

CAMBIOS FUNCIONALES Y MORFOLÓGICOS ESTRUCTURADOS POR LOS EJES ALEM Y SARMIENTO EN LA CIUDAD DE BAHÍA BLANCA, ARGENTINA

**Nidia Formiga
Eduardo J. Gárriz**

La ciudad como producto social y el paisaje urbano como expresión de dicha construcción, son resultado de un proceso complejo que reconoce, en las materialidades existentes, las acciones producidas por los diversos agentes que intervienen. De esta manera se ponen de manifiesto las relaciones espacio-sociedad en las que se sintetizan las pautas culturales y los múltiples intereses, personales o de grupo; un espacio diferenciado será el producto final de esta apropiación selectiva del medio urbano, cuyas continuas transformaciones están vinculadas a los requerimientos de espacio que derivan de los cambios tecnológicos y en los estilos de vida (Mignaqui, 1998).

En tal sentido esta ponencia se orienta a establecer los principales rasgos y aspectos distintivos de dos importantes arterias, Alem y Sarmiento, las que presentan un rol destacado en el proceso de consolidación de la ciudad de Bahía Blanca, un centro urbano de proyección regional, localizado en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

La temática comprende el análisis de dichos ejes, como componentes relevantes por la función que se les asigna dentro del sistema circulatorio y ante la evidencia del proceso de revalorización continua de los mismos, donde se destacan las transformaciones en el espacio residencial y en las actividades recreativas, vinculadas a los cambios en los hábitos de consumo que se orientan hacia los nuevos desarrollos comerciales periféricos. En cuanto a los rasgos morfológicos, se marca una notoria diferenciación en lo que respecta a la riqueza arquitectónica y al atractivo paisajístico, en especial el derivado de ambientes donde predomina el verde y la naturaleza. Si bien aunque ambas vías cumplen la función de accesos a la ciudad, desde el anillo de circunvalación externa, son marcadas las diferencias en cuanto al perfil viario de cada una y el proceso de consolidación, aspectos que permiten destacar su especificidad en el contexto urbano.

La síntesis sociedad-espacio-tiempo

En la estructuración del espacio urbano se ponen en evidencia los condicionantes del entorno físico y la acumulación de las materialidades del proceso histórico que explicitan las continuas y sucesivas transformaciones tecnológicas, productivas y culturales que ha experimentado la sociedad local (Whitehand, 1992, pp.625). Por lo tanto, la dinámica urbana está directamente vinculada a los cambios técnicos que se expresan, materialmente, en los medios de producción y circulación.

Las materialidades se constituyen en la expresión de las relaciones espacio-temporales y éstas se fijan al espacio y permanecen como forma inalterada, o bien adaptándose a los nuevos requerimientos de uso y de asimilación de la sociedad. Conjuntamente con el proceso de crecimiento de la ciudad, se destaca la consolidación del área central, donde algunas construcciones se distinguen por su gran valor patrimonial y cuyo tipo edilicio se vincula con lo monumental, representativo de las instituciones que alberga, y que registraron una apropiación de espacio privilegiado, por el beneficio que les otorgaban las regulaciones que establecían el status y el orden, de acuerdo al poder imperante.

Posteriormente, el impacto de nuevas formas y estilos constructivos, vinculados a un uso intensivo del suelo de tipo comercial y a la residencia en forma vertical, generan grandes cambios asociados a procesos de renovación o rehabilitación urbana, que llegan a conformar una estructura compleja, en la que se entremezclan formas y estilos. Las construcciones originales permanecen como un continente donde la planta baja, por ser el ámbito de contacto directo es modernizada y refuncionalizada, en tanto los pisos superiores, en muchos casos, quedan marginados o a la espera de nuevas oportunidades, con actividades secundarias, en estas primeras etapas de transformación. "En este sentido, la ciudad funciona como un palimpsesto que nos obliga a develar la superposición de escrituras que la componen." (Canclini, 1997, pp. 12).

En cuanto al viario urbano, si bien queda delineado desde el trazado fundacional, se desarrollará conformando una malla que abarca a la ciudad en su conjunto, tendiendo a la integración de los distintos sectores que la componen. Las vías de circulación tienen un papel preponderante al actuar como soporte en la continuidad y prolongación del entramado urbano, valorizando el espacio y orientando la expansión de la ciudad, al conectar las urbanizaciones existentes o bien a través de las nuevas urbanizaciones.

Es así que el análisis de las vías de circulación requiere de un enfoque amplio, que abarque los distintos aspectos de la vida urbana. En primer lugar, permite establecer las relaciones de estas infraestructuras con la evolución de la morfología, en cuanto al impacto en la forma urbana y las condiciones de accesibilidad (presencia de nodos de intercambio). Además, hay que tomar en consideración que se

introducen cambios en la movilidad, por las nuevas prácticas espaciales y las implicaciones en la calidad de vida de los habitantes. Es por ello que la reflexión lleva a tomar en consideración los sistemas constitutivos del espacio urbano en cuanto a las infraestructuras de transporte, las actividades y las relaciones socio-espaciales, que ponen de manifiesto las prácticas y los comportamientos cotidianos de sus habitantes. (Bailly y Widmer, 1999, pp.64)

Valoración de los componentes morfológicos en la estructuración de un eje

El plano es un referente de alto valor pues es el elemento primario del proceso constructivo urbano, al contener las líneas directrices sobre la forma que la ciudad adoptará, en base al proyecto que representa. En el caso de las ciudades pampeanas la cuadrícula, o plano en damero, se constituyó en un instrumento válido para llevar a cabo proyectos vinculados a la conquista y ocupación, en primera instancia al servicio de la dominación española y, luego, también aplicada por las autoridades nacionales, sobre los territorios del denominado "desierto". La adaptación al relieve, la simpleza de sus formas que hace factible la continuidad, le confirieron a este modelo una vigencia que se prolongó durante siglos y que condicionó el crecimiento de estas ciudades.

De manera que la continuidad en el trazado urbano permite reconocer esas sucesivas etapas a través de los distintos amanzanamientos, los cambios edilicios y, también, en las vías de circulación, las que se desarrollan adaptándose a nuevos perfiles de uso cumpliendo la función principal de darle unidad al espacio, en el contexto integral de la ciudad.

Su aplicación conlleva la ponderación tácita de ciertos lugares y la determinación de los ejes que estructurarán los flujos y el crecimiento. El valor de estos aspectos se resignificará en cada parte del espacio urbano y para cada tiempo. De tal manera que cada etapa tiene un presente donde comienza a gestarse la ciudad futura; es entonces que cada tiempo parece implicar una nueva ciudad, no independiente de la anterior, pero sí diferente de ella. De allí proviene la riqueza, las crisis y el nuevo escenario a interpretar.

Las vías de circulación adquieren su importancia en la ciudad, no sólo a través de un orden tipológico, que las diferencia y jerarquiza sobre la base de las características del trazado, sino también por los procesos que las fueron conformando, dotándolas de una cierta especificidad.

Las vías se comportan como corredores de comunicación y difusión del medio urbano, pues a través de su recorrido los distintos tipos edilicios y tejidos urbanos se van asociando o disgregando, creando continuidades o rupturas, estableciendo los nexos entre lugares; por lo tanto es importante analizar la disposición, la dirección y la continuidad, como condiciones de articulación del espacio respecto a la accesibilidad y la conectividad, como un conjunto integrado, como soporte de los movimientos que se producen en el espacio, minimizando las fricciones.

Tomando como base estas consideraciones generales es preciso destacar la importancia de las vías de circulación en varios aspectos:

El primero, reconocerlas en un conjunto integrado, a nivel del sistema circulatorio, a través de la jerarquización de las mismas (calles, avenidas, etc.), en función del rol que cada una tiene y de acuerdo a los requerimientos de uso a los que están asociadas.

En segundo término, al considerar las características de cada arteria y según su valor histórico, el tipo de actividades predominantes, la riqueza arquitectónica y paisajística, a lo que se agrega la funcionalidad como estructuradoras de sectores urbanos.

También es interesante la distinción establecida por Gourdon (1999, pp.53), entre calle (en sentido amplio) y la vía especializada (para automóviles, por ejemplo), que es una manera de articular movimiento y asentamiento. Siendo diferentes, se manifiestan dando forma y organizando distintos espacios. Esto es debido a que la calle relaciona movimiento y asentamiento, dando lugar a una multiplicidad de usos, en tanto la vía especializada los disocia funcionalmente.

Todos estos rasgos les confieren una situación distintiva en el entramado urbano, que les permite alcanzar un posicionamiento y una identidad, cuya base son los elementos y los atributos que las componen, a lo que se suma el valor simbólico para la comunidad.

Es preciso el análisis de estos aspectos, como parte de la complejidad de la ciudad, para interpretar la realidad del espacio urbano como construcción social y espacio fragmentado, donde el resultado sea reconocer los procesos que determinan cambios morfológicos, vinculados con el desarrollo histórico de su sociedad.

Rasgos distintivos del sistema circulatorio

La problemática vial es tratada en detalle en la Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca de 1986, que plantea el ordenamiento del sistema circulatorio, basándose en la red existente, y trata de ponderar ciertas arterias, para brindar posibles soluciones a lo que denomina los “conflictos circulatorios”. Fue nuevamente considerada en el informe municipal Problemática Urbana de la ciudad de Bahía Blanca 1996-1997, en el cual se destaca que “en la actualidad y a pesar de los cambios producidos por el crecimiento natural de la ciudad y el incremento del parque automotor, se mantienen los componentes de la estructura circulatoria” en función del rol de cada uno de ellos (1997, pp. 158).

La propuesta pretende actuar sobre las distintas vías ajustándose al trazado que impone la cuadrícula, y basa sus modificaciones en la prolongación o ensanche de las actuales y, en algunos casos, la apertura de nuevas calles, tratando de evitar obras de gran envergadura y altos costos, como en el caso del cierre del anillo interior, en su sector norte.

El sistema circulatorio bahiense se compone de cuatro niveles, que se establecen de la siguiente manera:

- Anillo de circunvalación externa:
Se comporta como un “sistema periférico de enlace” con las rutas de vinculación regional, cuya función es ordenar el tránsito vehicular pasante y, principalmente, el tránsito de cargas en general y de acceso al puerto.
- Sistema de penetración:
Se sitúa entre los dos anillos y comprende a diferentes accesos a la ciudad. “Sus trazas han sido concebidas como prolongación de calles urbanas en relación con áreas de expansión previstas para la ciudad” (1986, pp.211). Sarmiento y Avda. Alem son parte de esta articulación.
- Anillo de circunvalación interna (Camino de interconexión barrial):
Con este proyecto se pretende la conexión entre diversos sectores de la ciudad, sin pasar por el sector central. Este anillo “mejora la distribución interna y conecta los accesos a la ciudad con las calles y futuras avenidas jerarquizadas dentro de la red vial interna” (1986, pp 212)
- Sistema jerarquizado dentro de la ciudad:
Se estructura en base a una trama formada por calles y avenidas, entre las cuales quedan comprendidas Sarmiento y Avda. Alem.

En el Informe de 1997 se toma como base lo planteado en 1986, respecto a “generar un sistema de distribución rápida que interrelacione los centros de mayor concentración de actividades”. Por lo cual se establece la implantación de un sistema circulatorio binario que “funcionando en paralelo y sentido inverso, responden a la necesidad de contar con vías de tránsito fluido en los dos sentidos” (pp.160).

Caracterización de los ejes Alem y Sarmiento

Los cambios vinculados con los hábitos de consumo y uso del espacio urbano han tenido repercusión en el área central de la ciudad, donde se evidencian importantes transformaciones como resultado de la dinámica urbana. El proceso de crecimiento se concentra en ciertos sectores que presentan factores de atracción y revalorización, por su mayor potencial en relación a las expectativas del momento, que induce cambios en usos del suelo y las actividades, que tienen consecuencias directas en la funcionalidad y la morfología, que impactan directamente sobre los ejes Alem y Sarmiento

En este juego de competencias se enfrentan las nuevas áreas de consumo al sector centro tradicional, el cual ve amenazada su posición dominante en la jerarquía intraurbana. En tal sentido, la ciudad de Bahía Blanca presenta cambios de importancia en cuanto a la revalorización de sectores del área periurbana, vinculados al impacto comercial generado por la instalación, sobre el eje Sarmiento, de los formatos comerciales de hipermercados-shopping.

De acuerdo a los aspectos reseñados anteriormente, se procede a establecer una caracterización general de las arterias en estudio, para desarrollar a continuación, en cada una de ellas, el sector que presenta en la actualidad mayor especificidad.

Respecto a Sarmiento, se lo destaca por su efecto dinamizador en la expansión del área noreste, como eje que organiza y estructura un espacio en construcción. Como resultado de la integración de arterias de penetración y de circulación periférica, se ha creado una nueva centralidad, donde el eje Avenida de Penetración -Sarmiento asume una función dominante.

En este eje se pueden reconocer tres sectores:

- a) el comprendido en el área de microcentro, presenta una alta consolidación y con usos predominantes de tipo comercial y de servicios. En la primera cuadra, frente a la plaza central se localizan los edificios comprendidos en el patrimonio urbano correspondientes a la Catedral y del diario La Nueva Provincia.
- b) la conformación de un centro secundario, por la concentración de actividades comerciales que resultan beneficiadas de la ampliación de la arteria con doble circulación y las áreas residenciales que comunica.
- c) corresponde al tramo de acceso a la ciudad y es el que mayor valorización tiene en la actualidad y, por lo tanto, se trata con mayor detalle.

Por lo tanto, esta vía muestra una progresiva transformación desde una calle céntrica, que tiene su origen en el núcleo de la ciudad, con preeminencia de actividades especializadas que comparten el espacio con el uso residencial, donde se destaca la verticalidad. Las vías férreas y el entubado del arroyo Napostá establecen una transición hacia un nuevo sector en rápida consolidación que constituye una alternativa comercial entre el centro y las áreas de consumo periférico. A continuación y conformando un área en proceso de ocupación, el tercer sector irrumpe de manera distintiva, "con saltos", a modo de impulsos, en un proceso que establece nuevas formas de organización territorial.

Hacia el entorno inmediato y más allá del anillo exterior, esta vía se proyecta como un eje de integración hacia el área de Aldea Romana. Además, constituye el acceso inmediato a la ciudad para diversas áreas, como es el caso de los barrios cerrados en formación y el Centro de Investigación así como para el flujo vehicular que desde la región es atraída, de manera importante, por la oferta de los centros comerciales.

En el caso de Alem, debido a la revalorización permanente que se ha venido realizando, se pueden destacar aspectos tales como su importancia dentro del sistema circulatorio y el valor paisajístico, basado en una rica y diversa tipología edilicia, que le ha conferido una fuerte identidad para los habitantes de la ciudad como espacio residencial, de paseo y, en la actualidad, por el desarrollo comercial que el mismo viene presentando.

En el caso del eje Alem, se distinguen cuatro sectores:

- a) constituye el área de mayor prestigio y cambios en el período actual, por lo cual será el sector a analizar de este eje. Por los cambios en la centralidad, este sector se articula al circuito de diversión nocturna de los jóvenes, con el área de locales bailables de Fuerte Argentino.
- b) presenta características recreativas, al conformar el Parque de Mayo uno de sus bordes, en todo su trayecto, a lo que se agregan diversas actividades comerciales y el impulso del desarrollo vertical, con una oferta inmobiliaria con destino predominante al segmento estudiantil.
- c) Se establece una ruptura importante en el viario al disminuir considerablemente su ancho, a pesar de constituir parte del acceso a la ciudad, desde el anillo externo. Desde aquí el uso residencial comienza a ser el predominante así como actividades comerciales, de servicios y recreativas que requieren de grandes parcelas. En este sector se presentan importantes conflictos de tránsito por el flujo generado por las actividades y el constituir nodos de intercambio con otros accesos de jerarquía regional así como con la avenida de interconexión barrial.
- d) Este tramo se inscribe en un ámbito periurbano, cuya transformación resulta de un rápido proceso de ocupación de las áreas adyacentes, especialmente por la incidencia de conjuntos habitacionales. Un conflicto importante a destacar es que la vía presenta un ancho normal de calle en tanto cumple las funciones de acceso a la ciudad, desde el anillo exterior.

En síntesis, la primera observación que surge y en franco contraste con la situación de Sarmiento, es la pérdida gradual de funcionalidad desde el sector céntrico hacia la periferia. A lo largo de su recorrido se

suceden diferentes ambientes urbanos, sin solución de continuidad y que ponen de manifiesto el diferente grado de consolidación de los sectores central, macrocentro, de transición y periurbano, en base a aspectos morfológicos y funcionales.

Sector Avenida de Penetración-Sarmiento

Este sector presenta los rasgos de una vía especializada, en la cual las lógicas de construcción, vialidad y económicas se asumen de manera separada y autónoma, constituyendo la marca de componentes urbanos representativos de un modo de distribución espacial monofuncional y especializado. No hay vinculación con la malla de calles adyacente, dado que las conexiones se establecen a partir de nodos. "El resultado es un archipiélago de espacios "en impasse", como recintos autónomos donde es preciso casi siempre volver sobre sus pasos."(Gourdon, 1999, pp.57)

Hasta hace poco tiempo, la urbanización del sector este era muy lenta, con predominio de actividades periurbanas (segundas residencias y áreas recreativas), persistiendo elementos rurales en el paisaje.

La materialización de las vías de penetración ha tenido distintos efectos sobre su área circundante. En el caso del acceso por Sarmiento, se constituye un eje muy dinámico de expansión urbana y con un potencial de gran crecimiento en el corto plazo, donde el impacto de la actividad comercial ha sido determinante

Aquí están funcionando dos complejos comerciales, bajo el formato hipermercado-shopping, que comprenden los conjuntos Wall Mart- Paseo del Sol y Cooperativa Obrera-Bahía Blanca Plaza Shopping,

En este tramo se localizan, además: los Paradores Austral -que es un hotel de ruta con 58 habitaciones-una estación de servicio de YPF (que está en construcción) y algunos centros recreativos. La importancia paisajística del sector incidió en la materialización de una ciclovía a lo largo de este trayecto, que potenció las actividades recreativas.

La crisis económica, con sus consecuencias directas en los problemas de empleo y la reducción en la capacidad adquisitiva, parece haber tenido efectos negativos en los dos complejos comerciales, como ha ocurrido en la actividad comercial en general. Es posible que este panorama deprimido sea la causa de que no se han concretado las incorporaciones previstas como segunda etapa en el Bahía Blanca Plaza Shopping.

También en el Paseo del Sol se registraron algunos cierres y cambios de actividad en los locales, por lo que se está replanteando el funcionamiento del área destinada a shopping.

Los cambios más notorios sobre el área comenzaron a producirse luego de completarse la obra del ramal noreste del Anillo de circunvalación y el acceso por calle Sarmiento, ya que este eje dotó de una inmejorable accesibilidad en los siguientes casos:

- a la zona contigua al barrio residencial de más prestigio de la ciudad, Barrio Palihue, ya que se evidencia la prolongación de la zona ocupada, siguiendo este eje, denominada Altos del Palihue.
- a otro barrio parque mas alejado, Barrio Patagonia, al proporcionarle una vía rápida de acceso que le permite conectar varias arterias de su trazado y favorecer la expansión de construcciones sobre las mismas.
- al aeropuerto, lo que constituye una ventaja muy importante en las condiciones actuales, dado que la puesta en marcha de los grandes emprendimientos petroquímicos han tenido como consecuencia un considerable aumento en la demanda de transporte aéreo.
- a la amplia extensión destinada al Parque Campaña al Desierto y donde ya se han iniciado importantes actividades para su forestación. Es probable que con la revalorización del sector esta área recreativa se concrete a breve plazo.
- también esta importante vía "acerca" a la ciudad a Aldea Romana donde se desarrollan varios emprendimientos vinculados a viviendas, así como a diversas localizaciones próximas (CRIBABB, autódromo, barrios cerrados, etc.).

La potencialidad del sector y la importancia del eje quedan de manifiesto a través de varios carteles que se encuentran sobre el acceso de Sarmiento, que promocionan ventas de lotes y parcelas en el sector a través de particulares o agentes inmobiliarios y en la cantidad de viviendas en construcción, especialmente en proximidades del Barrio Patagonia y Altos del Palihue. También se debe destacar que, sobre la misma arteria, se efectúa publicidad de otros sectores como los barrios cerrados localizados en el área próxima, cuya propaganda destaca el escaso tiempo requerido para llegar al centro de la ciudad, por las ventajas que proporciona este conjunto de vías de circulación.

Conjunto Parque-Avenida-Teatro en el eje Alem

En este tramo Alem presenta los rasgos con que Gourdon caracteriza a la calle, al asociar movimiento y asentamiento, pues se configura un espacio de articulación de funciones: hábitat, actividades, acceso y diversos modos de uso y disfrute del espacio público, por lo cual se hace referencia a su multifuncionalidad. En esta combinación casi ilimitada de usos, cada función se vale de la otra y, en la que la coexistencia de los elementos, produce efectos de revalorización o desvalorización. Además, por su plasticidad, da lugar a procesos de transformación, temporales o permanentes, a todo o parte de su trayecto, por lo que es posible que de una función netamente residencial se convierta en una arteria comercial y, al cabo del tiempo, recupere su identidad de origen.

El caso de la avenida Alem se destaca dentro del sistema circulatorio, no sólo por su función y posición en la trama urbana, sino también por el valor emblemático que tiene para los bahienses. A través de las características que se presentan en los distintos períodos, se detectan cambios significativos en la estructuración de este sector. Los elementos morfológicos, en particular la tipología edilicia, como rasgo distintivo del eje y factor importante en la conformación de una identidad particular en el contexto de la ciudad, permiten reconstruir las distintas temporalidades en relación a la funcionalidad de este espacio y las pautas impuestas por la normativa vigente.

En primera instancia se puede indicar que el primer sector del eje Alem presenta un cambio en el perfil de actividades, al ser revalorizado como una prolongación del área central.

A fines del siglo XIX y principios del XX, el país en general y la ciudad en particular vivían un momento excepcional, ya que el presente resultaba grandioso y el futuro promisorio, como se expresaba en los discursos de los sectores dominantes. En las ciudades se trataba de manifestar esta opulencia a través del diseño arquitectónico de tipo monumental, como forma de materialización de estas proyecciones.

En este contexto se inscriben las iniciativas que llevarán a la conformación de un espacio singular, el eje Alem, el que se encuentra acotado y valorizado por el Teatro Municipal y el Parque de Mayo.

En el proceso de crecimiento de la ciudad, la avenida se convierte en un elemento estructurador del sector norte, que se caracterizaba por la homogeneidad tipológica y morfológica, que en el transcurso del tiempo ha ido cambiando hasta evidenciar el mayor impacto y ruptura, con la implantación de la edificación en altura y los diversos componentes del equipamiento utilizados.

En un primer período, la avenida Alem se constituye, funcionalmente, como vertebrador del área ocupada por las quintas, situación de la cual se presume derivó su primera denominación como "1ª de las Quintas". De los documentos consultados se tiene que en el plano de Bahía Blanca de 1898 la traza ya está identificada como Avenida Alem y consta que en algunos títulos fue registrada como calle Pacheco. En el sector más extremo (hoy coincidente con el Parque de Mayo) parece mantener la antigua denominación de 1ª de las Quintas.

Sus orígenes, conjuntamente con el de la calle 12 de Octubre, están vinculados a las quintas que se ubicaban siguiendo el curso del Napostá. El trazado se relaciona con la denominada Zanja de Rosas (hoy 12 de Octubre-Corrientes), creada como elemento defensivo y que luego fuera utilizada como canal de riego, a medida que crecía el área de cultivos. La disposición paralela a la zanja introduce una alteración en el trazado de la cuadrícula, así como su remate en la manzana del teatro, que rompe la continuidad y la uniformidad prevaleciente.

Algunas crónicas de la época ponderan esta arteria por ser "la calle de acceso al Parque, y como tal, reviste una importancia excepcional... Con el tiempo esa arteria ostentará los mas hermosos edificios de Bahía Blanca. A la entrada de esta Avenida, calle Alsina se encuentra el Teatro Municipal". (Album Argentino, circa 1912, pp. 35). En otro párrafo se hace alusión al estilo de las construcciones y a la atracción que ejerce como paseo público, por lo que se estima que "está llamada a ser la mas elegante y concurrida de Bahía Blanca, debido a los chalets que se están levantando en sus dos costados" (ibídem).

Si bien las diferentes fuentes consultadas permiten reconocer opiniones contrapuestas respecto al desarrollo urbanístico alcanzado en esta avenida, es de destacar por la proyección que alcanza para la ciudad, la valorización del conjunto Teatro-Avenida-Parque, que se pone de manifiesto hacia el fin de los años veinte, en los comentarios vertidos en el libro del Centenario de Bahía Blanca (año 1928). Allí se indica que: "El Parque y la hermosa Avenida Alem que le da acceso, forman un capítulo especial de la sociabilidad bahiense... No existen las exclusiones odiosas, ni prevalecen las jerarquías empecatadas." Luego continúa haciendo una referencia a la alta frecuentación que se observaba en el paseo y lo expresa en los siguientes términos: "por allí desfilan en los atardeceres, verdaderas procesiones automovilísticas". Por último, es interesante mencionar que se resaltaban como características significativas de la avenida las vinculadas a su amplia calzada con "una hermosa rambla central a lo largo de toda su longitud", que para mediados de siglo ya había desaparecido.

De particular importancia son las referencias a la conformación de un espacio residencial de prestigio, de carácter señorial, en relación a la calidad edilicia y el valor de los inmuebles, ya que las viviendas se califican como suntuosas, estableciendo una diferenciación entre grandes mansiones y chalets. Desde una visión retrospectiva, se indica que esta calle cumplía dos funciones la vinculación con la región y, en la circulación interna, pondera la función de esparcimiento hasta el Parque de Mayo y se enfatiza la localización de viviendas de alta calidad constructiva en el sector próximo al Teatro Municipal.

Con el transcurso del tiempo, se van detectando los cambios relacionados con el uso más intenso del automóvil, aunque presenta continuidad en su función de acceso hacia el sector norte de la ciudad y, con el desarrollo de las actividades urbanas, se va registrando una densificación, aunque no pierde su rasgo distintivo de lugar de paseo.

La avenida fue cambiando paulatinamente su fisonomía. Siguiendo a Milton Santos se puede decir que lo que se halla delante nuestro es el ahora y el aquí, la actualidad en su doble dimensión espacial y temporal. El pasado pasó y sólo el presente es real. Más la actualidad del espacio tiene esto de singular: está formada de momentos que fueron, estando ahora cristalizados como objetos geográficos actuales (1982, pp. 10). Comenzó siendo la calle de las quintas, con extensos frentes verdes y cuyo nombre "1ª de las Quintas" hacia justicia al uso de ese espacio. Luego se conforma como una señorial avenida que adquirió relevancia como un importante paseo público. Los cambios morfológicos tienen relación con la normativa urbanística vigente en los distintos períodos. La transformación más reciente, vinculada a la nueva dinámica de actividades y funciones urbanas, lo que lleva a expresar que: "Por querer convertirse en una vía de tránsito rápido y de carácter moderno, perdió en gran medida su unidad y su fisonomía propia." (Viñuales y Zingoni, 1990, pp. 47) .

Hacia fines de los noventa presenta una ocupación plena, dando como resultado un tejido urbano vertebrado por el uso residencial, donde predomina un tipo de construcción baja, de las cuales la mayor proporción corresponde a viviendas de dos plantas. Las fachadas de las edificaciones se alinean de manera discontinua, en muchos casos quebradas al interior de la línea de vereda y con jardines al frente, lo que le confiere en algunas cuadras una amplitud que favorece su imagen de espacio más abierto, que marca un cambio notorio con el resto de la trama urbana. Este aspecto es complementado por la iluminación, las amplias veredas que conforman un ámbito que motiva a caminar en un espacio público donde prevalece un paisaje estéticamente agradable y que brinda condiciones de tranquilidad y seguridad. La disposición de la arteria, que en este tramo se desarrolla en forma oblicua respecto a los ejes adyacentes, agrega un cambio en las visuales que se constituye en un atractivo más que favorece la riqueza de imágenes y perspectivas. Todos estos aspectos configuran un espacio de fuerte gravitación que refuerza su condición de paseo y mantiene la vigencia del vínculo entre el área central y las principales áreas verdes de la ciudad.

El sector como objeto de nuevas competencias

La tradicional Avenida Alem, zona residencial de prestigio, se está transformando rápidamente por la sustitución de usos, conformando una prolongación del centro por calle Alsina, con la articulación de un conjunto de restaurantes en la intersección con Dorrego y el teatro. Las residencias son ocupadas por inmobiliarias, oficinas comerciales, consultorios e institutos médicos especializados, dependencias universitarias, boutiques y confección de ropa exclusiva, así como restaurantes, pubs, confiterías, etc.. Un impacto importante fue la localización del supermercado Disco (empresa con capitales trasnacionales del grupo holandés Ahold), que acondicionó la superficie ocupada para obtener la habilitación, concesionando el frente a la avenida a un local de venta de hamburguesas de una empresa local (Big Six) y estableciendo un acceso peatonal al supermercado. Estas nuevas actividades en la mayoría de los casos, con las adaptaciones correspondientes, han ocupado las estructuras residenciales existentes. Pero, si bien pueden no ser tan notorios en la morfología, son evidentes los efectos en la alteración de los ritmos cotidianos y del tránsito, que introducen una transformación importante en el carácter de esta tradicional arteria residencial de prestigio y se convierten en aceleradores de nuevas sustituciones de usos.

Como consecuencia de los cambios registrados, se busca recuperar/conservar un ambiente muy valorado en las prácticas espaciales de los bahienses. Por ello, en setiembre de 1999, el H. Concejo Deliberante sanciona una ordenanza con el objeto de restringir la construcción en altura sobre esta avenida (en el tramo entre Alsina y Avda J. M. de Rosas), que se limita a cuatro pisos, aunque se admiten hasta 6 pisos con un mayor retiro (10 metros de la línea municipal). Es interesante por la implicancia socioeconómica que, respecto a edificios multifamiliares, sólo se admitirán viviendas desarrolladas en pisos y semipisos, aunque al realizar la consulta se indicó que el objetivo técnico es evitar una mayor densificación del área. En el comentario periodístico¹ de esta norma destinada a preservar la principal avenida bahiense como un área residencial especial, se hace referencia a que "la protección del perfil histórico de la avenida Alem es un viejo reclamo de muchas fuerzas vivas bahienses; básicamente, porque es uno de los sectores más preciados, estética y arquitectónicamente, de la ciudad". Ya en la Reformulación del Plan de Desarrollo de

¹ La Nueva Provincia, 10-9-99

la ciudad, de 1986, se la identifica como Area a Preservar "Teatro Municipal - Eje Alem - Parque de Mayo", y se encuentra incorporada con igual propósito en el Inventario del Patrimonio de la ciudad.

En el estudio particularizado, que se llevó a cabo en el Municipio y que fundamenta la ordenanza, se indica que "el hecho de su utilización a nivel urbano como circuito de esparcimiento, y las características particulares que adopta, determina que la avenida Alem se convierta en objeto de estudio, a fin de preservar la identidad que la convierte en el ámbito elegido mayoritariamente por la población para su recorrido a nivel paseo. Las consultas y encuestas que se realizaron a transeúntes y residentes en la misma, pusieron de manifiesto el interés en preservar los rasgos tradicionales de esta avenida, valorizada como paseo público, con actividades relacionadas a esta función. Además del listado de usos permitidos, se presta particular atención a reglamentar el aspecto de la cartelería con el propósito de no afectar las visuales, estableciendo normas estrictas para los avisos y letreros publicitarios, así como se determina el plazo de un año para adecuar, a esta ordenanza, las instalaciones ya existentes.

CONSIDERACIONES FINALES

Si bien estos cambios son los mas notorios, se enmarcan en una dinámica urbana que registra un proceso espontáneo de transformación y crecimiento, con distintos tiempos y grados de intensidad. Los cambios morfológicos y funcionales que se han ido generando en dichos ejes, a lo largo del tiempo, permiten distinguir diferentes paisajes con marcadas diferencias socio-espaciales, que les confieren rasgos distintivos.

En el crecimiento de la ciudad, a través del tiempo, se reconoce la expansión de las áreas ocupadas siguiendo los ejes dominantes, así como la densificación de las existentes, en un proceso que va modificando la fisonomía existente, presentando un patrón de ocupación mas intensivo.

Se destacan los ejes de circulación, no sólo como partes del sistema circulatorio cuya finalidad es permitir la vinculación entre los distintas áreas que conforman la ciudad, sino valorizar la influencia que han ejercido sobre las áreas contiguas, al favorecer la transformación de las mismas.

Los sectores que se han identificado en las áreas de estudio ponen de manifiesto la incidencia de diferentes elementos dinamizadores, que ha tenido como resultado una diversidad de situaciones en las cuales se expresan las características singulares que asume en cada uno de ellos.

En el caso del acceso Sarmiento es preciso indicar que esta porción del espacio periurbano bahiense es el que ha registrado los mayores impactos y transformaciones en la última década, lo que permite distinguirlo como un eje de alto dinamismo, que se constituye en un centro de atracción de características especiales en el contexto del espacio urbano bahiense, vinculado a las nuevas formas de producción y consumo.

Respecto al tramo céntrico de Alem, éste mantiene la función inicial de paseo público que le fuera asignada al conectar el Teatro Municipal y el Parque de Mayo. También persisten los rasgos de área residencial de alta categoría, con relación a los parámetros bahienses. Es preciso destacar que la normativa vigente permitirá mantener ciertas características, aunque las transformaciones en curso se presentan como irreversibles, en cuanto a la pérdida del predominio residencial.

BIBLIOGRAFÍA

- Bahía Blanca (1971): Plan de Desarrollo de Bahía Blanca. Municipalidad de Bahía Blanca.
- Bahía Blanca (1985): Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca. Municipalidad de Bahía Blanca.
- Bailly, A. et Widmer, G. (1999): "Grandes infraestructures et environnement urbain. Une réflexion sur la Regio Genevensis". Espaces et Sociétés, N° 96, Tome 2. Pp.61 a 79.
- Canclini, N. (1997): Imaginario Urbano. Buenos Aires, EUDEBA.
- Carlos, A.F.A. (1994): A (re) produção do espaço urbano. São Paulo, Edusp.
- Carlos, A.F.A. (1996): O lugar no/do mundo. São Paulo, Edusp.
- Carreras I Verdaguer, C. (1995): "Los nuevos espacios del consumo en Barcelona". En Revista de Geografía, vol. XXIX, n° 2, jul.-sept., pp.69-77.
- Ciccolella, P. (1999): "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". En eure, Vol.XXV, N° 76, pp.5-27.
- Diez, Fernando E. (1996): Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas. Buenos Aires, Editorial de Belgrano
- Dozo, A. L. y Ginobili, M. E. (1999): Bahía Blanca en imágenes. Bahía Blanca, EdiUNS.
- Estébanez A., J. (1991): Las ciudades. Morfología y Estructura. Madrid, Síntesis.
- Fernández Beschtedt, D., Godinho, J. y Ramaugé, A. (1906): Parque Municipal y Barrio adornado de la ciudad de Bahía Blanca. Bahía Blanca, mimeo.
- García Ballesteros, A. (1998b): "Nuevos espacios del consumo y exclusión social". En Anales de Geografía de la Universidad Complutense, n°18, pp.47-63.
- Gourdon, J.L. (1999): "Rue/voie spécialisée: formes urbaines en opposition". Espaces et Sociétés, N° 96, Tome 1. Pp.51 a 66.
- Gutiérrez, R.(2000): "Patrimonio, normativa y gestión: nuevos enfoques en Latinoamérica y Europa". En Ponencias del Seminario Taller Internacional Nuevos paradigmas de la gestión urbano ambiental. Actualización de los instrumentos de gestión en Bahía Blanca.
- Mignaqui, I. (1998). "Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la región metropolitana de Buenos Aires en los '90: una aproximación a la geografía de la riqueza". En Gorenstein, S. y Bustos C., R.(comp.), Ciudades y regiones frente al avance de la globalización. Bahía Blanca, Dpto Economía - Dpto Geografía – ediUNS. op. cit. pp.255-284.
- Santos, M (1982): Pensando o espaço do homem. Hucitec, Sao Paulo,.
- Santos, M (1992): "A cidade e o urbano como espaço-tempo". CIDADE & HISTORIA, Salvador, UFBA/MAU/AMPUR.
- Santos, M. (1996): A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e Emoção. São Paulo, HUCITEC.
- Souza, M. A. de (1993): "Ciudad: espacio y tiempo". IV Encuentro de Geógrafos de América Latina. Mérida, marzo. Mimeo.
- Viñuales, G. y Zingoni, J. (1990): Patrimonio urbano y arquitectónico de Bahía Blanca. Buenos Aires, La Nueva Provincia.
- Vinuesa A., J. y Vidal D., M.J. (1991): Los procesos de urbanización. Madrid, Síntesis.
- Whitehand, J.W.R. (1992): "Recent advances in Urban Morphology". En Urban Studies Vol.29 N° 3-4 p.619-636
- Zarate, A (1991): El espacio interior de la ciudad. Madrid. Síntesis