carlos (2001a) para que el ciclo del capital continúe precisa de una alianza con el poder político, que en materia urbana se expresa en la política urbana llevada a cabo por el Estado para favorecer a los grupos de mayor poder económico. Desde la década de 1970 esta alianza adopta la forma de coaliciones entre poderes estatales (de distintos niveles de actuación), organizaciones de la sociedad civil y los actores económicos privados para fomentar o administrar el desarrollo urbano (Harvey, 2005b), a lo que Molotch (1976) también llamaba a fines de los años setenta “máquina de crecimiento”. La formación de esas coaliciones, expresa Harvey (op. cit.), no es una tarea sencilla; a menudo, requiere de personalidades con visión, tenacidad, habilidad (como puede ser un intendente carismático o un líder

empresarial exitoso) que imponen una marca personal en la forma de la gestión urbana empresarial implementada.

En términos generales, el pasaje emprendedor de la gestión urbana implica adoptar un modelo asociado con las estrategias empresariales, tornando a la gestión urbana y a la propia ciudad tanto como medio y como producto para la reproducción del capital. De allí que, autores como Vainer (2000) consideren a estas nuevas formas de gestión urbana, asociadas a la planificación estratégica, al *city marketing*, etc., como formas de profundizar la mercantilización de las ciudades; es así que éstas son concebidas como empresas, como mercaderías (con el fin de instalar su gestión empresarial y de volverlas como otra mercancía más) o como patrias de consenso (con el fin derribar la idea de ciudad como ámbito político y así limitar las posibilidades de expresión de las resistencias a estos procesos).

Uno de los principales objetivos de la estrategia de gestión emprendedora consiste en propiciar los procesos de **renovación urbana** que, como menciona Harvey (1985, 1996, 2003), posibilitan un mayor y más rápido rendimiento en la circulación del capital a partir del impulso de la eliminación de ciertas barreras espaciales, implicadas en los procesos de destrucción creativa propios de la dinámica de la reproducción del capital. Dentro de los procesos de renovación urbana, los **grandes proyectos urbanos** han tenido un papel destacado. Swyngedouw et. al. (2002), muestran cómo la realización de estos proyectos en distintas ciudades europeas, concebidos como operaciones emblemáticas del urbanismo empresarial (sobre todo en la década del noventa), aparecen como un componente central. Por lo general, estos grandes proyectos urbanos tienden a una reconversión de espacios degradados de las ciudades a partir de la reorganización estructural del tejido físico y socioeconómico del espacio urbano. La selectividad espacial de estos grandes proyectos urbanos radica no sólo en cuanto a su específica localización espacial dentro de la ciudad, sino que también están dirigidos, primordialmente, a un mercado de consumo determinado: los sectores medio-altos y altos, empresarios exitosos, turismo internacional, entre otros. Así, se viene potenciando los procesos de

producción de espacios públicos o semi-públicos destinados a grupos socioeconómicos específicos, mientras que una gran mayoría de la población citadina queda fuera de estas inversiones y propuestas de renovaciones urbanas.

Tanto estos grandes proyectos urbanos como la forma de gestión urbana empresarial son instalados y difundidos por las agendas de los organismos internacionales de crédito, las agencias multilaterales, los gobiernos locales y los consultores internacionales, como los “modelos de ciudad y de gestión” a imitar. El caso de la ciudad catalana de Barcelona ha sido emblemático en este sentido; este modelo “exitoso” fue divulgado en distintos documentos y publicaciones (como por ejemplo, *Barcelona: un modelo de transformación urbana*, publicado por el Ayuntamiento de Barcelona, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial). Otro ejemplo es el de la ciudad brasileña de Curitiba. Ambos modelos tuvieron fuerte repercusiones reflejadas en proyectos y forma de gestionar el espacio urbano, por lo menos, a nivel regional (Sánchez, 2001; Sánchez y Moura, 2005); y, en particular, con el caso de Puerto Madero en Buenos Aires.

Los frentes de agua urbanos (o los *urban waterfronts*, en la bibliografía inglesa; es decir, costas, riberas, bañados, islas, puertos, etc.), se destacan entre los lugares más codiciados por el capital y el urbanismo empresarial para el desarrollo de grandes proyectos urbanos, por el valor agregado que le confiere a esas tierras la proximidad con el agua. Estos lugares peculiares, donde tierra y agua se encuentran, se han convertido en sitios de fuerte reestructuración socioespacial asociados a procesos de renovación urbana. En todo el mundo se reproducen grandes proyectos urbanos cuyas expresiones más nítidas son: la refuncionalización de antiguas zonas portuarias o industriales costeras (como por ejemplo, los *Docklands* de Londres o Puerto Madero en Buenos Aires); los complejos turísticos y recreativos (en ciudades como Cancún, Phuket, Málaga, etc.), las UCs (como las de la costa sur de los estados de California o Florida), entre otras.

Según Hoyle, citado en Bunce y Desfor (2007), estos procesos de transformación de frentes de agua urbanos comienzan a gestarse en la década de 1970 en las ciudades norteamericanas de Baltimore y Boston, y se desarrollan al calor de grupos con intereses precisos en la transformación urbana de los puertos, asociada con los cambios que estaban ocurriendo en torno a la tecnología de transporte (*containeres*) y el espacio libre que comenzaba a generarse³.

Las áreas urbanas de contacto tierra-agua, como por ejemplo, los puertos, tienen una extensa historia de transformación. No obstante ello, se observa un notable incremento en la cantidad y dimensión de diversos tipos de emprendimientos que se están desarrollando (o se proyectan realizar) en esos lugares. En muchos casos, estos emprendimientos involucran enormes intervenciones humanas en espacios escasamente transformados, forzando al extremo las dinámicas naturales de donde se insertan. En Dubai, por ejemplo, se están construyendo islas para uso urbano residencial con forma de mapamundi y de palmeras sobre el mar conectadas a la costa, para selectos consumidores e inversores de todo el mundo. En China, la ciudad de Shanghai, localizada en la desembocadura del río Amarillo, se está llevando a cabo un proyecto de expansión urbana sobre islas de incipiente formación de su delta.

Flyvbjerg et. al. (2003) en su libro *Mega-projects and risk*, sostiene que la fórmula para la aprobación de estos grandes proyectos urbanos es un cóctel poco saludable de: una subestimación de costos, una sobrestimación de ganancias, una desvalorización de los impactos ambientales, y una sobrevaloración de los efectos de desarrollo económico generados. Esto resulta en que los grandes proyectos urbanos son, en muchas oportunidades, sumamente riesgosos, pero donde el riesgo es disimulado por los nuevos ingresos fiscales y las inversiones que éstos generan. Estos autores señalan la perversidad de la desinformación asociada a estos emprendimientos. Por ejemplo, los impactos ambientales por ellos generados raramente son controlados *ex*

³ Este es el caso de un grupo de académicos, planificadores y políticos que se reunieron en Cambridge, Estados Unidos, y generaron el Grupo de Estudio de *Urban Waterfront*; otro ejemplo fue la conferencia internacional sobre el desarrollo de los puertos y sus frentes de agua, realizado en Southampton, Inglaterra, organizado en 1987 por el Departamento de Geografía de la Universidad de esa ciudad (Bunce y Desfor, op. cit.).

post, y sin auditorias posteriores es imposible aprender de los errores para alcanzar su conocimiento. Precisamente, el riesgo ambiental asociado con estos grandes proyectos urbanos forma parte de un conocimiento *ex profeso* sobre las consecuencias que estos emprendimientos pueden generar.

El desarrollo inmobiliario en las ciudades, principalmente en las grandes metrópolis, ha implicado el surgimiento y difusión de un conjunto de formas espaciales específicas de estos últimos tiempos, a las que algunos autores -como De Mattos (2007)- denominan de "artefactos representativos de la globalización". Entre ellos se destacan: los edificios corporativos (denominados "edificios inteligentes"), los hoteles de alta categoría, los complejos turísticos, los centros comerciales (*shopping centers* o *malls*), los modernos museos diseñados por arquitectos de renombre internacional, las UCs, etcétera.

Entre las formas espaciales asociadas con la etapa actual de la globalización capitalista, las UCs han adquirido un papel destacado dentro del mercado residencial. Estos emprendimientos (de larga data en los suburbios norteamericanos, por ejemplo) se reproducen en los suburbios/periferias, preferentemente, de las grandes ciudades del mundo, pero también en las ciudades medianas y pequeñas, con mayor intensidad desde las última décadas del siglo XX. En el contexto regional este fenómeno ha sido objeto de análisis de las disciplinas que trabajan con "lo urbano" (Geografía, Arquitectura, Urbanismo, Sociología, Antropología, Derecho, etc.) durante los últimos años.

Según Roitman (2004), las UCs consisten en áreas urbanas residenciales donde el espacio público ha sido privatizado por ley, restringiendo el acceso vehicular y peatonal. Los espacios comunes (tales como calles, plazas, parques, edificios e infraestructura privadas colectivas) sólo pueden ser usados por los residentes (e invitados). Este tipo de emprendimientos residencial suburbano están cerrados por algún tipo de cerco perimetral y cuentan con dispositivos de seguridad: entradas con barreras y garitas, guardias de seguridad -en algunos casos armados-, alambre

electrificados, etc. En su interior tienen una asociación de residentes con funciones de poder ejecutivo (que realiza especialmente tareas administrativas) y en algunas ocasiones de poder legislativo (normas que rigen la conducta y la convivencia social, la construcción de las viviendas) y judicial (se juzga y sanciona el comportamiento de los residentes).

Para Jaramillo (1999), las UCs son una clara muestra de los procesos de segregación socio-espacial (propio de las ciudades, pero bastante más marcado en sociedades desiguales) en los que los grupos de mayor poder adoptan la estrategia extrema de cerramiento físico de los espacios para su reproducción. Asimismo, esta construcción de exclusividad, cerramiento y seguridad, debe entenderse como una estrategia elaborada para agregar valor al producto que se quiere diferenciar en pos de su comercialización.

Varios autores, tales como Pérez (2004) y Vidal Koppmann (2007), entre otros, enfatizan que las UCs representan una marcada tendencia a un proceso de privatización de la gestión/planificación urbana; en estos casos la misma está llevándose a cabo por los desarrolladores privados y la intervención estatal se está reduciendo a su mínima expresión. El urbanismo para determinados grupos, de "sólo para algunos" está en pleno auge, siendo las UCs un claro exponente de este proceso en crecimiento.

En este urbanismo -al que Améndola (2000) llama "urbanismo escenográfico"- las ideas de contacto con la "naturaleza" y de una "mejor calidad de vida" se han constituido, entre otras, en sus marcas definitorias. Como dice Harvey (2003), sólo hace falta que un emprendimiento urbano sea vendido con un poco de verde, un pedazo de cielo celeste y de aguas transparente para que el producto sea comercializado como algo propiamente planificado. En realidad, las UCs se implantan en los bordes de las ciudades, procurando tierras de uso rurales de escaso valor (compradas por hectáreas) que al transformarlas en urbanas y al estar dirigidas al submercado residencial de los grupos medio-altos y altos, les permitir a los

desarrolladores alzarse con enormes ganancias (ventas por m²). Ello dispara la valorización de amplios terrenos, incluso, en áreas donde ocurren fenómenos físico-naturales extremos, tales como laderas inestables o áreas bajas inundables, de las periferias de las ciudades, incorporándolas a partir de técnicas específicas. Han sido sumamente escasos los estudios que han trabajado sobre las formas en que estos emprendimientos urbanizan esas áreas "peligrosas", como también las consecuencias adversas derivadas de estos procesos.

CAPITULO 2: RIESGO DE DESASTRE, CIUDAD, AREAS INUNDABLES Y TECNICAS "HIDRAULICAS"

2.1. Una aproximación a los estudios críticos de las Ciencias Sociales/Humanas sobre riesgo de desastre

Los desastres y los relatos sobre los mismos forman parte de la historia de la Humanidad. Desde el Gran Diluvio del Génesis bíblico pasando por la peste negra en Europa medieval (1350) hasta la explosión de Chernobyl (1986). Sin embargo, estos fenómenos comenzaron a ser objeto de tratamiento científico hace muy poco tiempo. Las Ciencias Físicas y aplicadas (las ingenierías), fueron quienes lo lideraron, concibiendo a los fenómenos físicos (naturales, tecnoindustriales, etc.) desencadenantes como los causales de los desastres. Desde esta concepción, la naturaleza de una inundación, un terremoto o una explosión de una central térmica, constituyen "el peligro" y el daño se relaciona a la magnitud, frecuencia y otras dimensiones de esos procesos físicos, concediéndole a la sociedad sólo la capacidad de respuesta.

Esta concepción del desastre ha sido llamada por Hewitt (1983) como la "visión dominante" y por Lavell (1996a) como el "paradigma fisicalista", puesto que se centra no sólo en el conocimiento del fenómeno físico de origen natural o tecnoindustrial, sino que las respuestas pasan, mayoritariamente, por medidas de claro corte ingenieril o técnico. Los desastres son concebidos como una anormalidad, una disrupción de un estado estable, como eventos impredecibles, inmanejables e inevitables (Hewitt, op. cit.). En consecuencia, el carácter de "producto" que se le otorga al desastre hace que sea sólo atendible cuando éstos ocurren.

Los aportes de las Ciencias Sociales y Humanas en relación al conocimiento de los desastres vienen recorriendo un extenso y serpenteante camino, cuyos comienzos, de manera más metódica y constante, se inician en la década de 1940, en los Estados

Unidos. Después de las grandes inundaciones ocurridas en la cuenca del Mississippi en 1927, el gobierno de Roosevelt promovió un proyecto faraónico de inversión de grandes obras hidráulicas. Luego de varios años de avanzado ese proyecto, el geógrafo Gilbert White (quien participó del mismo como asesor), advirtió que la solución a estos problemas no yacía en la construcción de mayor cantidad de obras hidráulicas, tal como se venía haciendo, sino en analizar las relaciones entre la sociedad y esas naturalezas particulares (Saurí 2006).

Gilbert White, formado en las teorías funcionalistas de la escuela de la “**Ecología Humana**” de la Universidad de Chicago, proponía analizar los extremos naturales, especialmente en las grandes inundaciones, como formas complejas en que interactuaban la sociedad y la naturaleza, desde el punto de vista del ajuste humano al ambiente. Según Calderón (2001), con la escuela de White (y sus colaboradores I. Burton y R. Kates) se planteó por primera vez la participación social en los desastres; sin embargo, su tratamiento continuó estando orientado al conocimiento de las siete variables asociadas con los fenómenos desencadenantes del desastre, estos son: magnitud y velocidad de ataque; frecuencia y duración; espacialización temporal; área de extensión y dispersión espacial. Marandola y Hogan (2004) sostienen que a pesar que esta propuesta centraba su análisis en la antigua relación sociedad-naturaleza, el mayor desarrollo dentro de la disciplina quedó circunscrito al conocimiento de las propiedades del fenómeno natural. Es así como los geógrafos físicos fueron los que tomaron la posta en las investigaciones en torno a los desastres, por lo que sus análisis poseían una fuerte componente físico más allá de los intentos de integrar los elementos físicos y sociales.

Hacia fines de la década de 1970 el punto de partida de la Ecología Humana sobre los desastres es enriquecido con el desarrollo de la escuela de la “**Economía Política de los desastres**”; perspectiva que va a centrar su análisis en la vulnerabilidad social y en el riesgo de desastre, desde las corrientes neomarxistas que se desarrollan en esos tiempos en distintas disciplinas sociales. Esta escuela surge de la *Disaster Research Unit* de la Universidad Bradford, Inglaterra, liderada por autores tales como

O'Keefe, Watts, Westgate, Wisner, entre otros, los cuales formaban parte de la corriente de la Geografía Radical (con gran participación en la revista *Antipode*), comenzando a interiorizarse del tema de los desastres a partir de estudios de caso sobre sequías y hambrunas acontecidas en zonas rurales del norte de África a comienzos de los setenta (Lavell, 2004)¹.

Los desastres, según esta última escuela, son el resultado de procesos socioeconómicos que crean, a distintas escalas, condiciones de existencia humana insostenibles ante los eventos extremos y que se diferencian en términos de clase, raza, género, edad, etc. Para estos autores, tal como sostiene el propio Wisner (2003: 2, traducción propia), “en general la propia ‘Humanidad’ y ‘Sociedad’ no están ‘en riesgo’, sino que están en riesgo determinados grupos sociales con características específicas”. Las formas en que se fueron estructurando históricamente las condiciones de vulnerabilidad ante riesgo de desastre, más allá de las características que adopta el desastre mismo (aspecto central de los enfoques precedentes), constituye el objeto de análisis más importante para esta perspectiva. Según los especialistas en la temática (Lavell, 2004), la economía política de los desastres sentó las bases de lo que con posterioridad se denominaría como la “Escuela de la Vulnerabilidad”, con gran auge en las décadas siguientes.

A comienzos de la década de 1990, los desastres se convierten en un tópico cada vez más atractivo para la investigación de las Ciencias Sociales en América latina. Así nace, en agosto de 1992, La Red de Estudios Sociales de Prevención de Desastres en la región (conocida como **La Red**). Durante la década precedente, muchos de sus fundadores ya habían desarrollado trabajos y participado en la conformación de centros de investigación en torno a los desastres en la región, pero es recién con la conformación de La Red que esa dispersión es consolidada en una institución que se constituye en el principal referente del abordaje social sobre la temática. La divulgación de los estudios de La Red, a través de libros y la edición de su revista

¹ Entre los artículos más reconocidos que aportaron al cambio en la interpretación de los desastres desde esta perspectiva se encuentran: O'Keefe et. al. (1976); Westgate y O'Keefe (1976); Watts (1983).

Desastres y Sociedad, permitió consolidar la **escuela de la vulnerabilidad en el contexto latinoamericano**. Esos trabajos centraron sus análisis en los factores causales del aumento de la vulnerabilidad de la población frente a una diversidad de procesos, tales como: el creciente empobrecimientos de grandes capas de la población, los procesos de urbanización y de ocupación del territorio, la utilización de inadecuados sistemas tecnológicos en la construcción de viviendas, sistemas organizacionales poco favorables, etc.

Ya hacia fines de la década de 1990 e inicios de este nuevo siglo, se produjo un consenso en cuanto a la terminología común sobre riesgo de desastres, tanto por parte de los investigadores inscriptos dentro de las visiones alternativas como por parte de organismos de cooperación internacional (por ejemplo: la Organización de las Naciones Unidas para la Ayuda en Desastres). Según este acuerdo el riesgo de desastre está formado por dos dimensiones: la **amenaza (o peligro)** y la **vulnerabilidad**. Ello es expresado bajo la fórmula $R = A \times V$ (donde $R =$ Riesgo, $A =$ Amenaza y $V =$ Vulnerabilidad).

Siguiendo a Lavell (1996b), las **amenazas (o peligros)** constituyen eventos físicos latentes, esto es probabilidades de ocurrencia de eventos físicos dañinos. Éstas son clasificadas según el origen de las mismas en: “naturales”, “socio-naturales” y “antropogénicas” (a las que otros autores mencionan de tecnológicas o tecnointindustriales).

La **vulnerabilidad** refiere a las condiciones sociales, económicas, culturales, políticas, institucionales, etc., de una sociedad, que existen previamente a la ocurrencia de un desastre. Estas características definen la capacidad de la sociedad para anticipar, resistir y recuperarse de los efectos de una amenaza (Blaikie et. al., 1994). Desde esta perspectiva, esta capacidad se da de manera diferente de acuerdo a las heterogeneidades de las sociedades implicadas. En otras palabras, diferentes situaciones sociales y de desarrollo económico explican cómo peligros similares pueden tener diferentes efectos en diferentes países y sociedades.

A los fines analíticos, Natenzon (1995) enriquece el estudio de los riesgos de desastres e identifica cuatro dimensiones básicas, diferenciables, pero íntimamente vinculadas entre sí: *peligrosidad, vulnerabilidad, exposición e incertidumbre*. Esta propuesta agrega a las ya reconocidas componentes del riesgo (peligrosidad y vulnerabilidad) dos más. Una es la exposición, que surgen de interacciones históricas de peligros y vulnerabilidades distribuidas materialmente en el territorio. La cuarta componente es la incertidumbre, que es al mismo tiempo resultado de las relaciones sociales de poder y de los desconocimientos existentes en las otras tres dimensiones. “Estas tres componentes constituyen el riesgo. Pero, ¿qué sucede cuando no hay posibilidades de cuantificar la peligrosidad, la exposición, la vulnerabilidad? El riesgo se transforma en incertidumbre. La *incertidumbre*, involucra las dimensiones no cuantificables del riesgo. Las zonas grises del conocimiento científico ponen de manifiesto el carácter político-valorativo de las decisiones. La dificultad para contar con conocimiento científico cierto transforma de alguna manera a los estándares de tolerancia o al cálculo de probabilidades en “números políticos” (U. Beck, op. cit.) cuya aceptación dependerá de complejos mecanismos de legitimación entre el discurso científico y las prácticas políticas” (González et. al., 1998: 3).

A pesar de estos avances, coincidimos con Mansilla (2000: 11), quien considera que, “uno de los principales problemas que han enfrentado los estudios sobre desastres, realizados por científicos sociales, es que carecen de un cuerpo teórico y metodológico como sustento”. Según la precitada autora, los estudios sociales sobre desastres se podrían agrupar en tres categorías: A) aquellos minoritarios que se enfocan hacia una interpretación teórica global (estructuralista) del proceso del desastre en su conjunto, y de cómo éste se encuentra determinado por las características del modo de producción capitalista; B) aquellos que se centran exclusivamente en el terreno de los desastres y que han aportado al desarrollo teórico-conceptual e interpretativo del proceso del continuo del desastre, y C) aquellos estudios, que conforman la gran mayoría y que se han orientado hacia el análisis de casos específicos de ocurrencia de desastres.

Para consolidar la interpretación teórica de la economía política del riesgo, Mansilla (2000) considera que debe avanzarse en la caracterización y el análisis de la base

material de los riesgos de desastres, es decir en la **construcción histórica de las condiciones de riesgo**, previa al desastre como acontecimiento. Cuando la base material que da lugar a la ocurrencia de estos eventos no forma parte de la explicación, el desastre es sólo concebido como resultado, como situaciones de crisis, disrupción, muerte y pérdida de bienes materiales (es decir, la visión aún predominante). Por el contrario, el enfoque marxista de la economía política aporta elementos suficientes para esclarecer la base material y objetiva de los desastres, puesto que “a partir de la concepción material del mundo, la explicación del impacto de fenómenos naturales sobre la sociedad pierde su carácter de “divino” y se convierte en resultado de hechos humanos” (Mansilla, 1996: 61).

En el análisis materialista de los riesgos de desastres, afirma Mansilla (2000), se convierte en prioritario realizar una distinción entre los **actores generadores** y **actores reguladores del riesgo**. El riesgo de desastres así se construye y agudiza respondiendo a intereses individuales y de carácter privado, al tiempo que su resultado –el desastre– colectiviza sus efectos. Los actores privados y los agentes individuales toman decisiones que contribuyen a la generación de riesgos de desastres, por lo que se indica una suerte de “privatización” en ese proceso de construcción, mientras que el Estado se ha transformado, principalmente, en el actor regulador, a través del manejo de los desastres, quedando entonces la responsabilidad ante las consecuencias en la órbita pública. Asimismo, se señala en varios de estos trabajos la participación del Estado como actor generador de riesgos de desastres, permitiendo, por ejemplo, los asentamientos irregulares o la construcción de obras que amplifican el potencial dañino de los fenómenos físicos peligrosos.

Para García Acosta (1996), la mayor parte de los estudios sobre desastres concentran su análisis en las condiciones sociales y físicas inmediatas a la ocurrencia del propio evento, analizando, en consecuencia, un lapso temporal corto en relación al mismo.

Por el contrario, los estudios históricos sobre los riesgos de desastres² permiten comprender los procesos históricos que participan de la gestación de esas condiciones, especialmente, aquellas relacionadas con la vulnerabilidad social que, por lo general, se consolidan y reconfiguran hasta el momento en que se desencadena el desastre. Así, los riesgos de desastres pueden ser concebidos como procesos que se configuran históricamente. Tanto ella como otros autores consideran de gran utilidad abordar a los desastres y la conformación de riesgos de desastres a través de los distintos tiempos históricos que desarrolló Fernand Braudel y que se expresan en ritmos distintos de corta, mediana y larga duración³.

Oliver-Smith (1994), por ejemplo, demuestra que el gran terremoto de Perú de mayo de 1970 fue un “terremoto de 500 años”, refiriéndose con ello a los procesos históricos de larga duración que crearon las condiciones de vulnerabilidad que se manifestaron con ese evento telúrico. Las causas de fondo de ese terremoto deben buscarse, según este autor, en los procesos históricos iniciados durante los tiempos de la conquista española, cuando comenzaron a alterarse profundamente las efectivas formas que desarrollaron las poblaciones y culturas andinas a través de 10.000 años para adaptarse a las características ambientales de esos lugares.

Quien logra alcanzar un aporte teórico significativo (por lo menos para los fines de esta tesis) y que termina superando la concepción todavía arraigada en la temática (tanto en la Geografía como en las otras disciplinas) en la que la naturaleza se encuentra separada de la sociedad, es la propuesta realizada por la geógrafa mexicana Georgina Calderón. En su tesis doctoral, en formato de libro, Calderón (2001) recupera los avances realizados por la Economía Política de los riesgos de desastres, especialmente de las escuelas anglosajonas, y prosigue en la construcción

² Para profundizar en otros estudios históricos sobre desastres, véase: las dos compilaciones realizadas por García Acosta (1996-1997). *Historia y desastres en América latina I y II*, que ofrece una gran variedad de análisis de caso para diversas ciudades de la Región y en distintos períodos históricos.

³ Para Braudel (1974), los procesos históricos no están culminados y se desplazan en tres ritmos distintos: a) los de *corta duración*: los acontecimientos, los más efímeros de todos; b) los de *mediana duración*: procesos más complejos, generalmente cíclicos (de una decena de años), y c) los de *larga duración*: procesos de largo aliento, que involucran varios siglos, cuya influencia en la historia del hombre es fundamental.

de esa perspectiva, resaltando que para entender a los desastres y al **riesgo de desastre** deben analizarse las **formas en que nuestras sociedades producen sus espacios** y, especialmente, las particularidades que ese proceso adopta en las sociedades capitalistas.

Esta autora parte de considerar que la producción de espacio en las sociedades capitalistas se caracteriza por su desarrollo desigual. Esa diferenciación espacial tiene como principio la división del trabajo. Esto origina que la población tenga diferente acceso a los recursos generados por la misma sociedad; y, esas determinaciones son las que gestan la vulnerabilidad de los miembros de una sociedad. De esta manera, las poblaciones se encuentran en riesgo porque ha habido una producción de espacios, que de acuerdo con las características socioeconómicas de la población que los crea, se convierten en riesgosos, y ello se expresa desigualmente; esto es, el riesgo no es para todos por igual, sino que es más decisivo para determinados grupos que para otros.

En este sentido, el riesgo de desastre se produce “de acuerdo con la forma de apropiación diferencial de la naturaleza, según las condiciones socioeconómicas de quien se apropia de ella, no sólo de las características físicas de la misma” (Calderón, 2001: 73). Las concepciones que dividen al peligro de la vulnerabilidad, esto es, a la naturaleza de la sociedad, reducen, según Watts (citado por Calderón, 2001: 76) “a los hombres a objetos, en donde pierden irremediamente el papel de sujetos y agentes históricos, les quitan por tanto la categoría de seres productores conscientes, activos e intencionados de las relaciones sociales y condiciones materiales”. Es por ello que preguntarse por qué, desde cuándo, quién y cómo la sociedad, diferenciada en grupos, construye espacios que los vuelven riesgosos, constituyen -para esta autora- algunos de los interrogantes centrales para analizar estas problemáticas complejas. En esta misma línea de argumentación, Kelman (2007) sostiene que los fenómenos naturales se tornan peligrosos para las sociedades debido a las decisiones realizadas por éstas, es decir que la naturaleza de por sí no produce peligros, sino que las sociedades deciden si

esos fenómenos pueden ser peligrosos para ellas, en tanto hayan construido situaciones de riesgo, a las que aquí denominaremos de espacios de riesgo.

2.2. Riesgo de desastres, ciudad y áreas inundables

Tanto los estudios sobre riesgo de desastres como aquellos vinculados propiamente con la ciudad o “lo urbano” han constituido, dos campos del saber escindidos por mucho tiempo. Como se ha mencionado anteriormente, los estudios sobre desastres asociados a la visión dominante, estuvieron dirigidos al avance del conocimiento de los fenómenos físicos en tanto generadores de los desastres, por lo que las **causalidades sociales de base urbana** han sido dejadas de lado en la explicación. Recién a mediados del siglo XX, se emprendió la realización de estudios que, pertenecientes a la visión alternativa liderada por las Ciencias Sociales y Humanas, fueron incorporando las temáticas urbanas vinculadas con los desastres y los riesgos de desastres.

En las últimas décadas, se observa un notable avance en la realización de trabajos que procuran abordar las articulaciones entre riesgo de desastre y ciudad. Ello se enmarca en la importancia que viene adquiriendo la población urbana a nivel mundial, como también el papel destacado que están alcanzando las ciudades en cuanto a la concentración del poder económico y político en la etapa actual de la globalización capitalista. Según datos de organismos internacionales, la mayoría de las ciudades más populosas del mundo se encuentran en los países en “vías de desarrollo”, con marcada impronta asiática (principalmente en países como India y China), seguidas en importancia por los países latinoamericanos y africanos. Es sabido que en todas ellas los porcentajes de población pobre son notoriamente altos. Claramente, el problema no tiene que ver con el propio aumento demográfico en las ciudades (como sostienen las propuestas neomalthusianas), sino con las condiciones de vida de la gran mayoría de sus habitantes, forzados a asentarse en áreas donde

acontecen fenómenos físicos extremos y con altos niveles de vulnerabilidad social para poder afrontarlos.

Varios autores vienen señalando a los procesos de urbanización como los principales causales de situaciones de riesgo de desastres en el mundo, en tanto que, por un lado, la forma en que éstos se desenvuelven alteran las dinámicas naturales (y con ella los peligros) y, por otro, la influencia que éstos ejercen es claramente significativa en la generación de condiciones de vulnerabilidad social, como también en las medidas que se puedan tomar para mitigar y prevenir riesgos (Mitchell, 1999). La degradación ambiental urbana, la cual no sólo amplifica los peligros sino que adquiere una fuerte incidencia en el incremento de las vulnerabilidades, es otra de las causas de la conformación de riesgos de desastres en los ámbitos urbanos (Herzer y Gurevich, 1996; Lavell, 1996b entre otros). Estos procesos urbanos, en un contexto de mayor velocidad en el que se están produciendo estos cambios, lleva a autores tales como Mansilla (2000) a considerar a las ciudades como el “nuevo escenario del riesgo”.

Para entender a los riesgos de desastres en los ámbitos urbanos se deben comprender las formas en que se produce las ciudades. Las condiciones naturales en el proceso de urbanización son incorporadas de acuerdo con las lógicas sociales del modo de producción imperante en cada momento histórico. Así, las diferencias en las condiciones naturales que forman parte de las condiciones de sitio, son integradas al proceso urbano de manera desigual, especialmente con el desarrollo del capitalismo que, a partir del fenómeno de la industrialización, hace “explotar” a las ciudades a tasas de crecimiento nunca antes vistas. Los valles de inundación, las laderas inestables o de volcanes activos, constituyen áreas donde ocurren fenómenos naturales que pueden derivar en peligros, las cuales también forman parte de los recursos y sustentos materiales, por lo que son distribuidas socialmente. Por lo general, son los enormes contingentes de migrantes internos pobres los que ocupan esas áreas peligrosas debido a sus escasas posibilidades de acceder al mercado legal de tierras (Calderón, 2001).

Una de las perspectivas que más ha incursionado en las últimas décadas en la explicación de la dinámica urbana y de la conformación de los riesgos de desastres, es la economía política. Veamos algunos ejemplos, vinculados a los contextos latinoamericanos y norteamericanos, que forman importantes antecedentes para analizar el objeto de estudio planteado en esta tesis.

En el contexto latinoamericano son varios los trabajos que articulan el par riesgo de desastres/ciudad a través de casos de estudio, sin embargo son raros aquellos que junto al trabajo empírico también aportan una estructura teórico-conceptual para la interpretación de las mutuas influencias entre estas dos dimensiones. Dentro de este último grupo, se encuentran, por ejemplo, los trabajos de las mexicanas Mansilla (1996; 2000) y Calderón (2001), con clara referencia a la escuela de la economía política de los riesgos de desastres, cuyo objeto, en base al método del materialismo histórico, consistió en develar la base material en la conformación de estos complejos procesos a lo largo del tiempo.

En su tesis de doctorado, intitulada *Riesgo y ciudad*, Mansilla (2000) aporta una enriquecedora interpretación teórico-empírica sobre el proceso de construcción de riesgo de desastre, tomando el caso de la Ciudad de México desde la Conquista y Colonización hasta fines del siglo XX. En su estudio focaliza especialmente en el manejo hidráulico que se ha dado en esa cuenca, debido a que el agua ha sido el elemento determinante en la forma de socialización de la naturaleza a lo largo de toda la historia de esa Ciudad. El sistema hidráulico que opera en la actualidad, tiene su origen en las necesidades de reproducción del capital y en la importancia que en ese sentido dicha ciudad fue adquiriendo para México. Ello se ha complejizado en una ciudad que ha crecido desmesuradamente, pasando de poco más de 3 millones de habitantes en 1950 a más de 16 millones en 2000. Ese proceso estuvo liderado (y continúa siéndolo) por migrantes internos pobres que terminan habitando asentamientos precarios (muchas veces ilegales), sin servicios básicos, localizados, generalmente, en sitios desfavorables ambientalmente. Para esta autora, todo indica que la más populosa de las ciudades latinoamericanas se dirige hacia un desastre

anunciado de graves consecuencias, en el que es sabido de antemano quienes serán los principales afectados una vez que el mismo se manifieste.

Calderón (2001), por su parte, aborda la construcción de espacio de riesgo de desastres para el caso de la ciudad-puerto de Manzanillo, a partir de la diferenciación espacial de la vulnerabilidad, teniendo como basamento el desarrollo del modo de producción capitalista en la zona. La autora destaca los procesos de urbanización de esa ciudad vinculados, en distintos momentos históricos, con el desarrollo de las industrias petroquímicas y de las actividades de servicios tales como el transporte y el turismo. El desenvolvimiento de cada una de estas actividades estimuló la radicación de migrantes internos en Manzanillo en busca de mejores condiciones de vida. Dadas las situaciones socioeconómicas de privación y la dinámica del mercado de suelos en esa ciudad, esos grupos terminaron ocupando áreas sujetas a fenómenos naturales extremos como son laderas inestables. La forma en que fueron incorporadas esas características del medio por parte de esos grupos demuestra la configuración de la vulnerabilidad diferencial como corolario de ese proceso de producción de espacio urbano dentro de la lógica del modo de producción capitalista.

En el contexto norteamericano, por su parte, el reconocido urbanista Mike Davis escribió una serie de trabajos (Davis, 1995; 1999), corolarios de la obra anterior *The City of Quartz* (Davis, 1993), en torno a la ciudad de Los Ángeles, en los que efectúa un pormenorizado análisis sobre la forma en que el capitalismo ha construido esa ciudad como una zona de desastres potenciales. A pesar que este autor concluye en esos trabajos que la urbanización de esa ciudad ha acontecido en uno de los momentos más benignos en términos climáticos y sismológicos de su historia natural, esa metrópolis californiana se ha transformado en “una mezcla explosiva de peligros naturales y contradicciones sociales” (Davis, 1999: 54).

En su libro *Ecology of fear*, Davis (1999) analiza cómo los distintos tipos de fenómenos naturales (incendios, tornados, inundaciones, terremotos, animales y plagas, etc.)

propios de ese ambiente, son convertidos en riesgo de desastres por el accionar social. El autor destaca las acciones del Estado y de los actores económicos privados vinculados al *Real Estate* (bienes raíces), como los actores sociales con mayor responsabilidad en estos procesos, los cuales favorecen la construcción de una “amnesia de desastres” en esas sociedades. Son sugerentes sus análisis de la ocurrencia de incendios provocados por la forma en que se produce el espacio residencial para las elites. Este es el caso de la zona de Malibú, que casi todos los veranos se ve afectada por incendios en los que la propia forestación implantada y los bienes inmuebles allí construidos (con abundante presencia de maderas), sirven de combustible (a veces con saldos trágicos), olvidándose, convenientemente, que Los Ángeles se encuentra en una zona de clima mediterráneo donde el fuego constituye uno de los principales pulsos de ajuste natural.

Otra interesante indagación, en el que se resaltan las articulaciones entre riesgo de desastres y ciudad, es el que lleva a cabo el historiador Steinberg (2001) en su artículo *The Secret History of Natural Disaster* (resultado de su tesis doctoral). En él se detalla el papel significativo que ha tenido la acelerada expansión de la urbanización capitalista en los Estados Unidos, sobre todo hacia fines del siglo XIX y, especialmente, con la gran suburbanización de las décadas de 1950 y 1960 luego de la posguerra, junto a la gestión ineficiente por parte del Estado, en la construcción de los desastres “naturales”. Este autor retoma la idea de la “amnesia del desastre” de Davis, para entender la lógica con la que los actores con mayor poder incorporan áreas peligrosas (laderas de montañas y pedemontes -para el caso de del sur de California- o pantanos y áreas costeras -para el caso del sur de la Florida-) al proceso de urbanización, en períodos donde los desastres no acontecen debido a la falta de eventos detonantes significativos⁴.

⁴ Por ejemplo, la ausencia de sismos en el sur de California entre las décadas de 1950 y 1960, coincide con la construcción de más de 60.000 viviendas en sitios inapropiados o el caso de la ausencia del paso de huracanes en el sur de la Florida entre las décadas de 1970 y 1990, permitiendo la expansión de UCs y de complejos hoteleros en áreas inundables y coteras de ese Estado (Steinberg, op. cit.).

Los casos tratados le permiten a Davis y Steinberg despegarse del vínculo “tradicional” (o por lo menos mucho más analizado) en el que se relaciona a los desastres sólo con los grupos más desprotegidos. Estos autores muestran, en cambio, como los grupos de mayores ingresos no están exentos de esos acontecimientos, aunque cuenten con recursos suficientes para sobreponerse y elaboren estrategias exclusivas para mitigar los impactos, en tanto condiciones de menor vulnerabilidad social. Quien ha analizado las estrategias de evacuación y su mercantilización en los Estados Unidos es Klein (2007). Según esta autora, distintas empresas de seguridad brindan servicios a la franja más selecta de los grupos con mayor poder económico de ese país, tal es el caso de servicios aéreos para trasladar de manera privada y efectiva a los propietarios de las más suntuosas viviendas de la Florida a hoteles cinco estrellas antes de que el huracán toque tierra, o del servicio de sistema de *spray* antifuego a los magnates de las mansiones del sur de California.

Igualmente, debe especificarse en este punto, tal lo hace Blaikie et. al. (1994), la diferencia entre riesgo “voluntario” de otro “involuntario”. La población de altos ingresos puede decidir asumir el riesgo que le depara vivir en una ladera inestable del condado de Orange al sur de California, motivado por una “vista única” que le brinda una UC en ese sitio, para lo que igualmente adopta medidas de mitigación. Notoriamente diferente es la situación de la población de bajos ingresos que habita en una ladera de un morro en Rio de Janeiro; en esta última “elección” se prioriza la accesibilidad y la oferta laboral que le ofrece esa localización, en desmedro del riesgo que se asume por su condición y que lo empuja a tomar esa decisión de manera no del todo voluntaria.

La **urbanización de áreas inundables** ofrece una dinámica particular en los procesos de producción de riesgos de desastres en los ámbitos urbanos. La mayoría de las ciudades del mundo se encuentran situadas a la vera de ríos u otros cuerpos de agua. Este vínculo nace con las primeras ciudades en tiempos de la Antigüedad (3.000 años A. C.), tal como lo atestiguan los restos de la ciudad de Ur, a la vera río Eúfrates en el sur de la Mesopotamia (Nel-Lo y Muñoz, 2004). Ello demuestra la

importancia que ha tenido el agua como condición necesaria para la reproducción de la vida a lo largo de la historia humana. Este tipo de localización no sólo estuvo motivada para satisfacer las necesidades de abastecimiento de agua, sino también, las de aprovisionamiento de alimentos, de transporte y comunicación, de depósito de desechos, de lugar para la expansión urbana, de recreación y esparcimiento, entre otras.

La elección por este tipo de localizaciones implicó, asimismo, que esas sociedades tuvieran que convivir con fenómenos potencialmente dañinos como son las inundaciones que se manifiestan de tanto en tanto, de acuerdo a los ciclos hidrológicos. Sin embargo, los beneficios que esta localización acarrea a las sociedades allí establecidas superan por mucho las pérdidas de vidas o de bienes que se generan cuando se produce una inundación (Roswell, 1997). La relación entre ciudad y áreas inundables da cuenta de un carácter complejo y dinámico, fruto de la combinación, históricamente cambiante, de recursos y oportunidades aportados por los cursos de agua, y de riesgos (Moral, 1997), una vez que las sociedades construyen espacios en sus áreas de afectación, dependientes de los niveles de vulnerabilidad social allí desarrollados.

Las **áreas inundables** son definidas por los especialistas en hidrología, geomorfología y topografía como las áreas planas ubicadas junto a un curso de agua, las cuales son cubiertas por el agua durante una crecida. También a ellas se las conoce como llanura o valle de inundación (OEA, 1993). Como se puede observar en esta definición se introducen los conceptos de crecida e inundación, los cuales no remiten a lo mismo. Según Paoli y Giacosa, citado en González (2009), las crecidas forman parte del régimen normal de un curso de agua y constituye la respuesta hídrica frente al exceso en los aportes de aguas originadas por lluvias excesivas o deshielos. Por su parte, una inundación, ocurre cuando una crecida supera la capacidad de carga de los ríos y/o de absorción de los suelos, y afecta la regulación del sistema de defensa que establece la sociedad, produciendo daños en ella.

Este primer acercamiento en el que son destacadas las condiciones geográficas de sitio y sus características físico-naturales es complementado por las aproximaciones que realizan disciplinas tales como la Geografía Humana, que complejizan esa definición al incorporar las características socialmente producidas en esos espacios, es decir, que esas condiciones constituyen la base material de las relaciones sociales que se construyen históricamente, cambiando su configuración original a través de sucesivas transformaciones. En este sentido, a partir de este tipo de interpretaciones se pretende avanzar sobre el análisis tradicional que se realiza sobre las inundaciones urbanas, el cual se limita, a menudo, a la cantidad de agua caída y a la alteración del ciclo del agua que se produce en los espacios urbanizados, en cuanto al desequilibrio en la ecuación infiltración-escurrimiento (disminuyendo la primera y aumentando la segunda).

Por lo general, las ciudades que se encuentran en áreas inundables no son enteramente inundables, sino que existen algunas zonas de ellas más inundables que otras, de acuerdo a las condiciones naturales diferenciales propias de cada sitio. Esas diferencias físico-naturales, al ser incorporadas en las relaciones sociales de producción, de las que forman parte el proceso producción de espacio urbano, terminan constituyendo diferencias sociales, las cuales se expresan espacialmente en la ciudad. Esa diferenciación espacial establece que, dentro de nuestras sociedades capitalistas, las zonas más inundables sean ocupadas, preferentemente, por los grupos de menores ingresos, de acuerdo a las pautas que establece el mercado de tierras en cada ciudad. No obstante, cuando ese mismo mercado valoriza zonas inundables a través de inversiones en obras de infraestructura, por ejemplo, puede redireccionar el consumo de esas zonas hacia otros grupos socioeconómicos mejor posicionados.

Nora Clichevsky (2003; 2006), es una de las autoras argentinas que más ha avanzado en la comprensión de la articulación entre mercado de tierra urbana e inundaciones, especialmente, para el caso de ciudades argentinas. Para ella es central destacar el papel que juega el Estado en las áreas inundables urbanas en tanto regulador de ese

mercado, productor (de viviendas, por ejemplo) y constructor de defensas. Por otro lado, también es necesario analizar los impactos que han tenido las inundaciones y las defensas en el mercado de tierra urbana, en términos de valorización/desvalorización y de enmascaramiento de estos fenómenos. Por su especificidad temática e importancia en la configuración de espacios de riesgo de desastres en ámbitos urbanos, estos aspectos serán tratados en el siguiente punto.

2.3. Técnicas “hidráulicas”, relaciones de poder y urbanización de áreas inundables

2.3.1. Técnica y poder: una mirada sobre sus relaciones

El papel de la técnica en la urbanización de áreas inundables es central para comprender el proceso de producción de espacio de riesgo de desastres. Santos (2000) considera que en varios de los estudios realizados en torno a la técnica pareciera que esta última no fuera parte constitutiva del espacio. Por el contrario, la forma en que las sociedades producen sus espacios no puede entenderse sin comprender el papel que adquiere la técnica. El incesante proceso de renovación en las técnicas, precisamente, va a permitir explicar, no en su totalidad pero sí como parte importante de esa complejidad, las permanentes modificaciones y transformaciones que se van configurando en el espacio en el devenir histórico.

La historia del hombre sobre la Tierra es la historia de una ruptura progresiva entre el hombre y la naturaleza, proceso que se acelera cuando el hombre se descubre como individuo e inicia una mecanización del Planeta, armándose de nuevos instrumentos técnicos para dominarlo (Santos, 1994). La sustitución de un medio natural por un medio cada vez más artificial, cada vez más instrumentalizado, con sus particularidades en cada uno de los lugares de la Orbe, da cuenta de este camino que la sociedad humana le impone al Planeta (Santos, 2000).

En las sociedades modernas, la ciencia y la técnica han proporcionando “tanto los conceptos puros como los instrumentos para una dominación cada vez más efectiva del hombre sobre el hombre a través de la dominación de la naturaleza” (Habermas, 1985: 58). Para Meindl et. al. (2002), la ciencia y la técnica se encuentran entre las más contundentes estrategias para alcanzar esa dominación, así lo demuestra el lugar que se le ha otorgado a éstas y que se expresa en la importancia que adquiere el discurso científico-técnico en nuestras sociedades. A partir de la Modernidad, la ciencia y la técnica han sido presentadas como verdades objetivas, moralmente neutras y separadas de los intereses sociales. En realidad, tal como plantea Castree (citado por Meindl et. al., op. cit.), no existe una forma sencilla de separar las observaciones objetivas de la ciencia y la técnica, de las influencias sociales y de los intereses políticos y económicos. El Estado y las empresas se encuentran involucrados en la producción y legitimación del conocimiento científico-técnico, el cual está fuertemente condicionado por las consideraciones políticas y económicas, de allí que se utiliza la frase la “ciencia del mandato” para referirse a esta cuestión.

Habermas (1985) propone que la propia racionalidad técnica debe ser pensada como ideología, puesto que “no es que determinados fines e intereses de dominio sólo se advengan a la técnica a posteriori y desde fuera, sino que entran ya en la construcción del mismo aparato técnico. La técnica es en cada caso un proyecto histórico-social; en él se proyecta lo que una sociedad y los intereses en ella dominantes tienen el propósito de hacer con los hombres y con las cosas” (Habermas, op. cit.: 55). En la actualidad, según este filósofo (op. cit.: 58), “la dominación se perpetúa y amplía no sólo por medio de la tecnología, sino como tecnología; y ésta proporciona la gran legitimación de un poder político”.

Para Santos (1994), entre otros autores, el estudio de las técnicas, entonces, debe superar ampliamente el dato propiamente técnico y exigir una incursión más profunda en el área de las propias relaciones sociales de producción. Las técnicas tienen distintos significados y funciones sociales, económicas, políticas e ideológicas, que pueden variar según los contextos espacio-temporales (O’Connor, 2001). En el modo de producción capitalista, la elección de determinada técnica está en relación,

principalmente, con la racionalidad económica del sector social que la aplique, por lo que, como dice Gutman (1986: 187), “la rentabilidad privada y los costos de acceso a diferentes tecnologías condicionarían, entonces, la selección de técnicas en uso y el abandono de otras”.

2.3.2. Técnicas “hidráulicas” y urbanización de áreas inundables

La incorporación urbana de áreas inundables a través de la utilización de diversas técnicas conserva una historia tan extensa como la propia historia de la urbanización. Podría decirse que esta historia se remonta a la construcción de los primeros asentamientos humanos, en donde se fueron desarrollando y aplicando distintos tipos de técnicas para que las áreas inundables próximas a ellos, sirvieran de lugar de abastecimiento de recursos naturales, de depósito de desechos, de vías de comunicación o de frentes de crecimiento urbano. Para los objetivos de este trabajo nos interesa, precisamente, esta última finalidad.

A grandes rasgos, las técnicas empleadas en la urbanización de áreas inundables, a las que aquí denominaremos globalmente de técnicas “hidráulicas”, procuraron “solucionar” dos tipos de problemas materiales diferentes: A) dominar los caudales de los cursos de agua y sus costas para disminuir los efectos adversos causado por las inundaciones y habilitar con ello los terrenos próximos para usos diversos, y B) mitigar los efectos dañinos que las aguas pueden ocasionar sobre edificaciones a través de la elevación del nivel de cota o la construcción de defensas en tierras inundables que ya han sido “colonizadas”.

Dentro de estos dos grandes grupos de técnicas es posible reconocer los siguientes tipos de obras. Entre las primeras, se encuentra las obras de dragado, canalización, rectificación o entubamiento de los cursos de agua. También se destacan los tablestacados para consolidar los bordes costeros y evitar o disminuir los procesos de erosión. La consolidación de costas permite otorgarles a esas tierras diversos usos,

desde los portuarios, pasando por los residenciales hasta los turístico-recreativos. En segundo grupo de técnicas se destacan distintas obras constructivas de mitigación/defensa tales como: palafitos, diques, polderizaciones, terraplenes, pequeños rellenos para edificaciones individuales, grandes rellenos que ocupan hasta miles de hectáreas, entre otros, los cuales son propios de las áreas inundables ya urbanizadas.

Como se puede advertir, urbanizar tierras inundables requiere de la elaboración de un conjunto de estrategias técnicas, las cuales están mediadas por la forma en que se producen las relaciones sociales y sus vínculos con las condiciones físico-naturales. La incorporación de las condiciones de inundabilidad al proceso de urbanización estuvo, está y estará atravesada por las **relaciones de poder** entre los distintos grupos que se disputan esas tierras inundables para sí y, a través del dominio que los grupos más poderosos tienen sobre esas tierras para mantener su posición, tanto en términos de propiedad privada como de desarrollo técnico (Pérez Picazo y Lemeunier, 1990). Parafraseando a Swyngedouw (2004), los flujos del dinero, los flujos del poder y en este caso, el control técnico sobre los flujos del agua, se encuentran materialmente imbricados en los procesos de urbanización de tierras inundables. Esto implica que la transformación técnica de esas tierras inundables destinadas a fines urbanos está asentada (más aún a partir del avance del modo de producción capitalista) sobre relaciones socioeconómicas y políticas claramente asimétricas, que terminan, a menudo, reproduciendo desigualdades espaciales.

Desentrañar el lugar que las técnicas “hidráulicas” han desempeñado a lo largo de la historia de la urbanización de áreas inundables, se convierte en un aspecto esencial en este tipo de análisis. Es, precisamente, el control de las inundaciones el elemento que prima en la organización y en la producción de esos espacios que se procura transformarlos en urbanos. Sobre ese control técnico, de acuerdo con Pérez Picazo y Lemeunier (1990), se constituye la base donde se sustenta el poder de las clases dominantes, unas veces, por medio de la transformación de tierras inundables en no inundables en las que son utilizadas técnicas de control y/o mitigación y, otras

veces, a través del monopolio de los organismos de gestión en materia hidráulica que favorecen a determinados grupos frente a otros.

Por lo general se presentan a las técnicas “hidráulicas” como la estrategia más pertinente en el dominio de las aguas indómitas para finalidades urbanas, pero pocos se preguntan, por ejemplo, tal como lo hace Calderón (2001), quiénes son los que tienen la posibilidad real de acceder a esos “adelantos” técnicos, es decir, qué proporción de la sociedad puede alcanzar al sistema científico-técnico actual. Asimismo, esta última autora sostiene que “esas ‘facilidades’ sociales de contar con los avances tecnológicos se manifiestan también en el espacio, diferenciándolo” (Calderón, op. cit.: 56).

Las decisiones que se toman tanto para “solucionar” el efecto negativo de las aguas como el lugar de su emplazamiento, son dos aspectos centrales asociados con las relaciones de poder que se tejen en los procesos de urbanización de las áreas inundables, y que en pocas ocasiones han sido tratados en profundidad por los estudiosos del tema. De la misma manera, también es interesante ahondar en la forma en que las propias técnicas “hidráulicas” se constituyen en amplificadoras de riesgo de desastre en las áreas inundables que se busca urbanizar, repercutiendo diferencialmente y reproduciendo las relaciones desiguales. Veamos estas tres dimensiones de las técnicas en el proceso de urbanización de áreas inundables:

2.3.2.1. Las técnicas “hidráulicas” como “solución única”

Los análisis mayoritarios que se realizan en torno a estas técnicas se reducen al grado de modernidad, efectividad, monto invertido, actividades económicas que involucran y estimulan, etc., dejando de lado, tal como indican Pérez Picazo y Lemeunier (1990), las conexiones profundas que las técnicas poseen con los factores productivos y las estructuras socioeconómicas y de poder; aspectos que son

sumamente necesarios de abordar para lograr comprender y explicar las razones de la existencia de unas o de otras en determinado espacio/tiempo.

Para Swyngedouw (1999), la misión de la ingeniería hidráulica (como máxima expresión de las técnicas “hidráulicas”), desde los inicios de la Modernidad, consistió en “restaurar” el “equilibrio” de los erráticos (y a veces invasores) cursos de agua, lo que requirió de una significativa empresa científica e ingenieril para entender y analizar las “leyes de la naturaleza” y para, en base a ese conocimiento, trabajar en su dominio técnico. De acuerdo con este autor, los cuerpos técnicos (ingenieros, científicos aplicados, obreros de la construcción, etc.) se constituyen en activos mediadores entre la sociedad y la naturaleza, y en partícipes directos de la transformación física de esa naturaleza inundable, produciendo naturalezas cada vez más tecnificadas.

Para Meindl et. al. (2002), los cuerpos técnicos (especialmente los ingenieros) obtienen legitimidad por el conocimiento científico-técnico que retienen, por su posición privilegiada como los cuerpos de elite política dentro del aparato del Estado, y por constituirse, también, en los consejeros de los intereses de los actores económicos privados. Los discursos elaborados por estos grupos, asimismo, asumen una autoridad intelectual que ayuda a legitimar la aplicación de técnicas tanto social como políticamente; esto es, un discurso que permite la conversión de ideas técnicas en hechos sociales aceptados y que son utilizados en la arena pública. Es por ello que el conocimiento desarrollado por estos grupos (ingenieros y otros científicos aplicados) participa de manera significativa en la forma en que el resto de la sociedad entiende las condiciones físicas del espacio y la “necesidad” de su transformación a partir del continuo avance del desarrollo técnico.

Los cuerpos técnicos (especialmente los ingenieros y sus organizaciones colegiadas) cumplen un papel central en la opción de alternativas técnicas que se eligen para urbanizar las áreas inundables y/o mitigar los efectos negativos asociados a ellas. Sin embargo, este monopolio en las alternativas técnicas para solucionar estas

problemáticas es virtual, según expresa Herzer (2001), puesto que ese sesgo de tipo ingenieril (e "hidráulico") refleja, en realidad, el ejercicio de poder de otros grupos dentro de la sociedad que tienen fuertes intereses en la zona en cuestión, entre los que se destacan: propietarios de tierras, rentistas, empresas constructoras, desarrolladores urbanos *-developers*, inmobiliarias, estudios de arquitectura, etc. Estas decisiones, entonces, no son indiferentes frente a los intereses de esos grupos involucrados, sino que, por lo general, terminan beneficiando a aquellos con mayor poder económico y político dentro de los contextos sociales donde se implantan.

2.3.2.2. Las técnicas "hidráulicas" como valorización urbana de áreas inundables

Preguntarse por qué se ejecutan obras de infraestructura hidráulica en determinados lugares y no en otros, es decir, cuestionar la ubicación y distribución espacial de esas obras, forma parte de las indagaciones claves (y propiamente geográficas) para lograr entender de manera más profunda este tipo de problemáticas. Estas preguntas nos conducen necesariamente a incursionar en los procesos de valorización del espacio; en este caso, sobre las particularidades que estos procesos adquieren respecto a la urbanización de áreas inundables.

La transformación de las condiciones de sitio en áreas inundables a través de realización de distinto tipo técnicas "hidráulicas" representa una incorporación de valor en esos espacios, a partir de la aplicación de trabajo, técnica y capitales. Con ellas cambian (a veces no totalmente) las condiciones físicas de las áreas implicadas, dado que dejarían de ser inundables y/o afectables ante los excesos hídricos. Esa modificación en las condiciones de "fertilidad urbana", definida por Clichevsky (1974, citado por Lindón, 1989) como aquellas características físicas del espacio para soportar los usos urbanos (resistencia del suelo, orientación, iluminación, altura o cota, etc.), conlleva a un cambio en la valorización social del espacio.

Para Lindón (1989), las obras de infraestructura, como en este caso las hidráulicas, alteran las pautas de valorización de un determinado espacio, produciendo, a menudo, un cambio en la jerarquización de esas áreas. Ese cambio de valor del espacio repercute en la modificación del uso social y en la apropiación de esas áreas. En varias oportunidades se ha verificado que la realización de obras de infraestructuras hidráulicas influye para que áreas inundables desvalorizadas y ocupadas por grupos de bajos ingresos, se transformen, en áreas valorizadas y ocupadas (desplazando a los anteriores habitantes) por nuevos grupos con mejores condiciones socioeconómicas y, también, por actividades productivas de capital intensivo.

Es por ello que las soluciones hidráulica en áreas inundables (es decir, a través de la aplicación de técnicas “hidráulicas”) en los ámbitos urbanos implican, muchas veces, cambios en la tenencia de la tierra de esas áreas. Clichevsky (2006) ha estudiado este tema en particular, analizando, entre otros aspectos, el papel del Estado como regulador del mercado de tierras urbanas en áreas inundables y como constructor de obras de infraestructura hidráulicas y de defensa. Estas últimas tienen un impacto directo en el mercado de tierras producto de la valorización o desvalorización que poseen determinadas áreas urbanas en función de su potencial inundabilidad y eventual enmascaramiento. Estos procesos tienen consecuencias diferenciales sobre los distintos grupos socioeconómicos involucrados; mientras que algunos se benefician ocupando esas nuevas áreas (que podría llamarse “protegidas”), otros se ven perjudicados; estos últimos deben abandonar esas áreas y terminan por relocalizarse en otros lados de la ciudad, a menudo, con peores condiciones de fertilidad urbana (más inundables, degradadas ambientalmente, alejadas y peores servidas por servicios públicos, por ejemplo). Otro ejemplo es el la defensa ribereña del barrio porteño de La Boca, en donde progresivamente se produjo un cambio social entre los viejos y nuevos vecinos, derivado de la valorización inmobiliaria de ese lugar (Rodríguez, et. al., 2008).

2.3.2.3. Las técnicas “hidráulicas” como amplificación del riesgo de desastre

En varias oportunidades, los diques, rellenos, *polders*, canalizaciones, entre otras técnicas “hidráulicas”, permitieron otorgarles usos productivos y/o residenciales a distintas áreas inundables en el proceso de su urbanización. A través de la implementación de este tipo de obras, las áreas inundables terminan siendo valorizadas y ocupadas de manera permanente. Asimismo, junto al desarrollo de este tipo de técnicas se construye en los grupos sociales que quedan dentro de esas áreas defendidas o rellenadas un “falso sentido de seguridad”, es por ello que este tipo de obras también se las ha denominado como “obras trampa”. De tanto en tanto la dinámica natural se encarga de quebrantar esa seguridad a través de desastres, recordándonos que esas tierras que forman parte, por ejemplo, de un valle de inundación, a pesar de los intentos por su dominación técnica, continúan perteneciendo al “dominio de las aguas”.

Comúnmente ante cada nueva inundación se responde a través de mayor aplicación e inversión en técnicas “hidráulicas”, las cuales terminan incentivando una nueva oleada de ocupación de las zonas dañadas. A ello Acosta (2001) lo ha denominado como el “dilema de la ocupación de las áreas de riesgo”, que consiste en un esquema cerrado circular en el que intervienen en forma sucesiva cuatro componentes: inversión en obras, daño, reconstrucción y nueva inversión en obras. Por otro lado, cuando las áreas bajas ocupadas involucran grandes inversiones en bienes y en obras de infraestructuras, la respuesta técnica se ve retroalimentada como la solución más adecuada ante un nuevo acontecimiento; estas soluciones gravitan a menudo en la aplicación de técnicas “hidráulicas” cada vez más imponentes y costosas; así, en este círculo se aumentan los niveles de vulnerabilidad social dado la confiabilidad que se le conceden a esas obras.

La transformación de áreas inundables, vía la aplicación de técnicas “hidráulicas”, para la realización de fines urbanos, ha sido criticada por la Geografía y otras Ciencias Sociales que abordan los estudios de riesgo de desastres. Uno de los

geógrafos que más ha aportado a este tópico fue el estadounidense G. White, quien trabajó en los años '30 y '40 en los primeros organismos técnicos desarrollados para planificar y gestionar los recursos hídricos de ese país, proceso que se desató a partir de la gran inundación de la cuenca del Mississippi en 1927, antes aludido. Esa experiencia práctica, junto a sus avances en el conocimiento académico, le permitió formular a White la idea de la "paradoja hidráulica". Para este autor las obras hidráulicas no disminuyen frecuentemente el potencial destructor de las aguas, sino que tienden a amplificar los efectos negativos de las inundaciones. Considera, asimismo, que a mayores obras de defensas o mitigación, mayores son los daños que puede causar cuando las mismas colapsan (Saurí, 2006).

Toda intervención humana sobre la naturaleza conlleva un grado de transformación. Sin embargo, esa transformación ha adquirido niveles alarmantes asociados al avance del desarrollo científico-técnico sumamente acelerado en los últimos tiempos. Mientras más rápido es el proceso de transformación, más corto es el tiempo que tienen los ecosistemas para adaptarse naturalmente a esos cambios, produciéndose una alteración de las condiciones naturales o una degradación del hábitat. Es evidente que este creciente nivel de transformación de la naturaleza se aleja cada vez más de su motivo original: satisfacer necesidades humanas, y se acerca progresivamente a las necesidades de reproducción del propio capital (Mansilla, 2000). Además, debe recordarse, tal como menciona O'Connor (2001), que la elección técnica en este modo de producción no se realiza en base a los principios ecológicos sino, generalmente, en base a los costos y las ventas.

En contrapartida a los altos nivel de transformación impuestos a la naturaleza, en este caso a naturalezas inundables fuertemente artificializadas por las técnicas "hidráulicas", llama la atención las consecuencias impredecibles e inciertas, como así también las desventajas a las que las sociedades deben hacer frente cuando asumen tales transformaciones, pero que se conoce que se expresarán de manera desigual (Meerganz, 2006). Precisamente, esas consecuencias adversas derivadas del desconocimiento de la respuesta de la naturaleza al intenso nivel de transformación

técnica aplicado, conllevan a la generación de nuevos escenarios de riesgo de desastres, cuya base se encuentra, en parte, en la potenciación de los fenómenos peligrosos. Ejemplo de esto último puede ser las transformaciones de cuencas y de ecosistemas inundables (incorporadas en los últimos tiempos dentro de la categoría ecológica de “humedales”) que derivan en alteraciones de las dinámicas hídricas que rigen esos ambientes anfibios y que terminan constituyendo pérdidas en sus funciones primarias, como pueden ser, entre otras, la de receptáculo de excesos hídricos en tiempos de crecidas, de suma importancia a los fines de los efectos adversos que una inundación puede causar.

2.3.3. El Higienismo y el Ambientalismo y la legitimación de la transformación técnica de áreas inundables para fines urbanos

A lo largo de distintos momentos históricos la implementación de técnicas en la transformación urbana de áreas inundables ha sido realizada bajo el amparo de paradigmas científico-técnicos diversos, desde donde se elaboraron los discursos que argumentaron su legitimación. Entre la primera mitad del siglo XIX y comienzos del siglo XX, se fue estructurando, primero en Europa y luego en América, el **paradigma Higienista** (y su correspondiente discurso) fundado en el punto de vista de las ciencias médicas y naturales en relación con los procesos de modernización técnica que comenzaban a desarrollarse por esos tiempos, principalmente en los ámbitos urbanos. Este conocimiento científico-técnico, en el cual los médicos higienistas eran responsables del diagnóstico y los ingenieros de las intervenciones urbanas en nombre de la salubridad, consideraba a las tierras inundables cercanas a las ciudades como uno de los principales focos de miasmas y gérmenes que provocaban las pestes que asolaban a las poblaciones urbanas por aquellos tiempos (Seabra, 2008). Estos discursos contribuyeron a construir un imaginario cultural, todavía en alguna medida presente, en el que se equipara a las áreas inundables, como es el caso de los bañados próximos a las ciudades, con pantanos pestilentes e infectos, facilitando con ello su transformación técnica frente a escasas o nulas resistencias sociales generadas

para evitar esos procesos, dado la carga negativa transferida a esos ambientes (Bakker, 2005b).

Desde ese entonces, bajo designios del Higienismo comenzó un proceso técnico (que todavía no cesa sino que se incrementa bajo formas específicas) en el que eran cegados, entubados y/o canalizados los ríos que atravesaban las ciudades, al igual que eran drenadas y/o rellenadas las áreas inundables próximas a ellas. Junto a ese proceso propiamente técnico, representado en las obras de infraestructuras involucradas, comenzaron a ser reglamentadas las prácticas urbanas de los habitantes originarios de esas zonas, con las cuales, también fueron vigilados sus cuerpos e, incluso, en varias ocasiones, fueron relocalizados o desplazados en nombre de la “salubridad” (Seabra, 2008; Silvestri, 2002). Así, las áreas inundables de las ciudades, junto a sus poblaciones pertenecientes, preferentemente, a sectores populares (muchas veces hacinados, pobres, desempleados, etc.), se convirtieron, en aquellos tiempos, en objeto de intervención para el Estado. En consecuencia, comienzan a estructurarse distintas oficinas técnicas especializadas que elaboraron políticas públicas urbanas cuyo objetivo era ordenar y disciplinar tanto esos espacios inundables como a sus habitantes (y a sus cuerpos) (Paiva, 1996; Seabra, op. cit.).

Detrás de estas nuevas (e “higiénicas”) políticas urbanas que se reproducían en las principales ciudades del mundo, se escondían los procesos de valorización social involucrados en la recuperación urbana de esas tierras. Estos procesos de reconversión de tierras “anfibia” a tierras “firmes” posibilitaban la valorización de las mismas, a partir de la incorporación de valor que implicaban las inversiones públicas en obras de consumo colectivo (Lindón, 1989)⁵, como es el caso de las obras hidráulicas antes aludidas, entre otras. Así las cosas, las técnicas asociadas con la modernidad y la políticas higienistas permitían enterrar miasmas y superficies infectadas y acrecentar los horizontes de expansión urbana en terrenos que en otro

⁵ Según esta autora, en el caso de la ciudad de Buenos Aires las obras de consumo colectivo que cambiaron la valorización de algunas áreas inundables próximas a la ciudad (o dentro de ella), no se reflejaron sólo a obras hidráulicas, como es el caso el cegado de algunos de los arroyos de los Terceros, sino también con la construcción y embellecimiento de parques y paseos públicos, como era el Paseo de la Alameda o 9 de Julio, en la zona del bajo en donde se encuentra actualmente la Av. L. N. Alem.

momento no tenían prestigio social, pero mediante intervenciones técnicas patrocinadas por el poder público, eran transformados en áreas y vecindades valorizadas (Henrique, 2006).

A partir de la década de 1970, el **paradigma del Ambientalismo** es el que fundamenta, con sus discursos asociados a la idea de la sustentabilidad urbano-ambiental, la transformación del espacio urbano, en general, y de las áreas inundables, en particular. Este paradigma reemplaza al Higienismo, puesto que el último, con el pasar del tiempo, empieza a tener cada vez menos efecto en sus funciones de ordenamiento y disciplinamiento del uso del espacio urbano, ante los notables procesos de crecimiento demográfico y espacial, ocurridos entre 1940 y 1970; por lo menos para la realidad urbana de varios de los países de la Región que adoptaron el modelo económico de “industrialización por sustitución de importaciones”. En este período las ciudades sufrieron cambios significativos, producto de la industrialización y el crecimiento demográfico y espacial, convirtiéndose, las principales de ellas, en enormes metrópolis.

Los paradigmas del Higienismo y del Ambientalismo no llegaron a convivir, porque el primero no pudo soportar las contradicciones que el enorme proceso de urbanización traía consigo (Seabra, 2008).

En los últimos tiempos el Ambientalismo es quien moviliza a la sociedad en su relación con la naturaleza, bajo la idea de un “retorno a una naturaleza”, si es posible, “pura”. Este paradigma se levanta sobre las consecuencias negativas de la historia humana de la naturaleza que fueron siendo acumuladas en un baúl que almacena las “consecuencias no deseadas” de los tiempos históricos (Seabra, op. cit.). Dentro del mismo se encuentra la transformación y degradación de las condiciones ecológicas de las tierras inundables. El paradigma del Ambientalismo, de acuerdo con Seabra (op. cit.: 18, traducción propia), “llega a la vida cotidiana y a los sujetos en nombre de una racionalidad en el uso del espacio, del tiempo y de las cosas, gracias a las técnicas de información actuales”. Esta racionalidad, bajo los preceptos de la sustentabilidad,

alcanza a la sociedad y es propuesta en términos prácticos; asimismo, sirve de fundamento para la acción de las empresas y los gobiernos. Es llamativo ver como, de un tiempo a esta parte, “todas las cosas, relaciones y productos comienzan a ser observados, medidos y avalados, con base en el criterio de la sustentabilidad. Pareciera que se busca la sustentabilidad de todo” (Seabra, 2008: 5, traducción propia).

En materia urbana, por ejemplo, se fueron produciendo gran cantidad de propuestas políticas de desarrollo urbano sustentable en los últimos años. Este tipo de discurso ha recibido gran cantidad de críticas. Marcuse (1998: 105, traducción propia), por ejemplo, sostiene que: “nadie que está interesado en la justicia quiere sustentar las cosas tal cual como están en la actualidad”; es decir, la sustentabilidad puede simplemente, en la mayor parte de los casos, sustentar un injusto *status quo* y enmascarar los reales conflictos de intereses que están en juego en cuanto a los aspectos que hacen a la producción del espacio, en este caso el vinculado a la urbanización de áreas inundables.

2.3.3.1 De la técnica como base del problema ambiental a la técnica como solución

Gran parte de los problemas ambientales a los que nos enfrentamos en la actualidad, tienen como base la propia lógica del sistema capitalista que, como sostiene Foladori (2007: 3), “no produce tomando en consideración la capacidad de los ecosistemas de reproducir las materias primas que le extrae, pero tampoco produce considerando la satisfacción de las necesidades humanas. Produce guiado, exclusivamente, por la ganancia. Por eso tiene que producir siempre más, vender siempre más, crear en el consumidor la necesidad de más mercancías, hacer que las mercancías duren lo menos posible, para tener que reproducirlas”. Este proceso desemboca, según este autor, en una crisis de sobreproducción puesto que, en determinado momento, la producción excede a la demanda y a las posibilidades de compra. Estas crisis, muchas veces percibidas sólo como crisis financieras, son crisis de la economía real. Una de las manifestaciones más cruentas de estas crisis de sobreproducción se encuentra en el desperdicio; no tanto el desperdicio vinculado con el consumo excesivo o con el excedente no

utilizado del consumo personal (foco principal de la crítica de los ambientalistas que sostienen que se debe reducir el consumo, principalmente el suntuoso), sino, sobre todo, el desperdicio provocado por el propio mercado, que es notoriamente mucho más importante. Dicho desperdicio corresponde a productos finales que no se venden, cuya base se trata de naturaleza transformada, puesto que la mayoría de esas mercancías fueron elaboradas con materias primas provenientes de la naturaleza. Esto implica una sub-utilización de la naturaleza que no va a ser consumida y que tampoco satisface necesidades sociales.

La interpretación de la crisis ambiental contemporánea, derivada de los cambios radicales que se le fueron imponiendo al Planeta, no puede realizarse sin tener en consideración el desarrollo técnico como mediación de la relación sociedad-naturaleza. Desde un inicio el capitalismo industrial no ha escogido las tecnologías que se implementan en el proceso productivo en base al ambiente, sino que la elección de éstas tiene como base sus efectos sobre los costos y las ventas. Para el capital es bien recibida cualquier posibilidad de utilizar la naturaleza como vertedero sin costo, recursos naturales más baratos aunque más contaminantes, o salarios de hambre que suplanten el trabajo mecánico (Foladori, 2007). Es por ello que la aplicación de tecnologías inapropiadas que responden, principalmente, a criterios de eficiencia y productividad económica, sin tomar en consideración el ritmo y funcionamiento del ambiente sobre el cual se aplican, ha tenido como resultado - directo o indirecto- la degradación ambiental (Galafassi, 2000).

Paradójicamente, la respuesta del capital a la crisis ambiental contemporánea, es nuevamente su tratamiento técnico; se visualiza en el desarrollo de nuevas tecnologías no contaminantes/degradantes la forma de resolver los problemas que la sociedad ha generado en su interacción con el medio físico-natural. Esta visión unilateral y simplista en torno a la tecnología (que reproduce gran parte del discurso ecológico) es retomada por parte del discurso político (O'Connor, 2001). A esta propuesta, Foladori (op. cit.) la denomina como la "concepción técnica de las crisis ambientales"; con ella se le abre al capital un nuevo frente de expansión a partir del

desarrollo de nuevas tecnologías no degradantes o que disminuyen los impactos negativos sobre el ambiente, tales como las "eco-ingenierías", las tecnologías "limpias", las "anti-contaminantes", etc. Muchos autores se refieren a esta situación como la "ecología del absurdo", puesto que las exigencias de resolución técnica terminan fijando un precio a la descontaminación, transformándola así en rentable (Alphandéry, et. al., 1992; Lipovetsky, 1996; Thomas, 1994), al tiempo que potencian la sociedad de consumo con los nuevos productos "ecológicos", lo cual no significa otra cosa que aumentar el propio consumo a nivel mundial.

Se observa que para alcanzar un ambiente "más limpio" se proponen cambios en el uso de los distintos mecanismos de producción, recurriendo a la tecnología como la salvación de los problemas ecológicos. Se cambia el eje de una posible resolución desde lo político a lo técnico, suprimiendo la autonomía de lo político a favor de una "expertocracia", en la que los expertos (sean del ámbito público como privado) se convierten en jueces de los contenidos del interés general y de los medios para someter con ellos a los individuos (Gorz, 1994).

Tal como sostiene O'Connor (1994) el capital ha tenido la capacidad de transformar la contaminación/degradación ambiental en un nuevo bien, el cual es vendido, manipulado y comprado; lo que antes eran gastos no productivos pudo transformarse en buenos dividendos para el capital moderno. Lo central de esto es que al ponerle precio a la contaminación (o también a aquellos recursos naturales hasta el momento no mercantilizados) adquiere para el proyecto de reproducción del capital un indudable "valor de uso" como forma de relaciones sociales. La tarea política del capital, sostiene este autor, "consiste en evitar su latente descrédito como modalidad de organización social, de racionalidad", siendo paradójico que, "la legitimación política del capital depende de si se puede convencer a la gente de que el proceso de capitalización de la naturaleza es una defensa contra la depredación causada por el capital" (O'Connor, op. cit.: 32).

Aquellos aspectos “descapitalizados” producto del desplazamiento de costos generados por el propio capital, es decir, de las condiciones de producción tales como el deterioro de la infraestructura, la degradación ambiental, la escasez de espacio urbano -cuestiones que para O'Connor (2001) forman parte de la “segunda contradicción del capitalismo”- pasan a constituirse en stock de valor económico a través de un proceso de relegitimación. El capital convierte a esos “capitales” naturales y sociales a través de la “gestión sustentable” y “racional” en nuevas fuentes de dinamismo. Dada esta “extensión semiótica” del capital, en la que “el capital es naturaleza y la naturaleza es capital, ahora la reproducción del capital es sinónimo de salvar a la naturaleza” (O'Connor, 1994: 22).

En realidad, el capitalismo continúa funcionando como depredador de los ámbitos externos (naturales y sociales) no capitalizados, puesto que como afirma O'Connor (1994): “depredación y desplazamiento de costes van de la mano con la retórica de la conservación del medio ambiente y del patrimonio heredado. Así, por un lado, tenemos la acumulación primitiva explotadora y, por otro, la retórica de la ‘gestión sustentable’ del sistema de la naturaleza capitalizada”, y agrega más adelante: “en la práctica, el principal efecto de toda la identificación de patrimonios, reservas y capitales ‘en peligro’ es el cada vez mejor alienación [...] de esta naturaleza (y de la naturaleza humana) en las normas de propio crecimiento y reproducción del capital” (O'Connor, op. cit.: 22). El fin último de todo este proceso es la propia supervivencia y reproducción ampliada del capital como sistema de control social. Según Jean Baudrillard (citado por O'Connor, op. cit.), lo que interesa de este proceso de capitalización de la naturaleza no es la reproducción de un capitalista o grupo de capitalistas determinados, sino la permanencia, o mejor dicho la “conservación” del sistema mismo como forma social abstracta.

CAPITULO 3: ASPECTOS METODOLÓGICOS

3.1 Hipótesis y objetivos

La producción de espacio de riesgo de desastres “naturales” en ámbitos urbanos descansa sobre las propiedades que adopta el proceso de urbanización de áreas donde ocurren fenómenos físicos extremos. Esas propiedades tienen como base las relaciones sociales y los actores que participan del proceso de producción de espacio urbano en ese tipo de áreas. A pesar de sus condiciones físicas extremas, como son las tierras inundables, esas áreas son valoradas positivamente por los recursos que en ellas se encuentran; es por ello que muchas veces la mismas se constituyen en “terrenos en disputa” por parte de distintos grupos sociales, los cuales elaboran sus estrategias para apropiarse de ellas y así satisfacer sus intereses y necesidades.

Cuando estos procesos ocurren en sociedades capitalistas, los actores sociales con mayor poder (como los actores económicos privados y el Estado en sus distintos niveles de gestión, en tanto principales productores de la ciudad) procuran mantener esa posición a través de su control sobre la propiedad privada del suelo urbano, las técnicas de dominación/mitigación de las aguas y la política urbana sobre esas áreas inundables (expresada en la gestión urbana y en la reglamentación urbanística a veces específicas). Estas últimas estrategias permiten la existencia y generan la emergencia de situaciones de riesgo diferencial, lo cual repercute en desmedro de los intereses y necesidades de los grupos menos beneficiados y consolida la posición de los grupos más poderosos, reproduciendo esas desigualdades.

En los procesos de urbanización de áreas inundables ello se expresa materialmente en términos de espacios de riesgo de desastres dispares; por un lado, los grupos más vulnerables frente a los desastres se encuentran en áreas relativamente más bajas y con

acceso a técnicas constructivas de mitigación precarias (o inexistentes); por otro, aquellos menos vulnerables, se apropian de las áreas menos inundables y tienen acceso a técnicas más modernas y adecuadas.

El proceso de producción de espacio de riesgo de desastres para el caso de los bañados de Tigre descansa en las características que adopta la extensa historia de la urbanización de esas tierras inundables; esa historia es resultado de las relaciones entre los actores sociales partícipes mediadas por la incorporación de las condiciones de inundabilidad al proceso de urbanización, el cual siempre ha sido diferencial según las condiciones de quienes participaron de ello.

A partir de las últimas décadas del siglo XX ese proceso adquiere rasgos inéditos. Especialmente desde los años noventa en adelante, la enorme cantidad de tierras inundables “vacantes” de los bañados, se han convertido en la base de grandes negocios para que el capital inmobiliario-financiero se reproduzca, urbanizándolas, bajo nuevas formas espaciales: las urbanizaciones cerradas sobre rellenos (sumado a otros productos). Ese proceso es apoyado contundentemente por el poder político del Estado en sus distintos niveles de gestión (y por distintas reparticiones con experticia en las temáticas urbanas e hidráulicas), en desmedro de los grupos menos favorecidos que también pugnan por esos espacios para satisfacer sus necesidades de vivienda, en un contexto socioeconómico de los últimas décadas crecientemente desfavorable.

Así, las nuevas formas que adopta el espacio urbano y de producción del mismo a partir de la expansión de UCs sobre rellenos, están gestando un nuevo espacio de riesgo de desastres profundamente desigual, que se pondrá en evidencia de manera dramática cuando la próxima gran inundación (seguramente por efecto de una fuerte sudestada) golpee a las “puertas de los nuevos bañados de Tigre”.

Este riesgo de desastres de características “neoliberales” tiene como basamento los cambios operados en las relaciones sociales de producción durante la etapa actual de la globalización capitalista y como expresión material una nueva topografía que refleja las condiciones sociales y de vulnerabilidad cada vez más desiguales de sus habitantes.

En consonancia con esta hipótesis, el **objetivo general** de esta Tesis consiste en identificar, describir y analizar el proceso histórico de producción de espacio de riesgo de desastres en base a la forma en que han sido urbanizadas las tierras inundables de los bañados de Tigre, haciendo especial énfasis en los rasgos distintivos que adquiere dicho proceso a partir de las últimas décadas del siglo XX, con la expansión de las urbanizaciones cerradas sobre rellenos. En relación al objetivo general, los **objetivos específicos** son:

1. Reconocer y caracterizar las ideas, representaciones y valoraciones construidas socialmente, que viabilizan el proceso de urbanización de las tierras inundables de los bañados de Tigre, en distintos momentos históricos, resaltando la utilización que de ellas hacen los actores que detentan mayor poder, acudiendo al discurso científico-técnico como estrategia de legitimación, en beneficio de sus intereses;
2. Identificar y describir la participación de las técnicas “hidráulicas” de dominación/mitigación de las aguas en la historia de la valorización urbana de tierras inundables (a pesar de constituir muchas veces verdaderas “obras trampa”) y en su papel amplificador de los fenómenos físicos sobre los que se pretende intervenir; y
3. Reconocer y determinar el papel de las políticas urbanas en tierras inundables (características de la gestión urbana, de la reglamentación urbanística, etc.) en tanto instrumento de dominación que restringe o posibilita la edificación estable en esas áreas, según cuáles sean los intereses en juego.

4. Identificar las nuevas formas de espacio que resultan de los nuevos procesos de producción de espacio de las últimas décadas, en tanto expresión de cambios en la articulación entre actores económicos privados vinculados a los negocios inmobiliarios y el Estado en sus distintos niveles de gestión.

3.2. Recorte territorial y temporal

Antes de avanzar con los aspectos propiamente metodológicos, se presentan los recortes territoriales y temporales que contextualizan la investigación, en tanto variables que delimitan el universo de fuentes de información a recolectar y analizar.

El recorte territorial del objeto de esta Tesis corresponde con las tierras inundables de los bañados del municipio de Tigre por donde se ha expandido el área edificada a lo largo del proceso de urbanización que allí tuvo lugar, base para la comprensión del espacio de riesgo de desastres que se ha producido con el devenir histórico. Actualmente ello implica todas las tierras inundables urbanizadas o potencialmente urbanizables comprendidas en el área de los bañados pertenecientes a dicha unidad político-administrativa.

Cabe destacar que los procesos de transformación de tierras inundables de los bañados a UCs sobre rellenos no es un rasgo singular del territorio tigrense. Estos procesos se han expandido particularmente sobre algunos municipios cercanos que mantienen propiedades físico-naturales similares. No obstante ello, se ha elegido a Tigre como caso por constituir el distrito más dinámico en torno a ese aspecto y por presentar una de las historias más extensas en lo que se refiere a producción de espacio de riesgo a través de la urbanización de sus tierras inundables en todo el AGBA.

El territorio del municipio de Tigre posee una superficie total de 360 Km² distribuidos en dos sectores: A) El *sector isleño*, que conforma la 1° Sección de las islas del Delta del

Paraná, con unos 220 Km² (cerca del 61% del total del Partido), y B) El *sector de tierra firme o continental* con unos 140 Km² (el 39% restante); sobre ambos sectores los procesos físicos- naturales de modelado predominantes y característicos son los de origen hídrico (Ríos, 2002).

Es en el último sector, el continental, donde se encuentran las tierras inundables de los bañados, el cual queda definido por un área comprendida entre la curva de los 5 m (IGM) (donde comienza la barranca o "tierras altas"), la margen derecha del río Luján, y los límites políticos del Municipio, hacia el Noroeste y el Sudeste. En términos esquemáticos, esa área adopta una forma de polígono rectangular cuya superficie aproximada es de 60 km² (o 6.000 hectáreas), ya que uno de sus lados tiene alrededor de 12 km y el otro 5 km¹. Al igual que otros aspectos físico-naturales, los bañados superan esa delimitación política, también abarcando territorios de los municipios vecinos de Escobar y de San Fernando.

El término de "bañados" ha sido elegido por su utilización histórica. Desde los primeros asentamientos estables en la etapa colonial esas tierras bajas e inundables, próximas a las costas del Río de la Plata y a las islas del Delta, fueron denominadas de esa manera por los habitantes del lugar y así es como todavía se las siguen llamando, especialmente, por aquellos con mayor antigüedad en el área.

En efecto, esas tierras "anfibia" de contacto tierra-agua han sido modeladas por la acción de las aguas hace miles de años, siendo los fenómenos de las crecidas e inundaciones (una vez estas habitadas) una de los principales agentes determinantes de las condiciones físico-naturales de los bañados, tanto en términos de su conformación geomorfológica como ecológica (véase Anexo I).

¹ La superficie en cuestión representa casi un tercio de la superficie de la CABA (200 km²).

Los bañados junto a las islas del Delta del Paraná en las proximidades del Estuario del Plata constituyen una de zonas más complejas de la Argentina en cuanto a dinámica hídrica se refiere. Los principales forzantes o disparadores de las crecidas e inundaciones que allí tienen lugar provienen de dos orígenes distintos. Las más importantes, corresponden con la dinámica del Estuario en donde los vientos del cuadrante Sudeste impiden el escurrimiento de las aguas, elevando el nivel de cota e inundando las áreas bajas aledañas, entre ellas los bañados. A ese fenómeno se lo conoce como mareas meteorológicas² o, más comúnmente, como "sudestadas" y puede generar inundaciones que cubren toda la superficie del bañado hasta la cota de los 5 m (IGM) donde comienza la barranca. Por su parte, también pueden forjarse inundaciones en los bañados producto de la crecida de los ríos que lo atraviesan en sentido Sudoeste-Noreste, tal como son los últimos tramos de los arroyos Claro, Las Tunas, Basualdo y, principalmente, el río Reconquista (antes Las Conchas). Las inundaciones generadas especialmente por éste último, afectan sólo un sector de los bañados, pero de gran importancia histórica ya que la desembocadura que tiene el Reconquista sobre el Lujan es el lugar donde comenzó la urbanización de toda el área de estudio.

El recorte temporal, por su parte, abarca casi cuatro siglos de historia en los que se desarrolló el proceso de urbanización en esas tierras inundables, base de la producción de espacio de riesgo de desastres aquí estudiado. Ese proceso se inició con los primeros asentamientos estables durante la etapa colonial en tiempos de la conquista y colonización por parte de los españoles. Según los historiadores en el año 1611 comenzó a hacerse mención del asentamiento original.

² Este fenómeno se diferencia de las "mareas astronómicas" que se originan por las oscilaciones del nivel del mar o del estuario producto de la atracción gravitatoria de la luna, el sol y otros cuerpos celestes. Los niveles de pleamar y bajamar son conocidos previamente y suelen estar tabulados con precisión. Por sí solos no producen una crecida, pero en coincidencia con cualquiera de los otros puede empeorar aún más la situación. Otro de los fenómenos que puede generar una crecida en el Estuario y sus áreas de influencia es provocado por las "Ondas oceánicas"; estas son perturbaciones también meteorológicas, pero alejadas de la costa, originadas por temporales que producen grandes elevaciones en el mar adyacente y luego se propagan hacia el Río de la Plata. En estos casos se producen crecidas, muchas veces importantes, en ausencia de vientos del Sudeste (Gentile, 2001).

En este extenso proceso ha sido posible diferenciar cuatro momentos de acuerdo a la particular dinámica y las características que ha adoptado la urbanización de esas tierras inundables históricamente. Asimismo, cada uno de esos momentos corresponden con una o más etapas históricas, las cuales le otorgan significación a ese proceso; esto es: cada una de esas etapas presenta una dinámica propia en términos sociales, económicos, políticos, culturales, etc. y -a pesar de presentar continuidades- se diferencian entre sí por sus rasgos distintivos. Esas etapas históricas son tomadas de periodizaciones ya establecidas y determinadas por historiadores, economistas y estudiosos de la cultura nacional, las que sirvieron para contextualizar los procesos de urbanización aquí analizados y la dinámica social que a estos le otorgan "vida"³.

El primero de esos momentos corresponde con los "Comienzos de la urbanización" (Capítulo 4), el cual se extiende a lo largo de dos etapas históricas: la colonial (1611-1810) y la de los primeros años de vida independiente (1810-1860). El inicio de un asentamiento estable se asocia a las ventajas que permitía el establecimiento de un puerto de cabotaje casi en la desembocadura del río Las Conchas sobre el Río de la Plata. Ese primer momento en la urbanización de los bañados abarca las dos primeras etapas, ya que el cambio de una a la otra en aspectos políticos no implicó transformaciones significativas en materia de urbanización de esas tierras inundables en lo que se refiere a la expansión del área edificada, y al tipo de técnicas que procuran "dominar" las aguas indómitas o a las utilizadas para mitigar el efecto de las inundaciones sobre bienes y personas.

El segundo de esos momentos corresponde con "La urbanización de los bañados de la elite" (Capítulo 5) el cual se extiende a lo largo de la etapa de la inserción de la Argentina

³ La mayoría de las etapas históricas adoptadas para este trabajo de tesis han sido tomadas del libro "Memoria Verde. Historia ecológica de la Argentina", de Brailovsky y Foguelman (1991). Ellas son las etapas: colonial (1536-1810), de los primeros años de vida independiente (1810-1860), de la inserción de la Argentina a la división internacional del trabajo (1860-1930) y de la industrialización por sustitución de importaciones (1930-1976). A ellas se le agregó la etapa actual de la globalización capitalista (desde 1976 en adelante), la cual difiere en la denominación a la que hacen referencia los citados autores.

en la división internacional del trabajo, entre los años 1860 y 1930. Este momento en la urbanización de los bañados estuvo protagonizado por la elite porteña quien se interesa por esas tierras inundables, produciendo una transformación inédita de algunas zonas, especialmente de aquellas donde se invierten grandes capitales en obras de infraestructura de transporte e hidráulicas. Asimismo, durante esa etapa se llevaron adelante una serie de arreglos espaciales que tuvieron como base la "dominación" de las tierras anfibias según los intereses y prácticas de esos grupos. En este segundo momento de la urbanización de los bañados la superficie edificada por lo menos se duplica respecto del momento anterior.

Un tercer momento corresponde con "La urbanización de los bañados de los grupos populares" el cual tiene lugar durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones, entre los años 1930 y 1976. Aquí el proceso de urbanización de los bañados estuvo protagonizado por los grupos populares y por el accionar de las empresas loteadoras y un Estado Benefactor que, al tiempo que regulaba escasamente el proceso especulativo llevado adelante por esas empresas (loteando enormes superficies), permitía la radicación de gran cantidad de migrantes internos, base para su proyecto industrial y político (especialmente durante los dos primeros gobiernos peronistas).

Por último, el cuarto momento corresponde con las "Grandes transformaciones en la urbanización de los bañados" (Parte III, Capítulos 7 a 9), que se desarrolla durante la etapa actual de la globalización capitalista. Esta etapa se inicia en Argentina con el golpe militar de 1976 y perdura hasta nuestros días. Sin embargo, es a partir de la década de los noventa cuando adquiere real significación, cuando se observa un notable crecimiento del área edificada y una transformación inédita y radical de los bañados, cuyos protagonistas fueron las UCs sobre rellenos (sumado a otros productos inmobiliarios) y el accionar del Estado en sus distintos niveles, particularmente el local.

Cada uno de los momentos señalados tiene como contexto los procesos urbanos generales que tuvieron lugar en la ciudad de Buenos Aires, ciudad con la que Las Conchas/Tigre siempre mantuvo una estrecha vinculación. Por casi tres siglos Las Conchas constituyó una aglomeración separada de Buenos Aires hasta que en la segunda década del siglo XX, entró en coalescencia con el AGBA⁴. Asimismo, en el análisis de los procesos de transformación urbana ocurridos en las últimas décadas asociados a la dinámica del submercado de las UCs y otros productos inmobiliarios afines, se toma como contexto no ya el AGBA, sino toda la RMBA⁵, en la que tiene asiento esos procesos.

3.3. Tratamiento de la información

Dar respuesta a los objetivos de investigación planteados para esta Tesis implicó llevar adelante una ardua tarea dado la exigua bibliografía y otras fuentes existentes que abordan el objeto y el área de estudio. La escasa valoración histórica que han tenido los bañados, comparativamente a otras áreas que forman parte del AGBA, dificulta esa

⁴ De acuerdo al INDEC (2003), se denomina AGBA al área geográfica delimitada por la "envolvente de población" que comprende el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas (o área edificada). Esta línea se mueve con el tiempo y no respeta las delimitaciones administrativas de los municipios (incluidos total o parcialmente). El AGBA abarca la Ciudad de Buenos Aires y se extiende sobre el territorio de la provincia de Buenos Aires, integrando la superficie total de 14 municipios, más la superficie parcial de otros 16 (esto sin contar una muy pequeña participación de Cañuelas y La Plata).

⁵ Se entiende por RMBA las siguientes jurisdicciones: a) Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), con un área de 200 km² y una población actual de alrededor de 3.100.000 habitantes; b) Gran Buenos Aires (GBA), conformada por 24 partidos (departamentos o municipios) que forman la 1° y 2° corona de la aglomeración: Alte. Brown, Avellaneda, Berazategui, E. Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López, con un área de 3.680 km² y una población actual aproximada de 9 millones de habitantes; y c) el resto de la RMBA o "3ª corona", integrada por 16 partidos: Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Exaltación de la Cruz, Gral. Las Heras, Gral. Rodríguez, La Plata, Luján, Marcos Paz, Pilar, Pte. Perón, San Vicente y Zárate, con un área aproximada de 15.800 km² y una población actual de 1,6 millones habitantes. En conjunto, la RMBA comprende un área de 19.680 km² y una población actual aproximada de 13,7 millones habitantes (Ciccolella y Baer, 2009).

tarea, sumado a que las últimas transformaciones contemporáneas -de la mano de las UCs y otros productos inmobiliarios- llevan menos de dos décadas de antigüedad.

Esta investigación se abordó a través de estrategias metodológicas cualitativas que permitieron producir el armado de un "rompecabezas" con información provenientes de diversas fuentes y archivos para dar respuesta a los objetivos planteados. En las tareas comprendidas se incluyeron la búsqueda, clasificación y análisis de fuentes secundarias. También fue generada información primaria como resultado de la realización de entrevistas libres y semi-estructuradas (efectuadas a funcionarios públicos; técnicos especializados en cuestiones hidráulicas y urbanísticas; empresas desarrolladoras, constructoras, inmobiliarias, consultoras asociadas con los nuevos productos inmobiliarios; ONGs ambientalistas, entre los actores sociales más relevantes); la observación y la elaboración de notas en campo; y la realización de un registro fotográfico. Luego esa información primaria fue clasificada, organizada y analizada según se explica a continuación.

Comprender el proceso histórico de la urbanización de las tierras inundables de los bañados de Tigre y de sus características en base al marco teórico-conceptual presentado y a los objetivos planteados, implicó un tratamiento metodológico específico sobre determinadas dimensiones partícipes de dicho proceso. Esas dimensiones versan sobre el papel: A) de las representaciones/valoraciones sobre las tierras inundables; B) de las técnicas "hidráulicas" en su valorización urbana y en la amplificación del riesgo, y C) de la política urbana en tanto instrumento que posibilita o restringe la urbanización de esas tierras inundables. Todas esas dimensiones participan de la producción de espacios de riesgo de desastre singulares cuyas propiedades fueron cambiando a lo largo de la historia de la urbanización de los bañados.

Sin duda el cambio más significativo se produjo en el último momento de la urbanización de los bañados (1976 en adelante). En consecuencia el abordaje

metodológico se concentró en caracterizar tanto las nuevas formas espaciales producidas como el propio proceso de esa producción.

3.3.1. La dimensión de las representaciones/ideas/valoraciones de las tierras inundables de los bañados

El tratamiento metodológico para dar cuenta de esta dimensión conjugó una serie de tareas de interpretación en base a fuentes diversas que procuraron reconocer esas representaciones y sus implicancias en la urbanización de los bañados. Para ello se utilizó bibliografía histórica en la que se identificaron esas representaciones, especialmente de los actores con mayor poder, quienes fueron los principales partícipes de los procesos de urbanización y de producción de espacio de riesgo aquí estudiados.

En los primeros tres momentos de la urbanización de los bañados la bibliografía histórica y la especializada en la materia, se complementó con fuentes periodísticas y cartográficas, en las que se identificaron las valoraciones de cargas positivas y negativas en torno a ese espacio. En bibliografía especializada sobre cuestiones urbano-ambientales, como también en artículos periodísticos se identificaron y analizaron los discursos que legitimaban el aprovechamiento urbano ofrecido por esas tierras inundables. Durante el segundo momento en la urbanización de los bañados entre las décadas de 1860 y 1930 esa legitimación tuvo como paradigma al Higienismo; ello se encuentra en las fuentes utilizadas, donde abundan discursos sobre los espacios “sanos” o “enfermos”, asociados a las ciencias médicas.

Ya en las últimas décadas, durante la gran transformación en la urbanización de los bañados, las representaciones sobre ese espacio son relevadas e interpretadas a través de bibliografía y revistas especializadas en UCs, en suplementos periodísticos y sus páginas web, y en folletería y páginas web de los desarrolladores de esos productos.

Desde finales de los años '70 el discurso que legitima la valoración positiva sobre determinadas áreas inundables, como es el caso de los bañados, se basa en el paradigma del Ambientalismo. Es así que en las diversas fuentes antes indicadas aparece los conceptos de "contaminación" y "recuperación ambiental", de "productos ecológicos", de "contacto con el verde", de "prácticas sustentables", etc., los cuales fueron identificados y analizados considerando quiénes los instalaban, quiénes los utilizaban y, finalmente, quiénes se beneficiaba de ello. En esta tarea se identificaron las instituciones del Estado que sustentaron tales argumentos como también las empresas constructoras, desarrolladoras y consultoras ambientales que tuvieron participación en ello. Esta tarea se complementó con entrevistas a profesionales consultores para relevar y dar cuenta de las características que adopta ese tipo de discursos, en función de los desarrollos suburbanos cerrados (veáse detalle de entrevistas en el apartado de Fuentes).

3.3.2. La dimensión de las técnicas "hidráulicas" de dominación/mitigación de las aguas de los bañados

Las tareas para efectuar el relevamiento y caracterización de las técnicas "hidráulicas" en la extensa historia de la urbanización de los bañados también constituyeron una labor de gran importancia para este trabajo de Tesis. Las técnicas de dominación de cursos de agua son introducidas como "solución" a los desastres por inundaciones. Las primeras propuestas surgen con el Canal San Fernando y terminan en los últimos tiempos con las obras de la UNIREC, sobre el río Reconquista.

Como no se encontró ninguna bibliografía que realizara ese trabajo se emprendió un exhaustivo relevamiento de este tipo de obras. Para ello se buscaron fuentes bibliográficas de esa especialidad técnica, planos y proyectos de distintas obra hidráulicas en diversas bibliotecas y archivos especializados. Muchos de los planos e información obtenida sobre este tema fueron hallados en el área de Archivo de la DPH.

Esta tarea se complementó con entrevistas a funcionarios de esa última institución y de la UNIREC. También fueron entrevistados otros profesionales especializados en ingeniería Hidráulica (ver detalle de entrevistas realizadas) que brindan servicios como consultores o dan clases en el nivel terciario. La mayor parte de las entrevistas giraron en torno a obras o proyectos de obras de las últimas décadas vinculadas al área de estudio.

Gran parte de las obras hidráulicas y proyectos de obras identificados derivaron en una valorización (especialmente inmobiliaria) de tierras inundables circundantes. Ello se ha podido verificar a través de distintas fuentes, como por ejemplo, folletería que promocionaba los loteos populares en la etapa de industrialización por sustitución de importaciones. En estos folletos se destacaba que esas obras cercanas al lote a comercializar, le otorgaban una mayor "seguridad" ante las crecientes. Asimismo, a través de la comparación de cartografía que representa las áreas edificadas en los bañados, con mapas anteriores a las obras y posteriores a las mismas, fue posible observar el proceso de valorización de tierras activado por esas obras (tal es el caso del Canal San Fernando o de la obras del Canal Aliviador).

Por último, la participación de las obras en la amplificación del poder destructivo de las inundaciones ha sido relevado a través de bibliografía especializada y en artículos periodísticos (La Nación, Clarín, Página 12 y diarios locales) sobre inundaciones de importancia. Previo a esta tarea fue necesario dar cuenta los distintos desastres por inundación en el área de los bañados, según sus dos principales forzantes: las sudestadas (originadas en el Río de la Plata) y las crecidas del río Reconquista. Para tal fin se confeccionó un cuadro (véase Anexo II) en el que se detalló el listado de desastres, indicando su fecha de ocurrencia, altura del agua alcanzada, tipo de forzante y datos de la fuente consultada. Ese listado cuenta con 37 registros que abarcan un lapso temporal entre 1612 al año 2000, cuando se efectuó la última inundación de importancia. En el

cuadro también se especifican los lapsos temporales en los que no hubo registros de fenómenos de importancia.

Entre las técnicas “hidráulicas” que tienen un papel central en la urbanización de las tierras inundables de los bañados, se encuentran aquellas que procuran mitigar los efectos dañinos provocados por los excesos de agua sobre bienes y personas; ese es el caso de los sistemas constructivos de mitigación para la defensa de edificaciones. En cada momento histórico de la urbanización de los bañados predominaron determinados tipos de sistemas constructivos de mitigación, pero sin lugar a dudas, ello cambia de manera radical con el avance de las UCs, sustentado en la técnica de los grandes rellenos. Para avanzar en el conocimiento de estos últimos se realizó un relevamiento bibliográfico especializado en el tema. Muchos de los artículos publicados sobre estos tópicos fueron hallados en revistas de las propias empresas desarrolladoras de UCs. Ello se complementó con entrevistas a profesionales técnicos (ingenieros hidráulicos) que participan de las empresas constructoras o de las consultoras que recomendaron esas estrategias técnicas de mitigación. La información obtenida de estas fuentes permitió tener un mayor conocimiento sobre los grandes rellenos, pudiendo identificar los puntos débiles de las técnicas empleadas, las lógicas que participaron de su elección, etc.

Por último también se relevó información sobre la forma en que se aplicaron esas técnicas y la externalización de consecuencias adversas derivadas de esta aplicación sobre los pobladores aledaños y sobre las condiciones físico-naturales de los bañados e islas del Delta. Para ello se efectuó una búsqueda en bibliografía especializada y en páginas web de ONGs ambientalistas de la zona reconociendo los problemas generados por estas nuevas formas de incorporación técnica en los bañados.

3.3.3. *La dimensión de las políticas urbanas y su papel posibilitante o restrictivo en la urbanización de los bañados*

Las políticas urbanas con incumbencia en la urbanización de áreas inundables constituyen otra de las dimensiones centrales en la producción de espacios de riesgo de desastres; estas han existido desde los primeros tiempos con las Leyes de Indias de 1573, hasta la actualidad. El relevamiento realizado sobre este particular también ha sido una tarea de la que no se han encontrado antecedente para el área de los bañados. Para ello se utilizó bibliografía sobre la historia de Tigre, buscando identificar aquellos aspectos que tuvieran relación con las políticas urbanas, las legislaciones urbanísticas y las características adoptadas por la planificación urbanística. Además de esas fuentes bibliográficas se utilizaron fuentes periodísticas; se abordó especialmente esta dimensión a través del relevamiento de la legislación provincial y municipal que regula la urbanización de áreas inundables.

3.3.4. *Nuevas formas de espacio, nuevos rasgos geográficos y nuevas formas de producción de espacio urbano en los bañados*

Entre las nuevas formas de espacio urbano se identificaron a las UCs, a los edificios de departamento, oficinas y hotelería, y a los centros comerciales y de entretenimientos. El relevamiento de las mismas se efectuó mediante bibliografía especializada, información brindada por la Municipio, folletería, suplementos de periódicos nacionales y revistas dedicadas de esos productos.

A partir de la información recogida, clasificada y sistematizada, se confeccionó una serie de cuadros sobre esos tres tipos de productos inmobiliarios que protagonizaron, especialmente en el caso de las UCs, la mayor expansión del área edificada de los bañados. De las UCs se especificó su localización, año de inauguración, superficie

ocupada y grupo empresario desarrollador. No logró incluirse los montos de inversión involucrados ya que en la mayoría de los casos se carecía de esa información. Por su parte, en el caso de los edificios (para los usos antes indicados) se reconoció su localización, cantidad de pisos, grupo empresario desarrollador e inversión involucrada. Por último, en el caso de los centros de consumo y de entretenimiento, se logró identificar: localización, superficie ocupada y grupo empresario desarrollador (veáse Anexo IV).

Otra de las características inéditas de la intervención en los bañados de las últimas décadas se corresponde con nuevos rasgos geográficos. Además de los rellenos ya señalados, se destacan los nuevos cursos de agua: lagos, marinas y canales. Estos han sido identificados en base a imágenes satelitales y fotografías aéreas. La forma en que fueron producidos se relevó a través de bibliografía especializada, páginas web de los grupos desarrolladores de UCs y entrevistas a personal de las empresas constructoras.

También se ha relevado información sobre la evolución de estos nuevos rasgos, desde las primeras UCs a las propuestas más actuales. Para ello se ha comparado cartografía sobre distintas propuestas de lagos, marinas y canales a comienzos de los noventa y años más cercanos al presente; ello también ha sido complementado con información surgida de entrevistas a personal técnico que participó de esas propuestas.

Finalmente se recopiló, sistematizó y analizó información relativa a los cambios que se llevaron adelante en materia de producción de espacio urbano en las últimas décadas, las cuales tuvieron de base a las transformaciones en las relaciones público-privada vinculadas a la producción de la ciudad. Para ello se identificaron los principales actores y sus estrategias, como así las formas en que éstas convergían. Ello se efectuó a través de información de los grandes grupos empresarios, y de sus discursos reproducidos en periódicos nacionales y en periódicos especializados. Por su parte, el accionar del Estado

también fue relevado a través de información de la página web de los distintos gobiernos, así como en noticias periodísticas.

Otro de los aspectos relevados que dan cuenta de una posición emprendedora adquirida por parte del Estado en las últimas décadas tiene que ver con el tipo de inversiones y grupos socioeconómicos que prioriza política pública urbana, así como también la adecuación técnica, jurídica y administrativa que adopta la gestión pública en pos de favorecer los desarrollos privados. En el caso del nivel de gestión local ello se verifica, por ejemplo, a través de obras de infraestructura viales. Este accionar del estado, especialmente en el nivel de gestión local, ha sido analizado a través de bibliografía especializada, información relevada en periódicos, normativa urbanística local, tipo y localización de inversiones en infraestructura, entre otros.

3.4. Cartografía

Para dar cuenta del crecimiento del área edificada comprendido en el proceso de urbanización de los bañados a lo largo de casi cuatro siglos, se realizó un intenso relevamiento de fuentes cartográficas diversas (mapas, planos, cartogramas, fotografías aéreas e imágenes satelitales) en distintas bibliotecas y archivos pertenecientes a una importantes cantidad de instituciones (ver Fuentes utilizadas, listado de Archivos consultados). Muchas de las fuentes cartográficas encontradas fueron reproducidas a través de fotografías obtenidas con cámara digital por no ser permitido el retiro de las mismas de las instituciones en donde ellas están depositadas.

Entre las fuentes cartográficas encontradas se seleccionaron aquellas más representativas y se mejoraron, en la medida de lo posible, a través de programas especializados en edición de imágenes (principalmente *Adobe Photo Shop*).

Una fuente que ha sido de gran provecho para esta tarea fue la cartografía que presenta el libro de Vapñarsky (2001) sobre el AGBA. De allí se utilizaron los mapas para los cortes de 1870, 1910, 1948 y 1965. En todos ellos se amplió la escala en el sector correspondiente al área de estudio y se mejoró la imagen reproducida. De allí se confeccionaron dos mapas con los dos primeros cortes para dar cuenta del crecimiento espacial del área edificada entre 1870 y 1910, correspondiente al segundo momento de la urbanización de los bañados (Capítulo 5), y otro tanto se efectuó para los cortes 1948 y 1965, para representar ese mismo proceso durante un tercer momento en la urbanización, en tiempos de la gran expansión suburbana protagonizada por los loteos populares (Capítulo 6).

Entre la última fecha (1965) y los inicios de la década de 1990 no se han podido observar cambios de importancia en el crecimiento del área edificada en los bañados. Ello puede comprobarse al compararse el mapa correspondiente para 1965 con la Figura N° 2 (en Anexo V), en la que se indica el área edificada para una fotografía aérea de 1991. Es por ello que el Capítulo 7 no presenta cartografía que represente el crecimiento del área edificada en los bañados.

A partir de los años noventa, ya en el último momento de la urbanización de los bañados, se procuró representar el marcado crecimiento espacial protagonizado por las UCs y la participación más modesta de los asentamientos informales (Capítulo 8). Para confeccionar esas cartografías se utilizaron fotografías aéreas tomadas en junio de 1991 y de 2000; en el primer caso, fueron provistas por el Servicio de Hidrografía Naval (vuelo Rosario-Punta Piedras, recorrido 3, fotos 069-070-071-072, escala 1:40.000) mientras que en el segundo caso se obtuvieron copias de fotografías existentes en la Dirección de Catastro de la Secretaría de Obras Públicas de la Municipalidad de Tigre (escala 1:20.000). Además se analizó una imagen satélite provista gratuitamente por la utilidad *Google Earth*, con fecha de toma de diciembre de 2008 (imagen Spot 5, coordenadas centrales: -34.4013/-58.4357). A través de la fotointerpretación de esas fuentes

cartográficas se procuró dar cuenta del crecimiento del área para tres cortes distintos de las últimas décadas: en 1991 cuando recién se iniciaba la expansión de las UCs; en 2000, cuando el fenómeno se encontraba avanzado; y en 2008, donde se observa un alto grado de consolidación y pocos espacios intersticiales “vacantes” para nuevos emprendimientos. En el primero de esos mapas y en último también se identificaron los asentamientos informales.

Las fotografías aéreas fueron procesadas para facilitar su tratamiento en el Sistema de Información Geográfica (SIG) utilizado para generar la cartografía que ilustra esta Tesis (ArcView 3.2). Una vez georreferenciadas y cargadas al SIG se procedió a identificar y a trazar los polígonos correspondientes al área urbana y las urbanizaciones cerradas (años 1991 y 2000) y los asentamientos informales (año 1991). Se generaron así capas de información para cada uno de estos tres temas, las cuales se contrastaron con información bibliográfica y cartográfica de modo tal de precisar el análisis y ajustar los límites de los polígonos allí donde fuera necesario.

En el caso de la imagen satelital, se utilizaron las herramientas que provee la utilidad *Google Earth* para identificar y trazar los polígonos del área urbana, las urbanizaciones cerradas y los asentamientos informales. De forma complementaria, se trazaron las líneas correspondientes a las obras hidráulicas (canales, aliviadores, etc) y las obras viales existentes y/o proyectadas a 2008. Cada uno de los temas creados en *Google Earth* se importó al SIG a través de las herramientas específicas para ello. Otro tanto se hizo con la imagen satelital, la cual se trató de manera similar que las fotografías aéreas. El producto de estas tareas se puede encontrar en Anexo V.

3.5. Limitaciones en el acceso a la información

Indagar sobre tópicos tan controvertidos como los que aquí se abordan, en los que están en juego importantes intereses económicos y políticos, nos llevó a enfrentarnos con

situaciones que van desde la respuesta superfluas o *naïve* hasta contestaciones que terminaron increpando al autor, colocándonos en situaciones incómodas o riesgosas. A veces daba la sensación que si se seguía averiguando, el que escribe podía terminar “flotando” en alguno de los canales o debajo de miles de toneladas de alguno de los rellenos que tanto nos llamaron la atención.

Uno de los aspectos que funcionaron “en contra” en algunas de las entrevistas encaradas estuvo asociado a las publicaciones periodísticas (como la efectuada por el diario La Nación al equipo de investigación del que participamos durante el año 2002) o a la divulgación de la propia producción en artículos académicos relativos a estos temas (de acceso digital). Por ejemplo, un funcionario municipal en una de esas entrevistas no sólo que se negó a dar respuesta sobre lo que se le consultaba sino que increpó al autor, arguyendo que “...lo que vos decís no tiene ningún fundamento real y que todas tus afirmaciones publicadas en ese artículo del diario La Nación son mentiras”.

En algunos organismos públicos mencionar o consultar sobre determinados temas parecía que incomodaba a parte sustancial de los allí presentes. Era como indagar sobre temas “tabú” teniendo como respuesta expresiones faciales de “pocos amigos”. Pero no sólo determinadas áreas “comprometidas” de la función pública han respondido ante nuestras consultas desde la negativa o desde la seriedad a ultranza, sino que además situaciones similares se ha sido vivido en algunas entrevistas con actores económicos privados vinculados con los desarrollos de las UCs.

Obtener información sobre los emprendimientos inmobiliarios referido a los montos invertidos, tipo de financiamiento involucrados en los desarrollos o márgenes de ganancia obtenidos entre el momento de compra de los terrenos por hectáreas y el de la venta de los lotes por m², fue una de las dificultades importantes que se presentaron en este trabajo de investigación, y que en parte impidieron tener un conocimiento más acabado de los márgenes de ganancias que dejan esos negocios inmobiliarios con base

en suelos baratos. En las entrevistas a los actores económicos privados, tales como empresas desarrolladoras de UCs y constructoras de obras de infraestructuras dentro y fuera de ellas, las preguntas que giraban en torno a estos temas siempre han sido constestadas de forma poco precisa o, incluso, obteniéndose respuestas que no parecían verídicas. Muchas veces ante esas situaciones daba la sensación que esa información era "secreto de empresa" y que no se compartía por miedo a su divulgación.

Hacer frente a estas situaciones ha resultado todo un aprendizaje que seguramente se irá perfeccionado a lo largo de mi carrera de investigación que se pretende seguir. Una de las estrategias llevadas adelante para aminorar las actitudes "a la defensiva" de los entrevistados y que logró alcanzar algunos frutos positivos fue la de "despolitizar" las preguntas sobre los temas comprometidos; incluso muchas veces me he presentado no como doctorando de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA, sino como un estudiante de otra institución que quería realizar un trabajo de historia sobre el poblamiento del municipio de Tigre; parecía que a veces los procesos históricos eran percibidos como a-conflictivos o que no implicaba tomar una posición sobre determinada cuestión de acuerdo a intereses creados específicos.

La realización del trabajo de campo en forma conjunta con una colega socióloga italiana de la Universidad de Bolgna a finales de 2006, constituyó otra de las estrategias que terminó subsanando el acceso a entrevistas a funcionarios clave u otros actores de importancia para esta investigación. Es probable que su condición de género (ya que todos los entrevistados eran varones) y, especialmente, su nacionalidad y pertenencia institucional a una Universidad del "primer mundo", sirviera de "puerta de entrada" para poder efectuar entrevistas que para este tesista eran poco factibles.

PARTE II

HISTORIA DE LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE PREVIA A LAS ULTIMAS DECADAS DEL SIGLO XX

Teniendo el eje histórico una relevancia central en toda la Tesis, en esta segunda parte adquiere su mayor importancia y sentido. Como lo indica el título, esta parte está puesta al servicio de los temas que será desarrollado en la tercera parte: se trata de rescatar de los tiempos previos al momento de cambios ocurridos a fines del siglo XX, aquellos elementos históricos en los que identificar los gérmenes del radical cambio hacia lo urbano actual de los bañados de Tigre.

Los tres capítulos que conforman esta parte siguen un esquema de análisis similar: contexto general, contexto de la gran ciudad y especificidad de lo urbano en el área de estudio, con particular referencia a las tierras inundables de los bañados y las inundaciones.

Así, el Capítulo 4 está dedicado a la etapa colonial de nuestro territorio y a los primeros años de vida independiente. Primero se observa el proceso fundacional de la ciudad de Buenos Aires y su vinculación con el Pago de Las Conchas. Luego se detalla el devenir de Buenos Aires en ciudad patricia en los primeros años de vida independiente, para pasar luego a señalar las reconfiguraciones que sufre el pueblo de Las Conchas a raíz de inundaciones que generan propuestas de obras hidráulicas que quedan sin concluir.

El Capítulo 5 se refiere a los cambios producidos en los bañados ya bajo la conducción de las elites urbanas de Argentina con asiento en la ciudad de Buenos

Aires. Se identifica cómo la suburbanización genera grandes transformaciones en los bañados de Tigre al impulso de las representaciones positivas que esa elite desarrolla en relación a la zona en estudio, lo que culmina con la creación de una villa con edificaciones de características fastuosas para estadías veraniegas o de fin de semana. Ese desarrollo requirió la expansión de obras hidráulicas que permitieran el transporte fluvial y la mitigación de inundaciones, valorizando de esta forma las tierras de los bañados.

Como contracara de estas iniciativas urbanas de la elite en Las Conchas/ Tigre, el Capítulo 6 introduce las estrategias de los grupos populares que adquieren visibilidad política y económica durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones instalada en el país. Se analizan la expansión de loteos populares en áreas inundables del AGBA, la identificación de nuevas áreas que permitieran continuar con la expansión, la necesidad de realizar obras de infraestructura (como el canal Aliviador) y las limitaciones de ésta para disminuir los impactos negativos de las inundaciones.

CAPITULO 4: LOS COMIENZOS DE LA URBANIZACION DE LOS BAÑADOS DE TIGRE DURANTE LAS ETAPAS COLONIAL Y DE LOS PRIMEROS AÑOS DE VIDA INDEPENDIENTE (1611-1860)

4.1. Algunas características generales de la etapa colonial y la importancia de la fundación de ciudades: el caso de Buenos Aires

Desde los inicios de la conquista y colonización desarrollada por la metrópoli española en América, las ciudades se constituyeron en el instrumento clave para concretar ese proceso de dominación. Los españoles, tal como sostiene Romero (2004: 12), imaginaron “su imperio colonial como una red de ciudades”. Las ciudades fundaron vigorosos centros de concentración de poder político y económico, asegurando la presencia de la cultura europea en América. Las sociedades urbanas que en ellas residían trazaron el perfil de las regiones sobre las que ejercían su influencia; el dinamismo urbano vinculado a los cambios detonados por tendencias externas y por las ideologías propias, influyeron y subsumieron a las sociedades rurales, más estables, que predominaban en la América prehispánica.

Con la fundación de las ciudades, además del aspecto material, se creaba una sociedad; sociedad urbana que se consideraba que debía ser homogénea, compacta y militante, formada por una ideología: la de la monarquía española cristiana, que debía ser defendida e impuesta sobre una realidad que era percibida como inerte e informe. La red de ciudades creaba un imperio colonial, es decir, un mundo dependiente que debía reflejar las decisiones y acciones de la Metrópoli. Para ello era imprescindible que esta sociedad urbana admitiera esa dependencia y que se negara al proceso de diferenciación; sólo una sociedad sumamente jerárquica y estable aseguraba la dependencia total para con la Metrópoli. No obstante, las ciudades siempre fueron foco sensible a la influencia exterior, no sólo a los vinculados a la Metrópoli peninsular, sino también al resto de las potencias europeas que nunca renunciaron a integrar a las colonias hispanoamericanas en el ámbito del sistema mercantilista, como sucedió, principalmente, con Inglaterra. Asimismo, la difusión

de nuevas ideas siempre tuvo algún tipo de encarnadura en las sociedades urbanas de la Región. Todo ello, junto a las voluntades propias que esas sociedades fueron desarrollando llevaron a que el destino inicialmente preconcebido de esas ciudades y sociedades urbanas cambiara su trayecto, quedando frustrado el mandato original al comenzar en ellas un paulatino pero incesante proceso de diferenciación (Romero, 2004).

Las condiciones físico-naturales de los espacios reales en que se fundaban estas ciudades tuvieron un papel destacado en el proceso de diferenciación de las ciudades formales proyectadas por la mentalidad de la Corona española. Como sostiene Romero (2004: 16) “la ciudad formal de la época de las fundaciones -la del acta y el escribano, la de la espada y la cruz- empezó a descubrir que era una ciudad real, pequeña y miserable casi siempre, con pocos vecinos, riesgos e incertidumbres. Empezó a descubrir que estaba en un sitio real, rodeada de una región real, comunicada por caminos que llevaban a otras ciudades reales a través de zonas rurales reales, todo con características singulares que escapaban a cualquier generalización [...] Y empezó a descubrir que de todo eso derivaban sus verdaderos problemas y dependían sus futuras posibilidades”. Como veremos más adelante, las condiciones de sitio que ofrecía la zona del puerto de Las Conchas, como la extrema inundabilidad, la presencia de abundantes cursos de agua, la proximidad a las islas del Delta del Paraná, la frondosidad de su vegetación, etc. formaron parte de esa singularidad.

En las últimas décadas del siglo XVIII es cuando comienza a desarrollarse el reordenamiento de la realidad social en América, cuando esta parte del Mundo recibe el impacto del capitalismo mercantil. Es en este nuevo contexto que las ciudades y las sociedades urbanas de América comienzan a diferenciarse de manera notoria según las posibilidades que les ofrecía su situación real y su estructura social. Algunas, las ciudades más hidalgas, perpetuaron sistemas más tradicionales cuyo destino fue el estancamiento de las mismas; otras, que adoptaron la mentalidad burguesa, avanzaron hacia la transformación en ciudades mercantiles, con vocación internacional, presididas por las nuevas burguesías que crecían en su interior. Estas últimas ciudades, dominadas por los intereses de sus burguesías locales, fueron las

que avizoraron las ventajas que permitía la emancipación política de la Corona española, embarcando en el proceso independentista a las áreas bajo su influencia (Romero, 2004).

Buenos Aires fue una de las ciudades-puerto que adoptó el camino hacia la mercantilización, pero ello ocurrió, principalmente, a través del comercio ilegal debido a que ésta no estaba autorizada (como sí lo estaban Lima y Portobelo) al ingreso de mercaderías de otras potencias europeas¹. Las estrictas restricciones comerciales que España imponía a sus colonias, sobre todo en momentos de expansión de manufacturas producidas durante la primera revolución industrial inglesa (proceso que luego siguieron otras potencias europeas), tuvo como correlato el crecimiento del comercio ilícito de productos vedados por la Corona. Gran parte de la etapa colonial estuvo marcada por la actividad del contrabando que se fue enraizando en todos los grupos sociales en la mayor parte de las ciudades de Hispanoamérica, desde los más humildes, con la compra de productos contrabandeados, más económicos y de mejor factura, hasta las autoridades con mayores responsabilidades, como lo evidencian la existencia de un sinnúmero de acusaciones a distintos Virreyes, por enriquecimiento ilícito o cobro de sobornos. Este proceso, junto a la piratería, fue uno de los principales factores de desangramiento del poderío Peninsular en América, en manos, principalmente, de Inglaterra (Silva, 1989)², y que tuvo significativas repercusiones en Buenos Aires y en sus áreas de influencia, como es el caso del puerto de Las Conchas.

¹ Otra de las actividades mercantiles central durante la etapa colonial giró en torno al comercio de esclavos africanos, conocida como "trata negrera". La ciudad de Buenos Aires se había convertido, por aquel entonces, en una fuerte plaza regional. En dicha ciudad residieron dos grandes asientos (grandes barracones), desde donde las compañías negreras, en manos de colonias extranjeras, comercializaban esclavos para el Alto Perú, Chile, Paraguay, Buenos Aires y su área de influencia cercana. Con este comercio era frecuente que se importaran mercancías de manera ilegal, justificando que eran para uso y manutención de los propios esclavos (Schávelzon, 2002).

² En el artículo de Silva (1989) son historiografiadas las denuncias y acusaciones de ilícitos por contrabando ocurridas durante la etapa colonial, principalmente, vinculadas a los más altos representantes locales de la Corona.

4.1.1. El Pago de Las Conchas, su puerto y el inicio del proceso de urbanización de las tierras inundables de los bañados

Previo al proceso de urbanización de los bañados iniciado por los colonos españoles, esas tierras habían sido ocupadas por grupos indígenas, quienes, de acuerdo al desarrollo de las fuerzas productivas alcanzado y la concepción sobre la naturaleza (de unidad entre ésta y el hombre, pero bajo los dominios de la primera), le habían impuesto a las condiciones físico-naturales de los bañados un grado de transformación técnica escasamente modificador. La principal aplicación técnica adoptada por los grupos autóctonos en pos de salvaguardar a sus gentes y sus bienes ante el fenómeno de las inundaciones, lo conformaban las ancestrales estrategias adaptativas de las viviendas sobre palafitos; esto es, chozas de adobe y paja, construidas sobre pilotes de maderas. Asimismo, se conoce que, en algunos casos, los asentamientos de estos grupos se hicieron directamente sobre el nivel del suelo, en sitios relativamente más elevados, como son los albardones de ríos y arroyos (Cerviño y D' Amico, 1994).

Junto a la segunda fundación de la ciudad de Buenos Aires, Juan de Garay realizó el reparto de tierras entre los hombres que los acompañaban. Las tierras que quedaban al norte de la ciudad hasta el riachuelo de Las Conchas³ fueron otorgadas a Gonzalo Martel de Guzmán, se destinaron a "chacras", mientras que las que se localizaban al sur se convirtieron en "estancias". Esta división proviene de las condiciones propicias que las primeras, preferentemente no inundables, ofrecían para la producción agrícola y, que las segundas, muchas veces inundables, brindaban para la actividad ganadera (Udaondo, 2001).

³ Por entonces este curso de agua se bautizó con el nombre "Las Conchas" dado la presencia de conchillas en su lecho, dejadas como testigo de las últimas ingresiones marinas en tiempos del Holoceno. A partir del año 1954 el río es rebautizado con el nombre de la Reconquista, en honor a Santiago de Liniers, quien en 1806 desembarca sus tropas en el puerto de Las Conchas, provenientes de la Banda Oriental, para reconquistar a Buenos Aires que había sido invadida por los ingleses. Por su parte, el partido de Las Conchas (antiguo Pago homónimo) también en 1954 es rebautizado como Tigre. Esta nueva denominación proviene, como veremos más adelante, de la importancia que había adquirido el arroyo (llamado así por la presencias de yagaretés) y su nuevo puerto, ese sector del poblado (a partir de 1820) y la estación del ferrocarril (1865), ambas sobre su margen derecha de ese arroyo.

La segunda fundación de Buenos Aires se realiza respetando las Leyes de Indias (1573); en ellas se recomendaba no fundar ciudades en áreas montañosas ni en áreas inundables, para evitar así condiciones desfavorables propias de estas últimas. Estas leyes habían sido redactadas a partir de los fracasos y/o inconvenientes encontrados durante la primer etapa de la fundación de ciudades por parte de la Corona española en América (Romero, 2004)⁴. Distintos autores aseguran que, a diferencia de la primera fundación liderada por Pedro de Mendoza en tierras inundables cercanas a la margen izquierda del Riachuelo de los Navíos (actual Riachuelo), Juan de Garay elige como emplazamiento la zona superior de la barranca (denominado como “El Alto”), próxima al mencionado curso de agua, pero resguardada de las inundaciones, más ventilada (sobre todo en los meses de verano) y con vista estratégica en caso de defensa (Brailovsky, 1995).

Pocos años después de la segunda fundación de Buenos Aires, se comenzó a mencionar algunos parajes (pequeños núcleos de población rural) en la campaña denominados como “pagos”. Desde 1611 se señala la existencia, sino antes, del pago de Las Conchas en donde los informantes del Cabildo indicaban la presencia de agricultores dedicados a la producción de trigo en la zona próxima a ese río. Udaondo (2001) sugiere que, a pesar de ser sitios inundables, las tierras cercanas a las desembocaduras de ríos y arroyos que atravesaban las tierras altas eran consideradas como lugares indicados para la creación de puertos por sus condiciones naturales - principalmente por el reparo que brindaban a las embarcaciones frente a los fuertes vientos como las sudestadas propios del Río de la Plata-.

Durante el periodo colonial estos puertos, como por ejemplo el de Ensenada de Barragán (actual localidad de Ensenada), a pesar de no respetar las reglamentaciones urbanas vigentes, se transformaron en sitios de descarga, de almacenamiento y comercio de diversos productos, constituyendo los cimientos de un asentamiento urbano. Por el puerto de Las Conchas se ingresaban maderas, leñas y carbón, para abastecer a Buenos Aires que carecía de ellos; luego, más adelante, a través de éste

⁴ Para profundizar sobre este aspecto véase Hardoy (1989).

fueron comercializados otros productos: frutos (duraznos y cítricos), piedras (para confeccionar adoquines para las calles de la ciudad), cueros, pieles, mieles, entre otros. Muchos productos provenían de las islas del Delta, de otras zonas del Litoral y de Asunción del Paraguay (Udaondo, 2001).

De esta manera, las tierras de la margen derecha del río Las Conchas, próximas por aquel entonces a la desembocadura en el Río de la Plata (luego, con el avance del Delta, este río comenzó a descargar sus aguas en el río Luján⁵) y relativamente más altas que las de alrededor (ya que formaban parte del albardón o de algún cordón litoral dejado por las intrusiones marinas en tiempos del Holoceno) fueron elegidas como sitio más adecuado convirtiéndose en el punto inicial del largo proceso de urbanización de los bañados de Tigre aquí reseñado.

Por un largo lapso de tiempo, de aproximadamente 200 años, no se conoce ni siquiera de propuestas técnicas que quisieran dominar las fuerzas de las aguas cuando éstas se volvían indómitas; ello constituía una empresa muy poco factible por el desarrollo técnico alcanzado hasta ese momento y por la condición periférica que tenía estos espacios en el continente. En el puerto y poblado de Las Conchas eran escasas las viviendas u otras edificaciones (construidas en adobe, madera y techos de paja) que presentaran alguna estrategia técnica para mitigar el efecto adverso de las inundaciones; de optar por construcciones palafíticas, estas eran de escasa altura, comparativamente a las viviendas indígenas que las precedieron⁶.

La actividad comercial del Río de la Plata comienza a dinamizarse con la fundación portuguesa, en 1680, de la ciudad-puerto de Colonia do Sacramento. A partir de ello se observa un incremento del comercio ilegal, sobre todo, durante el siglo siguiente. De acuerdo con Silva (1989), la ciudad lusitana de Colonia representó para esa zona, lo que la Jamaica inglesa significó para el comercio en la zona del Caribe español. En este contexto, la compleja geografía de las islas del Delta, próximas al puerto de Las

⁵ Jorge Codignotto ha realizado una recopilación del avance del frente de las islas del Delta a través de cartografía histórica.

⁶ Se estima, como ocurrió en infinidad de lugares, que el proceso de colonización hizo *tabula rasa* con la herencia constructiva aborígen.

Conchas e, incluso, al puerto de Buenos Aires, fue valorada por los grupos que se dedicaban al contrabando como lugar propicio para evitar los controles aduaneros de la Corona y para alcanzar una rápida vía de escape en caso de persecución (Cerviño y D'Amico, 1994).

En las últimas décadas del siglo XVIII, se observa un importante crecimiento comercial en la zona del puerto de Las Conchas, expresado, por ejemplo, en la existencia de un astillero, varios aserraderos y casas de abasto, así como también por la significativa afluencia de buques a ese amarradero. Parte de este incremento económico giraba en torno a la actividad del contrabando del que participaban comerciantes locales y representantes del Estado colonial. El propio Rey instó al Virrey Loreto a crear un puesto de control en ese puerto para vigilar las acciones ilícitas (Udaondo, 2001).

Otros aspectos que muestran el dinamismo alcanzado en la zona de Las Conchas se evidencia a través de la edificación de varias viviendas de las familias de mejor posición (como por ejemplo la de Sagastume, que se conserva actualmente como la más antigua de Tigre)⁷ (Ruiz Moreno de Bunge, 2004); y de la parroquia de la Inmaculada Concepción del Puerto de Santa María de Las Conchas, construida en 1790, veinte años después que fundaran un grupo de frailes Franciscanos una capilla con el nombre de Santa María de Las Conchas. En este caso, la necesidad de construcción de un nuevo templo derivado del aumento de feligreses constituye un indicio del incremento poblacional en la zona (Pierini, 1983)⁸.

Los cambios de la jerarquía jurídica y político-administrativa constituyen otra de las pautas del crecimiento e importancia que Las Conchas había alcanzado hacia fines del siglo XVIII. Esto se asocia con la fundación del pueblo de Las Conchas en 1776 y

⁷ Está ubicada en la esquina de las calles Liniers y Esmeralda, ha sido declarada Monumento Histórico Nacional, y forma parte del circuito turístico de Tigre.

⁸ Para profundizar en la historia de este antiguo templo veáse Pierini (1983). Este templo fue deteriorado por la sudestada de junio de 1805 y destruido por la ocurrida en agosto de 1820. A los dos años es reconstruido con paredes de adobe y techo de tejas españolas, para ser modificado bastante más adelante, bajo el estilo gótico, en 1881. Desde sus inicios como capilla hasta la actualidad como iglesia conserva su localización original.

la creación del partido homónimo, con tierras del propio pueblo y las cedidas por los pagos de Monte Grande (actual San Isidro), Luján y Matanza en el año 1785; ambos autorizados por la Corona (Udaondo, 2001). En 1776 un grupo de vecinos solicitó comprar terrenos próximos al puerto de Las Conchas, previo el reconocimiento de esas propiedades mediante la existencia de títulos. Estos vecinos argumentaban que: “como a todos es notorio, nos hallamos poblados y avecinados en dicho Puerto, mucho tiempo hace y en terrenos que son realengos y baldíos, aunque sin ningún valor seguro a nuestro juicio por las continuas inundaciones y avenidas, que como también es notorio, frecuentemente se experimentan, pero sin embargo de esto queremos tener el Título de propiedad correspondientes a todos estos terrenos, para que en ningún tiempo se nos pueda despoblar de ellos” (Ruiz Moreno de Bunge, 2004: 21, el subrayado es propio). A pesar que los habitantes del puerto de Las Conchas tenían que afrontar las duras condiciones naturales propias de esas tierras inundables, los beneficios económicos (en un marco de una sociedad crecientemente mercantil), así como, probablemente, la apropiación de ese espacio con singulares características por generaciones (lo que se denomina como “sentido de lugar”), fueron algunas de las razones que motivaron la realización de aquel pedido.

Cada nueva inundación les hacía recordar a los pobladores de Las Conchas que las tierras del bañado donde se asentaban no eran del todo ventajosas para el desarrollo de la vida, dado el impacto negativo que generaban, de tanto en tanto, los excesos de las aguas desmadradas de los cursos de agua cercanos. Sin embargo, en esta etapa no existen registros oficiales o recopilaciones en bibliografías históricas de inundaciones en la zona, sino que se hace mención solamente de algunos casos aislados⁹. Un ejemplo de ello es el del reconocido historiador Udaondo (2001), quien narra en su *Reseña histórica* (texto madre de donde se reproducen casi todas las historiografías de Las Conchas/Tigre posteriores), cómo las inundaciones ocurridas en los primeros años del siglo XIX, y las respuestas frente a ellas generadas, van a marcar profundamente la historia del lugar y, principalmente, el devenir histórico de la

⁹ Ruiz Moreno de Bunge (2004), menciona de la existencia de dos importantes inundaciones (en 1612 y en 1748), anteriores a las renombradas de comienzo del siglo XIX. Se supone que en ese extenso lapso de tiempo habrán existido otras inundaciones significativas, pero que la historiografía local no pudo (re)conocer.

dominación técnica de la naturaleza en los bañados, y en consecuencia de su proceso de urbanización.

En los primeros años del siglo XIX la historia del poblado de Las Conchas y de la urbanización de sus tierras cercanas alcanza un giro drástico debido a una seguidilla de inundaciones importantes, que afectaron a los pobladores, sus bienes y las actividades que éstos desarrollaban. Ello impulsó a que el cura párroco Dr. Manuel de San Ginés solicitara, en 1804, al Virrey Sobremonte y a las autoridades eclesiásticas, el traslado de la iglesia a un lugar seguro, sugiriendo la barranca próxima, llamada por aquel entonces, como "Punta Gorda" (actual barranca de la localidad de San Fernando). Esto fue concedido y allí se estableció una capilla bajo la advocación a Nuestra Señora de Aranzazu (Udaondo, 2001).

Pero son los días 5 y 6 de junio de 1805 cuando sucede la inundación más catastrófica conocida hasta ese momento. Un significativo temporal causado por una sudestada persistente elevó las aguas hasta alcanzar la base de las barrancas más próximas (esto significa, según datos actuales, una cota cercana a los 5 m -IGM-), por lo que las partes "altas" del poblado de Las Conchas fueron invadidas por el agua, quedando emergidos sólo los techos de las viviendas y las copas de los árboles mayores, y desparramando a grandes distancias las embarcaciones amarradas en el puerto y en la costa. Ante el desastre, el mencionado cura párroco comenzó las gestiones para el traslado de los habitantes del pueblo de Las Conchas al mismo paraje donde ya se encontraba la nueva capilla. Como respuesta el Virrey de Sobremonte informa de esta solicitud al Cabildo y éste aprueba el pedido. Para ello se encomienda al capitán de navío Santiago de Liniers¹⁰ y al ingeniero en Jefe de la Real Armada, Eustaquio Giannini¹¹, que examinen el lugar donde convendría abrir un canal para un nuevo

¹⁰ Esta experiencia le permitió tener un gran conocimiento de la zona, utilizado por Liniers para proyectar la reconquista de Buenos Aires en tiempos de la 1ª invasión inglesa. Por esta razón y por la posibilidad de proveerse de víveres ya que allí se encontraba la casa de Martín Goyenechea (padrino de su hija), Liniers decide desembarcar en el puerto de las Conchas (Udaondo, op. cit.). Actualmente, esta última casa, reconstruida en su totalidad, es el Museo de la Reconquista, ubicado sobre la calle que hace honor al prócer.

¹¹ Según Arrese (2002), Eustaquio Giannini también asesoró al Virrey Sobremonte en la realización de un canal rectilíneo en la boca del Riachuelo (entre la Vuelta de Rocha y su desembocadura) como

puerto y establecer la traza del nuevo pueblo, respetando esta vez las Leyes de Indias (Udaondo, 2001).

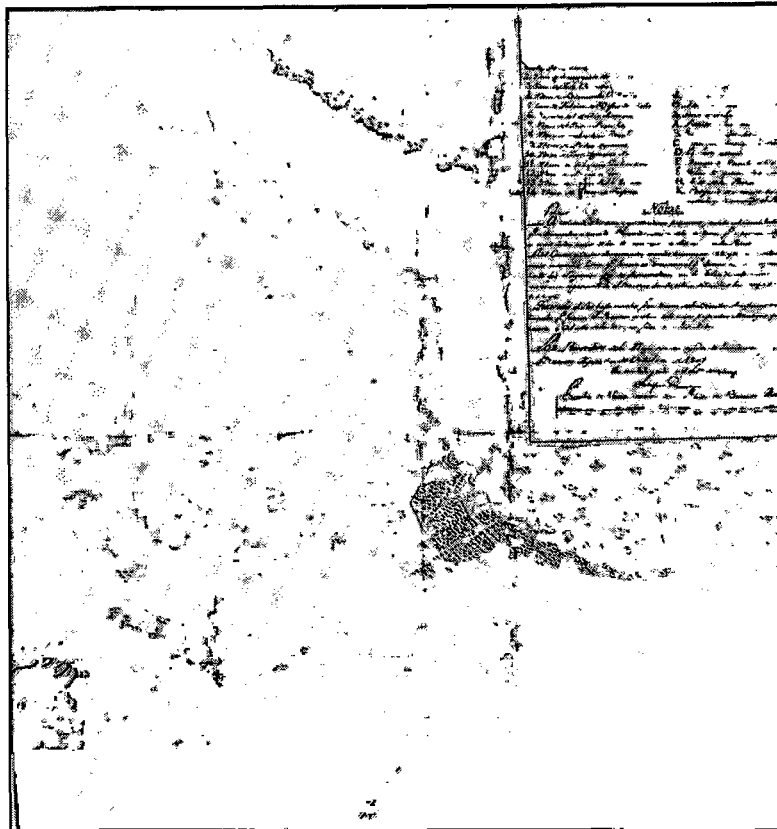
Como parte de su informe, el ingeniero Giannini confecciona un plano (Figura N° 1)¹² que espreciado por ser uno de los primeros en toda la zona (Lozier Almazán, 1996; Scalpini, 2004). Para los fines de este estudio cabe resaltar dos aspectos representados en él: a) el arroyo Tigre no aparece como uno de los brazos que drenan las aguas del río Las Conchas, sino como un arroyo pequeño paralelo al tramo final del antedicho río y que se extiende unos cientos de metros tierra adentro desde su desembocadura en el río Luján, y b) la obra hidráulica del canal se prolongaba varios kilómetros tierra adentro hasta alcanzar el río Las Conchas en el paraje conocido como de “Carupá”, derivando el cauce natural del ese río hasta desaguar en el Río de la Plata (luego río Luján, con el avance del frente del Delta). A pesar de haberse completado sólo en su tramo inicial esta obra hidráulica se considera como el primer antecedente donde se cementa la idea de la “solución definitiva” a las inundaciones asociada a la obra “dura”; idea que perdura en la actualidad, para esta zona como para otras, a pesar de comprobarse muchas veces lo contrario¹³.

solución a los problemas del puerto de Buenos Aires. Esta obra finalmente no llegó a concretarse, pero sirvió de antecedente a la propuesta que haría, a fines de ese mismo siglo, el ingeniero Huergo en la zona.

¹² Este plano se encuentra en la Biblioteca Municipal de San Fernando “Juan Nepomuceno Madero”.

¹³ El trabajo de Vales (1991) muestra la escasa utilidad de muchas de las obras hidráulicas desarrolladas a lo largo de la historia, sobre todo aquellas asociadas con las canalizaciones para el caso de la cuenca del Salado en la provincia de Buenos Aires.

Figura N° 1: Plano de Las Conchas, canal y pueblo de San Fernando (posterior a la inundación de junio de 1805)



Fuente: Ruiz Moreno de Bunge (2004).

En base a los estudios antes mencionados, el Virrey de Sobremonte funda, en 1806, San Fernando de la Buena Vista (el primer nombre por el Rey de España Fernando IV y, el segundo, por la vista que se apreciaba desde esa barranca). Ese mismo día se comienzan los trabajos del canal desde el Río de la Plata hasta alcanzar la zona más próxima a la barranca donde se traza el citado pueblo, con mano de obra indígena y prisioneros ingleses (Scalpini, 2004). Con la obra del canal de San Fernando, localizado en una zona más alta respecto a la del puerto de Las Conchas, se restablecería rápidamente las funciones portuarias que había perdido ese último puerto. La necesidad de volver a abastecer a Buenos Aires de materias primas y mercaderías que ésta no producía, de que el Estado colonial restablezca la recaudación de tributos en esa estratégica zona, así como también, de que sea

reinstaurado un puerto “alternativo” de utilidad para el contrabando, indicarían la trascendencia que la obra del canal habría cobrado por aquellos tiempos, tanto para las elites mercantiles como para los funcionarios de la Corona locales y con asiento en la Gran Aldea¹⁴. Es bastante probable que estas razones hayan justificado la presencia de esa obra hidráulica y que hayan alcanzado mayor peso que el objeto de procurar “solucionar” el problema de las inundaciones a los pobladores del pequeño paraje de Las Conchas; de hecho, como veremos más adelante, esta obra nunca terminó adquiriendo la función de desagüe complementario del mencionado río.

Asimismo, el Virrey, asesorado por los expertos antes mencionados, resuelve, según los oficios de la época que reproduce Udaondo (2001: 27-28) “que se traslade sin dilación esa población al alto inmediato o Punta Gorda del Río de la Plata, en remoción de la reposición de ruinas que infieren las inundaciones a que está expuesto este pueblo en su actual peligrosa situación”, y dispone en otro oficio que se les permutara las tierras a los vecinos de Las Conchas con otras situadas en el alto inmediato de Punta Gorda, “a fin de que las traslación les fuera lo menos gravosa posible a los pobres infelices de las Conchas”. Junto a la fundación de San Fernando, otra de las decisiones tomadas por la autoridad virreinal, fue la prohibición de nuevos asentamientos en Las Conchas; no obstante, el pueblo nunca quedó abandonado¹⁵. Al Teniente Coronel Belgrano se le encomendó levantar un padrón, realizado en marzo de 1806, en el que se detalla que varios de los pobladores emigraron a la Punta Gorda y que el pueblo presentaba una pobrísima apariencia; también menciona que muchas de las casas estaban rodeadas de profundos zanjones que las propias mareas habían formado.

¹⁴ Este es el caso del Virrey Sobremonte quien, como sostiene Scalpini (2004), además de haber estado presente y efectuar la primer “palada” de tierra en la inauguración de la obra, solicitaba a diario que se lo anoticiara de los avances de las obras del canal a través de informes que elaboraba el Comandante Carlos Belgrano (hermano del prócer), responsable a cargo. Según afirma el autor, el canal San Fernando fue la obra hidráulica más importante que haya encarado la Corona española en sus colonias en América.

¹⁵ Prueba de ello son las actividades religiosas en los días de precepto, de acuerdo con Manfredi (1999a).

4.2. Algunas características generales de la etapa de los primeros años de vida independiente (1810-1860) y del papel de las ciudades patricias

Los primeros años de vida independiente estuvieron marcados por enfrentamientos entre distintos proyectos de país que hacían de la inseguridad una de sus características más notables, tampoco existía una economía nacional articulada, sino que las guerras de independencia habían desmembrado la integración de las economías regionales establecida en la etapa colonial. Se estaba frente a un territorio desconocido, se carecía de capitales para inversiones en obras de infraestructura y de una población de considerable volumen para conformar un mercado dentro del modo de producción capitalista, el cual se expandía por todo el mundo por aquel entonces (Ozslak, 1982).

Luego del agotamiento de las minas del Potosí hacia fines del siglo XVIII, se reorienta la economía hacia la explotación de otro recurso abundante: la ganadería vacuna. Esa actividad se torna redituable para un pequeño grupo que se apropia de grandes extensiones de tierras necesarias para su cría, en un contexto de alta demanda de carne destinada al consumo creciente de los esclavos africanos. Países como Brasil habían desarrollado una intensa economía de plantación que requería de alimentación proteica (tasajo: carne salada) para millones de esclavos. Esas nuevas necesidades, junto al dinamismo que adquiere el capitalismo de mediados de siglo XIX, se reflejan en la constitución de elites locales. Mientras que en la etapa anterior esa elite había sido conformada esencialmente por militares, burócratas y el clero, en la etapa que se inicia en 1810, comienza a mezclarse cada vez más con hacendados y comerciantes dedicados a la importación/exportación (principalmente ingleses).

Junto a esa nueva elite que se pretendía patricia, se va gestando una interpretación de esa convulsionada sociedad, elaborada desde el pensamiento de la Ilustración y heredada por el liberalismo europeo. En esa nueva sociedad debía establecerse quiénes eran los individuos que podían formar parte del organismo social. Así, se produjo una escisión entre teoría y práctica ya que, de acuerdo a la primera todos

formaban parte de la sociedad como iguales, y según la segunda, sólo algunos la integraban, especialmente aquellos que eran racionales y libres (poseedores de esos derechos y libertades, especialmente económicamente libres) (Romero, 2004). También se va constituyendo una concepción particular sobre la realidad material de esos nuevos países, en lo que respecta a su geografía y al aprovechamiento que debía hacerse de la misma. Seguir los senderos realizados por las potencias extranjeras del momento, en cuanto a la forma de organización y de explotación de sus recursos naturales, se pensaba que debía imitarse ese camino para consolidar una nación moderna en el contexto de una etapa industrial del capitalismo expansivo en todo el globo.

Estas nacientes y convulsionadas sociedades no tuvieron, en términos generales, un correlato de cambio en las ciudades. La mayoría de ellas todavía presentaba un aspecto colonial, en donde, a diferencia de la etapa precedente, se había producido una mixtura entre el mundo rural y el urbano. Buenos Aires, a pesar de su condición de puerto de entrada y salida de mercaderías, personas, ideas, etc., era percibida como atrasada respecto a los tiempos de cambio que se estaban gestando, especialmente en relación a Europa y, un poco más adelante, a los Estados Unidos. Las naciones industrializadas eran visualizadas como los ejemplos a seguir por parte de las elites ilustradas locales, por lo que era indispensable la necesidad de inversiones de capital y modernización técnica a través de la incorporación de nuevas infraestructuras de transporte y comunicación, como también la urgente e ineludible incorporación de mano de obra extranjera. Ambas condiciones se empezarán a materializarse en las primeras décadas de la etapa siguiente.

Hacia el fin de la etapa la construcción de obras hidráulicas como las canalizaciones comenzó a tener una amplia difusión, en tanto baluartes del progreso debido a la importancia que habían alcanzado en Inglaterra, Holanda, Bélgica y Francia, durante las revoluciones industriales. Personalidades destacadas de la época como Juan Bautista Alberdi o Domingo Faustino Sarmiento ya consideraban a estas obras (al igual que las vinculadas con los ferrocarriles y los telégrafos) como uno de los medios para

alcanzar la civilización, la modernidad y el progreso en nuestro país. Desde entonces, estas obras conservan parte importante de esa impronta que no caduca con el pasar del tiempo, sino que todavía continúa vigente (Silvestri, 2003).

4.2.1. Las Conchas durante los primeros años de vida independiente: inundaciones que reconfiguran al pueblo, obras hidráulicas inconclusas y los cimientos para los cambios venideros

Una de las medidas iniciales realizadas en los primeros años del gobierno autónomo fue levantar un plano topográfico de la provincia de Buenos Aires, con el objeto de relevar la naturaleza diversa de la riqueza de sus suelos y así alcanzar mayor conocimiento para su aprovechamiento. La elaboración del plano fue encargada al ingeniero Pedro Andrés García¹⁶, quien al referirse a las características del poblado de Las Conchas y a las necesidades para mejorar su comercio, sugiere culminar la obra del canal San Fernando hasta el paso grande de Carupá, y agrega que “urge más esta medida si se atiende a que la población y vecindad de Las Conchas cada día se mira más destruida por los arroyos y terrenos cortados que forman las crecientes, a término de aislarse cada casa en el suyo, y el pueblo de nuevos ríos que se van formando, como es el que llaman de Tigre, y otros que ya le circuyen, y si no se da un puerto equivalente a aquel, quedarán destruidas las poblaciones” (Udaondo, 2001: 45-46).

El ingeniero García entrega en diciembre de 1812 su informe de situación, en el que destaca que el número de habitantes del pueblo de Las Conchas se había reducido: “el pueblo vivió durante muchos años en el más completo abandono, siendo muy precaria la situación de los pocos pobladores, los cuales, según el padrón del párroco sumaban sesenta familias a fines de 1812. Dichas familias estaban formadas por pescadores, labradores y comerciantes de frutas, en su mayoría. Esta despoblación fue debida en un principio a las repetidas mareas” (citado en Ruiz Moreno de Bunge, 2004: 22). Por su parte, en el Plano del Partido de Las Conchas elaborado por ese ingeniero, es posible advertir el

¹⁶ Este plano data de 1812 y es reproducido en Udaondo (2001). Dada la escasa calidad del mismo no es posible incorporarlo en este trabajo de tesis a través de las tecnologías a las que se tienen acceso.

amanzanamiento de ambos poblados (Las Conchas y San Fernando), la traza total del proyectado canal y, el arroyo Tigre, ya de mayores dimensiones, casi unido al río Las Conchas.

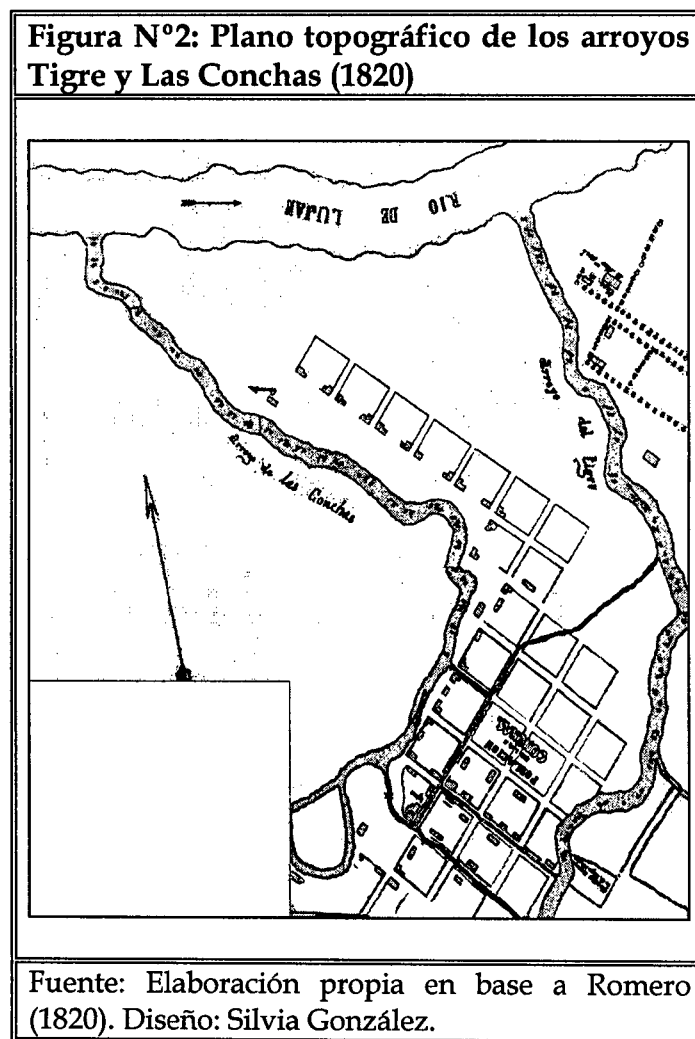
Las transformaciones de las condiciones físico-naturales del área, causadas por la propia dinámica hídrica y por las modificaciones efectuadas por la sociedad, alcanzan su punto más álgido cuando se produce un nuevo desastre de enormes magnitudes. De acuerdo con Udaondo (2001), la conjunción de una fuerte sudestada y una creciente del propio río Las Conchas, durante los días 19 y 20 de agosto de 1820 (a casi 15 años de la anterior), desató un desastre en el que perdieron la vida noventa personas¹⁷ y fueron derrumbadas la mayor parte de las edificaciones. El gran movimiento de aguas generó, por un lado, la obstrucción del puerto de Las Conchas quedando prácticamente inutilizado y, por otro, terminó por unificar el arroyo Tigre con el río Las Conchas, aumentando la profundidad y la anchura del primero, en desmedro del segundo.

Según Pierini (1983), uno de los detonantes de este acontecimiento fue la obstrucción generada por una embarcación hundida que quedó atravesada en el río Las Conchas y que, en momento de la bajante, el agua terminó abriéndose paso por el arroyito del Tigre. Otra versión de lo sucedido, bastante más verosímil, es la narrada en el diario local "El Tigre", en una edición de julio de 1933. Allí se menciona que, dadas las recurrentes inundaciones de los primeros años del siglo XIX, a comienzos de 1806 los pobladores ahondaron una zanja sobre el arroyo Tigre con el fin de mejorar el desagüe de esa zona del bañado y que, con las siguientes crecidas, fue acrecentando su capacidad portante, hasta que con la gran crecida del año 1820, la zanja del arroyo Tigre se terminó unificando al río Las Conchas y convirtiéndose así, en su principal desagüe sobre el Luján. Aquí los cambios que operaron en la dinámica físico-natural

¹⁷ Según el autor, varios historiadores consideran a ese dato como impreciso; muchos cadáveres fueron arrastrados por las corrientes y encontrados varios días después, por lo que los registros de éstos no figuran en los archivos parroquiales ni de Las Conchas ni de San Fernando (Udaondo, op. cit.).

se conjugaron con procesos sociales, como fueron las obras de zanjado cuya finalidad residía en disminuir el efecto dañino de las aguas sobre el poblado y sus cultivos.

Frente a estas transformaciones de importancia, el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Martín Rodríguez, encomienda al ingeniero Romero, que examine el estado de situación de la zona del poblado y puerto de Las Conchas y analice la posibilidad del traslado del mencionado puerto al arroyo Tigre. Luego del relevamiento realizado, el que consistió en aforos de esos cursos de agua, de informes y confección de un plano topográfico (Figura N° 2)¹⁸, se decide reubicar el puerto para que sirva de fondeadero a todas las embarcaciones que antes se dirigían al puerto de Las Conchas.



¹⁸ En el plano puede observarse los pequeños arroyitos o zanjones que atraviesan el pueblo de Las Conchas (probablemente a los que hacía referencia Carlos Belgrano), conectados con el río Las Conchas y el arroyo Tigre. Este último, de anchura bastante mayor al anterior.

Desde entonces, la margen derecha del arroyo Tigre pasó a ser utilizada como el puerto del pueblo de Las Conchas, y el nuevo puerto del Tigre substituyó al anterior en poco tiempo. El poblado de Las Conchas quedó así aislado, unido sólo por dos puentes de precaria factura (donde están los actuales puentes de las calles Rocha y Cazón). En la margen derecha (con acceso directo al camino a Buenos Aires) comenzó a desarrollarse el nuevo poblado, elegida para la radicación de las actividades comerciales e industriales. Con el tiempo, Las Conchas adoptará un perfil netamente residencial y turístico (Udaondo, 2001).

Junto a la habilitación del nuevo puerto de Tigre se inició una extensa disputa entre los habitantes de Las Conchas y de San Fernando, en torno a distintas obras que mejorarían el desarrollo de esos pueblos. Los primeros solicitaban al Gobierno de Rodríguez que construyera un puente sobre el arroyo Tigre para poder comunicar al poblado de Las Conchas con el camino que lo vinculaba a Buenos Aires; los segundos, por su parte, pedían que se concluyeran las obras del canal San Fernando, iniciadas en 1806.

Una disputa de intereses que alcanza a reproducirse en los medios gráficos porteños de la época. El periódico "Argos de Buenos Aires" apoyaba la terminación de las obras del canal y considera a Las Conchas como un poblado destruido y abandonado; el periódico "Despertador Teofilantrópico" consideraba que las obras del canal eran innecesarias, esgrimiendo que con ese dinero podía solucionarse el tema de las inundaciones en Las Conchas construyendo terraplenes, que resguardaría a sus pobladores y redireccionarían las crecientes (Udaondo, 2001). Estas propuestas, en consecuencia, renuevan y acrecientan la idea de la "solución hidráulica" al problema de las inundaciones, por medio de la regularización y racionalización de la naturaleza inundable de los bañados.

Otro de los pedidos de los vecinos de Las Conchas por esos días consistía en la construcción de un veredón entre el arroyo Tigre y el canal San Fernando para mitigar el efecto de las aguas y asegurar el transporte de mercaderías y la

comunicación con Buenos Aires en momentos de crecidas. Finalmente, las obras pedidas por los pobladores de Las Conchas fueron realizadas (Udaondo, 2001).

Frente a estos desencuentros, otra de las decisiones del Gobierno provincial fue decretar la división de la jurisdicción de estos pueblos, por lo que San Fernando quedó separado de Las Conchas en 1821. El límite entre ambos pueblos, formado por el canal y su proyección hasta el paso de Carupá, se transformó por casi medio siglo en una inacabable causa de pleitos, principalmente, por las atribuciones sobre el cobro de impuestos a las actividades portuarias del canal entre ambas jurisdicciones hasta el año 1876 (Traverso de Allen, 1998). Así, las grandes obras hidráulicas (como los canales), también sirvieron de elementos construidos por las sociedades para fijar la frontera límites entre las unidades político-administrativas que se fueron creando¹⁹.

A fines de la década de 1820 el canal de San Fernando (considerándolo en su extensión total) vuelve a ser objeto de varios proyectos, proponiendo para ello la continuación de sus obras. En 1827, durante la Presidencia de Bernardino Rivadavia, este canal formó parte de un proyecto faraónico: la unificación por intermedio de canalizaciones de las cuencas de los ríos Las Conchas y Matanza-Riachuelo, al sur de Buenos Aires; obra que no logró concretarse por carencia de fondos, destinados al año siguiente a la guerra con el Brasil (Scalpini, 2004). Según Silvestri (2003) este proyecto perdura bajo distintas propuestas hasta la década de 1880; por ese entonces, la obra se la proponía como estrategia de desarrollo portuario e industrial para el país e, incluso, como límite capitalino, pero nunca logró concretarse.

Hasta la década de 1840 el canal San Fernando no era más que un zanjón que podía ser navegado por embarcaciones sólo en la parte próxima al río Luján. Durante el

¹⁹ A este respecto, otra obra hidráulica que sirvió de límite entre jurisdicciones fue la canalización del Riachuelo, en momentos en que se promovía la capitalización de la ciudad de Buenos Aires y se la separaba de la Provincia homónima. La obra le otorgaba límites precisos a la nueva ciudad Capital; situación muy diferente a la realidad natural precedente en donde los meandros activos y paleocauces, dificultaban la tarea de establecer los límites entre una y otra jurisdicción. Para una ampliación véase Silvestri (2003).

segundo gobierno de Juan Manuel de Rosas, se efectuaron mejoras sobre el tramo ya realizado, como su limpieza y ahondamiento, la construcción de un puente, el arbolado en sus caminos laterales, la edificación de bancos de mármoles y de atractivos faroles. Por entonces, el lugar era visitado no sólo por el propio Rosas y su familia, sino que se había convertido en un paseo concurrido por los lugareños y turistas de la época (Scalpini, 2004).

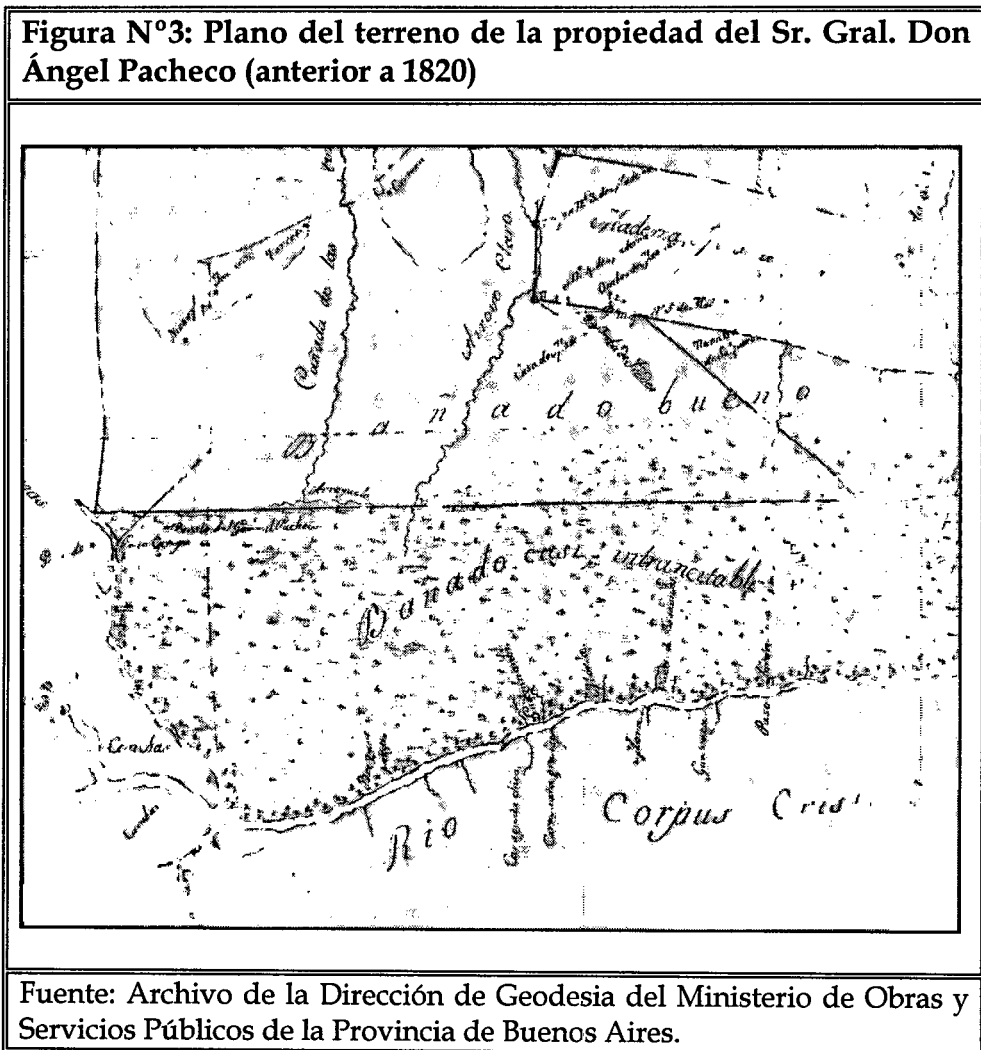
La mayoría de las tierras del bañado que no formaban parte del núcleo Las Conchas-Tigre eran destinadas a la actividad ganadera de poca importancia, finalidad que comienza a ser explotada de manera más intensiva cuando las tierras pasan, en 1827²⁰, a propiedad del General Ángel Pacheco. En sus aproximadamente 7.000 hectáreas, el General establece la estancia llamada de "El Talar" (por el bosque de talares ubicados en las barrancas), la cual terminó con el tiempo convirtiéndose en un establecimiento ganadero modelo para la época. En la zona de las tierras altas, localizadas sobre la barranca próxima al río Las Conchas, se encontraba el casco de estancia y la mayor parte de la hacienda, mientras que las tierras bajas (que formaban parte del bañado), percibidas como poco propicias para esta actividad, eran utilizadas, principalmente, en tiempos de invernada (García de Ferraggi, 2001)²¹.

En un plano sin autoría y escala, intitulado "Plano de terreno de la propiedad del Sr. Gral. Don Ángel Pacheco" (Figura N° 3), aparece con bastante detalle la zona de las barrancas y la del bañado que comprendía las tierras que iban a formar parte de la nueva propiedad adquirida por el General, esto es, unos años con anterioridad a 1827. En el plano las enormes extensiones del bañado aparecen divididas en dos sectores: uno, llamado de "bañado bueno", que es el más próximo a la barranca y, otro que es denominado de "bañado casi intransitable", más próximo al río Luján (río que figura con el nombre de "Corpus Cristi"), el cual abarca la mitad de la extensión

²⁰ Luego de la mercedes de tierras que Garay le otorga a Gonzalo Martel de Guzmán, las tierras comienzan a subdividirse y son compradas por la familia López Camelo que vende en 1827 al General Ángel Pacheco, a excepción de aquellas que formaban parte del puerto y poblado de Las Conchas-Tigre.

²¹ Según este autor el pueblo de General Pacheco surge cuando el hijo del General, José Pacheco, primero arrienda lotes para la actividad agrícola a mediados del siglo y, luego, termina por fundar el pueblo en 1881, comenzando el proceso de urbanización de la localidad en honor a su padre.

de toda esa zona. Asimismo, el río Tigre todavía no está unido al río Las Conchas, siendo éste otro indicio de que el plano podría ser anterior a 1820.



La creación del nuevo puerto sobre el arroyo Tigre, la realización de las obras sobre el canal San Fernando, así como las referidas al veredón, anteriormente aludidas, convergieron en una mayor valorización de los bañados ubicados entre la margen derecha del mencionado arroyo y la zona del canal. Ello se expresó a través de la expansión de barracas, comercios, viviendas, etc., formando un continuo edificado cuyo eje lo constituía la obra del veredón. Según Vapñarsky (2000), inmediatamente a la fundación del pueblo de San Fernando, se forma una misma aglomeración entre éste y Las Conchas, que se mantendrá separa del AGBA hasta avanzada la segunda década del siglo XX.

Al finalizar esta etapa, ya en la década de 1850, comenzaron a darse los cimientos de la notoria transformación desarrollada plenamente en la etapa siguiente: la valoración positiva por parte de las elites porteñas de la zona llamada de los “Pagos de la Costa”, incluso aquellas de tierras inundables como lo era Las Conchas, en tanto lugares propicios para pasar los veranos. Ya por entonces, según afirma Scobie (1986), se observa la costumbre que adoptan las familias más acomodadas de la ciudad de Buenos Aires de trasladarse, durante los meses de verano, a las quintas cercanas a la ciudad, siendo el Pago de Las Conchas uno de los sitios más concurridos. Los comerciantes ingleses fueron quienes lideraron el fenómeno, transformando antiguas chacras en quintas, en las que construyeron sus residencias de verano. En esos lugares se practicaban paseos en carros, cabalgatas y, más tarde (ya en la etapa siguiente), comienza a asociárselos con los deportes náuticos (remo y paseos en embarcaciones de vela), incorporados también al país por los ingleses.

Al igual que en otras oportunidades, las ideas, imágenes y representaciones de determinadas figuras destacadas, vinculadas con esas elites, tales como Domingo F. Sarmiento o Marcos Sastre, entre otras, tuvieron un papel central en el proceso de valorización de las tierras inundables. Estas figuras vieron en esa extraña y diferente naturaleza inundable, sobre todo aquella asociada con las islas del Delta, amplias posibilidades de progreso, el cual sólo podía alcanzarse a través de su descripción, conocimiento y transformación que brindaban los imperios de la ciencia y la técnica, y la incorporación de trabajo y capitales, características propias del modo de producción capitalista que buscaba consolidarse en el país por esos años.

Sarmiento fue una de las figuras más influyentes de la historia de nuestro país y, particularmente, de la zona aquí estudiada. Este docente, escritor y político tuvo un papel destacado en la difusión de ideas sobre las posibilidades que esta parte del territorio podía brindar a la sociedad argentina²². Sarmiento comienza a visitar

²² Muestra de ello es la propuesta que Sarmiento hace en su obra de 1850: *Argirópolis: Capital de los Estados Confederados del Río de la Plata. Solución de las dificultades que embarazan la pacificación permanente del Río de la Plata, por medio de la convocatoria de un congreso, y la creación de una capital en la Isla de Martín García, de cuya posesión (hoy en poder de Francia) dependen la libre navegación de los ríos y la independencia,*

asiduamente la zona a partir de año 1855, teniendo gran predilección por las islas del Delta, en donde incluso llega a establecer una “casa de campo”²³. Ya para 1857 publicó en el diario *El Nacional*, como escritor y periodista, un artículo en el que relataba su experiencia de viaje, los contactos con la naturaleza isleña, las posibilidades productivas que allí podrían efectuarse, etc., al que intituló “El Carapachay”²⁴ (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

Para Ruiz Moreno de Bunge (2004), Sarmiento es uno de los principales “inventores” de la zona del Delta, el mismo sostenía que “aquí existía el Carapachayo sin que hubiera Carapachay, que nosotros hemos tenido que inventar, ya que nos ha cabido el honor de ser el primer Herodoto que describa estas afortunadas comarcas” (citado en Ruiz Moreno de Bunge, op. cit.: 36). Para Sarmiento una vez incorporados capitales y técnicas modernas, así como también, el trabajo de la mano de obra inmigrante, preferentemente europea, las pródigas tierras de las islas del Delta aumentarían notablemente su producción, convirtiéndose de seguro en la futura Amberes, Ámsterdam o Brujas en estos lugares. En una carta dirigida a su hijo, Sarmiento piensa a la zona como un nuevo paraíso terrenal, “una California que he descubierto yo, aunque todos la conocían y algunos vivían en ella”, más adelante señalaba: “voy a hacer una Venecia gigantesca, y toda la emigración irá a establecerse en el Archipiélago del Plata y Paraná” (citado en Ruiz Moreno de Bunge, op. cit.: 39).

Gran parte de las descripciones, relatos e ideas que Sarmiento desarrolló respecto a esta singular zona de la Argentina, tienen un fuerte anclaje en las experiencias vividas en sus viajes en el extranjero, entre los años 1845 y 1847, donde los Estados

desarrollo y libertad del Paraguay, el Uruguay y las Provincias Argentinas del Litoral (citado en Pyckenhayn, 2000). En esta breve obra de extenso título, Sarmiento propone a la isla Martín García como la capital de una Confederación de Estados del Sur y, a las cercanas islas del Delta, como un gran suburbio productivo que debería ser poblado por inmigrantes europeos. Más adelante en el tiempo, parte de estas proposiciones van a comenzar a ser impulsadas por Sarmiento, pero, entre otras cosas, cambiaría el punto de irradiación sobre las islas; ya no sería la isla Martín García sino los poblados de Las Conchas-Tigre y San Fernando, inevitablemente vinculados a Buenos Aires. Sobre este tema véase Pyckenhayn (2000).

²³ La casa en la isla de D. F. Sarmiento fue declarada Monumento Histórico provincial en 1989. En la actualidad depende de la Municipalidad de Tigre, y es un destacado atractivo turístico en las Islas.

²⁴ “Carapachayo” es la denominación guaraníca de los habitantes isleños del Delta (Cerviño, J. y E. D’Amico, 1994).

Unidos alcanzaron un lugar central. Para Sarmiento los paisajes de ese país “dan cuenta de una naturaleza y sociedad en transformación. Un medio “virgen” ofrece las condiciones adecuadas para la realización de una sociedad democrática e igualitaria. Sarmiento vivencia la mutación del ambiente de “desierto” en paisajes que dan cuenta de un movimiento tendiente a alcanzar la civilización y progreso. Los avances tecnológicos en materia de infraestructura y comunicación permiten la integración del país en una unidad, a la vez que aseguran la organización de pequeños poblados, centros de la vida comunitaria y garantías de la continuidad democrática. La combinación de ambientes transformados con otros vírgenes y sublimes forman un mosaico que hacen del paisaje de Estados Unidos un modelo a imitar” (Zusman, 2006: 2).

Las ideas de Sarmiento asociadas con la expansión de la educación y las obras de infraestructuras (ferrocarriles, canales, etc.), entre otras, cuyo sustento era el progreso y la modernización de la Nación, comienzan a ser materializadas en las primeras décadas de la etapa siguiente, en el que “el profeta de la pampa”, tal como lo llamó Ricardo Rojas, tuvo un papel central en el crecimiento de la zona de Las Conchas-Tigre, San Fernando e islas del delta del Paraná, en sus funciones de Jefe del Departamento de Escuelas²⁵, de senador provincial y, luego, de Presidente de la Nación entre los años 1868 y 1874.

Marcos Sastre, escritor y periodista, va a ser otra de las figuras importantes que contribuyó a la difusión de esas tierras surcadas por la abundancia de las aguas. *El Tempe Argentino*, obra editada en 1858, constituye un exponente de la literatura romántica, en el que las verdes islas del Delta del Paraná son representadas como un grandioso edén, de allí su título (Tempe) que aludía a un valle fresco y fértil de

²⁵ Como tal, Sarmiento fundó en el año 1861 una escuela en la zona del canal San Fernando, a la que se llamó: “Escuela Central”. Sarmiento destaca en uno de sus informes la necesidad de crear una escuela en esa zona en la que habitaba importante cantidad de población. Según reproduce Udaondo (2001) de ese informe: “La mitad de la población de San Fernando está en el bajo, que la vista domina desde la parte alta, ostentando como una toldería el conjunto el centenares de ranchos de barro y paja disperso entre la maleza y los pantanos. Del lado de Las Conchas se halla en el canal otra aglomeración de ranchos numerosos y siguiendo la dirección del canal, del lado opuesto a San Fernando, existe una línea de ranchos y habitaciones que no han desmerecido el nombre significativo de proletarios. En todos estos grupos de ranchos residen centenares de niños que continúan la tradición de sus padres, no reciben género alguno de educación por hallarse distantes de las escuelas existentes” (Udaondo, 2001: 88).

Grecia, difundido durante la antigüedad clásica grecorromana (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

En distintos pasajes de la obra de Sastre se enfatiza sobre las bondades de esas tierras: “no lejos de la ciudad de Buenos Aires existe un amenísimo recinto agreste y solitario, limitado por las aguas de los ríos Paraná, Uruguay y Plata [...] Todo el que tenga corazón sensible y tierno lo sentirá inundado de las más gratas emociones al surcar sus plácidas corrientes, bordeadas de la más lozana vegetación; se extasiará bajo sus frondosas arboledas, veladas de bejucos; y verá con delicia serpear los numerosos arroyuelos que van a unirse con los grandes ríos”. Reiteradamente, es resaltada la fertilidad del suelo de las islas, que se traduce en riquísima fauna y flora, como afirma en otra parte de su obra: “Esta madre liberal e inagotable pródiga en estos ríos y estos campos, como en el siglo de oro, sus bellezas y sus bienes”. Señala más adelante que las crecientes no son perjudiciales para la agricultura, al decir que: “La aptitud de las tierras altas para todo género de cultura, sin que la sumersión perjudique las sementeras [...] es verdaderamente prodigiosa la multiplicación de los granos y la abundancia de las frutas; y es también indudable que mejoran el calidad y volumen”. Al igual que la obra de Sarmiento, *El Tempe argentino* estimula con su literatura profusa el proceso colonizador de las islas, augurando beneficios incalculables y promesas de ocio para aquellos hombres que adoptaran esas tierras para vivir: “Todo parece aquí preparado para las satisfacciones y el bienestar del hombre, sin el trabajo abrumante que por todas partes lo persigue [...] ¡Cuán poco tiene que hacer el hombre para ser el dichoso dueño de esta joven naturaleza que lo espera con los brazos abiertos para inundarlo de los goces más puros y embriagarlo con sus encantos!” (citado en Ruiz Moreno de Bunge, 2004: 42).

Dos años después de la obra de Sastre, en 1860, Santiago Albarracín escribe un libro llamado *Apuntes sobre las islas del Delta argentino*, en el que el autor, a partir de una descripción más sencilla, menos romántica y más realista, intenta corregir la difundida visión distorsionada creada por Sastre en torno a las islas del Delta. Para Albarracín, esta representación tan halagüeña perjudicaba a “los pobres carapachayos”, al crear una impresión de que esas tierras eran demasiado ricas como para dejarlas en manos de agricultores sin recursos. Para este autor, más crítico de la

realidad de los habitantes del Delta, la fertilidad de la tierra no lo era todo, sino que había que considerar otras problemáticas, tales como: el desmonte, la falta de medios de transporte y comunicación, el mantenimiento y limpieza permanente de malezas, la abundancia de insectos indeseables (sobre todo, en los meses de verano), el frío húmedo de los inviernos y las crecidas que inundan, a veces, incluso hasta las viviendas sobreelevadas, mojándolo todo. En la obra de Sastre no se hacía alusión a estas características negativas; omitiendo, casualmente, los efectos perjudiciales que tenían las inundaciones (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

Según sostiene Ruiz Moreno de Bunge (2004), tanto las descripciones de Sarmiento como las de Sastre producían efectos en la realidad local y, con fuerte notoriedad en el sector de las islas del Delta, manifestado en el crecimiento poblacional que se da en los últimos cinco años de la década de 1850, en donde el número de habitantes se multiplica por más de tres veces, siendo significativa la radicación no sólo de argentinos sino también de extranjeros; junto a ello se observa la introducción de nuevas especies arbóreas y de frutales, que reflejaban el incremento de los capitales invertidos en la zona, a pesar que los isleños no lograban poseer por aquellos años la titularidad de las tierras²⁶.

Gran parte de las valoraciones positivas que comenzaba a difundir la elite ilustrada sobre esta parte del país, pudieron llevarse a la práctica a partir de la década de 1860. Desde ese entonces se inaugurará un segundo momento en la urbanización de los bañados producto de las grandes transformaciones posibilitadas por la significativa inversión de capitales y la difusión de nuevas tecnologías en un contexto de plena expansión del capitalismo en todo el mundo. Entre 1860 y 1930 la Argentina se inserta como productora de materias primas en la división internacional del trabajo,

²⁶ Sarmiento había insistido por largo tiempo en que las tierras fiscales del Delta les sean otorgadas como propiedad privada a aquellos que las colonizaban y trabajaban, pero ello no quedó firme hasta que fue sancionada la Ley de Islas en el año 1888, durante la gobernación de Máximo Paz (año en que Sarmiento fallece). Antes de ello, las leyes que regían en las islas del Delta se basaban en la costumbre y el derecho. Mediante una solicitud a las autoridades de San Fernando se obtenía un certificado con el cual el habitante acreditaba la posesión de lo que ocupaba, para lo que debía haber plantado previamente al menos cuatro mil plantas (no reconociéndose los sauces en la costa, por su fácil crecimiento) (Ruiz Moreno de Bunge, op. cit.).

para lo que modernizará su aparato productivo. En la zona de los bañados ello implicó un doble movimiento, por un lado, la realización de obras de infraestructura de transporte e hidráulicas y, por otro, la conversión de un pequeño poblado asociado a un puerto de cabotaje, en una de las principales villas veraniegas de la elite.

CAPITULO 5: LOS BAÑADOS DE LAS ELITES DURANTE LA ETAPA DE INSERCIÓN DE LA ARGENTINA A LA DIVISIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (1860-1930)

5.1. Algunas características contextuales de los cambios acontecidos en tiempos de ciudades burguesas: el caso de Buenos Aires y su área periférica

La inserción de la Argentina en la división internacional del trabajo (1860-1930) se correspondió con un momento de enorme expansión de sistema capitalista que tenía como núcleo el desarrollo industrial de los países centrales (con eje en Inglaterra) y como complemento, la modernización de los países productores de materias primas y la creación de mercados de consumo de productos manufacturados en sus principales ciudades. Esta modernización produjo una de las transformaciones más importantes que se hayan dado en la historia de la Argentina y de Buenos Aires en particular, la que requirió de la aplicación de enormes capitales financieros, siendo nuestro país, por lo menos hasta la crisis de 1890 uno de los preferidos de la banca inglesa (disputada por la alemana, francesa, entre otras). Los capitales tuvieron como destino la modernización de la estructura productiva del país, especialmente de aquellas áreas donde se generaban materias primas destinadas para el consumo europeo, según el modelo agroexportador adoptado. Así, se fueron construyendo puertos, silos, redes ferroviarias, canales y otra obras hidráulicas que buscaban aumentar la producción de productos primarios, y al mismo tiempo, vehiculizar los excedentes financieros en ese tipo de inversiones, endeudando las arcas públicas de los estados en sus distintos niveles jurídico-administrativos (desde el Estado nacional hasta los municipales).

La ciudad de Buenos Aires concentró gran parte de la construcción de estas nuevas tecnologías, las que le permitieron ampliar la dominación porteña sobre el resto del país. Entre ellas adquieren mayor importancia la implantación de nuevos puertos y accesos navegables como de un complejo sistema ferroviario concéntrico.

Entre las décadas de 1860 y 1870 se instala en la agenda política la necesidad de la construcción de un nuevo puerto que dotara al país y a Buenos Aires de infraestructuras modernas y le permitiera finalizar con la era de maniobras anticuadas y costosas de su antiguo puerto ante las necesidades de los nuevos tiempos. En 1870 se producen el enfrentamiento entre dos modelos: por un lado, el del Ingeniero Luis Huergo, más modesto y nacionalista, que planteaba realizar un puerto de aguas profundas en el sur de la ciudad en base al puerto de pescadores existente en la boca del Riachuelo; por otro, el del influyente comerciante porteño Eduardo Madero, más sofisticado y apoyado por el capital extranjero, en base al dragado y rellenado de las planicies de barro ubicada justo al este de la Plaza de Mayo, sobre la que se proyectaba una serie de diques conectados por canales. El proyecto ganador fue el segundo de ellos y “Puerto Madero” se construyó entre fines de 1880 y 1890, siendo ya obsoleto en el momento de su inauguración (Scobie y Ravina, 2000).

Desde los tiempos del descubrimiento el sistema hidrográfico de la cuenca del Plata era navegable solamente por embarcaciones de poco calado y escaso porte. Como respuesta a la necesidad de modernización de las vías navegables que requería, por aquellos años, el notable aumento de productos primarios exportables con destino a Europa, vía el sistema de cursos navegables y puertos, surge a fines del 1890 el Ministerio de Obras Públicas, donde se encontraba la Dirección General del Obras Hidráulicas¹, que luego se llamará de Navegación y Puertos, y más tarde Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Es por aquellos años que se inician las grandes obras de dragado y señalización de vías navegables, como por ejemplo, la excavación del Canal Norte, el dragado del Canal Martín García, del Nuevo, del Principal, las canalizaciones de Delta del Paraná y las propuestas de canalización entre el puerto nuevo y el Paraná de las Palmas vía el río Luján y la

¹ Recién con el gobierno de Avellaneda, en 1875, se crea la Inspección General de Obras Hidráulicas, dependiente del Ministerio de Interior, con el objeto de estudiar la construcción de puertos, canalizar las vías navegables y señalizarlas (Salvatori, 2002).

primer sección del Delta², entre otros (Salvatori, 2002). Estas últimas obras tendrán un papel de importancia para el área de estudio aquí abordada, en tanto disparadoras de la valorización urbana de algunas zonas de los bañados tigreños.

Como complemento al nuevo puerto, se fue estructurando un sistema ferroviario concéntrico que reforzaba el poderío de Buenos Aires y de su área central respecto del país y del resto de la ciudad. Esta expansión estuvo protagonizada por técnicos, administradores y capitales británicos, quienes controlaron ese sistema eficiente de transporte que convirtió el vínculo entre Inglaterra y Argentina en una relación provechosa para el primero y de dependencia para el segundo (Scobie y Ravina, 2000).

Las inversiones en infraestructuras de transporte en Buenos Aires fueron acompañadas por otras que se dirigieron a modernizar los aspectos edilicios y de trazado urbano de la ciudad, con lo cual la "Gran Aldea" fue dejando su pasado hispánico para adquirir un perfil claramente más cosmopolita. Durante la intendencia de M. T. de Alvear (y en otras gestiones que lo sucedieron) se emularon las políticas del barón de Haussmann para la ciudad de París y se abrieron avenidas, bulevares, parques y paseos, bares, teatros lujosos, etc. especialmente en los alrededores de la Plaza de Mayo y hacia el norte, en las zonas donde se orientaba el crecimiento de los grupos de la elite local (Romero, 2000). Al mismo tiempo, esa modernización de Buenos Aires la convertían en el lugar preferido para los enormes contingentes de inmigrantes transoceánicos que recibía por aquel entonces la Argentina. Tal fue el impacto de este último proceso que entre 1895 y 1914 el porcentaje de población extranjera que residía en la ciudad de Buenos Aires alcanzó sus valores máximos del 52% para el primero de esos años (Lattes y Recchini de Lattes, 1992). Por su parte, la población de la Aglomeración Gran Buenos Aires pasó de 728.675 a 2.006.445 habitantes, siendo el decenio 1904-1914 el de más rápido crecimiento.

² Entre las propuestas realizadas sobresalen las de Emilio Mitre y Vedia de 1893, y la de Eduardo Madero de 1897.

A pesar que en las últimas décadas del siglo XIX Buenos Aires se transforma en una ciudad moderna, la incorporación de esa enorme multitud de inmigrantes exasperaba las costumbres de distinción de los grupos más selectos de la elite porteña. En respuesta a ello se produce un primer proceso de suburbanización de esos grupos como estrategia de autosegregación para preservar “las buenas costumbres” y los nuevos hábitos adquiridos de una vida saludable vinculada a las prácticas deportivas y al contacto con la naturaleza. Proceso que claramente estuvo acompañado con la especulación inmobiliaria. Los primeros en construir quintas de veraneo en pueblos suburbanos fueron los comerciantes ingleses en la década de 1850, luego, unas décadas después, aquella práctica es reproducida por gran parte de la elite porteña expandiéndose hacia distintos pueblos suburbanos tales como Flores y Belgrano, entre los más cercanos al centro; San Isidro, San Fernando y Las Conchas/Tigre, en la zona norte, y Quilmes, Adrogué y Lomas de Zamora, en la zona sur (Troncoso, 2000).

En este contexto donde la elite buscaba nuevos espacios para disfrutar del tiempo libre, bajo las pautas de un nuevo hedonismo que coloca en primer lugar el contacto con la naturaleza, las zonas de conjunción agua-verde se convirtieron en los lugares privilegiados para los nuevos hábitos como por ejemplo: las vacaciones, los fines de semana, los picnics, etc. Esas zonas de contacto tierra-agua, muchas veces de condiciones inundables, eran las elegidas para llevar adelante esas nuevas prácticas.

Sin embargo, no todas las zonas inundables fueron valoradas positivamente. Ello debe ser encuadrado en momentos en que las pestes asolaban la ciudad, siendo las áreas inundables los lugares propicios para la reproducción de los focos de infección según el conocimiento experto de químicos, médicos e higienistas del momento. Para Puiggari, conocido químico español y uno de los primeros en plantear el tema de “la higiene”, de gran influencia en aquellos que tomaban decisiones, las tierras “anfibia” de contacto con el agua favorecían la multiplicación de gérmenes y miasmas, sobre todo durante los meses de verano, cuando las aguas se retiran y evaporan. A pesar de las distintas teorías sobre el origen de esas epidemias, existía

una unanimidad sobre que hacer con las tierras “anfibia”: había que segarlas, rellenarlas o drenarlas. Por ejemplo, por aquellos años se mencionaba la necesidad de rellenar y desinfectar los bajos ribereños del Río de la Plata (cercanos al centro de la ciudad) y los del Riachuelo (próximos a Barracas al sur y La Boca) (Silvestri (2002).

No todas las zonas inundables corrieron la misma suerte, algunas eran señaladas como lugar propicio para la reproducción de enfermedades, tal es el caso de los bajos del Riachuelo que presentaba un profusa historia de contaminación de la que el río Matanza-Riachuelo había sido objeto por cientos de años (ejemplo: los saladeros)³ y, además sus márgenes estaban siendo crecientemente pobladas, como era el caso de La Boca, por inmigrantes pobres. Por su parte, otras zonas inundables, como era el poblado de Las Conchas/Tigre donde sus aguas no estaban contaminadas y ofrecía un paisaje distintivo con infinidad de riachos enmarcados de frondosa vegetación (sobre todo asociado a su sector de islas del Delta), era señalado como lugar ideal por las elites para refugiarse en tiempos de epidemias y para practicar allí los nuevos deportes náuticos. Esas condiciones diferenciales hicieron que esa localidad se destacara sobre los otros pueblos suburbanos, constituyéndose en poco tiempo en la villa de veraneo más importante de las elites porteñas, la que recién se verá destronada definitivamente por los balnearios localizados en la costa Atlántica (liderados por Mar del Plata) a partir de la década de 1930 (Manfredi, 1999b).

5.2. Suburbanización de las elites y grandes transformaciones en los bañados de Tigre

5.2.1. Las representaciones positivas de la elite respecto a las zonas de contacto verde-agua en el ámbito de los bañados

Este segundo momento en la urbanización de los bañados estuvo marcado por la transformación significativa del poblado de Las Conchas/Tigre y de algunas otras

³ Sobre una historia de la extensa contaminación de esta zona, véase Brailovsky y Foguelman (1991).

zonas de esas áreas inundables producto de los intereses de la elite porteña que convirtió ese poblado rural en una de las villas veraniega más lujosas del país. La mejora en la infraestructura tanto en el transporte ferroviario y fluvial (nexo esencial entre la producción de las islas del Delta y el consumo de Buenos Aires) de carga y de pasajeros, constituyeron otro de los aspectos clave para comprender los cambios profundos que operaron entre las décadas 1860 y 1930.

Un freno momentáneo al proceso de suburbanización de las elites a la zona de Las Conchas/Tigre (iniciado alrededor de 1850) se produce con la gran epidemia de cólera de 1867, traída por soldados infectados que habían luchado en la guerra con el Paraguay. En este caso, la epidemia de cólera tuvo mayor impacto, en términos relativos, sobre la población de Las Conchas-Tigre que la que tuvo en la ciudad de Buenos Aires. El número de víctimas alcanzó a las 53 personas sobre una población de 700 a 800 personas en todo el Pago. Según el doctor Scrivener, que asistió a los enfermos en la zona, la situación precaria, el hacinamiento y la presencia de aguas estancadas de los bañados, sirvieron como base propicia para la propagación de esa epidemia. Como estrategia sanitaria se establecieron dos lazaretos para aislar a los enfermos, uno de ellos lo constituía un barco anclado en el río Luján, el otro, se encontraba en la isla Martín García (sirviendo esa isla a esa función hasta las primeras décadas del siglo XX). Ante el fuerte impacto que tuvo la epidemia en ámbito local, se produjo un proceso inverso al de la suburbanización de las elites que venía manifestándose en los últimos años; aquellos que pudieron, por sus condiciones socioeconómicas, migraron para Buenos Aires u otros puntos cercanos (Udaondo, 2001).

Luego, con la epidemia de fiebre amarilla de 1871 se generó un afecto positivo respecto al proceso de suburbanización de las elites porteñas en la zona. Siguiendo la recomendación del conocimiento científico institucionalizado, por ejemplo, en el Consejo de Higiene y Comisión Municipal de Buenos Aires, numerosas familias porteñas se alejaron de la gran ciudad en dirección a los pueblos de campaña, en tanto estrategia para no ser infectados durante ese brote epidémico, cuyo foco era la

zona sur. En ese entonces fue notoria la afluencia de habitantes porteños y de otros lados que recibía el poblado de Las Conchas-Tigre, tal es así que varias personas, sobre todo los que no tenían suficientes recursos, tuvieron que ser alojadas en vagones del ferrocarril (Udaondo, 2001; Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

La imagen positiva que se construía en esta etapa giraba en torno al creciente y renovado poblado Las Conchas/Tigre, mientras que el resto de los bañados (es decir la gran mayoría de su superficie) era representado, por lo menos a comienzos de la década de 1870, como un área de tierras de escasa utilidad. Esto puede observarse en los informes de mensura de la enorme estancia “El Talar” que habían entrado en sucesión luego de la muerte del General Ángel Pacheco (1869). Dicha estancia comprendía la mayor parte de los bañados objeto de este estudio, las que serán heredadas por su hijo mayor José Felipe Pacheco Reynoso. Ante esa instancia, se realiza, en 1871, un informe de las mensuras de esa propiedad y un plano en el que se representa la compleja geografía de los bañados aquí estudiados, los límites de las propiedades y las mediciones efectuadas. Este plano destaca nuevamente (tal como el plano que representaba las tierras compradas por su padre, el General) aquellos sectores del bañado que eran considerados como “intransitables”. De hecho en el informe se señala que el encargado de las tareas de mensura no pudo terminar de realizarlas por la dificultad que le imponían las tierras inundables de los bañados (Lynch, 1871)⁴.

El eje de la representación positiva por parte de las elites porteñas de determinadas zonas del bañado estuvo anclado en la valoración positiva del paisaje singular de ese lugar. Para esos grupos (de fuerte componente extranjera) ciertos rasgos propios de ese paisaje como el abundante agua y la frondosa vegetación (muchas de ellas forestadas en tiempos pretéritos y otras más cercanas) constituían aspectos valorados favorablemente en tanto hacían más tolerables las altas temperaturas estivales, permitiendo el descanso en la sombra o el disfrute de los “baños” en el río (las

⁴ De este plano se han obtenido fotografías que permiten su interpretación. Sin embargo, las mismas no alcanzan la calidad mínima adecuada para reproducirlas en este trabajo de tesis.

inmersiones, el nado, etc.). Por su parte, los zigzagueantes cursos de agua, enmarcados por la forestación de las islas del Delta, fueron considerados óptimos para la práctica de los deportes náuticos y su consecuente instalación de la infraestructura necesaria (Manfredi, 1999b). Todas estas características le otorgaban una valoración diferencial a la zona de Las Conchas-Tigre respecto a otras zonas rurales próximas a Buenos Aires, con paisajes menos singulares.

El río Luján y el arroyo Tigre se convirtieron en los cursos de agua preferidos para las prácticas deportivas de remo y de embarcaciones a vela (o *yachting*), transformándose sus costas en los lugares requeridos para la instalación de las sedes sociales de estos clubes, que precisaban de un acceso directo a las aguas para sus embarcaciones. Los deportes náuticos fueron introducidos por los ingleses a partir de mediados del siglo XIX. Al principio era utilizado el Riachuelo⁵, por lo que los primeros clubes de remo y *yachting* se localizaron en sus costas. Los cursos de agua de Las Conchas-Tigre, San Fernando y, especialmente, los que atraviesan las islas del Delta, fueron utilizados, en una primera instancia, como zona de navegación y, unas décadas después, sus costas, en el caso de las más “urbanas”, terminaron reemplazado en importancia a las del Riachuelo. Con el pasar de tiempo el río al sur de Buenos Aires y sus costas cada vez se vieron más contaminadas por la actividad industrial, dejaron de ser consideradas como óptimas para este tipo de prácticas (Vilar Castex, 2002; Gassó, 2002)⁶.

La primera regata formal del País fue realizada en las aguas del río Luján en diciembre de 1873. A ella asistieron, el presidente de la Nación, D. F. Sarmiento, el

⁵ Luego de la epidemia de fiebre amarilla, Sarmiento decide erradicar de la costa del Riachuelo a los saladeros, que constituían los principales focos de infección (muchos se trasladan a Ensenada), y forestar sus márgenes. Estas acciones incentivaron, en un primer momento, la radicación de clubes de remo; sin embargo, la contaminación prosiguió, por lo que el Delta y Las Conchas-Tigre fueron señaladas como la zona para el traslado definitivo de la gran mayoría de estas instituciones deportivas.

⁶ En 1873 se instala en el Riachuelo el más antiguo de los clubes de remo del país, el *Buenos Aires Rowing Club*. En 1876 se decide levantar una casilla del club en Tigre, en terrenos cedidos por el Gobierno Nacional. En 1885 se levantan las dependencias en Tigre a través de un empréstito interno y en 1886, Eduardo Madero, hace moción para que se construya el edificio, proyectado por el arquitecto Carlos Altgelt, con un préstamo del Banco Hipotecario (Gassó, op. cit.).

Ministro Británico, Lionel Sackville West y el Cónsul Británico, Ronald Bridgett. Allí Sarmiento, ante gran cantidad de concurrentes, pronunció un discurso en el que alentó a los jóvenes a interesarse por este tipo de deportes, para así acercarse el elemento natural (el agua) que hacía la grandeza de los países a través del comercio. A partir de este evento, en los años subsiguientes, se tornó costumbre que los presidentes concurrieran a las regatas más importante, las que se realizaban el 11 de noviembre, día de regatas (Gassó, 2002).

Los eventos deportivos se fueron consolidando con el pasar del tiempo, convirtiéndose las costas del río Luján en uno de los lugares preferidos para que los espectadores pudieran divisar las competencias de remo; allí se levantaban gradas, se decoraba todo el lugar con coloridos banderines, el río estaba concurrido por las embarcaciones de los deportistas como también por las embarcaciones de curiosos que seguían desde el agua a la competencia, en definitiva, era un evento que hacían de las Conchas-Tigre un lugar sin igual. A partir de estas nuevas prácticas se le había concedido un uso distinto a esas costas inundables. Estos eventos deportivos y recreativos, asimismo, se fueron transformando en un recurso económico que beneficiaba a los negocios turísticos e inmobiliarios de las familias de la elite con intereses en lugar. Ello también motivó a que dichos eventos fueran apoyados de manera directa por las gestiones municipales del momento (además de otros niveles de gestión como el nacional), al igual que todo aquello que fomentase las actividades turísticas y recreativas (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

El redescubrimiento del agua hacía que la vida social en Las Conchas-Tigre de esos tiempos girase en torno a ella. Además de los baños en el río y las actividades deportivas, era costumbre, según narra Ruiz Moreno de Bunge (2004), que las familias más distinguidas se invitaran a tomar el té en los embarcaderos de sus residencias. Estas importantes estructuras, diseñadas para el descenso y el ascenso a las embarcaciones, ocupaban las costas y se transformaban en los lugares preferidos para que sus propietarios y sus allegados disfrutaran de los espectáculos náuticos de las regatas o el solo hecho de contemplar el río y ver pasar la multiplicidad de

embarcaciones y, al mismo tiempo, ser vistos por sus ocupantes. Dado que los embarcaderos ocupaban las costas, consideradas como espacios públicos, con el tiempo fueron obligados a ser levantados y a dejar solamente una escalinata para el acceso a las embarcaciones. Esa práctica, a pesar de existir normativas que la reglamentaron, se convirtió en una violación que perdura desde esos momentos.

Seguramente que las inundaciones constituían uno de los aspectos negativos de las tierras de los bañados. Durante toda la etapa se produjeron siete inundaciones de importancia en el área, según los registros obtenidos, lo cual no significa que hayan existido otras más. Dos de esas inundaciones acontecieron a fines del siglo XIX (1883 y 1895, sin precisión de fechas exactas) y el resto en las primeras décadas del siglo XX (Cuadro N° 1, en Anexo II). Sobre estas últimas se obtiene más información dado que desde el año 1905 el Servicio de Hidrografía Naval (SHN) comenzó a confeccionar registros sistemáticos de medición de cota en lo que respecta a inundaciones desatadas por mareas meteorológicas provenientes del Río de la Plata, como también existió mayor relevamiento periodístico. En diciembre de 1911 aconteció un sudestada de importancia (3,6 m), pero es en agosto de 1914 cuando las aguas alcanzaron el 4° registro de cota más alto (3,9 m) (Marsan, 2000), inundando todo el bañado. En una nota del diario La Nación del día siguiente se detallaba el desastre y sus consecuencias diferenciales según la localización de los pobladores “informan que en el Tigre la creciente del río aumenta, habiendo un metro de agua en las calles... en las inmediaciones del Tigre y Las Conchas el agua alcanzó los 2 metros [...] numerosos moradores han tenido que ser trasladados a parajes seguros o a la estación del ferrocarril” (La Nación, 20/08/1914, 11).

A comienzos de los años veinte se sucedieron dos sudestadas más; la primera en octubre de 1921 cuyo registro de cota fue de 3,64 m, y la segunda un año después, en julio de 1922 con un registro de 3,89 m (similar a la de 1914). Por último, según Sadañowski (2003), al año siguiente, en 1923, ocurre otra inundación desatada esta vez por una creciente del río Las Conchas.

Sin embargo, las inundaciones que afectaban a toda el área no fueron determinantes ni en la representación positiva de esos espacios (especialmente para el caso del poblado Las Conchas/Tigre) ni en el nuevo impulso de urbanización que se produjo en esta etapa. Probablemente la corta estadía que se realizaba (veranos y fin de semanas) y su localización en tierras relativamente más altas (tanto naturalmente como construidas) en el poblado Las Conchas/Tigre, llevara a que las elites no apreciaran a las inundaciones como un problema sumamente significativo que impidiera la transformación de esas tierras anfibia en una villa veraniega. Por el contrario, es de suponer que el problema de las inundaciones tenía mayor impacto para los pobladores permanentes, especialmente, aquellos de bajos recursos, que habitaban en tierras bajas en edificaciones precarias con sistemas constructivos de mitigación deficientes o directamente inexistentes.

5.2.2. La creación de una villa veraniega para la elite

La notable mejora en la accesibilidad que brindó la infraestructura ferroviaria constituyó uno de los factores centrales para poder concretar el pasaje de un poblado rural a una villa veraniega para la elite porteña. El tren a vapor llega al pueblo de Las Conchas/Tigre a mediados de la década de 1860. Con anterioridad a esa conexión ferroviaria, la población estaba comunicada con la ciudad de Buenos Aires por medio de un camino que atravesaba otros poblados del "Pago de la Costa" (San Fernando, San Isidro y, más tarde, Olivos). El camino no era más que una huella que se convertía en lodazal en tiempos de lluvias, tornando el viaje una peripecia que duraba día y medio (Udaondo, 2001).

Según Bernasconi (2002), en 1857 se elaboró el primer proyecto ferroviario de capitales nacionales, que proponía unir, en un comienzo, San Fernando con Buenos Aires. Después de cinco años, en el que proyecto pasó por manos de otras

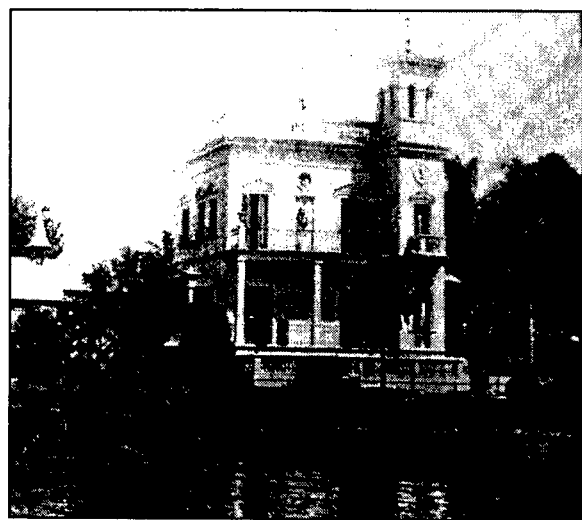
compañías, la firma de capitales ingleses *Ferrocarril del Norte de Buenos Aires*⁷ logró inaugurar en 1862, durante la presidencia de Bartolomé Mitre, el servicio hasta Belgrano, para más tarde alcanzar San Isidro en 1863, San Fernando en 1864 y, finalmente, Tigre en 1865, luego de que la compañía solicitara la extensión hasta ese poblado y puerto, sirviéndose del veredón construido hacía décadas entre esa localidad y el canal San Fernando. La extensión hasta Tigre fue adoptada para aprovechar el tráfico de mercaderías del Delta que pasaban por ese puerto, para lo cual se construye la estación junto al arroyo Tigre y, poco después, un nuevo muelle pegado a ésta. Coincidimos con este último autor quien destaca que junto al negocio del transporte se encuentra el negocio inmobiliario de las tierras circunvecinas; en este caso, uno de los accionistas de esa empresa ferroviaria, Francisco Balbín (padre del líder radical), escrituró varias tierras en Las Conchas-Tigre, antes de la llegada del primer ferrocarril.

La mayor transformación en materia urbana se produjo en los terrenos contiguos al río Luján (con vista y acceso a la primera sección de islas del Delta) y al arroyo Tigre. Allí la implementación del nuevo uso del suelo se tornaba menos costosa cuando se efectuaba sobre chacras (provenientes de las reparticiones heredadas de la etapa colonial) o grandes quintas (como la de Vivanco). En cambio, los terrenos próximos al río Las Conchas fueron objeto de transformaciones urbanas más modestas debido, por un lado, a la presencia de edificaciones antiguas que hacían bastante más onerosa la construcción de una casa de veraneo o club de remo (la construcción debía

⁷ El primer proyecto correspondía a la firma *Compañía del Ferrocarril de San Fernando*, de Augusto Hopkins y Juan Cruz Ocampo, quienes consiguen la concesión del Estado provincial. Por falta de capitales solicitan al gobierno una garantía de ganancias mínimas del 7% anual, para atraer accionistas extranjeros. Un ferviente defensor de esta propuesta fue el Senador Sarmiento, quien consideraba a la garantía del Estado la posibilidad de atraer capitales extranjeros. Luego de ser aprobado, comienzan las obras en 1860 y una tormenta destruyó parte importante del terraplén construido junto al río, causándole serios problemas financieros. En 1862 se declaró caduca la concesión y se le otorga a una firma de capitales ingleses, *Ferrocarril Buenos Aires y San Fernando*, empresa que finalmente transfirió a otra firma inglesa, *Ferrocarril del Norte de Buenos Aires*. Esta última es arrendada por otra firma, *Ferrocarril Central Argentino*, en 1889 (y luego comprada en 1901), para poder alcanzar el nuevo puerto de Buenos Aires (Puerto Madero). Esta última firma, realizó mayores inversiones (expansión y modernización) que la anterior y en 1916 se convirtió el ramal a Tigre en el 1° ferrocarril eléctrico de América del Sur. Luego, adelantándonos un poco en el tiempo, ya por fuera de esta etapa, este ferrocarril es nacionalizado durante el gobierno de J. D. Perón, con el nombre de *Ferrocarril General Mitre*, para terminar en los años '90 formando parte del Ramal Retiro-Tigre de la firma *Trenes de Buenos Aires-TBA-*, en tiempos de las privatizaciones menemistas (Bernasconi, 2002).

refaccionarse y ampliarse a los nuevos gustos o debía ser destruida) y, por otro, al menor calado y ancho que presentaba el río Las Conchas (generado a partir de la gran inundación de 1820), que dificultaba las prácticas deportivas y no tornaba viable la edificación de las sedes sociales de los clubes de remo en esos lugares. Estas diferencias pueden observarse en el “Plano del pueblo de Las Conchas”, realizado por José María Romero de 1863⁸, que luego se transformará en Presidente de Las Conchas (el cargo de presidente más adelante pasó a denominarse de intendente). Allí aparece representado en color verde (no amanzanado como en otras zonas) grandes quintas pertenecientes a las familias Vivanco, Cebey, Alcorta, V. F. López, entre otras⁹, con frente a la costa del arroyo Tigre y del río Luján.

Foto N° 1: Casa de estilo italianizante sobre el arroyo Tigre



Fuente: La Prensa, 20/05/1930.

A las propiedades destinadas al uso residencial para pasar el verano o el fin de semana, se las denominaba como “quintas de veraneo”. La burguesía más poderosa de Buenos Aires comenzó hacia fines de la década de 1880 a edificar en esas quintas verdaderos palacios de estilos arquitectónicos italianizantes, academicistas, pintoresquitas, normandos, entre otros (Foto N° 1). En general, la construcción de estas edificaciones suntuosas demandaba

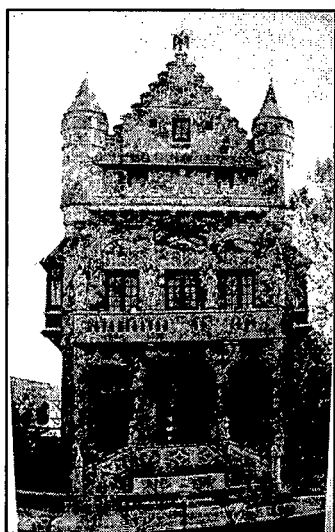
mano de obra, pilotes y ladrillos del lugar, el resto, esto es, casi todo, era importado, incluso, en algunos casos, hasta los planos de obras se los encargaba a arquitectos extranjeros de renombre (Giesso y Mazzera, 2002).

⁸ La calidad de las fotografías obtenidas de ese plano no permite reproducirlo adecuadamente en este trabajo. El mismo puede consultarse en el Archivo de la Dirección de Geodesia.

⁹ Muchas de esas quintas pertenecieron varios de los presidentes e intendentes de Las Conchas, como por ejemplo: Juan Alcorta (1859-1863); José M. Cebey (1863-1864); Juan M. Romero (1865-1867); Daniel M. Cazón (1871-1872); Manuel P. Dolz (1872-1876); Aristides Sacriste (1878-1879); José M. Lawson (1888-1889); Rodolfo Bullrich (1893-1893), etc.

La relación entre el agua y estas pesadas construcciones ha resultado paradójica. Por un lado, la cercanía a ese valorado elemento líquido motivaba la localización de esas grandes construcciones cercana a los cursos de agua; por otro, a pesar de haberse tomado medidas “adaptativas” como la construcción sobre planta bajas elevadas respecto del nivel del suelo (como la técnica más difundida), la presencia del agua - tanto por los altos niveles de la napa freática como por las recurrentes inundaciones- terminó, finalmente, por perjudicar las estructuras de la mismas. Así, el agua y la humedad se convirtieron en una de las principales razones del deterioro del patrimonio arquitectónico de Tigre (Giesso y Mazzer, 2002).

Foto N° 2: Casa de Ernesto Tornquist



Fuente: Ruiz Moreno de Bunge (2004).

A fines del siglo XIX, Las Conchas-Tigre se había transformado en el lugar de veraneo predilecto de las familias porteñas de mejor posición¹⁰. Entre las residencias más importantes se destacaba la del banquero Ernesto Tornquist¹¹, ubicada sobre el Paseo Victorica y la calle Colón, que era una réplica del Palacio Municipal de Amberes (Ruiz Moreno de Bunge, 2004) (Foto N° 2). Según Manfredi (1999b), el uso de esas residencias era intensivo durante la temporada de verano que comenzaba con las fiestas de fin de año y culminaba con los carnavales en el mes de marzo. Durante el día, además de las actividades náuticas, estas familias realizaban caminatas, cabalgatas o se paseaban en carruajes por la zona de quintas y, especialmente, en

¹⁰ Las quintas de las familias: Dolz, Oliveira César, Tedín, Rocha, Cazón, Vivanco, Acevedo Cobo, Insúa, Gallegos Alston, Calzadilla, Lainez, Lawson, Madero, Bunge, Tornquist, Bullrich, entre otras, constituían un claro ejemplo de ello.

¹¹ A partir de la década de 1880 (y casi por treinta años) Ernesto Tornquist se transformó en el banquero de mayor importancia a nivel nacional, tal es así que se lo consideraba el Morgan o el Rothschild argentino. Sus negocios iban desde los ingenios azucareros en Tucumán hasta financiación de distinto tipo de obras de infraestructura. Tuvo gran influencia en tiempos de las presidencias de Roca, Juárez Celman y Pellegrini. Según Marichal (1984) Tornquist era representante de la banca alemana en Argentina. En ese entonces esa banca, junto a la francesa y, sobre todo, la inglesa, se disputaban el inflado mercado valores y de acciones que tuvo a la Argentina como uno de sus mayores exponentes de las necesidades de reproducción del capital financiero internacional de aquel entonces.

el Paseo Victorica. En las noches, eran comunes los bailes, las tertulias y las fiestas en las grandes residencias y salones.

Dos edificios le otorgaban singularidad y fama al Paseo Victorica. Uno de ellos fue el Tigre Hotel construido en 1890, pensado para los porteños que no tenían una residencia de verano pero que querían ser parte de la vida social de esa localidad en esa demandada época del año. El edificio de tres pisos, con fachada de madera al estilo normando sobresalía claramente entre las construcciones locales. Tras varios años de éxito, la administración no pudo revertir la situación de insolvencia detonada luego de la Primera Guerra Mundial, la crisis del treinta y la muerte de su propietario en 1931¹². Otro de los edificios emblemáticos del Paseo, vecino al anterior, fue Tigre Club. Fundado en 1912 por una sociedad de distinguidos vecinos, tuvo como objetivo crear un centro social que fomentara el desarrollo de la localidad, colaborando con la municipalidad y distintas instituciones de beneficencia. El proyecto fue financiado por Ernesto Tornquist, Luis García y Emilio Mitre. El edificio, diseñado por los arquitectos Dubois y Pater, tenía en su planta baja los juegos de casino (el 1º casino de la Argentina) y, en el primer piso, los salones de baile; de allí se expande una gran terraza que llega hasta el río Luján. Al igual que el Tigre Hotel, la Primera Guerra Mundial como la crisis del treinta tuvieron un fuerte impacto que perjudicó a los clientes del Tigre Club; sin embargo, la estocada final ocurrió en 1933 cuando una ley provincial prohibió los casinos en la cercanía de Buenos Aires¹³ (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

Por su parte, la amplia repercusión que había alcanzado el remo a comienzos de esta etapa movilizó a que otras colectividades (además de la inglesa) también adoptaran a ese deporte como práctica definitoria de su clase, dando como resultado la inauguración de clubes de distinta nacionalidades (alemana, española, francesa,

¹² El hotel cerró sus puertas en 1938, fue demolido en 1940, y más tarde, el terreno fue comprado por la línea 60 de ómnibus urbanos, destinándolo como playón de estacionamiento de sus unidades para el ramal denominado como "Tigre Hotel".

¹³ El Tigre club se cerró en esa última fecha y el casino se trasladó a Mar del Plata, pero el edificio perduró hasta nuestros días siendo utilizado para finalidades diversas hasta que a finales de 2006, luego de su puesta en valor, el Municipio lo reabre Museo de Arte de Tigre.

escandinava, italiana, entre otras)¹⁴. La mayoría de esos clubes fueron fundados (o formaron parte de los cargos directivos) por representantes de la elite local, porteña y extranjera, tal es el caso de los señores Sackville West, Bridgett y Tedín para el Buenos Aires Rowing Club; de los señores Tornquist, Oliveira César y Jorge para el Rowing Club Argentino o de la familia Madero fundadora e integrante del directorio de la Unión de Regatas del Río de la Plata. Las sociedades de los clubes de remo terminaron construyendo edificios majestuosos en sus sedes sociales a partir de fines de la década de 1880. Generalmente los edificios (junto al sector de las guarderías de las embarcaciones) fueron diseñados por arquitectos de renombre¹⁵ y se construyeron sobre antiguas quintas¹⁶ localizadas algunas frente a las costas del río Luján y, muchas otras, frente al arroyo Tigre (Ruiz Moreno de Bunge, 2004). Aquellos edificios que todavía perduran, y que han sido considerados como patrimonio arquitectónico, forman parte de los atractivos turísticos que Tigre ofrece a sus turistas en los últimos tiempos.

Establecer y mantener una villa de veraneo en una zona inundable requirió de la realización de diversas obras de infraestructura que tornaran posible la vida urbana en ese lugar, según las costumbres y valores de la alta sociedad porteña del momento. Para ello fueron necesarias obras cuyo propósito era mitigar la “obstinada” naturaleza destructiva, tanto en lo referente a la dinámica diaria (aumento y descenso de las aguas por mareas astronómicas) como en momentos de grandes crecidas (mareas meteorológicas), que erosionaban las costas o

¹⁴ Ordenados cronológicamente por fecha de creación del club, pueden indicarse: Buenos Aires Rowing Club, 1873; Club Regatas La Marina, 1879; Tigre Boat Club, 1888; Club de Remo Teutonia, 1890; Rowing Club Argentino, 1905; Club Canottieri Italiani, 1910; Club Remeros Escandinavos 1912; Club de Regatas Hispano-Argentino, 1913; Club Suizo de Buenos Aires, 1913; Club Regatas América, 1920; Club de Regatas L'Aviron, 1920; Nahuel Rowing Club, 1923; Club Náutico Hacoaj, 1935 (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

¹⁵ Este es el caso del arquitecto alemán Carlos Altgelt, emparentado con las familias Bunge y Tornquist, quien construyó en 1911 el edificio del Buenos Aires Rowing Club, modificado luego en 1923 por el arquitecto Miguel Madero. Éste último, junto a Ezequiel Real de Anzúa, son autores de la sede del Rowing Club Argentino.

¹⁶ Por ejemplo, el edificio de Tigre Boat Club, el club de remo más antiguo de Las Conchas-Tigre, se construyó en 1888 sobre el predio de la quinta de Dolz (familia de la elite local proveniente de la etapa histórica anterior); el Club de Canottieri Italiani se edificó sobre la quinta de Vivanco; el Nahuel Rowing Club, sobre la quinta de Urquiza; el Club Náutico Hacoaj, sobre la quinta de Insúa, etc. Muchas veces las antiguas residencias que se hallaban en esas quintas fueron destruidas para construir las sedes sociales de esos clubes (Ruiz Moreno de Bunge, op. cit.).

profundizaban las zanjas existentes. Entre las obras se destaca la construcción de tablestacados de madera o de cemento para evitar la erosión de las costas y así posibilitar la apropiación de esas tierras anfibias para usos recreativos, portuarios, etc. Este tipo de obra (que todavía se reproducen en la actualidad, pero bajo técnicas más modernas) se expande rápidamente en esta etapa por las zonas más valorizadas del poblado. Las tareas llevadas a cabo por una "Comisión de Fomento de Embellecimiento de Tigre", dirigida por figuras de las más destacadas familias de la localidad (Madero, Mitre, Bullrich, etc.), son muestra de lo anterior. Según expresa un artículo periodístico del verano de 1919, fueron realizadas importantes obras de tablestacado de madera en la ribera del arroyo Tigre entre el puente Cazón y su desembocadura en el río Luján. Además, se hace mención en el artículo que esas obras junto a construcción de muelles, veredas y canaletas, mejorarán las condiciones de seguridad y saneamiento de la localidad, "pues con ellas se ha conseguido librar de la invasión periódica de las aguas una vasta zona contigua a los ríos Luján, Tigre y Las Conchas" (La Nación, 17/01/1919, 8).

El dinamismo de la villa de veraneo de Las Conchas-Tigre había implicado una notoria expansión urbana liderada no sólo por la construcción de viviendas de los veraneantes porteños, sino también por aquellas construidas por los residentes permanentes (los "concheros-tigrenses"), tornando visible, como expresan Giesso y Mazzer (2002), la existencia de dos ciudades en una, a veces claramente separadas, a veces sumamente imbricadas. A diferencia de las residencias de veraneo porteñas, la mayoría de los habitantes estables edificaron casas de patio y casas "chorizo", para los grupos de ingresos medios, y casillas de madera, chapas o adobe, para aquellos de menores recursos. En algunos casos existían sistemas constructivos de defensa tales como planta bajas libres o palafitos, en otros no poseían sistema constructivo alguno que mitigara el efecto de las aguas.

De estos últimos párrafos puede suponerse que una de las diferencias entre esas "dos ciudades en una" no sólo habrá estado asociado con el tipo constructivo y la calidad de las viviendas y otras edificaciones según las zonas y los grupos socioeconómicos

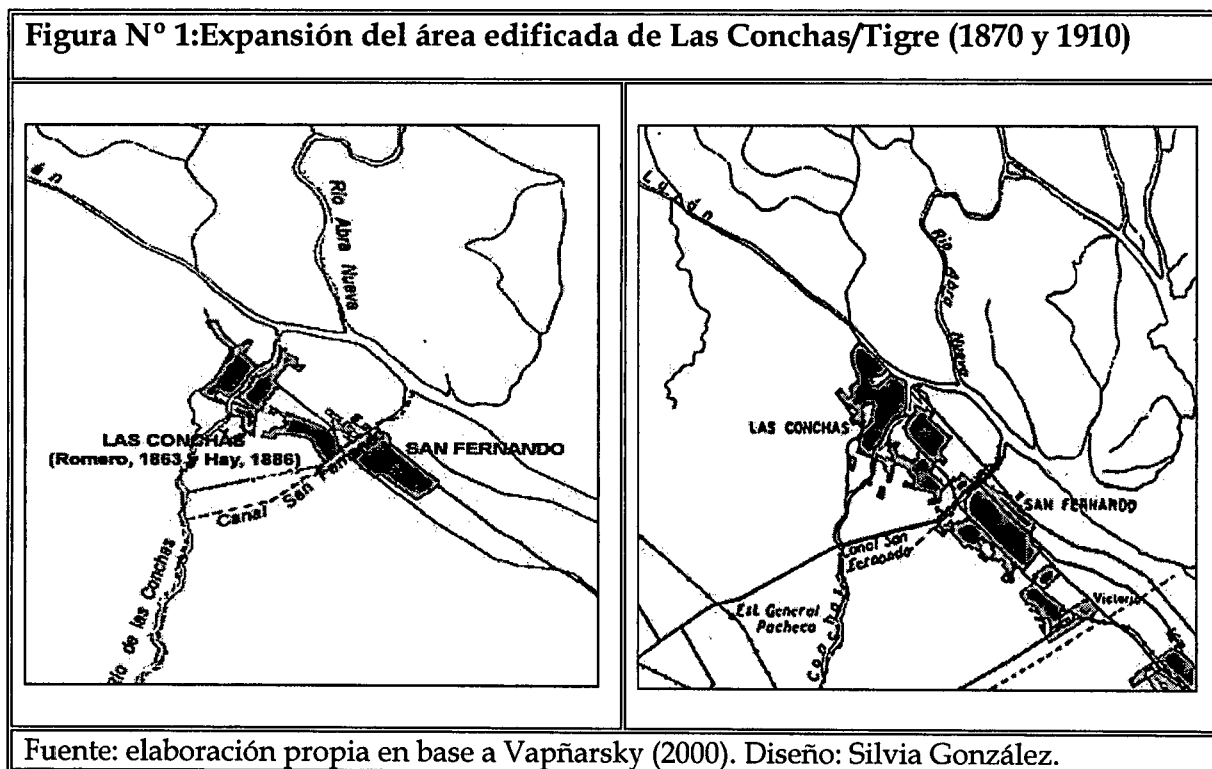
que las utilizaron, sino también en el acondicionamiento que buscaban mitigar las condiciones físicas de inundabilidad y anegabilidad de esas zonas a través de obras y que se expresaba diferencialmente en el espacio, beneficiando a unas zonas más que a otras.

Hacia finales del siglo XIX se acrecentó la conectividad ferroviaria en la zona del poblado de Las Conchas/Tigre. La empresa Ferrocarril Buenos Aires y Rosario construyó un ramal en 1891 que, partiendo del pueblo de Belgrano, llegaba hasta al pueblo de Tigre en el que se creó una segunda estación denominada "Tigre R" (la otra era nombrada como "Tigre C") sobre la margen derecha del arroyo homónimo, muy próximo a su desembocadura. En las cercanías a esa estación la firma montó una dársena para facilitar la carga y descarga del transporte fluvial proveniente de las islas. Luego con posterioridad este ramal fue integrado a la empresa Ferrocarril Central Argentino, con cabecera en la estación de Retiro. El ferrocarril fue pensado tanto para el transporte de mercaderías como el de pasajeros (de gran concurrencia durante el fin de semana y las temporadas estivales). El ramal fue conocido como el "tren del bajo", ya que luego de la estación Borges en Olivos, las vías continuaban su trayecto junto a la costa del Río de la Plata, en medio de un paisaje muy poco intervenido con constante presencia del agua (Cacciatore, 1991).

La superficie urbanizada en los bañados de Tigre, por lo menos entre 1870 y 1910, poco más que se duplica (Figura N° 1). Entre las zonas de importante expansión urbana se destacan, por un lado, la del sector de la isla (en el continente) próxima a los ríos/arroyos Luján, Las Conchas y Tigre, la cual estuvo asociada con el crecimiento de los grupos más exclusivos de esa villa veraniega. Por otro lado, también fueron incorporadas otras dos zonas vecinas al poblado, pero esta vez sus protagonistas fueron los grupos de menores recursos. Entre ellas sobresalen las tierras pertenecientes a la gran propiedad de Juan Milberg¹⁷, sobre la margen

¹⁷ Según narra un antiguo vecino de la zona, Juan Milberg era un capataz de la estancia de José Pacheco, quien por considerarlo un excelente empleado le termina regalando una parte de su extensa propiedad en los bañados; esas tierras formaban una suerte de rincón ya que estaban rodeadas prácticamente por cursos de agua: los ríos Luján y Las Conchas y el arroyo Guazuambí; ese tipo de

izquierda del río Las Conchas. En algún momento entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, se fraccionan las tierras más cercanas al río Las Conchas de esa propiedad, formándose un conjunto de viviendas que, en poco tiempo, darán origen al poblado de Rincón de Milberg. Otra de estas zonas corresponde con el sector comprendido entre los dos ramales ferroviarios, una vez construidos el ramal y la nueva estación de Tigre "R".



Por su parte, también fueron de importancia los cambios ocurridos en cuanto al poblamiento de las islas del Delta durante esta etapa, sobre todo una vez sancionada la Ley de Islas en 1888 que regulaba la propiedad privada en ese ámbito. Desde ese momento, comenzó un intenso proceso de valorización de esos terrenos destinados a la producción frutícola y forestal, pero también para usos residenciales, recreativos y turísticos. Una vez servida la localidad de Tigre por el ferrocarril a vapor en 1865 y por el eléctrico en 1916, se hizo posible las visitas de porteños durante los fines de semanas, para pasear en embarcaciones y remar. Con ello se abrieron los primeros

configuración geográfica era considerado óptima para la cría de ganado (Entrevista a antiguo vecino de Rincón de Milberg, noviembre de 2006).

recreos¹⁸ y se expandieron las segundas residencias de veraneo en las islas, desplazando a los pobladores permanentes y a sus actividades. Estos últimos comenzaron a vender y a subdividir sus tierras ante la difusión y consolidación de los nuevos usos. En un primer momento, las viviendas eran destinadas a las familias porteñas más poderosas y, más tarde, a grupos de ingresos medios.

5.2.3. La expansión de obras de infraestructura hidráulica (transporte fluvial y mitigación contra inundaciones) y la valorización de los bañados

En las primeras décadas del siglo XX, la concreción de grandes obras hidráulicas en áreas próximas al puerto y poblado de las Conchas-Tigre y a la primera sección de islas del Delta tuvo un papel central en la modernización de las tierras inundables del bañado, impulsando un contundente proceso de valorización urbana de esas tierras. Entre esas obras se destacan las de dragado y/o canalización del río Las Conchas, del arroyo Tigre, del río Luján, de algunos arroyos en las islas del Delta, como así también la construcción de canales (muchos de ellos enteramente artificiales) en un sector distante de los bañados, que dará lugar más tarde a la formación de las localidades de Dique Luján y Villa La Ñata, ya en el continente.

El emplazamiento del puerto y poblado de Las Cochas-Tigre en la desembocadura del río homónimo ha justificado que el mismo haya sido objeto (y que continúe siéndolo) de una de las más extensas historias de proyectos y de obras para mitigar el efecto de las inundaciones, sólo superado en la RMBA por la baja cuenca del río Matanza-Riachuelo¹⁹. Habiendo pasado alrededor de un siglo de la propuesta inicial, efectuada por el ingeniero Giannini (al finalizar la etapa colonial), vuelven a reinstalarse otros proyectos que, buscaban, al igual que el primero, expandir la capacidad portuaria y solucionar el problema de las inundaciones en la zona del núcleo urbano Las Conchas-Tigre.

¹⁸ Para profundizar en las historias de los primeros recreos de las islas véase Torrielli (2001).

¹⁹ Al respecto puede verse el capítulo II de Silvestri (2003).

Entre los primeros de ellos se encuentra el intitulado "Desagüe de los bañados de Tigre y San Fernando. Proyecto de construcción de un canal entre el río Luján y Bancalari". En dicho plano, elaborado por Claps (1906) a pedido la Dirección de Hidráulica, caminos y pavimentos del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, se presentan dos trazas: la primera, proponía rectificar el río Las Conchas en el tramo que se encuentra entre la bifurcación con el arroyo Tigre y su desembocadura y, la segunda, planteaba construir un canal paralelo a la margen izquierda del río Las Conchas a unos doscientos metros aproximadamente, atravesando terrenos del actual localidad de Rincón de Milberg, que figuran en ese plano con escasísimas edificaciones.

En 1913 esta última institución, bajo autoría también del mismo ingeniero Claps (1913), realiza un proyecto bastante más ambicioso que buscaba derivar el río Las Conchas por el canal San Fernando, reflatando la antigua propuesta del ingeniero Giannini. Para ello se requería extender el canal ya construido para que, luego de atravesar más de tres kilómetros de bañado, llegara al río Las Conchas. Ello se formuló bajo dos propuestas: una respetando la traza de Giannini, esto es, una prolongación casi recta desde el canal en dirección al río Las Conchas (en la actualidad atravesaría parte del Aeródromo de San Fernando); la otra, un poco menos recta y que pasaba por el límite entre ambos partidos (simulando la traza actual de la Ruta Nacional N° 197 en esa altura). La empresa que proponía la realización de esas obras era la firma holandesa Goedhart Hnos., representada por el ingeniero Juan Waldorp²⁰. Luego de ésta propuesta se suceden otras similares que tampoco llegan a concretarse.

²⁰ El ingeniero Juan Waldorp ha sido el encargado en proyectar y realizar las obras del puerto de La Plata, donde se efectuaron importantes tareas de dragado y canalización. También propuso la construcción de canales como solución a las inundaciones de la cuenca del Salado (1882). Estas últimas obras, que terminaron siendo llevadas a cabo por otros ingenieros (como el plan del ingeniero Nyströmer), pero que mantuvieron la misma filosofía, fueron duramente criticadas. Al tiempo que mejoraron parcialmente la situación en las zonas altas, afectaron negativamente las zonas bajas con mayores inundaciones (Vales, 1991). Esas consecuencias negativas fueron advertidas en su tiempo por el naturalista Florentino Ameghino, según describen Brailovsky y Fogelman (1991)

Asimismo, las propuestas de importantes obras hidráulicas sobre el río Luján y los arroyos de las islas del Delta tuvieron gran influencia en el despertar de nuevas transformaciones en el sector continental (los bañados). Una de ellas es la realizada por el ingeniero Eduardo Madero²¹, a fines del siglo XIX, denominada “Construcción de un canal lateral del Río de la Plata. Propuestas y bases presentadas al H. Congreso de la Nación”. En esa propuesta se planteaba la construcción de un canal de trazado regular y sección uniforme que vinculara la dársena norte del puerto de Buenos Aires con el río Luján, para luego efectuarse “la canalización de algún ríos ó arroyos del Delta que unen el Luján con el Paraná de las Palmas” (Madero, 1895: 5). Finalmente, estas obras del mencionado canal (sobre lo que se conocía como canal natural Costanero) no se llevaron a cabo.

Las primeras obras de envergadura en el Delta, bajo la ejecución de la Dirección de Hidráulica de la provincia de Buenos Aires, son efectuadas en los inicios del siglo XX. Entre 1904 y 1905 es abierto el canal N° 1, que une los arroyos Paycarabí con el Estudiante. Luego, en 1906, se prosigue con el canal N° 2, que une los arroyos Felisaria con el Caracoles, para evitar la navegación por los Bajos del Temor y, más adelante, le siguen la apertura del N° 3, del N° 4 y del N° 5. La mayoría de estos canales fueron financiados por el Banco Germánico mediado por su representante Ernesto Tornquist (Ruiz Moreno de Bunge, 2004). Pero es en la década siguiente que se realizan las obras hidráulicas que vincularán, definitivamente, el río Lujan con el Paraná de las Palmas e, incluso, con otras secciones del Delta, ampliándose con ello las posibilidades de transporte y comunicación (tal como se proponía en el proyecto de Madero, anteriormente aludido). En 1911 la citada Dirección Provincial le adjudica a la empresa holandesa Goedhart Hnos., la realización de esas obras. En 1912 se abre el canal Gobernador Arias que une los ríos Luján y Paraná de las Palmas; luego le siguen, entre los canales más importantes, el Gobernador de la

²¹ Según Ruiz Moreno de Bunge (2004), el padre del ingeniero Eduardo Madero, el español Juan Nepomuceno Madero, vecino de San Fernando, fue quien promovió importantes obras y proyectos en ese pueblo y en áreas de influencia, tales como el dique de carena en el canal homónimo (construido en 1887) y el dragado del canal entre el río Luján y el Río de la Plata (canal Costanero). También se le confiere a éste ser el precursor de la idea de construir un canal interfluvial entre los ríos Paraná de las Palmas y Luján.

Serna, que vincula el arroyo Durazno con el canal N° 5, y el Gobernador Arana, que une los ríos Paraná Miní y el Barca Grande²².

Las grandes inversiones asociadas a estas obras hidráulicas implicaron una valorización inmediata de la zona contigua del bañado localizada aguas arriba por el río Luján, a más de doce kilómetros del puerto y poblado de Las Conchas-Tigre. A partir de la construcción del canal Arias esa zona del continente quedaba directamente vinculada con el río Paraná de las Palmas y el resto del Delta, de allí que no tardaron en llegar nuevas propuestas de infraestructura de transporte y de desarrollo urbano. Las expectativas que generaban esas obras fue motivo para que la empresa Ferrocarril Central Argentino pusiera la lupa sobre el potencial económico de las islas, proponiendo proyectar un ramal que saliendo de la estación Ing. Carlos Maschwitz, atravesara -sobre un terraplén²³- los bañados de la estancia "Los Arenales" (propiedad adquirida por el Dr. Benito Villanueva en 1912)²⁴, para luego cruzar el río Luján por un puente bordeando la reciente obra del canal Arias en la isla, hasta alcanzar, finalmente, el río Paraná de las Palmas. En 1913 se extiende el ramal ferroviario que llega hasta el río Luján, donde dicha empresa construyó un dique para recibir las embarcaciones y la estación denominada, primero Río Luján y, luego, Dique Luján (Fernández y Bernasconi, 2006)²⁵.

Ante la puesta en valor de las tierras del bañado producto de esas obras, su reciente propietario, el Dr. Benito Villanueva, presentó un proyecto a la Provincia proponiendo la creación, por un lado, de un nuevo puerto en ese estratégico lugar,

²² Los canales llevan los nombres de estos tres gobernadores de la Provincia que se sucedieron entre los años 1910 y 1913.

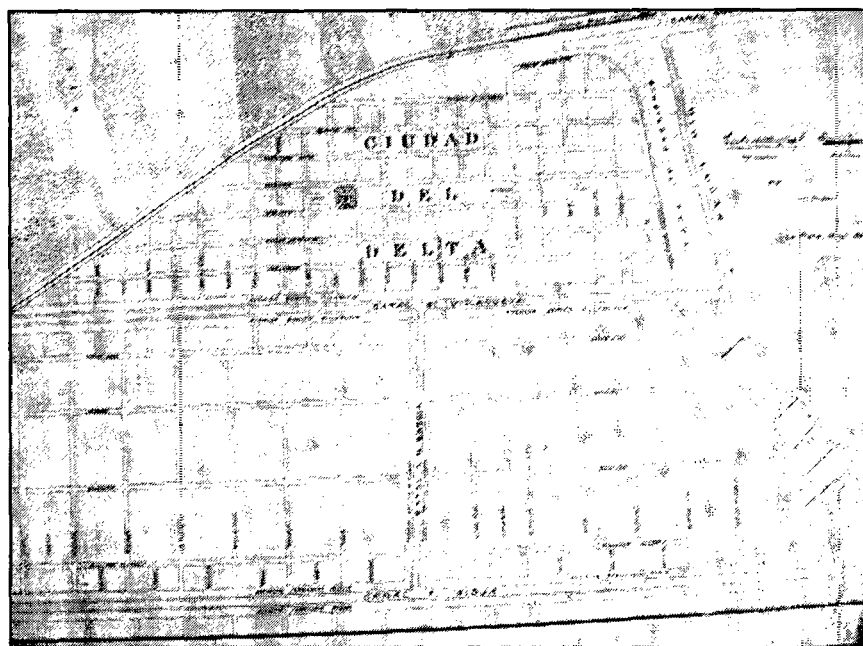
²³ Según Giménez Grondona (2001), el terraplén fue construido tomando como parámetro la cota de inundación de 1905 de 3,30 m sobre el semáforo del Riachuelo.

²⁴ Este encumbrado personaje fue Director del Ferrocarril Central Argentino, Presidente del Frigorífico La Blanca, Director del Banco Hipotecario Nacional y del Banco de la Provincia de Buenos Aires. También fue Senador por la Capital y llegó a ocupar el cargo de Presidente del Senado durante el 1° Gobierno de Hipólito Yrigoyen.

²⁵ Las obras proyectadas por la empresa Ferrocarril Central Argentino para alcanzar el río Paraná de las Palmas finalmente no fueron efectuadas. Incursionar por los terrenos sumamente inundables de las islas del Delta implicaba devengar grandes inversiones (terraplenes, alcantarillas, puentes, etc.) que la empresa de inglesa, en momentos de la Primera Guerra Mundial, no podía efectuar. Para profundizar sobre este tema véase Fernández y Bernasconi (op. cit.).

que recibiría la producción del Delta (en desmedro del puerto de Tigre y del canal San Fernando) y, por otro, de un nuevo asentamiento urbano (Figura N° 2) llamado "Ciudad del Delta"²⁶.

Figura N° 2: Plano de Ciudad del Delta del Dr. Benito Villanueva



Fuente: Archivo de la Dirección Provincial de Hidráulica (1915). Estudio y Proyecto de un Canal desde Ingeniero Maschwitz FCCA al río Luján, escala 1: 5.000.

Como este poblado se proyectaba sobre tierras sumamente inundables fue necesaria la construcción de canales para favorecer el desagüe de los campos. Así se construyen, bajo diseño del ingeniero Eduardo Madero²⁷, los canales Villanueva, García, Rioja (y el zanjón Benavidez más separado y hacia el sur), que además de la función señalada, se los pensaba como lugar para la instalación de muelles, barracas y viviendas en sus márgenes y alrededores. Estas iniciativas, de dudosas

²⁶ En ese plano se puede apreciar el trazado en damero y los canales que atraviesan la propuesta de la "Ciudad del Delta". Salvo la zona amanzanada, el resto aparece con un moteado en color azul, utilizado para representar tierras inundables. Ello era irreal en la medida que esas tierras amanzanadas no se la proponía rellenar. Se presume que este proyecto de canalización también estuvo vinculado al Dr. Villanueva.

²⁷ Este dato aparece en un artículo del diario local *El Tigre*, 23/07/1933.

posibilidades inmobiliarias y comerciales para la época, finalmente no prosperaron. Lo inhóspito del lugar, la escasa accesibilidad, sumado a la no solución del problema de las inundaciones, hizo que se radicaran sólo un pequeño grupo de horticultores (en su mayoría de origen italiano) en esas tierras, y que las perspectivas de desarrollo de la “Ciudad del Delta” quedaran inconclusas (Fernández y Bernasconi, 2006; Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

Durante la presidencia de Marcelo T. de Alvear²⁸, se encomendó al ingeniero Fortunato A. Ortúzar para que diera impulso al proyecto de la “Ciudad del Delta”. En 1922, este ingeniero compra 100 hectáreas de tierras al sur del canal Villanueva y construye un chalet sobre el río Luján y una quinta a la que denominó de La Ñata (en homenaje a su mujer)²⁹. Pero es en 1928 con la radicación de la fábrica “Sociedad Anónima Formio Argentino”, sobre un predio lindero a los canales Villanueva y García, que Dique Luján empieza a tener mayor vitalidad, la que se desarrollará de manera más significativa en las primeras décadas de la siguiente etapa.

²⁸ Emparentado con la familia Pacheco.

²⁹ En el plano de duplicado de mensura de Don Benito Villanueva (1929), puede observarse las mensuras de las propiedades y la disposición de la “Ciudad del Delta”. Allí, este proyecto de ciudad aparece dividido en dos secciones: a) la “urbana”, localizada entre el dique y el canal Villanueva, y b) la de “quintas y chacras” que se expande desde el mencionado canal por la zona de la costa del río Luján hasta el canal Benavidez.

CAPITULO 6: LOS BAÑADOS DE LOS GRUPOS POPULARES DURANTE LA ETAPA DE INDUSTRIALIZACION POR SUSTITUCION DE IMPORTACIONES (1930-1976)

6.1. Algunas características contextuales de la urbanización de la periferia inundable del Aglomerado Gran Buenos Aires

Las transformaciones ocurridas en el AGBA y especialmente en sus áreas periféricas (y dentro de ellas, en las zonas inundables) que aquí se presentan, sirven de marco contextual de las particularidades que adopta el tercer momento de la urbanización de los bañados de Tigre, ocurrido durante la etapa de industrialización por sustitución de importaciones, entre los años 1930 y 1976.

La crisis financiera iniciada en octubre de 1929 derivó en transformaciones socioeconómicas y espaciales de grandes consecuencias para los países latinoamericanos en la década siguiente. En la base de estos cambios se encontraba la desarticulación de la forma en que se venía dando la división internacional del trabajo entre los países industrializados y los países productores de materias primas, propia de la etapa anterior. Ante la crisis, los primeros ajustaron sus costos sobre los segundos, y dentro de estos últimos, los poseedores de las riquezas hicieron lo mismo en sus contextos nacionales, transfiriendo los costos de esa crisis hacia los grupos más débiles (Romero, 2004).

En el contexto latinoamericano el proceso de ajuste en las políticas económicas, financieras, en las relaciones entre el capital y el trabajo, entre otras, tuvieron profundas consecuencias que se manifestaron tanto en el campo como en la ciudad. En el ámbito rural los campesinos no hallaron más solución que migrar a las ciudades en busca de un nuevo horizonte, que los sacara de la pobreza acérrima. En las ciudades, por su parte, se produjo una profunda metamorfosis que tuvo como cimientos la radicación de enormes

masas de migrantes internos, que hicieron crecer las periferias de las principales urbes regionales, y el desarrollo de la actividad industrial, que junto a la existencia de amplios porcentaje de población desocupada, sirvieron de base para el modelo de industrialización por sustitución de importaciones adoptado por los países más importantes de la Región (Romero, 2004).

Así, entre fines de los años '30 e inicios de los '40 comenzó el desarrollo de un extraordinario crecimiento de la periferia del AGBA, que tuvo como principal agente de suburbanización a los grupos populares (en su mayoría migrantes provenientes del interior del país y más tarde, en menor medida, de países vecinos). Este proceso estuvo asociado a distintos factores convergentes, tales como: la radicación de pequeñas y medianas fábricas, cerca de las cuales se fueron construyendo barrios obreros sin ningún tipo de planificación por parte del Estado; los subsidios a las tarifas de transporte público nacionalizado, en donde los "colectivos" jugaron un rol predominantes (a comparación de la etapa anterior donde el ferrocarril y, sobre todo, el tranvía tuvieron mayor incidencia); y el crédito accesible para la construcción de viviendas (de hasta 150 mensualidades) (Gutman y Hardoy, 1992; Torres, 1993; Pérez, 1994). En esos años los denominados "loteos populares" posibilitaron el acceso a la tierra a grandes cantidades de población, que a través del pago del lote en cuotas y la autoconstrucción de sus viviendas ocuparon importantes áreas de la periferia de la Aglomeración, convirtiéndose muchos de ellos en propietarios de esos lotes (Clichevsky, 1990; Torres, op. cit.).

Por su parte, los sectores de más bajos recursos no pudieron alquilar o comprar un lote en cómodas cuotas para construir su vivienda. De allí el incremento de la producción de otra forma del espacio urbano: las villas de emergencia o "villas miseria". Estas últimas, ya existentes desde 1930 (Villa Esperanza, cerca del Puerto Nuevo), estaban formadas por viviendas sumamente precarias, construidas en su mayoría sobre tierras fiscales o no valorizadas por el mercado de tierras (en muchos casos inundables). Las

“villas miseria” tuvieron (y continúan teniendo) mayor presencia en la periferia de la Aglomeración que en la ciudad de Buenos Aires, pasando de aproximadamente 100.000 personas en 1956 a 600.000 personas en 1970, para el total de población de la Aglomeración (Yujnovsky, 2000).

Otro de los actores que alcanzaron durante esos años un papel preponderante en esa “explosión” urbana de la periferia del AGBA fueron las empresas loteadoras (entre las que sobresalían Vinelli, Kanmar, Luchetti, Medrano Ezcurra, etc.), rematadores y escribanías. A través de un fuerte accionar especulativo del suelo, esas empresas se alzaron con enormes ganancias, fraccionando todo tipo de tierras, cuyas condiciones de fertilidad urbana eran muchas veces ínfimas. Entre las décadas de 1940 y 1960 se produjo el mayor desarrollo de este fenómeno al interior de esta etapa. Durante esas décadas la regulación estatal del uso del suelo, salvo en algunos momentos puntuales de mayor intervención y limitaciones al accionar especulativo, estuvo signada bajo una política de *laissez-faire*.

Asimismo, la contundente suburbanización de los grupos populares repercutió negativamente en determinados lugares donde las elites porteñas tenían sus residencias de veraneo o para pasar los *weekends*, tales como los poblados de Las Conchas/Tigre, San Isidro en la zona norte o Quilmes y Adrogué, en la zona sur. En esta nueva oleada, esas localidades fueron dejando su glorioso pasado aristocrático, para pasar a tener rápidamente una fisonomía más similar a la del resto de las periferias de la aglomeración, cuyos protagonistas eran los barrios humildes y villas de emergencia construidas por los grupos populares.

Como respuesta a ello, entendido como un proceso de autosegregación y diferenciación, se generó un segundo proceso de suburbanización de las elites bajo la forma de los primeros *countries clubs* de fin de semana o para pasar las temporadas de verano, principalmente en la zona norte menos urbanizadas. El Tortugas Country Club surge en

1930; luego le sigue el Hindú Club en 1944 (en Don Torcuato, Tigre) y más tarde, ya en los años cincuenta, el Highland Park y el Olivos Golf Club. Todos ellos estaban asociados a actividades deportivas “distinguidas” (equitación, golf, polo, etc.) junto a la idea de una vida en “contacto con la naturaleza”, en la que se resaltaba el diseño paisajístico de estos emprendimientos, con calles zigzagueantes y *cul de sac*, cuya localización era claramente más alejada que las anteriores villas de veraneo (Collado y Menger, 2007).

Hacia fines de los '60 aparece el primer country náutico sobre tierras inundables: el Boating Club San Isidro. Esta UCs fue construida por la firma Conurban SA. entre los años 1966 y 1970, sobre una superficie de 21 hectáreas en tierras de los bañados “del bajo” del partido homónimo, sobre la margen izquierda del arroyo Sarandí. El modelo que se reproduce es el de vivienda de fin de semana¹ junto al amarradero de barcos dentro de un predio con acceso restringido, al estilo de las urbanizaciones con marina del sureño estado norteamericano de la Florida, ampliamente difundido por esos años. Su diseño urbanístico adopta la forma de “peine”, con dos dársenas al Norte y al Sur, en la que se alternan canales de navegación con macizos elevados para las viviendas (Summa, 35, 1971). Como veremos más adelante, el Boating Club San Isidro servirá de ejemplo para emprendimientos que combinan tierra y agua en las décadas venideras, especialmente en Tigre.

¹ La localización de *Boating Club San Isidro* en un municipio altamente urbanizado y cercano a la Capital Federal, permitió que sus propietarios le otorguen un uso permanente a las viviendas allí construidas, siendo uno de los primeros en realizar ese cambio (que no estará permitido por el Decreto-Ley N° 8912/77).

6.1.1. La expansión de loteos populares sobre tierras inundables del Agglomerado Gran Buenos Aires, las limitaciones urbanísticas y las grandes obras hidráulicas como solución a las inundaciones

Parte importante del significativo proceso de expansión de la AGBA ocurrido en estas décadas aconteció sobre tierras inundables, fundado en la inescrupulosa ambición de las empresas loteadoras que, en la búsqueda de mayores ganancias, terminaron produciendo fraccionamientos de tierras bajo cota de inundación destinados preferentemente a los grupos de más bajos ingresos. Estos últimos optaron por esa elección ya que les resultaba dificultoso acceder a la compra de tierras de mejores condiciones de fertilidad urbana ofertadas en el mercado.

La regulación urbanística en materia de urbanización de áreas inundables comenzó a aparecer a fin de los años cuarenta, pero logró salir a la luz como un cuerpo normativo más sólido recién en 1960, cuando gran parte de las áreas inundables del AGBA ya habían sido urbanizadas, tal como mencionan Herzer y Clichevsky (2001).

El primer instrumento legal que procuró poner un límite a esos fraccionamientos fue el Decreto N° 21.891/49 de septiembre de 1949, emitido por la Dirección de Geodesia Provincial. En su artículo 1, inciso f, se menciona que “no se permitirá fraccionar lotes urbanos en zonas que se consideren inundables” (Dirección de Geodesia, 1959). Esta acción debe enmarcarse en los cambios acontecidos en el País durante esos años, en materia de articulación entre actores público-privados. Entre los considerandos de este decreto, por ejemplo, se mencionaba la necesidad de poner coto a esa realidad que comprometía el bienestar general y que no se correspondía con la función social que debía tener la propiedad privada, conforme se había establecido en la reforma de la Constitución Nacional de 1949, en su artículo 38.

Luego, a comienzos de la década 1950, ya en un contexto de menor poder fiscalizador por parte del gobierno peronista, el decreto antes indicado fue derogado parcialmente por el Decreto N° 2.303/53 (Dirección de Geodesia, 1959). En marzo de 1953 es sancionado este último decreto como respuesta a la coacción de las empresas loteadoras, que a través de diarios y los boletines de la Corporación de Rematadores, atacaban el Decreto 21.891/49. En los considerandos del Decreto 2.303/53, se mencionaba que el decreto anterior "implicaba una restricción al dominio, justificada por la escasez de vivienda que favorecía a los especuladores. Pero que después de cuatro años de su aplicación, detenido el proceso inflacionista en los valores inmobiliarios y el hecho de que la imposibilidad de decidir determinadas tierras en lotes del tipo urbano influye en la elevación de los precios de las viviendas, se hace necesaria su derogación parcial" (Herzer y Clichevsky, 2001: 45). Al año siguiente, la Ley 6.053/54 permitió la construcción de casas sobre pilotes (palafitos) en zonas inundables, como resultado de la presión de los rematadores para conseguir lotear zonas con esas condiciones (Lombardo, 1999).

Después de haberse fraccionado la mayor parte de la tierra urbana que se incorporó a la AGBA en ese entonces, se crearon dos leyes que buscaban limitar la urbanización de áreas inundables. La primera de ellas, la Ley N° 6.253/60 sobre "Conservación de desagües naturales" (y su decreto reglamentario N° 11.368/61), define zonas de conservación procurando mantener el uso rural en ellas, y la Ley N° 6.254/60 sobre "Cota mínima para fraccionamientos", sin reglamentar, limita los fraccionamientos urbanos en áreas inundables. Cabe aclarar que en este mismo año el Decreto N° 14.076/60 faculta a los municipios a elaborar Planes Reguladores, modificando con ello la legislación Provincial en materia de subdivisiones y otorgándole mayores potestades en el ordenamiento de sus territorios. Esos planes reguladores resultaron ser, en muchos casos, los antecesores de los códigos de zonificación².

² Anteriores a ellos se encuentra la primera legislación Provincial que procuraba orientar el ordenamiento del territorio en materia urbana: la Ley N° 3.487/13 de "Fundaciones de pueblos" sancionada en el año 1913.

La primera de estas reglamentaciones, la Ley N° 6.253/60, bajo un criterio de prevención, procuró preservar el uso rural de las zonas/franjas de conservación de desagües naturales. Según expresa en su artículo 2°, esas zonas deben tener un ancho mínimo de 50 m a cada lado de ríos, arroyos y canales, y de 100 m en todo el perímetro de las lagunas. En este artículo se recalca que en caso de desbordé por crecidas extraordinarias, esa zona se extenderá hasta el límite de las mismas. En su artículo 3° se prohíbe variar el uso actual del suelo, permitiéndose sólo la ejecución de obras y accesorios necesarios para su actual destino o explotación; agrega al final para que no queden dudas de la importancia del uso rural de las mismas, que el Poder Ejecutivo estimulará la forestación o la creación de paisaje rural en ellas.

Por su parte, en su artículo 4° se señala que si en “los planes reguladores se estableciera la necesidad de levantar la restricción en algún lugar de la zona de conservación de los desagües naturales”, las obras necesarias para asegurar las condiciones de seguridad y sanidad previstas, deberán estar a criterio de la DPH. Luego en el artículo 5°, prohíbe todo tipo de construcción a nivel inferior al de las máximas inundaciones donde se hayan subdividido (total o parcialmente) la tierra en lotes urbanos, hasta tanto se habiliten obras que aseguren las mínimas condiciones de seguridad y sanidad. Por último, en su artículo 6°, se establece una división de tareas en donde se indica que el Poder Ejecutivo será el encargado de la definición de las zonas de conservación de desagües naturales (conocidas también como líneas de riberas de máxima crecientes), mientras que las municipalidades se harán cargo de establecer las cotas mínimas de las construcciones.

La Ley N° 6.253/60 fue reglamentada a través del Decreto N° 11.368/61. En este último decreto, se menciona en su artículo 4° (el cual hace referencia a los artículos 5° y 6° de esa Ley), que la DPH colaborará con los municipios respectivos en la fijación de cotas mínimas de los pisos de las construcciones permanentes, y resalta que las obras de sustentación, no podrán constituir un obstáculo al libre escurrimiento de las aguas. Para Amorrurtu (2010) con ello se está sugiriendo las construcciones palafíticas. Sin embargo,

el artículo 5° de ese decreto puede dar a una interpretación sesgada, al decir que: "En los ríos, arroyos, canales y lagunas, cuando la zona de conservación de los desagües naturales, determinada por desbordes extraordinarios, supere los cien metros de ancho, podrá reducirse dicha zona a esta última magnitud, contada a partir del borde superior del curso ordinario, siempre que se efectúen obras de relleno aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas (Dirección de Hidráulica)"; el subrayado es propio. Este artículo es importante no sólo porque está planteando una reducción de la zona de conservación, sino que además indica con qué tipo de sistema constructivo de mitigación pueden evadirse los principios de esta normativa, esto es: los rellenos.

A continuación de la anterior Ley, se sanciona la Ley 6.254/60 (aún no reglamentada), sobre "Cota mínima para fraccionamientos". En su artículo 1° se prohíbe el fraccionamiento y ampliación de tipo urbano o barrio parque, en todas las áreas que tengan una cota inferior a + 3,75 m (IGM), y que estén ubicadas en los siguientes partidos: "Avellaneda, Berisso, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, General San Martín, General Sarmiento, Lanús, la Plata, Lomas de Zamora, Magdalena; Matanza, Morón, Pilar, Quilmes, San Isidro, San Fernando, Tres de Febrero, Tigre y Vicente López".

Se permitirá fraccionamiento en esas zonas prohibidas, según se expresa en su artículo 2°, para el caso de lotes no menores a una (1) hectárea, integrantes de fracciones rodeadas de calles y cuya superficie no sea inferior a doce (12) hectáreas. Esta excepción está señalando fraccionamientos rurales y no urbanos ya que la subdivisión mínima es de una hectárea, por lo que la conservación del uso rural se correlaciona con los primeros artículos de la Ley N° 6.523. También quedan exceptuados de las prohibiciones, según se menciona en el artículo 3°: "a) las islas de Delta del Paraná; b) Las tierras en las que se realicen obras de saneamiento integral público y/o privado, a satisfacción de los organismos pertinentes; y c) Las tierras comprendidas en los municipios que cuenten con planes reguladores que resuelvan los problemas sanitarios contemplados en la presente ley"; el subrayado es propio. Por último, en su artículo 5°, al igual que en el artículo 6° de la Ley

Nº 6.523, se pide a los municipios que “establezcan las cota mínima de piso habitable que pongán a cubierto de toda inundación a las nuevas construcciones, dentro de las zonas ya fraccionadas”; el subrayado es propio.

Por otro lado, con el objeto de disminuir los daños causados por las frecuentes inundaciones en la cuenca del río Reconquista (tales como los ocurridos a fines de la década de 1950 y la catastrófica inundación de 1967), la Dirección Provincial de Hidráulica proyectó³ la construcción de dos soluciones técnicas de gran porte: a) una represa⁴ en la cuenca alta, emplazada en el municipio de Moreno próxima a la localidad de Paso del Rey y, b) un canal, denominado Aliviador, ubicado poco antes de su desembocadura en el río Luján. En octubre 1969, luego de cinco años de la existencia de estudios que recomendaban esas soluciones técnicas, la repartición mencionada llamó a licitación de dichas obras y en febrero de 1970 fueron adjudicadas (Kuczynski, 1993). En este momento las últimas inundaciones justificaban la realización de las obras del canal Aliviador, pero en realidad otro de los argumentos más importantes que avalaban esa obra provenía de la extensa historia de proyectos realizados desde comienzos del siglo XIX en adelante; en este sentido, es muy probable que la “justificación histórica” haya constituido una variable de peso para su concreción.

Hacia finales de la etapa aquí analizada, por otro lado, se produce un proceso que, en principio, poco tendría que ver con el fenómeno de urbanización de áreas inundables. Sin embargo, con el tiempo posibilitará que determinados grupos empresarios se vinculen estrechamente con las áreas inundables de los bañados de Tigre, puesto que terminarán siendo uno de los principales protagonistas de las transformaciones en

³ En realidad el proyecto comienza en 1959, durante la gobernación de Oscar Allende, quien encarga al Director de Hidráulica del Ministerio de Obras Públicas, el ingeniero Carlos F. Roggero, la solución del tema de las inundaciones en la cuenca. Éste a su vez le encomienda la realización de los estudios al ingeniero Pedro Picandet, quien efectúa un informe en 1964 en el que se determina que la mejor solución sería la construcción de las obras aludidas. Para profundizar en este tema, veáse Sadañowski (2003).

⁴ La represa fue terminada en 1972 por las empresas que ganaron la licitación: Fiorito Hnos. y Bianchi & Surco (Sadañowski, 2003).

materia urbana y de riesgo de desastres por inundaciones en ese ámbito en las décadas siguientes.

A lo que aquí se hace referencia es al proceso de privatización de los servicios de obras portuarias y dragados que brindaba el Estado Nacional. En realidad, desde comienzos de la década de 1950, se fue gestando un sistemático deterioro de las obras y servicios portuarios que ofrecía la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Así, ante la renuncia, retiro o jubilación de los profesionales más competentes como también por antigüedad e ineficiencia de los equipos de dragado, dicha Dirección comienza, en 1970, a otorgar a empresas privadas una buena parte de los trabajos que hasta ese momento llevaba a cabo con su personal, tales como el estudio, proyecto y supervisión de distinto tipo de obras, la construcción de obras de dragado y de nuevas obras portuarias, etc. (Salvatori, 2002).

Este nuevo contexto permitió que profesionales vinculados con esta Dirección o aquellos que comenzaban a brindar servicios de consultoría en la materia montaran empresas privadas destinadas a los trabajos que el Estado estaba dejando de hacer. En este escenario nacieron, en 1969, dos empresas privadas especializadas en obras de dragado e hidráulicas (Pentamar SA. y Dragados y Obras Portuarias SA.-DYOPSA), las que con el tiempo se convirtieron en grandes empresas monopólicas en la materia, estableciendo profundas raíces en los bañados de Tigre a partir de importantes obras desarrolladas en el lugar y sus alrededores (los bañados, los canales del Delta, el canal Emilio Mitre, el puerto de Buenos Aires, etc.). Esas condiciones permitirán a las empresas mencionadas encabezar unas décadas después -como veremos en la Parte III- el negocio urbano de rellenar tierras inundables y destinarlas dentro del submercado de las UCs a los segmentos de mayores ingresos.

6.2. La transformación urbana de los bañados en tiempos de la expansión de los loteos populares

Al igual que en otros momentos históricos, la forma en que se desarrolló el proceso de urbanización de las tierras inundables de los bañados de Tigre adoptó características singulares durante la etapa, que lo diferencian de otras unidades político-administrativas y de otros sitios inundables urbanizados dentro de la periferia del AGBA. Entre aquellas pueden destacarse dos: A) la urbanización de determinadas zonas del bañado servidas por infraestructura tanto la referida a transporte como las hidráulicas (existentes y proyectadas), dado los beneficios que se obtienen de esa localización, y B) la dinámica particular que adoptó el mercado local de tierras, en el que las grandes empresas loteadoras ya mencionadas no asumieron una participación destacada, sino que ésta estuvo signada por el papel de los herederos de los grandes propietarios (familias Pacheco Alvear, Villanueva, Milberg, Ortúzar, etc.), como también por parte de rematadores, martilleros y escribanos locales.

Por otro lado, cabe mencionar que en esta etapa histórica el círculo virtuoso entre inundaciones, respuestas en obras hidráulicas y nueva urbanización de las áreas “defendidas”, continuó incrementándose, alcanzando un momento de crucial importancia al consumarse la más destacada obra de infraestructura hidráulica (anunciada infinidad de veces, con nombre y trazados distintos) de la historia de los bañados tigrinos: el canal Aliviador del río Reconquista. A partir de allí se abre una “nueva” frontera de urbanización cuya base la constituyen tierras sumamente inundables, alejadas y desvalorizadas de los bañados. El aprovechamiento inmobiliario de esas tierras comenzó a vislumbrarse tímidamente en las décadas de los años setenta, para materializarse recién con todo su potencial transformador en los años noventa, como veremos en la tercera Parte de esta Tesis. El tratamiento de estas últimas cuestiones es desarrollado en el último apartado de este punto.

6.2.1. Nuevas zonas que se urbanizan, el papel de las obras de infraestructura y la articulación entre los principales actores sociales partícipes

El proceso de urbanización de los bañados ocurrido durante esta etapa adoptó dos expresiones materiales diferentes en materia urbana; por un lado, la densificación de zonas ya urbanizadas y la ocupación de los espacios intersticiales, y por otro, el más importante, la urbanización de zonas de reciente condición rural.

Entre las zonas donde se verifica un proceso de urbanización marcado por una mayor densificación urbana y ocupación de pequeños espacios intersticiales, se destaca la comprendida entre la localidad de Tigre y el canal San Fernando. Esta zona queda limitada, en su mayor parte, por las vías de ambas líneas ferroviarias que tenían sus estaciones a la vera del río Tigre. La adecuada accesibilidad (dos líneas ferroviarias y líneas de transporte automotor de pasajeros), la presencia de obras de infraestructura hidráulica (tanto construidas y proyectadas), como la existencia de industrias pequeñas y talleres en sus alrededores, conformaron algunos de los principales aspectos valorados positivamente por las empresas loteadoras y por los grupos populares que participaron de esos procesos de densificación y consolidación urbana.

En los primeros años de la década de 1930 se creó el nuevo Puerto de Frutos sobre la margen derecha del río Luján, a un kilómetro de distancia de donde se encontraba el original⁵. Las obras habían comenzado a gestarse en la década anterior⁶ como resultado del incremento en la actividad productiva en las islas del Delta, y terminaron materializándose en las décadas de 1930 y 1940. En esas tierras despobladas del bañado de Tigre se construyó una dársena con muelles escalonados y muro vertical (la dársena

⁵ El antiguo Mercado de Frutos, inaugurado en 1897, se encontraba sobre la margen derecha del arroyo Tigre, cercano a su desembocadura en el río Luján y a la estación ferroviaria de "Tigre R" (Ruiz Moreno de Bunge, 2004).

⁶ A mediados de la década de 1920 el Gobierno de la Provincia inicia las obras necesarias para dar respuesta a los problemas de transporte y de almacenamiento que generaba el aumento de la producción de maderas, frutas, etc., en el sector de islas del Delta.

Nº 1). Para ello fue necesaria la consolidación de la costa con tablestacado y el relleno de los lugares destinados a la edificación de galpones y de las calles que lo comunicaban con el pueblo de Tigre. Luego, entre fines de los años treinta y los años cuarenta⁷, dado el crecimiento de esas actividades comerciales, fueron construidas dos dársenas más (las Nº 2 y Nº 3) y sus respectivos galpones, completados para 1943⁸ (Instituto Agrario Argentino, 1943). Por último, con posterioridad a 1948, fueron ampliadas las dársenas Nº 1 y Nº 3, alcanzando las dimensiones que presentan en la actualidad⁹.

La recesión económica de comienzos de la década de 1930 instó a que el gobierno Provincial advirtiera la capacidad de estímulo que implicaba la realización de obras de infraestructura. En ese entonces la mirada se colocó nuevamente en el canal San Fernando¹⁰, donde se proyectaba la ejecución de un puerto de cabotaje mediante su prolongación, beneficiando con ello a la localidad homónima y a la de Tigre. Dicha obra llegó a formar parte de un proyecto de Ley elaborado por una comisión del Senado de la Provincia de Buenos Aires; proyecto que fue contestado por parte de los vecinos de Tigre¹¹. En un memorial elaborado por estos últimos¹² se planteaban los obstáculos que la construcción del canal implicaría como así también propuestas alternativas. Entre los obstáculos se esgrimía que la obra era demasiado costosa y que era contradictoria con los fines turísticos y deportivos de la localidad de Tigre. También se manifestaba que al

⁷ En el texto de Fresco (1940) se menciona que dado el crecimiento de la producción el Poder Ejecutivo se aboca a la ampliación del Mercado de Frutos; construyéndose 2 nuevas dársenas de 150 m por 50 m y de 180 m por 60 m cada una y 4 pabellones.

⁸ En el plano "Partido de Las Conchas. Mercado de Frutos de Tigre. Planimetría" (1943) se observan las tres dársenas de dimensiones similares.

⁹ Esto puede advertirse en el plano "Ampliación del Mercado de Frutos de Tigre. Planimetría" (1948), Provincia de Buenos Aires.

¹⁰ En esta oportunidad el proyecto -a diferencia de los anteriores que postulaban la derivación del río Las Conchas por esa misma obra- planteaba extender el canal para que sirviera de puerto de cabotaje, pero sin terminar de unificarlo al río Las Conchas (Provincia de Buenos Aires, 1933).

¹¹ El proyecto y sus oposiciones aparecen en la editorial del diario *La Nación* del 22/7/1933, "El puerto de cabotaje de Tigre".

¹² Por su parte, el diario local *El Tigre*, en su edición del 23 de julio de 1933, en una nota intitulada: "El puerto de cabotaje proyectado sería una rémora para Tigre. El vecindario opone reparos concluyentes", se reproduce el memorial elaborado por los vecinos de Las Conchas presentado ante el Presidente del Senado provincial, con la intención de que ese proyecto sea desestimado.

ser el canal cerrado en una de sus cabeceras, las aguas no se renovarían y se generaría un foco antihigiénico peligroso para la salud pública. Por último, se mencionaba que esa obra incomunicaría a la localidad de Tigre¹³, generando grandes congestionamientos en el tránsito vehicular (que se acrecentaba por esos tiempos) al ser el canal atravesado por unos pocos puentes.

Entre las propuestas alternativas se recomendaba terminar con las obras del puerto de Dique Luján que no habían alcanzado un importante impulso hasta ese momento. También se sugería, en relación a ello, la pavimentación del camino carretero que unía las localidades de Ingeniero Maschwitz y de Dique Luján. Otra de las propuestas consistía en ampliar el nuevo Puerto de Frutos. Se mencionaba que al disponer allí de amplios terrenos vacantes, se podría multiplicar el sistema de puertos en espigones en esa zona, de mejor eficacia respecto al puerto de canales (como era el caso del Puerto Nuevo de Buenos Aires)¹⁴. Finalmente, ni el proyecto de Ley en torno al canal ni las propuestas de los vecinos de Tigre lograron concretarse.

La mayor parte de las tierras urbanizadas de los bañados, especialmente entre las décadas de 1940 y 1960 corresponden con zonas de reciente historia rural. A través de las publicidades y promociones de remates de la época es posible advertir los principales aspectos que fueron resaltados para tornar atractiva la venta de lotes en esas zonas.

¹³ Ejemplificando con la experiencia histórica de 1820 cuando el arroyo Tigre terminó aislando al poblado de Las Conchas y beneficiando por su posición y calado al poblado instalado a la vera del nuevo curso.

¹⁴ Diario *La Nación* del 22/7/1933.

Figura N° 1: Plano de empresa loteadora que muestra la proximidad del lote a obras de infraestructura vial e hidráulica



Fuente: Folleto publicitario de remate de lotes de la firma Berta Corti y Cia (enero de 1949).

En la localidad de Tigre, al sudoeste de las vías del Ferrocarril Central Argentino cercana al arroyo Tigre, se vendían lotes de reciente pasado rural. En una publicidad de remates de la firma Berta Corti y Cía.¹⁵, con fecha de enero de 1949, eran puestos en venta un conjunto de 66 lotes entre las calles Luis García y Sarmiento, en la que se destacaba a través de un plano la proximidad de los lotes a importantes proyectos de obras de infraestructura, tales como la canalización del arroyo Tigre o la construcción de avenidas en ambas

márgenes. Aquí la valorización inmobiliaria de esos lotes estaría dada no sólo por la accesibilidad que brindarían las futuras obras viales (avenidas costaneras) y la cercanía a la estación de tren, sino además por la confiabilidad que se le otorgaría a la canalización del arroyo en tanto obras de mitigación contra las inundaciones (Figura N° 1).

En la localidad de Rincón de Milberg, los herederos de Juan Milberg, fraccionaron la gran propiedad de su padre en algún momento entre los años 1927¹⁶ y 1939¹⁷. Luego, en

¹⁵ Según la publicidad la escribanía tenía sus oficinas en la Ciudad de Buenos Aires.

¹⁶ En el "Plano General de mensura de "Las Conchas" (1927) aparece esa zona bajo la figura de "Testamentaria de Juan Milberg".

la década siguiente (con anterioridad a 1945) algunos de los propietarios subdividieron sus fracciones para venderlas como lotes urbanos¹⁸, iniciándose así la expansión del área edificada de esa parte de los bañados de Rincón. Este proceso de valorización urbana se vio acelerado por las mejoras (asfalto en algunos tramos) del camino que unía las localidades de Rincón con la de Benavidez (la Avenida Rocha, luego Santa María de las Conchas, y actual R.P.N. 27), y por el servicio del ramal de la línea 60 de colectivos que comenzó a circular por ese eje vial en esos años. Algo similar, pero de menor intensidad, empezó a gestarse en los terrenos del otro lado de arroyo Guazunambí, que también forman parte de la localidad de Rincón de Milberg. En esa margen se produjo la subdivisión de las propiedades, también próximas al camino, pero pertenecientes a los herederos de José Carlos Pacheco Alvear (nieto del General).

La mayoría de las fracciones¹⁹ se habían transformado en quintas productivas (compradas y arrendadas, en su mayoría, por quinteros de origen italiano) entre las décadas de 1920 y 1930, pero ya en la década de 1940 se observa la conversión urbana de algunas de ellas. Un ejemplo de esto último es el de la familia Mancinelli. Una de las fracciones de propiedad de esa familia es puesta en el circuito de venta local de lotes a través de un martillero de Tigre. La publicidad de remate de lotes, de abril de 1947, organizado por el martillero Boló Bolaño (familia de extensa historia en Tigre y famosa

¹⁷ En el plano: Edelberg (1939). "Plano catastral del Partido de Las Conchas", aparecen la subdivisión de las fracciones que corresponden a cada uno de los herederos.

¹⁸ En el plano "Partido de Las Conchas. Arroyo: Las Tunas y Guazunambí. Planimetría general y catastro" (1945) es posible observar la división de los herederos de Juan Milberg (como Valerio Milberg o Ángela Milberg de Olivares) y una pequeña fracción loteada y amanzanada que originará luego el barrio próximo a la terminal de la línea 60 de ómnibus.

¹⁹ En el plano precitado se puede observar, comparándolo con el plano de Edelberg (1939), el fraccionamiento realizado por los herederos de José Carlos Pacheco Alvear de una zona importante de esa gran propiedad, comprendida por los siguientes límites: el canal Las Tunas (construido con anterioridad a 1939) al noroeste, las vías del Ferrocarril Central Argentino al sudoeste, el camino que unía Carupá con General Pacheco al sudeste, y el límite de las propiedades de los herederos de Juan Milberg al noreste. Más adelante, muchos de estos límites definirán la traza de grandes obras de infraestructura hidráulica (como el Canal Aliviador) o servirán de límites entre los grandes emprendimientos urbanos (como Nordelta y Santa Bárbara, por ejemplo).

por su antigua escribanía) es una muestra de ese hecho²⁰. En esa publicidad, que ofrecía “48 soberbios lotes de amplios frentes”, se destaca la accesibilidad que brindaba la línea 60 de colectivos y la cercanía a la estación de tren. Asimismo, se resalta lo pintoresco del paisaje y la posibilidad de transformar las costas del arroyo Guazunambí (a 100 metros de esos lotes) en un lugar de recreo. En ella se muestran fotografías de un colectivo de esa línea y de una persona bañándose en el arroyo. Debe destacarse que en esa publicidad no se hace mención de la ausencia de servicios de agua y cloacas, como tampoco de la extrema inundabilidad propia de esas tierras.

En tierras sumamente inundables, también en Rincón de Milberg, surgió a fines de los años cuarenta la primera villa de emergencia en los bañados: Villa Liniers. Su nombre proviene de la avenida homónima que conectaba desde antiguo las localidades de Las Conchas y General Pacheco.

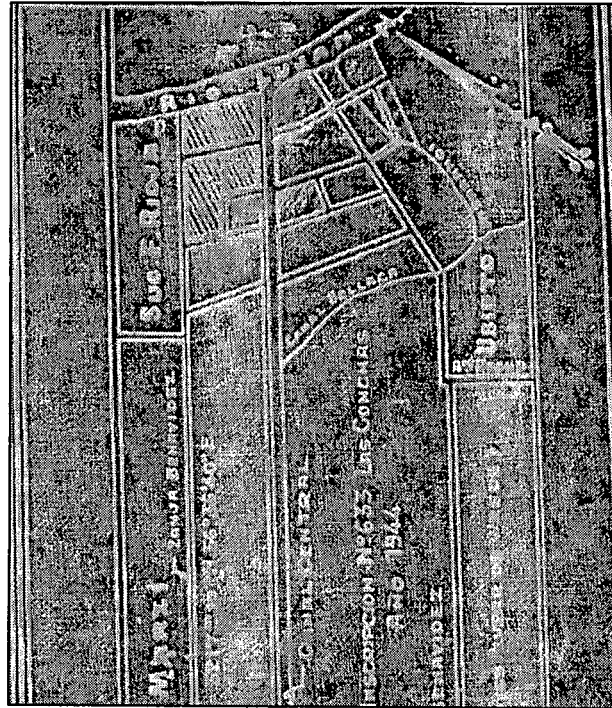
Aguas arriba del río Luján, ya en la localidad de Benavidez, pero lindera con la anterior, se advierte otro proceso de valorización inmobiliaria de los bañados desatado por la realización de una importante obra de infraestructura hidráulica. En los primeros años de la década de 1940 se construyó el canal Central, al sur del canal Benavidez (este último en realidad era una zanja). El canal Central, de amplias dimensiones, sirvió de desagüe del arroyo Claro, limitando de esa manera el aporte de agua que favorecía el anegamiento de esa parte del bañado. Con la ejecución de esta obra, se produjo un proceso de subdivisión de lotes, ubicados entre la costa del río Luján y el mencionado canal, destinados para vivienda de fin de semana. En una publicidad de la firma IRSA (Inversiones y Representaciones SA.)²¹, puede advertirse en el plano allí presente, la subdivisión de pequeños lotes (Figura N° 9). Esos lotes, que fueron escasamente

²⁰ Publicidad de Rodolfo Boló Bolaño. Martillero. “En el Rincón de Milberg. Tigre. 48 amplios lotes 48”, en ella aparece también un plano de los lotes.

²¹ La firma IRSA, originada en 1943, es actualmente la compañía de bienes raíces más grande de la Argentina.

urbanizados, terminaron constituyendo un asentamiento conocido por aquellos años por gente del lugar como "Villa IRSA".

Figura N° 2: Fraccionamiento de lotes (Villa IRSA) próximos al canal Central (Benavidez)



Fuente: Folleto de fraccionamientos de lotes de la firma IRSA (década de 1940).

Por su parte, el crecimiento urbano en la localidad de Dique Luján mostró un moderado apogeo entre las décadas de 1930 y 1950. La consolidación de la fábrica de formio (en la que se confeccionaba hilos, sogas y alfombras elaboradas con esa resistente fibra vegetal), constituyó el factor clave de ese proceso. En esta fábrica llegaron a trabajar más de 500 personas, dinamizando la economía del lugar e incentivando el loteo de quintas para construir viviendas, comercios, edificios institucionales, recreos, etc. (Fernández y Bernasconi, 2006).

En la década de 1930 comenzaron a construirse obras de infraestructura hidráulica de pequeña escala como canales, compuertas, endicamientos, etc., permitiendo transformar las tierras bajas ubicadas entre el dique y el canal Villanueva, y aumentando con ello el número de habitantes estables en esa localidad. En cambio, las tierras que dan al río Luján, relativamente más altas por la presencia del albardón costero y, sobre todo, más valorizadas por su paisaje frentista a las aguas de ese río, y el acceso que ello permite, fueron adquiridas por familias con mayor poder adquisitivo, proveniente de otros lugares, para darles un uso findesemanal y/o estival.

En la década de 1950 se loteó la quinta de Ortúzar (especialmente en el sector próximo a los canales Villanueva y García), dando lugar al barrio “Villa La Ñata”, dependiente de la localidad de Dique Luján. Desde sus comienzos Dique Luján fue un poblado que tuvo que lidiar con la escasa accesibilidad, cuestión que se agudiza en 1967 al clausurarse el servicio ferroviario que unía esa localidad con Ingeniero Maschwitz. Con el tiempo se levantaron las vías y los durmientes, y el terraplén se convirtió en un camino de tierra que comenzó a utilizarse desde ese entonces como única vía de escape hacia partes más altas en momento de crecidas (Giménez Grondona, 2001).

Pero sin duda la mayor transformación durante esta etapa, en cuanto a la urbanización del bañado, aconteció entre los primeros años de las décadas de 1950 y 1970. Además de Rincón de Milberg, donde las transformaciones fueron bastantes notorias, surgió una localidad enteramente nueva en otro sector del bañado: Troncos del Talar²². Parte de los bañados, cuyos propietarios eran herederos de la familia Pacheco, localizados entre el paso de Carupá y el poblado de General Pacheco, comenzaron a urbanizarse en los primeros años de la década de 1950. Aquí los antiguos caminos que atravesaban ese

²² En 1954 la Municipalidad de Tigre declara a Troncos del Talar como zona urbana, según consta en el DIGESTO municipal.

sector del bañado y que vinculaban a San Fernando y Tigre con la zona alta de la barranca, constituyeron los ejes por donde se desarrolló dicho poblamiento²³.

Próximo al cruce entre la antigua R.N.N 9 y el arroyo Las Tunas, comenzó la gestación de un asentamiento de población con familias de bajos recursos a finales de la década de 1950²⁴. El populoso barrio Las Tunas nace inicialmente en tierras sobre la cota de 5m, pero con el pasar del tiempo, se expande sobre las tierras inundables que forma el mencionado arroyo en su conexión con los bañados.

Por otro lado, en los primeros cinco años de la década de 1960, surgen otros barrios populares en los bañados donde antes había sólo huertas de quinteros, todos ellos hilvanados por la antigua Av. Rocha (actual R.P.N 27). Entre ellos sobresalen los que pertenecen a las localidades de Rincón de Milberg: El Lucero (1960), Costilla (1965), Alge (1970) y Andalucía (1975); y los que pertenecen a la localidad de Benavidez: Banco Nación (1965) y Empleados de Comercio (1975) (Cuadro N° 1, en Anexo III).

Las primeras medidas urbanísticas hacia un control del territorio por parte de un organismo especializado perteneciente al Municipio de Tigre se produjeron a comienzos de los años cincuenta con la creación de la Dirección de Planeamiento Municipal, a partir del Decreto N° 1.155/53. Hacia fines de esa década, en 1958, el gobierno local elaboró un proyecto de Plan Regulador, antecesor de los Códigos de Zonificación según

²³ Cuando esas propiedades pasaron a manos del General Pacheco se decidió construir un puente en 1854 en la zona conocida desde los tiempos de la Colonia como paso de Carupá (por donde pasa la actual Avenida Larralde), el que se terminó denominando como "Puente Pacheco", por el nombre del propietario quien cobraba peaje por su paso. Luego de una importante crecida del río Las Conchas, ocurrida en 1883, se destruye el puente y es reemplazado por uno nuevo en 1885, pero ubicado un poco más al sur (por donde pasa la actual R.P.N 197), al que se lo conoce como "Puente la Taurita". Con este cambio fueron necesarios nuevas trazas de caminos, aquellos que quedaban sobre la margen izquierda estuvieron a cargo de José Pacheco, y aquellos que quedaban sobre la margen derecha estuvieron a cargo de los comerciantes vinculados al Canal San Fernando, interesados en volver a restituir el paso sobre ese río para alcanzar a otras localidades, entre los que sobresalía el renombrado vecino de San Fernando: Juan N. Madero (padre de Eduardo Madero) (García de Ferraggi, 2001).

²⁴ Esta información surge de entrevistas a personal de Centro de Servicios Las Tunas. Por otro lado, en junio de 1958 la Municipalidad de Tigre realiza la primera numeración de parcelas en el barrio Las Tunas, según consta en el DIGESTO municipal.

usos del suelo. En todo ese tiempo Tigre fue un claro ejemplo de lo que no debía hacerse en materia de urbanización de áreas bajas, al permitirse el fraccionamiento de propiedades de uso rural en pequeños lotes urbanos en zonas en extremo inundables y de inexistentes servicios básicos.

Sin embargo, una vez sancionada la Ley N° 6.254/60, el Municipio a través del Decreto N° 1.588/61 se hace eco de esa normativa y establece la cota mínima de piso habitable, tal como indica el artículo 5° de esa Ley. En realidad, en dicho decreto lo único que se hace es tomar la cota de referencia de +3,75 m (IGM), que se menciona en la Ley. Esto significa que el Municipio no realizó estudios propios que permitan adaptar esa cota a su contexto local cuya historia ambiental demuestra que ese nivel de cota antes señalado fue ampliamente superado, en especial tomando de referencia a los episodios de comienzo de siglo XIX, como también la de abril de 1940 (Cuadro N° 1, en Anexo II). En los bañados, entonces, la cota de 3,75 IGM dista bastante de poner "a cubierto de toda inundación a las nuevas construcciones dentro de zonas ya fraccionadas", tal como se indica en el artículo 5° de Ley precitada.

En los años siguientes el Municipio realizó un convenio con la Universidad de Buenos Aires para el estudio del Plan Regulador (Decreto N° 1.903/61). A fines de la década, en 1969, fue aprobado y puesto en vigencia, con el Decreto N° 2.146/69, el Plan Regulador del Partido de Tigre, elaborado por dicha Universidad. Luego le siguieron otras modificaciones a esos Planes.

De acuerdo a lo que establece el artículo 4° de la Ley N° 6.523/60 "Conservación de desagües naturales", a través de los Planes Reguladores los municipios pueden establecer áreas de excepcionalidad dentro de las áreas inundables. Es por ello de la importancia que tienen estos documentos en cuanto a la forma en que los municipios pueden justificar esa propuesta. Estos decretos, al igual que otros que están disponibles en el sitio web del Municipio vinculados la temática, fueron solicitados en el Área de

Digesto pero no se logró tener acceso (veáse el Capítulo 3, en Limitaciones en el acceso a la información). El ocultamiento del mismo puede deberse a que o no esté debidamente planteado esas excepciones respecto a las zonas que involucra o que directamente no esté planteada la excepción. Este aspecto será de suma importancia en relación a la expansión de UCs sobre rellenos que veremos en la última Parte de la Tesis que aborda el cuarto momento en la urbanización de los bañados.

Entre mediados de la década de 1960 y comienzos de la siguiente, se realizaron una serie de obras de infraestructura viales que involucraron algunas zonas del bañado y que tuvieron una importancia destacada en tanto disparador de la valorización urbana en décadas siguientes, especialmente, a partir de los años noventa. Entre ellas sobresale la construcción de la autopista Acceso Norte (ramales Tigre y Campana), conocida como "Panamericana" y la pavimentación de la R.P.N 27.

Algo similar a lo que había ocurrido con la llegada del ferrocarril a vapor al poblado de Las Conchas en 1865, sucedió -cien años más tarde- con los ramales Tigre y Campana de la autopista Acceso Norte en 1965. A partir de allí, las localidades de Tigre, General Pacheco, Benavidez, junto a otras zonas del bañado, se hallaban más cerca de la Capital Federal y del resto de la zona norte en términos de accesibilidad vial y tiempo de viaje, lo cual derivó para ellas en importantes transformaciones.

En cuanto a la actividad turística, por ejemplo, se produce un aumento del número de visitantes, principalmente los fines de semana, que se trasladan en automóvil a Tigre para realizar actividades turísticas y recreativas en la zona del casco histórico y de las islas del Delta. Al asfaltarse la totalidad de la R.P.N 27 en los años 1965/66²⁵ se provocó una nueva valorización de las tierras del bañado de las localidades de Rincón de Milberg, Benavidez y Villa La Ñata, especialmente en la franja próxima al río Luján. Ello

²⁵ Antes el asfalto de la R.P.N. 27 sólo llegaba hasta la calle Williams, conocida por los lugareños como "la punta del asfalto".

se expresó a partir del cambio de uso del suelo de algunos terrenos de antiguos quinteros que pasaron a usos recreativos, donde el automóvil jugó un papel fundamental. Así se inicia el avance en la radicación de recreos²⁶, camping y clubes sindicales en toda esa zona. La punta de lanza de este proceso ocurrió en 1967 con el establecimiento del Centro turístico Delta, perteneciente al Automóvil Club Argentino (ACA)²⁷, a la vera del camino que une esa ruta con la localidad de Villa La Ñata. Unos años después, en 1969, fue habilitada una sede del Sindicato Unido Petroleros del Estado (SUPE) en un terreno que tenía su frente sobre ese mismo camino. Por su parte, en los primeros años de la década de 1970, se instaló sobre la R.P.N 27 la sede recreativa del Sindicato de Empleados de Comercio (SEC)²⁸. En poco tiempo, para 1975, se fue conformando un asentamiento precario con la misma denominación.

La accesibilidad brindada por la nueva autopista "Panamericana" (Acceso Norte), por su parte, permitió que determinadas zonas del municipio de Tigre presentaran condiciones propicias para la actividad industrial, la cual se encontraba en un importante proceso de crecimiento entre fines de la década de 1960 y comienzos de la de 1970²⁹. En poco tiempo se instalaron importantes industrias, principalmente, en el área de influencia del Acceso a Campana, en las localidades de Ricardo Rojas y General Pacheco, tales como: Frigorífico Rioplatense SA. (1974), Terrabusi (1975), ARCOR (1976),

²⁶ Los primeros recreos se instalan en la zona de la desembocadura que el arroyo Guazunambí tiene sobre el río Luján. El recreo "Laura" es creado en 1945 y "El Zorzal" en 1947; en momento de auge del turismo social, iniciado con las políticas sociales de J. D. Perón.

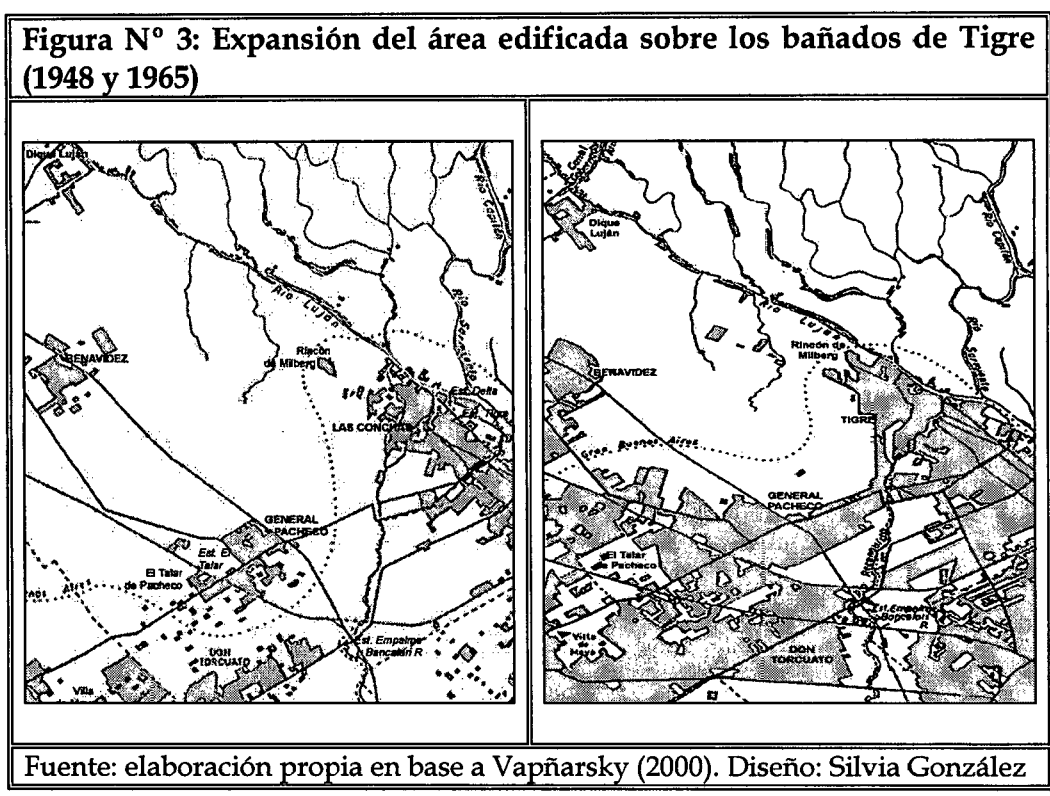
²⁷ El predio se compone de una parte continental de 7 ha. destinada al estacionamiento y otra parte en el sector de las islas de Delta de 17 ha., donde se encuentran todas las infraestructuras y servicios de la sede. (Summa, 35, 1971).

²⁸ En el terreno donde se encontraba el recreo Laura, se instala en los noventa el último de los clubes sindicales en la zona: el Sindicato de Obreros y Empleados Vitivinícolas y Afines (SOEVA), el cual funcionó entre los años 1992 y 2006. En ese último año el terreno es vendido para el desarrollo de una UC.

²⁹ No siempre las autopistas vehiculizaron la radicación de industrias en sus áreas de influencia motivadas por la nueva accesibilidad, sino que a veces la decisión sobre el trazado de esas vías rápidas estuvo definido por la exigencias de grandes industrias preexistentes. Este es el caso, por ejemplo, de la planta automotriz Ford que se instala en General Pacheco en 1961, y que instó al gobierno desarrollista de Arturo Illia para que la traza de la autopista Panamericana (actual Acceso Norte) pasara por uno de sus costados. Esta información surge de una entrevista a un vecino jubilado en esa empresa (julio de 2006) y, corroborado, en una charla con la historiadora Dra. Aurora Ravina.

Fargo (1977), etc.³⁰. En los primeros años de la década de 1970 también se observa un incremento poblacional en los barrios y asentamientos linderos a esas industrias; este es el caso del barrio Las Tunas, en el que tuvo (y tiene) un papel destacado la empresa Frigorífico Rioplatense SA. (perteneciente a la familia Constantini) en tanto generadora de puestos de trabajo para muchos de los habitantes de ese barrio³¹.

Los ejemplos indicados para distintas zonas y localidades de los bañados de Tigre dan cuenta del crecimiento del área edificada, producido principalmente entre las décadas de 1940 y 1960. Esto puede apreciarse con claridad en los mapas que aquí se presentan (Figura N° 3).



³⁰ En 1980 el Municipio ya contaba con 1.500 industrias. Por esos años Tigre se posicionaba como uno de los distritos con mayor cantidad de industrial del AGBA (y, por ende, del país).

³¹ Otra zona de los bañados de Tigre que adopta un perfil industrial en los años setenta, motivado también por su cercanía al Acceso Tigre de la autopista, es la que corresponde con una franja de tierras linderas al canal Aliviador, cerca de la R.P.N 197, en la localidad de Troncos del Talar. En 1974 se instala en tierras inundables la primera industria: el aserradero Euskadi.

Como puede observarse de los mapas anteriores, la mayor parte de la expansión del área edificada producida en este tercer momento de la urbanización de los bañados, ocurrió principalmente en tierras sobre las barrancas (arriba de la cota de 5 m IGM) (comparar con Figura N° 2, en Introducción), es decir, fuera del alcance de las mareas meteorológicas. El paisaje resultante del proceso de urbanización que se produjo en esas "tierras altas" terminó por asemejarse al del resto de los distritos que componen la periferia de la AGBA. Probablemente ya en los años cincuenta el Municipio de Tigre comenzaba a tener mayor porcentaje de población sobre las barrancas que sobre los bañados. Unos años después de finalizar esta etapa (1980), el sector no inundable de Tigre ya concentraba cerca del 70% del total de la población de ese distrito (CEPA, 1990).

6.2.2. Las inundaciones, su impacto diferencial sobre los grupos populares y la llegada del canal Aliviador

Luego de diez años de iniciada la etapa que aquí se reseña se produce una de las inundaciones más importantes acontecidas en el ámbito de los bañados de Tigre hasta ese momento. Durante los días 15 y 16 de abril de 1940, una sudestada de inusual potencia alcanzó la marca de los 4,65 m sobre el 0 del semáforo del Riachuelo (La Nación, 16/04/40, 8)³². Según Marsán (2000) esa cota fue de 4,44 m. Al día de hoy esa cota constituye el registro máximo desde que comenzó a realizarse la recolección de datos de manera sistemática, a partir del año 1905³³, por el SHN.

Algunos datos brindados por las notas periodísticas de la época dan cuenta de la magnitud de ese desastre. Por ejemplo, se menciona que las aguas habían alcanzado las vías de la estaciones Tigre "R" y Tigre "C" (este último construido sobre un terraplén de

³² En esa nota se menciona que los efectos de esa marea meteorológica alcanzaron la ciudad de Santa Fe, cuando lo normal es que lleguen hasta la de Rosario (SUMMA 148, 1980).

³³ Ello no quita que en la historia ambiental previa de los bañados de Tigre no hayan existido episodios con valores similares o superiores. Por ejemplo, las inundaciones de 1805 y 1820, según relatos de época y los recogidos por Udaondo (2001), darían cuenta de ello.

altura bastante considerable), por lo que el servicio se había cancelado y sólo llegaban hasta la estación Borges en el primero de ellos y San Fernando para el segundo de ellos (La Nación, 16/04/40, 8). Se señala en otra nota (La Nación, 17/04/40, 21) que en las calles de Tigre el agua había alcanzado los 2,5 m y que lo que se denominaba como bañados de San Fernando y Tigre se encontraban completamente inundados, por lo que los barrios y parajes allí localizados tenían que soportar la acción del agua por varios días. En otra nota de ese mismo diario (La Nación, 19/04/40, 8) se indica que el agua había superado por lo menos en más de medio metro las áreas altas, tal es el caso de los astilleros Hansen, que habían sido construidos sobre rellenos a una cota de 3,75 m (IGM) con referencia al murallón del puerto de San Fernando.

También se resalta en esas notas que toda la población de Tigre había sido perjudicada por el fenómeno, indicando, al mismo tiempo las diferencias sociales que existían en el espacio: “Nada parece haber escapado a la acción destructora de las aguas ni a la violencia inusitada del viento, desde las humildes viviendas de los isleños, que fueron, indudablemente, las más afectadas, hasta las quintas de veraneo emplazadas, preferentemente, en sitios más altos, así como los recreos y las instalaciones de los clubes deportivos, todos han sufridos considerables pérdidas” (La Nación, 19/04/1940, 8).

Por otro lado, este enorme desastre puso una vez más al descubierto las representaciones (a veces confusas) que tenían los habitantes del lugar sobre las obras hidráulicas en tanto solución al problema de la inundaciones. En una de esas notas un periodista indica que: “Hemos oído la queja de los vecinos perjudicados, en algunos casos con acento de indignación, por no haberse hecho las obras del canal San Fernando y Las Conchas, que, al sentir de muchos, hubiesen evitado, por lo menos en la parte oeste, tales catástrofes. El clamor espera ser escuchado por las nuevas autoridades de la Provincia, esperándose de ellas la urgente realización de las obras” (La Nación, 16/04/40, 8). Evidentemente aquí se estaba confundiendo el origen del detonante de ese desastre, ya que poco puede hacer una

obra hidráulica de canalización del río Las Conchas (actual Reconquista) respecto a las enormes masas de agua que moviliza una marea meteorológica como la aquí tratada.

Pasado este último episodio transcurrió más de una década sin que se generen inundaciones de importancia tanto desatadas por crecientes del río Las Conchas (rebautizado como Reconquista, a partir de 1954) y, en menor medida, por sudestadas. Ese escenario favoreció el proceso de radicación de población en los bañados que ya comenzaba a ser significativo por esos años. Recién en 1952 volverá a ocurrir una inundación de importancia. En realidad la urbanización de los bañados durante la década de 1950 coincidió con una gran cantidad de episodios. Las inundaciones que estuvieron activadas por crecientes del río Reconquista acontecieron en los años: 1952, 1954, 1955, 1957 y dos en 1959 (Sadañowski, 2003). Por su parte, sólo dos inundaciones fueron desatadas por el fenómeno de la sudestada, hacia el final de la década: una en 1958 y otra en 1959, siendo éstas últimas no muy significativas según los registros de cota alcanzados (Marsan, 2000).

Foto N° 1: Avenida Cazón (centro de Tigre) durante inundación de 27 y 28 de julio de 1958



Fuente: Casa de fotografía García.

Los días 27 y 28 de julio de 1958 se produjo una sudestada de importancia que alcanzó el registro de los 3,81 m (sobre el 0 del semáforo del Riachuelo) (Marsan, 2000) (Foto N° 1). Los relatos periodísticos sobre esas inundaciones exponen, una vez más, el impacto desigual que generan en la sociedad, siendo claramente más dramático entre los grupos más desprotegidos. Estos últimos urbanizaron tierras bastante más bajas, con precarios (o inexistentes) sistemas constructivos que mitiguen el efecto adverso de las aguas y

con escasa capacidad de respuesta de acuerdo a sus recursos socioeconómicos, políticos e institucionales.

En una nota periodística del diario La Nación se retrataba esta última inundación diferenciando las zonas más afectadas, esto es los barrios “bajos” (en sentido social y topográfico): “A veces sólo podemos guiarnos mediante algunas chapas con el nombre de las calles, que rozan la embarcación. Así, llegamos a villa Liniers, la zona más baja. Las casas se encuentran completamente tapada por las aguas” (La Nación, 28/07/58, 8). En otra página de esa misma nota se proseguía con la narración de los barrios más afectados: “A las 4 de la mañana, comenzaron a sonar insistentemente las sirenas de la Sociedad de Bomberos Voluntarios, convocando al cuerpo para su urgente colaboración en el salvamento de las familias residentes en los barrios bajos que, como el Rincón de Milberg y Villa Liniers, el barrio San José y la zona de Carupá, son los más afectados por las aguas” (La Nación, 28/07/58, 10).

Al día siguiente, en otra nota del mismo diario³⁴, se mencionaba que la cantidad de evacuados en Tigre había alcanzado las 15.000 personas y que habían sido distribuidas en diversos centros e instituciones, incluso algunos fueron llevados al Hipódromo de San Isidro, otros a las estaciones de tren de la línea Mitre en el alto, tal como la de San Fernando. Un vecino entrevistado recuerda en su relato sobre esa inundación que: “los evacuados estuvieron en las estaciones de tren viviendo por meses en casillas precarias sobre los andenes, yo lo recuerdo como si fuera hoy [...] pero como siempre el Estado no se hizo cargo de ellos más que de su evacuación [...] después los evacuados volvieron a los lugares de donde habían sido sacados” (Entrevista a antiguo vecino de Tigre, diciembre de 2007).

Luego otras dos inundaciones de gran importancia se produjeron. Ambas fueron activadas por crecientes en el río Reconquista, la primera de ellas aconteció entre fines de abril y comienzo de mayo de 1959, la cual cubrió un área de 180 km² y afectó a 150.000 habitantes en toda la cuenca (Sadañowski, 2003). La segunda, luego de ocho

³⁴ La Nación, 29/07/58, 6.

años, sucedió en octubre de 1967, en la que tuvieron que ser evacuadas más de 100.000 personas de toda la cuenca y con un saldo trágico de 50 muertos (Kuczynski, 1993).

Casi al finalizar la etapa aquí abordada, en los primeros años de la década de 1970 y dentro de una política desarrollista de corte tecnocrática, el Gobierno de la Provincia, a través de la DPH, efectúa una obra de infraestructura hidráulica de importancia en el ámbito de los bañados: el canal Aliviador. El objetivo principal de la misma residía en disminuir el efecto de las inundaciones que ocurrían en la cuenca del Reconquista, buscando evitar los episodios como los vividos durante la década de 1950 y el del año 1967.

La obra del canal Aliviador consistió en la construcción de un canal artificial de 7,5 km de extensión, con el que se amplió el caudal del río Reconquista pasando de 160 m³/seg. a 260 m³/seg., atenuándose, con ello los efectos de las inundaciones, sobre todo, en la cuenca baja en momentos de crecientes (Latinoconsult SA., 1972)³⁵. El canal se adentra poco menos de 3 kilómetros desde la margen derecha del río Luján con dirección sur. Luego, a poco de atravesar la R.P.N. 27 cambia de dirección al sudeste, para recorrer cerca de 4 kilómetros hasta alcanzar la margen izquierda del río Reconquista³⁶. En este caso, al igual que en muchos otros, la forma de la traza que adopta el canal no es aleatoria; sus líneas rectas nos hablan de un máximo de aplicación técnica en busca de economizar costos. Esto fue posible por la condición de "vacío" que presentaba esa zona del bañado previa a la obra³⁷. Al mismo tiempo, gran parte de la traza del canal estuvo definida por otra invención humana: los límites de las propiedades privadas preexistentes. Si se compara la traza del canal Aliviador con planos anteriores en los que

³⁵ Latinoconsult SA. (1972).

³⁶ Hasta 1985 el canal Aliviador no quedó unido al río de la Reconquista, esto es, no cumplió su papel de "aliviador" por casi una década y media.

³⁷ Una traza alternativa por la margen derecha hubiera respetado, aunque sea parcialmente, la propuesta decimonónica del ingeniero Giannini de extender el canal San Fernando hasta el río Las Conchas (ahora Reconquista) a la altura de Carupá. De elegir esa traza se necesitaba atravesar, ya en los años '70, barrios, calles, autopistas, fábricas, etc., lo cual la convertía no sólo en una obra técnicamente más compleja, sino, sobre todo, económicamente más costosa.

figura la división catastral de esa zona³⁸, es posible advertir una coincidencia casi total con los límites rectos entre las propiedades de los herederos de las familias Pacheco Alvear y Milberg. De hecho fueron los herederos de la primera de estas familias los que donaron las tierras para su concreción (Ley Nacional N° 20.099) (Defensor del Pueblo de la Nación, 2007).

La realización de la obra del canal Aliviador continuó transformando la dinámica hídrica de ese sector del bañado. A comienzos de siglo, se había construido una zanja (convertida en canal en 1988) que rectificaba el arroyo Las Tunas (principal aporte de agua a esa parte del bañado) y lo unía con el arroyo Guazunambí (por el cual drenaban las aguas del bañado hacia el río Luján), con la finalidad de facilitar el desagüe de esa zona del bañado. Al construirse el canal Aliviador, montado sobre un tramo del cauce del arroyo Guazunambí, este último quedó seccionado, dejando de tener su función de desagüe de esa zona del bañado. Desde ese momento el canal Las Tunas comenzó a verter sus aguas directamente en el canal Aliviador.

Las obras del canal Aliviador fueron llevadas a cabo por la empresa Pentamar SA.³⁹, quien ganó la licitación provincial y en 1971 concluyó casi la totalidad de las mismas⁴⁰. Dicha empresa, fundada en 1969⁴¹, comenzó especializándose en obras hidráulicas de dragado y de refulados para más tarde diversificarse, como veremos más adelante, en tareas de la construcción y de desarrollo de emprendimientos inmobiliarios. El canal Aliviador le significó a Pentamar SA. diversos beneficios, entre los que se destacan: la modernización de maquinaria (comprar sus primeras dragas), el posicionamiento en el

³⁸ Esto puede hacerse con el "Plano Catastral del Partido de Las Conchas" (1939) de Edelberg.

³⁹ Los principales accionistas de Pentamar SA. son las familias Welbers Insúa, Raggio y Gassiebayle. En lugar de los Welbers Insúa fue reemplazado por su yerno el ingeniero Fernández Long (hijo del prestigioso profesor Hilario Fernández Long). El lugar del ingeniero Raggio fue reemplazado por otro yerno perteneciente a la familia Gassiebayle, quedando así la empresa manejada por estas dos familias, hasta que en el 2000 la familia Gassiebayle se separa de Pentamar SA.

⁴⁰ El canal Aliviador estuvo dividido del río Reconquista por medio de un talud por varios años.

⁴¹ En marzo de ese año la Municipalidad de Tigre reglamenta los consorcios para dragados con convenio con la Dirección Provincial de Hidráulica, los subsidios y la declaración de utilidad pública (DIGESTO, Municipalidad de Tigre).

mercado de dragados y, uno de los más importante para este estudio, la adquisición de sus primeras propiedades en la zona (adyacentes a la obra del canal Aliviador a la altura de su desembocadura con el río Luján), otorgadas por la Provincia como forma de pago por realización de esa importante obra⁴².

La obra del canal Aliviador permitió que algunas zonas internas del bañado fueran accesibles al río Luján y, por consiguiente al Delta, por lo que rápidamente entraron en proceso de valorización. Como consecuencia de este proceso, la empresa de servicios de dragados DYOPSA (Dragados y Obras Portuarias SA.), competidora de la anterior, también creada en 1969, y una empresa constructora, Supercemento SA., fundada en 1950 (ambas de capitales italianos, luego nacionales), compraron⁴³ en 1972 una enorme cantidad de tierras en los bañados. Algunas de esas tierras estaban localizadas propiamente en el "corazón" del bañado, siendo casi inaccesibles, mientras que otras, eran linderas al recientemente inaugurado canal Aliviador, al río Luján y a la R.P.N. 27 (ya pavimentada desde mediados de los '60). Según el ingeniero Astolfoni, director de ambas empresas, desde un primer momento se pensó desarrollar allí un emprendimiento urbanístico de grandes dimensiones (Astolfoni y Constantini, 1999)⁴⁴.

⁴² Información surgida de entrevista a personal directivo de Pentamar SA., noviembre de 2007.

⁴³ Según otros informantes que participaron del Plan Director de Nordelta, gran parte de esas tierras les fueron otorgadas a Supercemento SA. como forma de pago por obras concedidas al Estado, pero ello no se pudo verificar por otra fuente.

⁴⁴ Esta afirmación es corroborada en la entrevista a personal del cuerpo técnico de Nordelta SA. Sin embargo, un participante de la fundación CEPA, sostiene que en los primeros años los propietarios, de lo que después terminó siendo Nordelta, no sabía con precisión que hacer con esa enorme cantidad de tierras, pasando así por propuestas diversas: desde un parque tecnológico hasta el traslado del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, por ejemplo (Entrevista a personal de fundación CEPA, 07/09/05).