

EL PASADO Y EL PRESENTE EN LA SUSTENTABILIDAD URBANA EL CASO DE LA CIUDAD DE LA PLATA, ARGENTINA

Olga Ravella¹
Nora Giacobbe²

INTRODUCCIÓN

La ciudad de La Plata fundada a fines del siglo XIX constituyó un modelo paradigmático de trazado urbano. En él se volcaron las ideas más avanzadas de la época desde el punto de vista filosófico, de la higiene y del diseño urbano. Si bien la materialización del proyecto dejó de lado algunos de sus principios generadores, la fuerza del trazado fundacional prevaleció. El positivismo filosófico y el higienismo decimonónico definieron los parámetros de diseño que unidos a una fuerte voluntad política dieron como resultado una ciudad "moderna" y con visión de desarrollo futuro. La conjunción de estos factores produjo un plan urbano que analizado con criterios contemporáneos permitiría la aplicación de conceptos tales como el de sustentabilidad.

Se analiza el concepto de sustentabilidad considerando la ambigüedad del término y se definen los elementos que permitirían una aproximación más precisa a esta problemática, enfocando el estudio desde el punto de vista de la sustentabilidad local, teniendo en cuenta que los elementos sustentables localmente no deben influir negativamente en la sustentabilidad global.

Se consideran tres cortes históricos relevantes desde el punto de vista económico, social y político que tuvieron directa repercusión en la pérdida de sustentabilidad en el desarrollo de la ciudad.

Como resultado de este estudio se verifica que:

a) Es posible construir una ciudad que contenga elementos que tiendan a una futura sustentabilidad local y/o parcial a condición que existan las herramientas técnicas y de gestión necesarias. b) La aplicación de esas herramientas depende de la decisión política. c) La existencia previa de condiciones urbanas "sustentables" no implica su permanencia en el tiempo sin embargo debería facilitar la viabilidad de proyectos sustentables. d) La educación y la conciencia sobre la verdadera calidad de vida urbana son los pilares indispensables a incluir en toda propuesta sustentable.

El concepto de sustentabilidad

Desde los años 1987/88 se habla de desarrollo sustentable como el objetivo que tienen que alcanzar nuestras sociedades a fin de "satisfacer las necesidades actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas". Además de la vaguedad y la amplitud de esta definición, tampoco se enjuicia ninguno de los postulados sobre los que se basa el sistema económico, ni tampoco explicita los instrumentos para hacer operativo este postulado. Para clarificar estos aspectos y en la búsqueda de precisiones que hagan operativo el uso del concepto, nos hemos basado en el trabajo de José Manuel Naredo, *"Sobre el origen, el uso y el contenido del término sustentable"*.³ Según el autor la sustentabilidad pareciera haber surgido como *"un término mediador diseñado para tender un puente sobre el golfo que separa a los desarrollistas de los ambientalistas"* Dixon, J.A. y Fallon, L.A. (1991)⁴, sobretodo después de las críticas de los años 70.

Actualmente la banalización del término reproducido hasta el infinito en discursos oficiales y académicos esta demostrada por la escasa aplicación de prácticas tendientes a mejorar las condiciones de vida de la población, enjuiciando y corrigiendo el comportamiento físico de las actividades que contribuyen a contaminar el medio ambiente.

Según Naredo *"la mayor parte de la indefinición vigente proviene del empeño de conciliar crecimiento (o desarrollo) económico con la idea de sustentabilidad, cuando cada uno de estos conceptos se refiere a niveles de abstracción y sistemas de razonamiento diferentes. La idea de crecimiento o desarrollo económico se encuentra hoy desvinculada del mundo físico y no tiene otro significado concreto y susceptible de medirse que el referido al aumento de los agregados de Renta o Producto Nacional."* Una interpretación del problema desde una perspectiva económica sería la planteada por Solow, R. (1991)⁵ que

(*) Unidad de Investigación 6B IDEHAB, Instituto de Estudios del Habitat. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. e-mail: oravella@arqui.farulp.unlp.edu.ar; ngiacobbe@yahoo.com

¹ Profesor- Investigador UNLP

² Docente-Investigador UNLP

³ Naredo, José Manuel, Ciudades para un futuro más sustentables, 1999

⁴ en Naredo op.cit.

⁵ en Naredo op.cit.

afirma que lo que se debe conservar es "el valor del stock de capital , incluyendo el capital natural , con el que cuenta la sociedad. Esto le permitiría a la sociedad seguir produciendo bienestar económico en igual situación que la actual". El problema estriba, "por una parte en lograr una valoración que se estime adecuadamente completa y acertada del stock de capital y del deterioro ocasionado en el mismo, y por la otra, en asegurar que el valor de la inversión que engrosa actualmente ese stock cubra, al menos, la valoración anual de su deterioro".. Esto haría suponer que los problemas ambientales tendrían solución cuando la producción y la renta se sitúen por encima de ciertos niveles que permitan aumentar sensiblemente las inversiones en mejoras ambientales. El corolario para los países pobres sería anteponer el crecimiento económico a las preocupaciones ambientales, para lograr cuanto antes los niveles de renta que, se supone le permitirían resolver mejor su problemática ambiental.

Sin embargo esta postura netamente economicista tiene en si misma su propia contradicción desde el punto de vista de los stock ya que estos no son infinitos (destrucción de ecosistemas, suelo fértil, extinción de especies, agotamiento de depósitos minerales, cambios climáticos).

La idea que ciertas mejoras puedan lograrse a escala local o regional no invalida el presupuesto de la incapacidad del sistema de arreglar internamente el deterioro causado por su propio funcionamiento y de llevar estas mejoras a nivel global. Toda vez que se importa materia prima y energía de los mismos territorios a los que se les envía residuos y materias contaminantes.

Habiendo relevado las limitaciones que la economía presenta para abordar la sustentabilidad una corriente de autores analiza directamente las condiciones de sustentabilidad de los procesos y sistemas del mundo físico sobre los que se apoya la vida de los hombres y Norton, B.G (1992)⁶ define dos tipos de sustentabilidad: una débil (formulada desde la racionalidad propia de la economía estándar) y otra fuerte (formulada desde la racionalidad de esa economía de la física que es la termodinámica y de esa economía de la naturaleza que es la ecología)

Es la sustentabilidad fuerte la que se preocupa directamente por los ecosistemas en los que se inserta la vida y la economía de los hombres , pero sin ignorar la incidencia que sobre los procesos del mundo físico tiene el razonamiento monetario. Esta es la que puede responder a la sustentabilidad de las ciudades y de los asentamientos humanos. Refiriéndose a los sistemas físicos sobre los que se organiza la vida de los hombres (agrarios, industriales , urbanos) Naredo afirma que la sustentabilidad de tales sistemas dependerá de la posibilidad que tienen de abastecerse de recursos y de deshacerse de residuos, así como su posibilidad de controlar las pérdidas de calidad (tanto interna como ambiental que afectan su funcionamiento). La conservación de determinados elementos o de sistemas integrantes del patrimonio natural, no solo necesita ser asumida por la población sino que requiere de instituciones que velen por la conservación y transmisión de ese patrimonio a las generaciones futuras .

La noción de sustentabilidad fuerte está delimitada por el ámbito espacio- temporal de referencia. A muy largo plazo y con muchos recursos cualquier ciudad puede ser sustentable, llevando la experiencia a escala planetaria estaríamos aplicando lo que Naredo llama sustentabilidad global en contraposición con la parcial referida a los procesos limitados en el espacio y el tiempo. De este sistema se desprende una tercer categoría, la sustentabilidad parcial que se refiere solo a un aspecto, subsistema o elemento determinado como por ejemplo el agua, o el suelo, o el aire. En los sistemas urbanos las mejoras obtenidas en las condiciones de salubridad y habitabilidad que posibilitaron su crecimiento se consiguieron generalmente a costa de acentuar la explotación y el deterioro de otros territorios . Hablar de sustentabilidad urbana en sentido global significa no solo considerar las actividades propias de la ciudad sino las que teniendo lugar fuera de sus límites físicos mas o menos lejanos están a su servicio pudiendo afectar otros territorios. *"Desde esta perspectiva enjuiciar la sustentabilidad de las ciudades nos conduce a enjuiciar la sustentabilidad (o mas bien la insustentabilidad) del núcleo principal del comportamiento de la civilización industrial. Incluyendo la propia agricultura y las actividades extractivas que abastecen a las ciudades y a los procesos que en ellas tienen lugar, ya que el principal problema reside en que la sustentabilidad local de las ciudades se ha venido apoyando en un creciente insustentabilidad global de los procesos de apropiación y vertido de los que dependen."*⁷

Higienismo y sustentabilidad

Comparar productos elaborados en base a las ideas del higienismo decimonónico con los criterios de sustentabilidad tal como los define Naredo significa una tarea soportada por aproximaciones e hipótesis cuyas verificaciones solo podrán tener en esta primera etapa un carácter tentativo. En esta fase de nuestra investigación se han resaltado los rasgos preponderantes relacionados con los problemas ambientales en cada corte histórico a la luz de las ideas de la época. No existiendo una modelización del enfoque con el que asumimos esta problemática, ya sea como construcciones teóricas susceptibles de comparar entre sí modelos creados en tiempos distintos en base a proyectos ideológicos diferentes, o como indicadores que nos muestren la incidencia de las actividades urbanas en la calidad ambiental de la

⁶ en Naredo op.cit.

⁷ Naredo, J.M., op.cit.

región, las conclusiones a las que podríamos arribar estarán limitadas por una visión subjetiva del cumplimiento o no de los postulados de origen relacionados con la sustentabilidad.

Como analizaremos a continuación en La Plata, desde sus orígenes, los postulados del higienismo fueron diluyéndose paulatinamente.

Primer período : La Plata en sus orígenes

Este período se inicia en 1882 con la fundación de la ciudad y finaliza en 1923 con la localización de la destilería de petróleo, Y.P.F., factor que desencadenó posteriormente la instalación de la industria petroquímica en la zona aledaña. Considerada actualmente como el foco de mayor contaminación de la región.

Condicionantes históricos

La fundación de La Plata se produce en una etapa clave en la historia Argentina, la década de 1880 señala el fin del ciclo de la Argentina colonial heredera de la cultura hispánica y la inauguración de una nueva era liberal y renovadora de mano de la revolución industrial europea. La unificación del país, luego de un largo período de guerras internas, y la federalización de la ciudad de Buenos Aires inician una etapa de estabilidad política que permite la aceleración del progreso económico dando garantías para la entrada masiva de inmigrantes y sobre todo del capital europeo. Se dan a fines del siglo XIX las condiciones históricas para que la Argentina se incorpore plenamente al mercado capitalista mundial como exportadora de materias primas e importadora de productos industrializados. Edad dorada en que la modernidad y la revolución industrial en marcha impulsaron el avance de la ingeniería (ferrocarriles e infraestructura de servicios), así como la edificación de monumentales edificios públicos y privados, modificando la conformación tradicional de la ciudad y la calidad de la vida urbana. Renovación sustentada en un contexto en que los sectores liberales fundadores de la nación moderna asumían la idea de progreso indefinido y a la ciudad como su símbolo.

Epoca también de grandes utopías sociales y luchas por el mejoramiento de las condiciones de vida definidas por el capitalismo en expansión. En el campo de las ideas marca el paso del periodo romántico al positivismo.

En consonancia con estas corrientes La Plata fundada por el Dr. Dardo Rocha, primer gobernador electo de la provincia de Buenos Aires, fue pensada con vistas a un gran futuro y construida rápidamente.

Una ciudad higiénica: La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires.

Este título es revelador de las influencias que ejercieron las corrientes higienistas europeas y principalmente inglesas, estrechamente ligadas a los planteos urbanos, como fuente de inspiración para los diseñadores de La Plata. Pertenece a un texto presentado en el Congreso Internacional de Higiene y Demografía de Viena en 1887 por el Dr. Emilio Coni, cuya formación sanitarista estaba fuertemente ligada a la tradición europea y había participado desde sus orígenes en la creación de la ciudad. Como él fueron varios los médicos higienistas argentinos difusores estas ideas. La generación de 1880 en Argentina tenía en ellos un cabal ejemplo de la intelectualidad de la época: sus trabajos reflejaban la esencia de las nuevas tendencias europeas en cuestiones sociales, económicas e higiénicas con gran preocupación sobre las posibilidades de lograr para el país, recientemente unificado, las mejores condiciones de desarrollo.

Si nos detenemos a examinar los textos de la época vemos que no sólo se habla del trazado de la ciudad sino también de la superficie urbana adecuada y máxima por habitante, del máximo de habitantes en una ciudad, de la calidad del suelo, de las distintas escalas urbanas (barrio, vecindario, calle, etc.), sobre la pavimentación, el problema del agua para la población y para las industrias, el tema de la circulación vehicular, las canalizaciones subterráneas, la purificación de las aguas cloacales, etc. En La Plata estas ideas podían aplicarse ex-nihilo y esta oportunidad no fue desechada.

En el discurso pronunciado ante la Legislatura el día de su asunción como Gobernador el Dr. Rocha sintetiza el pensamiento de la época resaltando los valores paradigmáticos del siglo XIX: *"La ciudad Capital para que responda a su desenvolvimiento y a su destino debe ofrecer fácil acceso a los hombres y a los intereses que esta llamada a servir, consultar con la higiene que se impone en primer término en nombre de la existencia; las conquistas del arte que llevan el sentimiento de lo bueno y de lo bello; los adelantos de la industria que agiganta la producción, y los transportes reclamando cada día mas amplias avenidas y las conveniencias del comercio, para que esto concurra a su rápido acrecentamiento."*

Estos requerimientos se traducen en los requisitos para la elección del emplazamiento.

- Calidad de los terrenos para localizar la ciudad y para la agricultura.
- Cantidad de agua suficiente para servir las necesidades de una ciudad populosa.
- Facilidades de comunicación con el exterior
- Condiciones para el establecimiento de las vías fáciles de comunicación con la Capital de la Nación , con las demás provincias Argentinas y con el resto de la Provincia.
- Facilidades para hacer las obras de arte indispensables a la higiene y comodidad de un gran centro de población.

La presencia de dos médicos en la composición de la Comisión creada a estos efectos es demostrativa de la importancia asignada a la higiene en los estudios urbanísticos de la época.

En cuanto al transporte, el plan fue elaborado por una comisión integrada por funcionarios de la empresa provincial de ferrocarriles y especialistas en ferrocarriles formados en Europa, hecho que demuestra el rol fundamental que las comunicaciones debían jugar para relacionar a la futura Capital con el resto de la Provincia. Asimismo se dio importancia a los proyectos de provisión de agua y de las obras de salubridad .

Sin embargo en el mensaje y proyecto de ley de creación de la ciudad el discurso del gobernador se aleja de los ideales higienistas y en su ambición de crear una ciudad que compitiera con Buenos Aires la describe *"con los gérmenes prolíferos de un crecimiento indefinido, hija robusta del trabajo y del comercio, que si bien no se divorcie de los gustos artísticos, que revelan la civilización, se vean a la par los signos de un comercio activo, de una riqueza útil y la industria poderosa en cuanto lo permita nuestro estado actual. Que al descubrirse desde lejos no solo se distingan las altas y bellas construcciones del lujo, sino también las elevadas chimeneas de las usinas y las vastas edificaciones comerciales, que llame la atención el tráfico ruidoso y continuo, los numerosos transeúntes, preocupados y presurosos que difundan el movimiento y la vida, que hermosos edificios y jardines alineados en calles solitarias "*.

La importancia del lugar elegido estaba dada por su puerto natural que posibilitará que la ciudad alcanzaría *" una prosperidad inmediata porque estará en el primer puerto de la república destinado a producir una gran evolución económica"*

Los conceptos enunciados corresponden a los postulados de desarrollo económico y competencia mas cercanos al liberalismo económico de la época que al pensamiento higienista. La ciencia como fundamento del positivismo no podía estar ausente en la decisión del emplazamiento y aparece al menos nombrada en otro párrafo del mismo discurso *" basta mirar la carta de la Provincia, para que la solución se nos ofrezca patente y con tradición científica y política que la ratifican y la anuncian de tiempo atrás, como el lugar para una gran agrupación argentina"*

La modernidad estuvo representada por La Plata ha sido precursora en la Argentina de la incorporación de los últimos adelantos que la tecnología había alcanzado, con el tendido de la red eléctrica urbana en 1885.

La primera línea de tranvías inaugurada en 1885 fue de tracción a sangre, recorría arterias céntricas y llegaba hasta Ensenada, cuatro años después en 1909, comienzan las obras de electrificación ampliándose notablemente el recorrido.

La fundación de La Plata coincidió con el período de expansión de los ferrocarriles argentinos y la conexión de La Plata con la red interurbana fue una de las metas del gobierno de Rocha. El tendido de redes ampliando las existentes anteriores a la fundación se realizó en el lapso de los diez años siguientes a la fundación y permitió unir La Plata y su puerto con las redes provinciales y con el resto del país. La existencia del ferrocarril generó la creación de núcleos poblacionales alejados del casco fundacional. La existencia en la periferia de la ciudad de una estancia de gran extensión y espectacularmente forestada, posibilitó la existencia de un importante pulmón verde que influenció en la calidad ambiental de la región. En la década de 1950 fue nacionalizada y convertida en el parque Pereyra que constituye actualmente la única barrera que frena la expansión del Area Metropolitana hacia el sur y el crecimiento de la Microrregión de La Plata hacia el Norte.

La propuesta urbanística

El trazado de la ciudad fue realizado a partir de las siguientes indicaciones siguientes:

- Serán compatibles al trazado de las ciudades mas moderna, en cuanto sea compatibles con nuestro clima, las condiciones generales del país, las costumbres de nuestras poblaciones y nuestros medios financieros
-

- Se consultará al mismo tiempo que la mayor comodidad de los habitantes, la posibilidad de mantener la higiene, en cuanto o permitan los últimos adelantos científicos y la belleza de sus calles y plazas.
-
- Se tendrá en cuenta que la ciudad pueda ensancharse desarrollándose el plano que se adopte.
-
- Se proyectarán las obras necesarias para la limpieza diaria y la extracción de todos los residuos que puedan perjudicar la salud pública, trazándolas de tal manera que puedan ir aumentando a medida que vaya extendiéndose la ciudad: como igualmente las obras necesarias para la provisión de agua.

Asimismo se definieron las condiciones generales que debían cumplir las construcciones dentro de la traza urbana: corazón de manzana libre para las viviendas particulares, armonía en las alturas y órdenes arquitectónicos, esquinas ochavadas, veredas de material resistente, prohibición de subdivisión del parque y conversión en paseo público. Conjuntamente se proyectan los planos y cálculos de presupuesto de las obras de salubridad y aguas corrientes para el centro urbano

En un documento, anterior al plano fundacional, encontramos fundamentos teóricos ausentes en los planificadores del Departamento de Ingenieros y que responden a los principios del higienismo de evidente lectura en los planos. El tema de la orientación de las calles eligiendo el medio rumbo a partir de la evaluación sobre los inconvenientes para el buen asoleamiento de las direcciones Norte Sur y Este a Oeste esta detalladamente estudiado en función de los diferentes ángulos de proyección de los rayos solares en las diferentes épocas del año e ilustrado con ejemplos de ciudades como Buenos Aires donde esta disposición de las calles no permite un buen asoleamiento.

También se analizan las ventajas e inconvenientes de las distintas trazas de la cuadrícula y la retícula desde el punto de vista de costos para la construcción, las distancias a recorrer entre las cuadras, el tipo de edificación resultante de calles con frente y otras con fondo, la posibilidad de terreno libre para jardines o huertas en uno u otro modelo. Se analizan las ventajas de incorporar a la cuadrícula un sistema de diagonales sobre todo desde el punto de vista de economizar distancias y además "*facilitaría eficazmente la ventilación general de la ciudad*".

El plano fundacional esta conformado por un cuadrado que contiene 36 secciones, de 6 cuadras por lado, o sean 36 manzanas de 120 metros de lado cada una, proporción que sufre una progresiva disminución en uno de sus lados hasta formar rectángulos de 120 por 60 metros. en el eje de simetría que divide la ciudad en dirección NE – SO. Allí se localizaron los edificios públicos, rodeados de jardines, representativos del poder provincial y municipal así como los de culto y cultura.

Dos tipos de sistemas viales definen su trazado: uno ortogonal que organiza la ciudad en una cuadrícula, y un sistema de diagonales que se superpone a este, delimitados por un bulevar de circunvalación de cien metros de ancho previsto en el plano original y recientemente finalizado. Ambos sistemas, totalmente arbolados con especies diferentes, presentan una malla jerarquizada de vías: calles y avenidas. En concordancia con la red vial espacios verdes localizado en la intersección de las arterias principales constituye una malla que define las diferentes secciones con plazas y parques de variadas formas y superficies. Uno de ellos, el bosque, diseñado de acuerdo a las teorías de parquización imperante en la época fue paulatina e inexorablemente perdiendo su calidad ambiental y paisajística sufriendo mutilaciones y ocupaciones edilicias. Ya en el período fundacional parte de su superficie fue incorporada al amanzanamiento urbano y en el área verde se comenzó la construcción del hipódromo, posteriormente se localizaron el jardín zoológico y diferentes dependencias de la Universidad de La Plata. Con el correr del tiempo el deterioro sufrido al verde urbano fue significativo, ya sea por voluntad de la Municipalidad o por enfermedades debidos a la contaminación ambiental y a la falta de tratamiento muchos de los árboles de La Plata murieron y están muriendo de pie.

De la proyección de las avenidas del damero hacia el exterior de la vía de circunvalación se marca la subdivisión de chacras y quintas creando un cinturón frutihortícola destinado al abastecimiento de la ciudad. Fuera del casco central se localizaron el cementerio, y los hospitales considerados para los pensadores del higienismo como no compatibles con el buen funcionamiento del área urbana, también estuvieron previstas en la zona extra muros las localizaciones de los hornos de ladrillos así como algunas actividades industriales (sin embargo desde muy temprano en estas zonas se fueron estableciendo núcleos poblacionales vinculados a las actividades) Así queda completado el partido de La Plata, tal como se conoce en la única versión anterior a la fundación.

Un documento del año 1885⁸, tres años después de su fundación permite tener una idea del ritmo acelerado del desarrollo de La Plata: *"Nacida ayer esta ciudad, hoy ostenta orgullosa con sus anchas avenidas y calles empedradas, numerosísimas casas, grandes palacios, suntuosos edificios públicos, aguas corrientes, luz eléctrica, tramways, ferrocarriles que la ligan con el resto de la Provincia y de la República, canales navegables y un gran puerto que quedará terminado para darle la expansión que necesita su corazón y su cerebro en el abrazo confraternal del mundo civilizado"*. La ciudad ya contaba en esa época con 35.000 habitantes.

La Plata contó con un cuerpo normativo desde casi sus orígenes pero sus imperfecciones, sus omisiones o ¿porque no? las excepciones acordadas fueron consolidando paulatinamente el actual perfil urbano desarticulado, segmentado, falto de identidad y de calidad ambiental.

Esta etapa finaliza con la instalación de la destilería de petróleo en el año 1923, en la franja de terreno entre el puerto y la ciudad de La Plata. El crecimiento a pesar de la escasa normativa no había quebrado el equilibrio de los ideales fundacionales ni la relación con el entorno, el elemento mas perturbador era la instalación de los frigoríficos en Berisso, (desde casi principio del siglo XX y que siguieron funcionando hasta la década del 60), por falta de tratamiento de los residuos vertidos directamente a las aguas y por el desprendimiento de malos olores. La instalación de YPF constituye un punto de inflexión para la región desde un perspectiva ambiental, si bien desde una óptica laboral generó la mayor concentración de puestos de trabajo en la región. Es a partir de ese momento que La Plata comienza a asumir el triste privilegio de ser considerada como la ciudad más contaminada de Latinoamérica.

Segundo período 1960 - 1980

Este periodo está comprendido dentro de la etapa llamada de sustitución de importaciones y coincide con la formulación del primer Plan de desarrollo urbano para la región y finaliza con el inicio del proceso de desindustrialización del país. Entre 1960 y 1980 las preocupaciones ambientales están alejadas del pensamiento desarrollista. El crecimiento económico y el aumento del empleo signaron las decisiones de políticos y economistas.

Después de la segunda Guerra Mundial, la Argentina se distinguió del resto de América por el rápido crecimiento de la industrialización. La industria automotriz, que se consolida a fines de los '50, con el desarrollismo, es parte de ese crecimiento económico y posibilitador de lo que se ha denominado el modelo "urbano automotor", que acompañó el crecimiento poblacional hacia las periferias. Con este proceso se amplía la red vial del país, favoreciendo la transformación de muchos núcleos urbanos. El poder económico que alcanzó el sector del transporte automotor, influyó decididamente en el deterioro de las empresas ferroviarias estatales, que disminuyeron su potencial en el área.

⁸ Dr. Emilio Coni. Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata. Ministerio de Gobierno. 1885

Un patrón básico de este modelo industrial urbano automotor ha sido precisamente el rápido e improvisado crecimiento de las aglomeraciones urbanas, acompañado por un fenómeno propio de este proceso: la especulación inmobiliaria.

En esta etapa se producen cuatro formas de crecimiento urbano. La primera relacionada con los loteos indiscriminados que realizan los sectores inmobiliarios en las periferias de las grandes ciudades, a partir de los cuales se asienta la población de medios y bajos recursos que puede acceder a un préstamo hipotecario, sin exigencias de los mínimos servicios de agua, cloacas o pavimento, sin exigencias de reservas verdes, espacios para escuelas y otros servicios. Situación que se verifica actualmente en el partido de La Plata con un 23% de la población sin conexión a la red de agua corriente y un 37% sin servicios cloacales. La segunda relacionada con la localización de los sectores de medios altos y altos recursos, que se localizan en zonas con servicios, manteniendo un mínimo de reservas para los espacios verdes y públicos, esta franja de población se establece en el corredor vial y ferroviario Buenos Aires - La Plata, privilegiado desde una perspectiva ambiental por atravesar el parque Pereyra, y el tercero el de los asentamientos "ilegales" que se ubican, salvo excepciones⁹, en áreas naturales inadecuadas, lo que implica graves problemas ambientales y de salubridad para la población. Y finalmente la intervención del Estado a través de los planes masivos de vivienda, con modelos degradados "funcionalista tipo ville radieuse", dirigidos a sectores medios y bajos, que resultaron, en la mayoría de los casos, un fracaso enorme, localizados en La Plata en zonas periurbanas o en enclaves dentro del caso fundacional.

Un Plan para La Plata

Pese a la escasa normativa, el tejido urbano de La Plata permanece relativamente homogéneo hasta la década del 40, a partir de los años 50 las influencias del movimiento moderno y los avances en la tecnología de la construcción comienzan a cambiar el perfil de la ciudad principalmente en la zona céntrica. No existiendo un cuerpo reglamentario coherente que se opusiera a la especulación, ésta se transforma en la norma. Sobre los lotes angostos existentes se construyeron edificios en altura que avanzando casi monolíticamente hasta el corazón de las manzanas, alteraron las tipologías del período fundacional.

Las nuevas concepciones sobre la planificación urbano-regional desarrolladas en Europa son impulsadas por la CEPAL¹⁰ en América Latina, y rápidamente adoptadas en nuestro país. Conjugadas con el desarrollismo económico dominante en la escena política de la década del 60, crean el clima necesario para el surgimiento de un plan para la región de La Plata. Las condiciones eran las necesarias pero no las suficientes. Faltó la operatividad para la ejecución que tuvieron los hombres de la década 1880 y también, lo cual no es menor, el interés de las altas esferas del poder en la realización del Plan toda vez que la mayoría de los planes del período quedaron en los papeles ya que sus instancias ejecutivas no pasaron del poder

El Plan Urbis

En ese contexto el gobierno provincial encarga la realización de un plan para los tres municipios que conforman lo que actualmente denominamos la Microregión del Gran La Plata, que se denominó Plan Urbis¹¹. Una visión regional de la zona aparece definida por primera vez en un plan.

La situación del conurbano platense se definía en ese momento "*como el estancamiento de los objetivos estructurales resultado del reflujó de sus actividades generadoras hacia la Capital Federal*".

En forma muy general se puede esquematizar al Plan Urbis 1961, como compuesto por dos grandes cuerpos: El de las propuestas físico- espaciales y el de las propuestas económicas en un contexto de desarrollo regional. El primero se expresó en principios y normativas en el campo del urbanismo y el diseño urbano tratando de asociar los aspectos teóricos sintetizados en la Carta de Atenas¹² con el esquema de etapas de planeamiento que presenta R. Auzelle en su obra clásica¹³. En relación a las propuestas económicas, éstas se basaban en las directivas de la CEPAL de formación de espacios económicos regionales integrando el desarrollo regional al nacional.

⁹ Un ejemplo es el de Villa 31 en Retiro localizada en una de las zonas, con mayor valor.

¹⁰ CEPAL. Comisión Económica para América Latina y el Caribe

¹¹ El plan Urbis fue realizado por un equipo interdisciplinario de renombrado prestigio en el país y el extranjero.

¹² CIAM, "La carta de Atenas", Contemporánea, Buenos Aires, 1950.

¹³ R. Auzelle, "Técnica del urbanismo", Eudeba, Buenos Aires, 1959.

A partir de esa situación de referencia se fijaron cuatro objetivos para el desarrollo de ambos partidos, considerados separadamente, interaccionados y en su relación con la Capital y el Gran Buenos Aires: I). Reforzar la función de la capitalidad de La Plata. II). Promover el desarrollo y localización de la industria en sus ramas específicas de alta calidad y precisión técnica. III). Exaltar la Universidad dándole un contenido de trascendencia latinoamericana. IV). Crear un gran centro regional de esparcimiento en el Partido de Ensenada para la población del Gran Buenos Aires.

Para el cumplimiento de estos objetivos se proponía reforzar la función de capitalidad a fin de recuperar *"una función política importante que se consolidará cuando se cree el gobierno del área metropolitana formada por la Municipalidad de Buenos Aires, los Organismos Nacionales y la Federación de los Municipios del Gran Buenos Aires con sede en La Plata"*.¹⁴ Evidentemente ya habían quedado atrás las pretensiones de Rocha y su esperanza de dar a La Plata el rango de Capital del País, la idea en ese momento si bien parecería reduccionista comparándola con el destino original, no lo es tanto si se compara con el escaso y dispar desarrollo que había alcanzado la Microregión.

La ciudad después del rápido crecimiento inicial se mantuvo dentro de las tasas medias del país, 12 % cada 10 años. La Microregión tenía en ese momento 413.617 habitantes, con 330.310 en el Partido de La Plata, 35.030 en Ensenada y 48.277 en Berisso.

La población se localizó en parte dentro del casco fundacional pero su expansión mayor se produjo en las periferias que no respetaron el trazado original. Hasta fines de la década de 1950 no se habían realizado planes de ordenamiento del crecimiento ni normativas de uso del suelo. En este período se produce el desmembramiento administrativo del partido original de La Plata,¹⁵ formado por las ciudades de La Plata, Ensenada y Berisso. Aunque no hay dudas que funcionalmente forman una unidad orgánica hasta el presente, Berisso se autoexcluyó de esta experiencia de planificación. Al quedar fuera del proyecto, la idea de región, principio rector del Plan Urbis, aparece cercenada desde sus orígenes.

La Microregión contaba entonces con el 10% de la población activa de la región vinculada directamente a la Universidad, con una participación en el 5% del ingreso directo de la región platense y se estimaba el indirecto en 10%. La Universidad -como en Heidelberg, Göttingen, Oxford y Cambridge- se constituía en uno de los pilares de la razón de ser y de la conformación y nivel cultural de la población y concentraba un alto porcentaje de estudiantes latinoamericanos. Proponía en consecuencia un Centro de Altos Estudios Latinoamericanos y un Instituto de Planeamiento Regional de América Latina, como primeros intentos de esta acción.

Sobre el desarrollo industrial proponía las siguientes estrategias: a) centrar el desarrollo en aquellos sectores que concentren diseño, innovación, tecnología, capital y mano de obra capacitada, b) promover una de exenciones impositivas c) crear politécnicos para la formación de obreros y técnicos especializados, y ampliación de los centros de investigación existentes y creación de otros, d) promover las disciplinas universitarias involucradas. Espacialmente se propiciaba la creación de parques industriales específicos, que posibilitarían el intercambio y el derrame de los conocimientos mutuos a través de la estrecha relación entre la producción y los centros universitarios de investigación de prestigio internacional reconocido, lo que tendería a elevar el nivel tecnológico.

Ante la inexistencia de una zona recreativa en el sur del Area Metropolitana y en consonancia con el rol regional se recomendaba la creación de un nuevo centro de esparcimiento en la franja costera del Río de la Plata en el partido de Ensenada.

Las estrategias centrales del Plan estaban relacionadas con el tratamiento de las tres ciudades que comprenden la Microregión como un complejo orgánico, por encima de las divisiones jurisdiccionales administrativas existentes y con el mantenimiento del carácter unitivo del hábitat evitando la segregación, es decir, la creación de zonas netamente diferenciadas entre los sectores sociales.

Las propuestas específicas del Plan aconsejaban por primera vez para la Microregión la delimitación de áreas urbana y rural, suburbana y semirural, estableciendo sus límites y fijando densidades y parcelamientos ajustados al uso creando consorcios para planes de reparcelamiento y urbanización proponían un esquema de racionalización e integración de la red regional vial y ferroviaria, interrelacionada con la red viaria interna discriminada; recomendaban congelar la expansión histórica limitando los desbordes de la planta urbana y de las poblaciones suburbanas a través de *"normas que alienen la concentración y eviten la dispersión"*,¹⁶ sugerían retomar el rol de la ciudad primigenia considerando a La Plata como un "centro direccional".

¹⁴Urbis, Op cit. nota 8.

¹⁵La Plata, Berisso y Ensenada se constituyeron en municipios independientes en 1959.

¹⁶ Urbis, Op. Cit.

Las propuestas del Plan Urbis y la realidad actual

El Plan Urbis no escapó al destino "utópico" de tantos otros planes formulados en Argentina. La supeditación del poder político a los intereses de los grupos económicos nacionales y extranacionales, la falta de propuestas globales de desarrollo económico y las sucesivas interrupciones de los períodos constitucionales por golpes de Estado militares, contribuyeron a su fracaso.

Es por eso que desde el comienzo, pudo apreciarse que la pretensión de las normativas sobre *los "parcelamientos orgánicos (...) ajustados al uso"* y concertados con el sector privado, fue desbordada por los intereses que impulsaban la subdivisión de la tierra solo con fines de lucro.

En el marco de las dos teorías urbanísticas en pugna: Concentración tipo "*ville radieuse*" versus ciudad jardín ¹⁷ el plan adscribía a la primera. La evolución del Gran La Plata no siguió ninguno de estos caminos, sin embargo las poblaciones que se desarrollaron a lo largo del eje que une La Plata con Buenos Aires se conformaron siguiendo las características formales de las ciudades jardín. El resto de la periferia se fue consolidando con un hábitat difuso, de muy baja densidad, carente de identidad. El nivel socioprofesional de la población define a ambas periferias. La primera es ocupada por clase media y media alta, la segunda por distintos niveles de clases medias bajas y población de escasos recursos. Pero con un denominador común que fue el loteo privado indiscriminado en detrimento del espacio rural.

Es evidente que el Plan no tuvo ningún éxito en el control del crecimiento urbano. Para que esto fuera posible se hubiera requerido una definida participación del Estado en la gestión del espacio, que asegurara en términos económicos, tecnológicos y legales la posibilidad de concretar la densificación que proponía el plan. Ello no se ajustó nunca a nuestra realidad.

Las ideas de densificación según los principios de la Carta de Atenas remiten a una realidad urbana diferente a la de La Plata que, diseñada según los conceptos del higienismo había precisamente excluido desde su creación los inconvenientes de la falta de verde, aire, luz y sol. A veces las ideas imperantes en una época son más fuertes que el análisis de la más visible realidad.

Pero obviamente no fue así como se densificó la ciudad -el microcentro- sino por simple acumulación edilicia y hoy se presentan allí todos los efectos indeseables. En las dos últimas décadas, las características ambientales negativas y el alto costo de los terrenos han provocado una relativa migración de sectores residenciales hacia zonas periféricas, disminuyendo la población del centro de la ciudad en aproximadamente 6%, según el Censo de 1991 tendencia reafirmada en los últimos años.

En los hechos no se concretó ninguna de las propuestas establecidas en el Plan y en el caso de la Universidad su crecimiento se está realizando sin ningún ordenamiento espacial. Uno de los peores impactos negativos ocurrió cuando en la dictadura militar de los '60 se construyó un centro alternativo al virtual campus del bosque. Se trata de un complejo de facultades anexo al edificio del rectorado, en el centro de la ciudad, notorio por el desajuste funcional y urbano que genera.

El esquema vial del casco urbano se ha mantenido hasta la actualidad prácticamente invariable. Pero el fuerte crecimiento del parque automotor (un auto cada 7 personas en 1980; uno cada 3,5 actualmente) ha decretado su obsolescencia, provocando parte del caos de tráfico y estacionamiento que hoy es rasgo distintivo del área central sin que hasta el presente se hayan encontrado respuestas adecuadas al problema.

Por otra parte los accesos de la ciudad, son en la actualidad insuficientes para distribuir el caudal, lo que provoca fuerte congestionamiento en los horarios pico. Este problema no es de fácil solución y está en buena medida motivado por las expansiones urbanas que conformando nuevas subvías viales, están sólo vinculadas por los accesos originales. A ello se agrega la involución de transporte ferroviario (que no pudo ser previsto por el plan) y fue suplantado por el automotor. Incluso la terminación de la autopista Buenos Aires-La Plata y la electrificación del ferrocarril no suplantarán la inexistencia de un plan integral que abarque todas las modalidades del tránsito.

Con relación a las industrias, la implantación de un parque industrial propiciando el desarrollo de la zona Sudoeste fue otra de las propuestas no realizadas del Plan, ya que estas se concentraron principalmente en la zona cercana al río, a proximidades de YPF (la destilería de petróleo más importante del país), donde se localizaron en los años 60 además del polo petroquímico, la siderúrgica y otras ramas.

La situación ambiental del Gran La Plata es resultante de las contradicciones entre las localizaciones industriales, las residenciales y las condiciones climáticas. Es sin duda uno de los graves problemas

¹⁷Sobre la oposición a la Ciudad Jardín, ver Le Corbusier "El urbanismo de los 3 establecimientos humanos", Poseidón, Buenos Aires, 1964. En el texto se formulan apreciaciones como *el destierro y desilusión en las ciudades jardín o Las ciudades satélites: el derroche y el infierno de las circulaciones*

actuales que quizás no podían preverse en toda su magnitud en los años '60. La dimensión ambiental en la perspectiva de la sustentabilidad fuerte ni siquiera se planteaba en la concepción positivista y racionalista del desarrollo de las ciudades. Los planes, a diferencia del realizado a fines del siglo XIX no incluía ninguna recomendación acerca del tratamiento del sistema cloacal, ni de la basura. Tampoco se hacía referencia a la problemática de los efluentes industriales peligrosos, que en la actualidad se han constituido en un gravísimo problema para amplios sectores de la población, fundamentalmente de bajos recursos.

El Proyecto de esparcimiento regional, que incluía si una concepción de espacio natural ambientalmente bien organizado y una forma de mejoramiento de la calidad de vida, es otra asignatura pendiente. Nunca fue acometido en forma integral, a pesar de su potencialidad y es otro de los ejes fundamentales de un posible desarrollo regional, señalado por primera vez en el Plan Regulador.

Finalmente la propuesta de un organismo intermunicipal para encarar los problemas urbanos y regionales, no pudo concretarse. Hoy en día la coordinación y la cooperación se constituyen en una necesidad fundamental para enfrentar las intervenciones que no reconocen límites jurisdiccionales en el marco de la reestructuración del espacio globalizado.

La nueva modalidad comercial de grandes superficies y las nuevas vías de comunicación como la recientemente creada autopista La Plata - Buenos Aires están transformando la morfología urbano-regional, la estructura comercial tradicional y la configuración espacial con la incorporación de barrios cerrados y fragmentaciones urbanas.

Etapas actuales

El proceso de globalización de los mercados y regionalización de la producción que está reconfigurando los territorios, ha producido una intensificación en el intercambio comercial entre los países, favoreciendo la conformación de grandes mercados regionales y zonas de libre comercio. El desdibujamiento de las fronteras nacionales está acompañado por el achicamiento del aparato estatal con las consecuentes privatizaciones en empresas y servicios estatales.

Si bien "sustentabilidad urbana" es un concepto introducido en el discurso oficial internacional desde los años '80" es en los últimos 10 años que en nuestro país comienza a formar parte del lenguaje común de todas las disciplinas produciendo discursos banalizados.

En este contexto desde las esferas estatales se impulsa la redefinición del rol de la ciudad a partir de importantes realizaciones y proyectos para la región sin que se visualice un plan de conjunto como parte de una idea global inscrita en básicos principios de sustentabilidad. Haremos una breve síntesis de ellos:

* **Zona franca:** Se relaciona fundamentalmente con procesos de apertura de los mercados comerciales y que se inserta en el marco de las tendencias de la economía basada en la comercialización de productos de importación. Su localización y puesta en marcha se realizó sin un plan previo. Así el sistema de infraestructura y transporte no fue considerado lo que se revierte en serios problemas del área urbana de influencia inmediata y de tránsito e inseguridad en los corredores principales produciendo importantes impactos de sustentabilidad urbana.

* **Puerto.** El proyecto de modernización y ampliación del puerto, para el cual se ha elaborado un plan director hasta el año 2050, está siendo estudiado como un problema sectorial desvinculado no solo de su área de influencia sino del sistema portuario el país.

* **Puente Colonia-Punta Lara.** No hay precisiones acerca de las características tecno-constructivas del puente y de las exigencias físico- ambientales y de logística. Existen algunas propuestas de localización de una playa de camiones, de establecimientos comerciales de gran porte, de un hotel 5 estrellas, pero no se especifican los requerimientos técnicos para medir el impacto sobre áreas de extrema vulnerabilidad - sólo se conocen a través de publicaciones periodísticas sin mayores precisiones- ni se conocen las evaluaciones de factibilidad, los estudios de mercado y externalidades que surjan de las mismas, por ejemplo las obras necesarias para la provisión de agua potable, evacuación de efluentes, energía y exigencias estructurales. No se ha planteado un estudio integral que evalúe las posibles alternativas de localización y dimensionamiento de las áreas de logística en función del desarrollo del proceso de integración.

* **Autopista Buenos Aires-La Plata:** La inauguración de la autopista Buenos Aires-La Plata, en su primer tramo, a fines de 1996 está produciendo un impulso importantísimo a nuevas construcciones, sin que este efecto ya previsto en diversos estudios previos, haya sido acompañado por la adecuación de la infraestructura de servicios, lo que está implicando riesgos importantes para el futuro de la ciudad y de su paisaje urbano y natural. El diseño de la autopista no se adecuó a las características geomorfológicas del sitio lo que implica problemas crecientes de inundaciones y deterioro del ambiente circundante con graves perjuicios para la población. Asimismo no existen normativas que exijan planes integrales de infraestructuras y formas adecuadas con el tipo de suelos del área.

Tramo en construcción: implica una verdadera barrera entre las zonas urbanizadas de Punta Lara, Villa Elisa y City Bell, (que profundiza la barrera creada por el ferrocarril, al permitirse urbanizaciones no acompañadas de planes de infraestructuras viales), una ruptura en la relación de dos áreas actualmente conectadas que se profundizará si no se realizan cruces, adecuados para absorber el incremento de las posibles nuevas localizaciones; no se evalúan correctamente ni el incremento vehicular ni las vías alternativas para el tráfico, ni las relaciones con el sistema vial existente, tanto regionales como urbanas; tampoco existen lineamientos para enmarcar los nuevos proyectos.

* **Proyectos residenciales.** Los nuevos proyectos residenciales de tipo barrios cerrados no están contempladas en forma integral en las normativas, ni siguen lógicas de interacción con la actual organización del territorio. Se verifica en los emprendimientos actuales continuas modificaciones de acceso a la autopista a efectos de comunicarlos.

CONCLUSIONES

Es evidente que hay una extensa brecha entre los discursos y las realizaciones. En la realidad en ninguna de las acciones que se están realizando en la región se consideran ni la sustentabilidad débil, fuerte, local o global. A pesar de Organismos que se denominan del Medio Ambiente, no existen ni reglamentaciones, ni exigencias de tratamiento de los problemas más graves que afectan al ambiente y que están estrechamente relacionados con la sustentabilidad. Arroyos y ríos y aire contaminados, falta de infraestructura básica indispensable, falta de restricciones al tratamiento de la basura y de los efluentes industriales, falta de manejo de los espacios naturales, un sistema de transporte inadecuado y una normativa de construcción que no considera el ahorro energético.

Es evidente que estos hechos requieren de estudios profundizados para permitir el desarrollo armónico del crecimiento urbano y las políticas que se adopten condicionarán en gran medida la calidad de vida urbana y las posibilidades de crecimiento económico de la Microregión. Sin estos mínimos principios impulsados con fuerza de ley por el Estado, la sustentabilidad en ninguna de sus dimensiones podrá ser garantizada. Hemos producido un retroceso muy importante en relación a los ideales y concreciones de fines del siglo XIX. Podremos retornar a esos principios en el siglo XXI?

BIBLIOGRAFIA

De Paula, Alberto. "La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura". Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987
Dr. Dardo Rocha . Discurso pronunciado el 1 de mayo de 1881, frente a la Legislatura al asumir sus

funciones de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.
Dr. Emilio Coni. " Reseña Estadística y Descriptiva de La Plata". Ministerio de Gobierno. 1885
P.Liernur y P.Pschepiurca, "Precisiones sobre los proyectos de Le Corbusier en la Argentina", SUMMA nro. 243, nov. 1987 G.Ciucci "Il mito Movimento Moderno e le vicende dei CIAM", Casabella nro. 463/64, 1980, pp28/35
C.A.de Mattos, "Los límites de lo posible en la planificación regional", Revista de la CEPAL, dic. 1982.
Urbis, "Plan Regulador Conjunto de los Partidos de LA Plata y Ensenada", 2 vol, La Plata, 1961.
CIAM, "La carta de Atenas", Contemporánea, Buenos Aires, 1950.
R.Auzelle, "Técnica del urbanismo", Eudeba, Buenos Aires, 1959.
Le Corbusier "El urbanismo de los 3 establecimientos humanos", Poseidón, Buenos Aires,1964.
CIAM,"El corazón de la ciudad", Hoepli, Barcelona,1955.
S.Boisier, " Que hacer con la planificación regional antes de la medianoche?" Revista de la CEPAL, Abril, 1979.
Etchichury,Luis,M. Estudio Histórico Estadístico Demográfico, Taller de Imprenta municipal, La Plata.1914
Salvadores, Antonio. Fundación de la Ciudad de LA Plata. Documentos Editos e inéditos, 19xx
Tartarini,Jorge. La acción profesional en la fundación de La Plata. Pcia de Bs As,
Morosi, Julio. La Plata ciudad nueva, ciudad antigua. Historia ,Forma y Estructura de un espacio Urbano singular. U. L.N.L.P,1983