

PAPER

APORTES PARA UNA PERIODIZACIÓN DE LA LOGÍSTICA Y SU IMPACTO TERRITORIAL EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

VELAZQUEZ, Maximiliano; DE SOUZA, Mitchell; GUERRA, Carolina

maxovelazquez@gmail.com ; desousa.mitchell@gmail.com ;

ccaroguerra.cg@gmail.com

Centro de Estudios del Transporte del Area Metropolitana (CETAM),

Instituto Superior de Urbanismo (ISU), FADU, UBA

Resumen

Esta propuesta presenta parte de las conclusiones del proyecto UBACyT 20020130100399BA “Nuevas metodologías para el análisis de corredores metropolitanos: aplicación de la tecnología satelital a la gestión de la movilidad urbana y del ordenamiento territorial. FASE II”, y avances del PIP0325 “Mutaciones socio-territoriales de la RMBA. FASE II. Cambios y continuidades de una metrópolis fragmentada” de CONICET, abordando la especificidad de las dinámicas territoriales de cargas.

El proceso de expansión de la Región Metropolitana supuso cambios socioterritoriales materializados espacialmente mediados la relación entre infraestructuras de transporte y usos del suelo, la reconversión de renta rural en urbana, y la densificación de las zonas que hoy consideramos centrales y su red relacional de subcentros en torno al conurbano bonaerense. Dicho proceso incrementó las necesidades de transporte, exigió grandes terrenos para las actividades de ruptura de cargas, ya sea para las cadenas de insumos, abastecimiento o distribución, o para las actividades de depósito y almacenamiento, y requirió de la vinculación y articulación de las infraestructuras de los modos de transporte disponibles: vial, ferroviaria, portuaria o aeroportuaria.

Inicialmente dichas actividades se concentraron en torno al puerto de Buenos Aires, sus playas ferroviarias aledañas y los diferentes mercados de abastos

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

especializados por rubros. La consolidación del camión como el principal vehículo para la movilización de las cargas urbanas permitió un desplazamiento de los terrenos de uso logístico hacia los límites de la urbanización: la primera corona hasta la década del sesenta (por ejemplo Mercado Central y RP4), la segunda corona hasta la década del ochenta (en torno a la Ruta Panamericana), y la tercer corona desde la década del noventa (ejemplificado en el Parque industrial Pilar y RP6).

Nuestra hipótesis de trabajo es que a medida en que se fue expandiéndose la urbanidad, las actividades logísticas se alejaron relacionalmente en la región, demandando cada vez trayectos más largos y más costosos hegemonizados por el transporte automotor de cargas, reduciendo significativamente la actividad ferroviaria y complejizando las operaciones de comercio exterior en puertos y aeropuertos. Nos preguntamos si el propio proceso histórico permite dar cuenta del importante costo logístico que actualmente detenta el país y la región.

Enfocaremos metodológicamente la ponencia generando una periodización de la logística de la Región Metropolitana, integrando los principales proyectos de infraestructura de transporte, la expansión de la urbanización y la disposición espacial de las principales zonas logísticas procurando la construcción de mapas síntesis temáticos significativos de cada período.

Palabras clave: Historia, logística, movilidad, Región Metropolitana, Urbanismo

Algunas reflexiones teóricas introductorias

Las reflexiones sobre el crecimiento de la urbanidad y la consolidación de la Región Metropolitana de Buenos Aires han sido abordadas desde muy diversos saberes disciplinares con sustento teórico en los diversos modelos de crecimiento urbano y desarrollo territorial tomando variables demográficas, socioeconómicas y culturales.

En el caso del transporte y la mayor parte de las reflexiones se enfocaron en la movilidad de los pasajeros, particularmente del transporte público, la historia de las empresas ferroviarias, subterráneas y de los colectivos, así como los diversos planes y proyectos que se fueron proponiendo, algunos ejecutando otros simplemente descartados. El ámbito de cargas ha quedado relegado a series históricas respecto de toneladas transportadas de cada modo, información de comercio exterior, algunas cuestiones normativas y técnicas, y a estudios sobre cambios en las tecnologías,

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

como por ejemplo el impacto de la aparición del contenedor en los espacios portuarios.

Nos proponemos reflexionar sobre el impacto de la logística de cargas y las transformaciones de la Región Metropolitana de Buenos Aires analizando la importancia de estudiar una particular red dentro del complejo ensamblaje territorial de las infraestructuras, que nos colaborar para complejizar algunas de las problemáticas que se estudian permanentemente en las áreas metropolitanas.

Por redes de infraestructura, rescatamos la definición de Simon Marvin y Stephen Graham que las comprenden como el conjunto de ensamblajes de infraestructuras. Son los bienes físicos y tecnológicos esenciales de las ciudades modernas como pueden ser las redes de transportes, telecomunicaciones, provisión de energía eléctrica, agua, desagües, satelital, etc. (Graham, Marvin, 2001: 10). Entendemos que la red logística inscripta dentro de las infraestructuras de transporte corresponde un proceso sociotécnico particular ya que muchas de las acciones que han tenido los cambios logísticos producen también muchos cambios de prácticas en la sociedad y en la territorialización de dichas prácticas.

Estudiar las ciudades y su crecimiento territorial desde una perspectiva de las redes de infraestructura requiere articular los estudios urbanos con la teoría social del actor red de Bruno Latour, ya que ésta permite pensar la ciudad como un objeto múltiple y descentrado (Farias, 2011). En este sentido, surge el concepto de ensamblajes urbanos, definido por Farías, en el que resalta la compleja relación de diferentes tipos de ciudades “ensambladas” entre sí con cualidades emergentes y en relaciones exteriores entre las partes, pero entrelazadas y concatenadas en múltiples niveles, haciendo proliferar los planos y capacidades de acción en la ciudad.

Las redes de infraestructura están en constante movimiento, dicho movimiento se compone de nodos que están territorialmente inmóviles y flujos que los relacionan. Estos elementos ocupan superficies considerables en las ciudades y muchas veces han sido sinónimos de monumentalidad para la prosperidad urbana (Sennett, 1994: 144). De estas infraestructuras inmóviles, con ciertas funciones intencionalmente anacrónicas resultan fuertemente crónicas. Así se verá que su función primordial termina asumiendo otros roles en base a las necesidades y prácticas de la sociedad con relación al tiempo.

Infraestructuras de Logística

Para comprender el conjunto de ensamblajes de las infraestructuras que intervienen en la logística debemos dar cuenta no sólo del espacio por donde circulan los flujos (las trazas de rutas y calles, líneas y ramales ferroviarios, así como rutas de navegación fluvio-marítimo y aérea), sino particularmente los espacios de producción y atracción de los movimientos, fuertemente anclados al territorio. A continuación, relataremos algunas de las infraestructuras con las que trabajamos:

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Los Playones Ferroviarios

La construcción de ferrocarriles vino acompañada por una serie de infraestructuras “inmóviles” de mantenimiento, acopio, talleres y especialmente, estaciones para carga y pasajeros. Esos equipamientos precisaban una gran superficie para las maniobras de las formaciones ferroviarias. Durante los primeros años del tendido del ferrocarril (1860 - 1900) las estaciones más importantes estaban localizadas en torno a las cabeceras y los primeros playones apenas donde la urbanización llegaba, dada su cercanía la centralidad urbana para cualquier traslado de piezas de reposición o material rodante.

Las líneas y ramales ferroviarias fueron clave para el crecimiento de la expansión metropolitana gracias a la facilidad del desplazamiento (Lofgren, 2008), y ya desde su origen ha generado una importante dificultad de articulación de los espacios de acopio al entorno urbano, debiendo intercalar servicios de cargas a los de pasajeros. Durante dos periodos claves: el de la suburbanización en la década del 20 y la sustitución de importaciones, muchos de los espacios de acopio se desplazaron a espacios más alejados (primero en la primera corona - Playa Alianza-Martín Coronado - y luego directamente a la tercera o cuarta - Zárate-Campana, Cañuelas-Abbott, Mercedes -) mientras que pocas mantuvieron su centralidad (Playa Retiro, Playa Sola). Otros, han tenido que ceder espacio a la cada vez más fuerte demanda de la expansión urbana y han reducido sus espacios de mantenimiento a estaciones vendiendo suelo a inmobiliarios (Once, Federico Lacroze, Liniers).

Durante la década del 90 y a raíz de la privatización, muchos ramales habían cerrado y asimismo mucho de los espacios de acopio de los playones se convirtieron en fiscales. La demanda por los sectores populares de espacios cercanos a las centralidades dio lugar a la ocupación espontánea hacia estos espacios, en un fenómeno distinguido dentro de la ocupación informal de tierras denominado las “NAU” (Nuevos asentamientos urbanos) en la ciudad de Buenos Aires: “a diferencia de las villas de emergencia, que están situadas en su mayoría en el área sur de la ciudad, los NAU se ubican en forma dispersa en las distintas zonas norte, este, oeste y sur y que un 45% de ellos se localizan en tierras ferroviarias, en las laderas de vías de trenes.” (Paiva, 2016)

Durante la posconvertibilidad algunos de los espacios de playones en abandono se pusieron en valor por parte del Estado, algunos para proyectos inmobiliarios (concursos urbanísticos de Caballito, Liniers, Palermo y Colegiales, Procrear Estación Buenos Aires), otros para reciclar y conformar infraestructuras educativas, principalmente para universidades en diferentes puntos del conurbano (Playa Migueletes, Galpones Remedios de Escalada, etc.).

Puertos y Muelles

El primer periodo de la historia técnica de Buenos Aires abarca desde los primeros proyectos hasta el momento en que la construcción de un nuevo puerto se vuelve esencial para la ciudad, después del proceso de Organización Nacional. Hasta ese entonces, el puerto no contaba con infraestructura y se ubicaba en inmediaciones del Riachuelo, a ambos márgenes. En el año 1884, el puerto Madero, fue construido en

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

cercanías con la centralidad político-administrativa y en la ubicación de la vieja aduana. En tan sólo 10 años, dicho puerto presentó severos problemas. Todas las actividades se desplazaron al viejo puerto de la boca del Riachuelo y con ello siguió los proyectos de canalización del Riachuelo para aprovechar la cuenca como elemento articulador de integralidad productiva- fluvial. (Silvestri, 2004: 127) En este contexto el ingeniero Luis Huergo proyectó el Dock Sud como puerto temporario hasta la consolidación del Puerto Nuevo.

Puerto Madero, entonces, se transforma en espacio de acopio informal de elementos utilizados o no utilizados para la circulación de cargas. Gradualmente, va perdiendo afecto, para convertirse en una de las zonas más degradadas de la ciudad. Sin embargo, su estratégica ubicación significó una oportunidad inmobiliaria extremadamente alta, principalmente en los contextos políticos de mayor apertura económica y ante una política de una reactivación de muchos de los espacios del centro que había caído en decadencia, cuanto a la habitabilidad, propusieron el ambicioso proyecto de urbanización y proyecto urbano de Puerto de Madero (Etulain, 2009, 133).

Previamente al puerto Madero, en el año 1874, el Ingeniero Huergo se hará responsable de la construcción de diques artificiales en el municipio de San Fernando, así como derivar afluentes del río Reconquista con intenciones de canalizar el proyecto aprovechando ya los canales construidos en 1808 para aliviar las inundaciones. Este proyecto representaría una forma de consolidar los dos ríos más importantes del Área Metropolitana en una red productiva en la que se pudiera intercomunicar con el interior de la provincia de Buenos Aires (Silvestri, 2004: 154). Estarían en constante comunicación el de San Fernando y el dique Las Conchas por un lado y los puertos proyectados para la desembocadura del Riachuelo por el otro en una intención de controlar los flujos del Río Paraná provenientes de otros puertos nacionales.

El Puerto Nuevo, se concretó en 1928 y al ser dependiente de capitales ingleses la planificación de redes del ferrocarril atravesaba las inmediaciones de las dársenas de la infraestructura. Existieron continuos y sucesivos proyectos de traslado del puerto a otros puntos más estratégicos a nivel nacional. Pero continuamente se fueron postergando hasta que el Estado ha respondido en acercar el puerto promoviendo diferentes tipos de infraestructura para segregar los flujos de circulación aún en tiempos de mayor importancia camionera (por ejemplo, en los planes de la Red de Autopistas) priorizando el transporte de cargas hacia el Puerto Nuevo con el territorio principalmente con la complementariedad con el puerto de Ensenada en La Plata (Blanco, 2005).

Aeropuertos

El primero construido como tal fue el de San Fernando en 1929. Este aeropuerto, en cercanías con el nuevo puerto complementario visaba el intercambio de índole comercial antes que para pasajeros. En los años subsiguientes mediados por un control militar de la vida política, se crearon dos diferentes campos militares: Palomar y Morón. Estas dos infraestructuras no responden a los intereses comerciales

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

logísticos en una primera instancia ya que la accesibilidad entonces era muy remota, luego la expansión metropolitana haría que fuera inevitable, convirtiendo particularmente al Palomar en fundamental para la logística militar y la logística antártica.

En 1944, una comisión de ministros formada por la gestión del gobierno militar había decidido la expropiación de 6800 hectáreas en el partido de Esteban Echeverría para la construcción del Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Anahí Ballent detalla: “Tan amplia superficie se destinaba no solo a las obras del aeropuerto en sí, sino a la construcción de “caminos, autovías, viviendas, instalaciones complementarias, urbanización y formación de parques; desde el inicio, se pensaba en una operación territorial compleja y de envergadura (decreto 26.999/1944)” (Ballent, 2005: 130).

La interconexión de la Autopista Ricchieri, conectada a la general Paz fue una estrategia de accesibilidad de la principal centralidad a este plan que procuraba ser una centralidad en sí misma pero que su ubicación ha sido muy criticada.

Paralelamente siguiendo la ley 12.285 se interpuso el aeroparque Jorge Newberry: “Un aspecto innovador desde el punto de vista urbanístico fue que la localización elegida para aeroparque creó un nuevo frente para la ciudad, ya que el nuevo aeropuerto fue pensando en contraposición al puerto. El río dejaba así de ser el único acceso formalizado de Buenos Aires.” (Ballent, 2005: 131)

Tal vez pueda explicarse el bajo desarrollo del mercado de cargas aéreas respecto de otras ciudades latinoamericanas en el desbalance de actividades del tráfico aéreo ante la superposición de las demandas comerciales con la actividad de pasajeros regulares siendo las infraestructuras de porte limitados para albergar dicha la demanda, y muy recientemente algunos espacios para la carga.

Mercados

Los mercados de abasto han sido las primeras infraestructuras que materializaron una práctica común de la sociedad urbana que eran las ferias, los acuerdos de abastecimiento productor-comprador y las despensas o almacenes locales (Malfa, 2012). estas tres últimas prácticas se habían prohibido por ley en el año 1862. (Cinto, 2017), el sistema de abastecimiento de la ciudad se caracterizó por garantizar la distribución de alimentos frescos a una población en rápido crecimiento por el aporte de la inmigración mediante la incorporación de estos centros de abasto. Usualmente se ubicaban en las inmediaciones y en los bordes de las centralidades más importantes o en cercanías inmediatas con las estaciones de ferrocarril. Otras veces eran proyectos integrales con el ferrocarril, como el Mercado del Abasto. Debido a la limitada tecnología logística, estos centros de abastecimiento estaban articulados por dos infraestructuras de provisión de servicios: la carreta y el ferrocarril. El último llegaba a la estación y luego proveía a los centros. (Cinto, 2017)

A medida que crece de la mancha urbana, estos centros de abastecimiento resultaron insuficientes para contener la demanda poblacional. Los mercados, sin embargo, coexistieron durante mucho tiempo con la competencia de los supermercados (surgidos en los años 40) como alternativa más sostenible, pero gradualmente y durante la década del 70 fueron perdiendo su valor. Luego, dado el déficit que le

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

producía al Estado tener dichos sitios en abandono se ha formalizado una resolución para su restricción. “Una larga crisis provocada por la dificultad con las comunicaciones y el transporte, debida al crecimiento urbano y a la nueva centralidad de otras áreas de la ciudad, así como a razones de espacio y de degradación urbana, culminó con la sanción de la Ley de 1984 que decidió el cierre de los mercados y su traslado a un área suburbana.” (Medina, Álvarez, 2007). En algunos casos la ocupación informal de dichas infraestructuras ha generado nuevos valores de uso en beneficio de la renta extraída por ser un bien de patrimonio estatal. Muchas de estas hoy se han convertido en estacionamientos privados, división espacial de diferentes comercios, galerías, etc.

La localización del Mercado Central tiene que ver con la valoración logística del camión en un contexto político donde este sistema estaba fuertemente institucionalizado e imponía constante presión para visibilizar la presencia inevitable de su rendimiento en un contexto económico que independientemente de la rentabilidad el manejo del monopolio de este último era imperante comparada a la decadencia del transporte ferroviario.

Los supermercados por otro lado se fueron instaurando gradualmente en las dinámicas y las prácticas de la sociedad de consumo en detrimento de las necesidades metropolitanas. La escala de alcance fue mayor y excede al Estado en materia de distribución. La mayor difusión del automotor en la cadena logística ha también demandado nuevas infraestructuras que no atravesen la ciudad.

El abastecimiento logístico de estos centros se dio en un acuerdo lineal entre los propietarios de esta infraestructura, los proveedores y los servicios de contratación directa con dueños de camiones. La cuestión camionera durante los 60 seguía estando poco reglamentada o era muy flexible (Baumgartner, Palazzo, 1969). Teniendo en cuenta lo ya mencionado que, el sistema de distribución por el ferrocarril era absurdamente más burocrático pese a lo barato. A finales de la década del 80, el panorama competitivo de estas cadenas se revierte al monopolio económico de las grandes cadenas de supermercado internacionales. Estas grandes empresas se instalan, especialmente en la década de los noventa, en toda América Latina. (Coraggio, 1999). Los supermercados, por la acumulación de marca, se han transformado en sitios de acumulación de servicios convirtiéndose en centralidades por sí mismas. Esto empezó a suceder masivamente durante los primeros años del siglo XXI con las crisis del 2001.

Parques Industriales

Inicialmente, y previos a la conformación de los parques industriales, los modelos estaban fuertemente vinculados a dos infraestructuras de conectividad: el puerto y el ferrocarril. Siendo el último el más relacionado con las tendencias de la época. Las primeras industrias generadas por las manufacturas ya se encontraban instaladas en inmediaciones del Riachuelo en los últimos años del siglo XX. Estas estaban ubicadas en el denominado “sector 2” del Riachuelo (Silvestri, 2003: 22) dada la fácil accesibilidad hacia el viejo puerto y de utilizar el mismo como un canal informal. Con la expansión de la red ferrocarrilera, el sector industrial se fue desarrollando alrededor

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

de los límites de la ciudad de Buenos Aires por la facilidad y la variada accesibilidad de modos de servicio que le permitían el desplazamiento.

En la RMBA, los parques industriales adquieren auge en la década del '90, aunque ya en el período desarrollista se habían consolidado conglomerados industriales a lo largo de la panamericana y en torno a la Ruta Provincial 4 en la primera corona. Especialmente la funcionalidad que cumplen es de promover la atracción de actividades productivas en aquellas zonas menos industrializadas, como un intento de lograr el desarrollo local. Por otra parte, desde la inversión privada se consolidan como un producto inmobiliario novedoso que promete ganancias significativas, ya que se aprovecha de un contexto en el que se cuestiona crecientemente el impacto que provoca la presencia de la actividad industrial en zonas en las que predomina el uso residencial del suelo. (Briano, Fritzche, Vio, 2003).

En tiempos recientes los parques industriales se han consolidado en gran parte de la segunda y tercera corona, y muchos de ellos a la vera del ferrocarril, aunque sin utilizarlo. Zonas como Pilar, Escobar, General Rodríguez, Cañuelas y Berazategui han complementado su oferta industrial con playones logísticos.

Metodología utilizada para la periodización

Una vez repasados los elementos centrales de la infraestructura logística, ya se por su carácter atractor como por su carácter generador, nos proponemos contestar nuestra hipótesis de trabajo que sostiene que a medida en que se fue expandiéndose la urbanidad, las actividades logísticas se alejaron relacionamente en la región, se utilizaron algunas herramientas metodológicas que cruzaron tecnologías con revisión bibliográfica e histórica.

Como el objetivo era lograr visualizar la periodización a través de mapas que correspondieran a momento de la historia de la urbanización de la región, hubo que incorporar información referida a:

- la topografía (por ejemplo, donde estaba la costa y los ríos, con particular mención a la rectificación del Riachuelo entre 1922 y 1945);
- las infraestructuras de transporte (puertos, aeropuertos, caminos, trazas ferroviarias);
- la mancha urbanizada de cada período; y
- los espacios atractores de cargas (estructurados en industrias, mercados y espacios logísticos -playas FFCC, puertos, aeropuertos-).

Se seleccionaron cinco períodos donde la información de los cuatro componentes podía ser cruzada y tuviera alguna significación en la relación logística y urbanidad:

- Aglomerado Buenos Aires 1870: con los primeros ferrocarriles y la actividad portuaria centrada en el Riachuelo previo a nuevas necesidades portuarias.
- Aglomerado Buenos Aires 1910: todos los ferrocarriles desarrollados, auge de Puerto Madero y el afianzamiento de Dock Sud, consolidación de mercados.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

-Aglomerado Buenos Aires 1948: con la CABA ya casi totalmente urbanizada y el Puerto Nuevo en Retiro, la Avenida parque General Paz y la autopista Ricchieri, consolidación primera corona y extensión a la tercera.

-Aglomerado Buenos Aires 1991: al arranque de la red de autopistas de acceso, extensión a la tercera corona y previo a la explosión de parques industriales

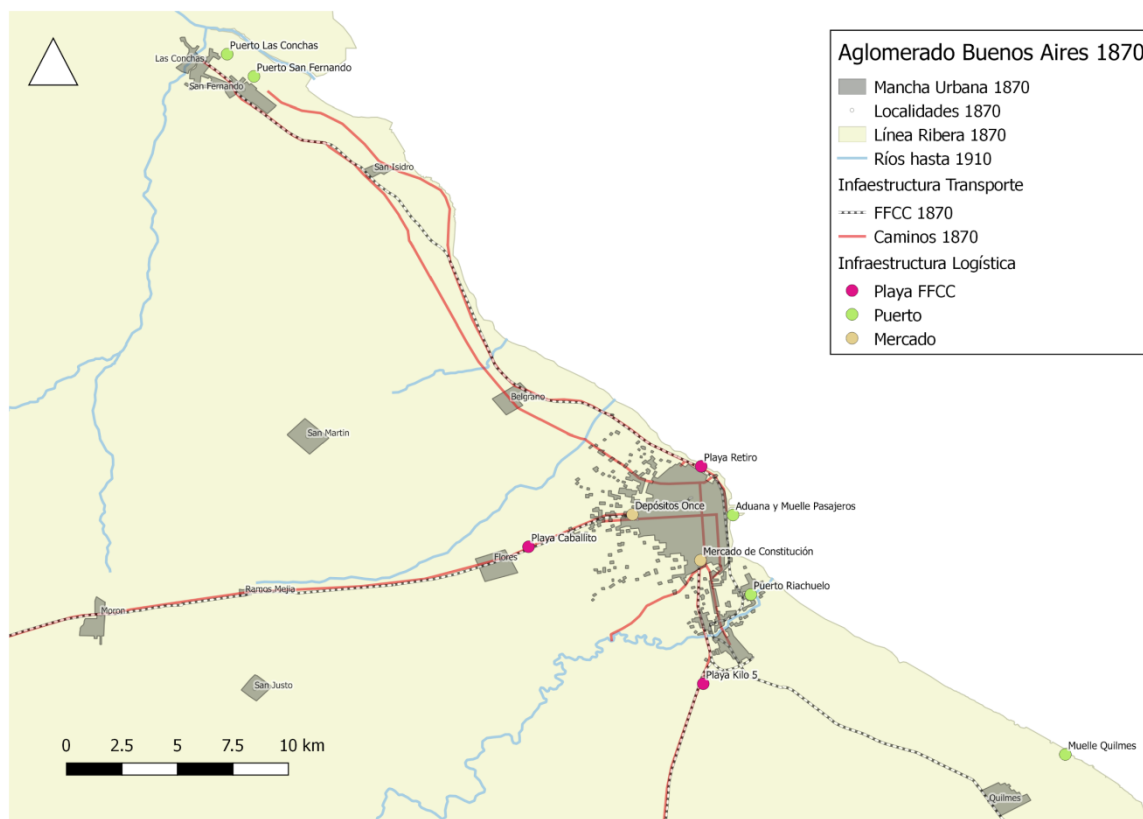
-Aglomerado Buenos Aires 2015: situación actual.

Mapeando la urbanización desde un punto de vista logístico

Una referencia de partida es la Buenos Aires resultado del Virreinato hasta mediados del siglo XIX. Las crónicas hablan del puerto de cargas en la desembocadura del riachuelo y los mercados inicialmente en torno a algunos de los conventos que lentamente se van alejando a los límites de la ciudad. Las carretas del Camino Real llegan prevalentemente a la actual plaza Miserere. El primer mercado de carne fue el de la Convalecencia (alrededor de 1830), estaba ubicado en el barrio "Parque de los Patricios" y era conocido como "los Mataderos del Sud", para 1860 una ordenanza ordenó el traslado de los mataderos a un lugar más alejado del centro urbano de Buenos Aires, por cuestiones de salubridad derrotero que terminó en el barrio de Mataderos. Esa noción de alejar ciertas actividades y a industrias por incompatibilidad con las residencias urbanas llevó a alejarlas de los centros y concentrar marcos teóricos urbanísticos en torno a la idea que la ciudad debe planificarse de acuerdo con la zonificación de sus espacios, herencia que aún perdura.

A continuación, presentaremos algunos mapas y una breve explicación en función de las cuatro componentes relacionados.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

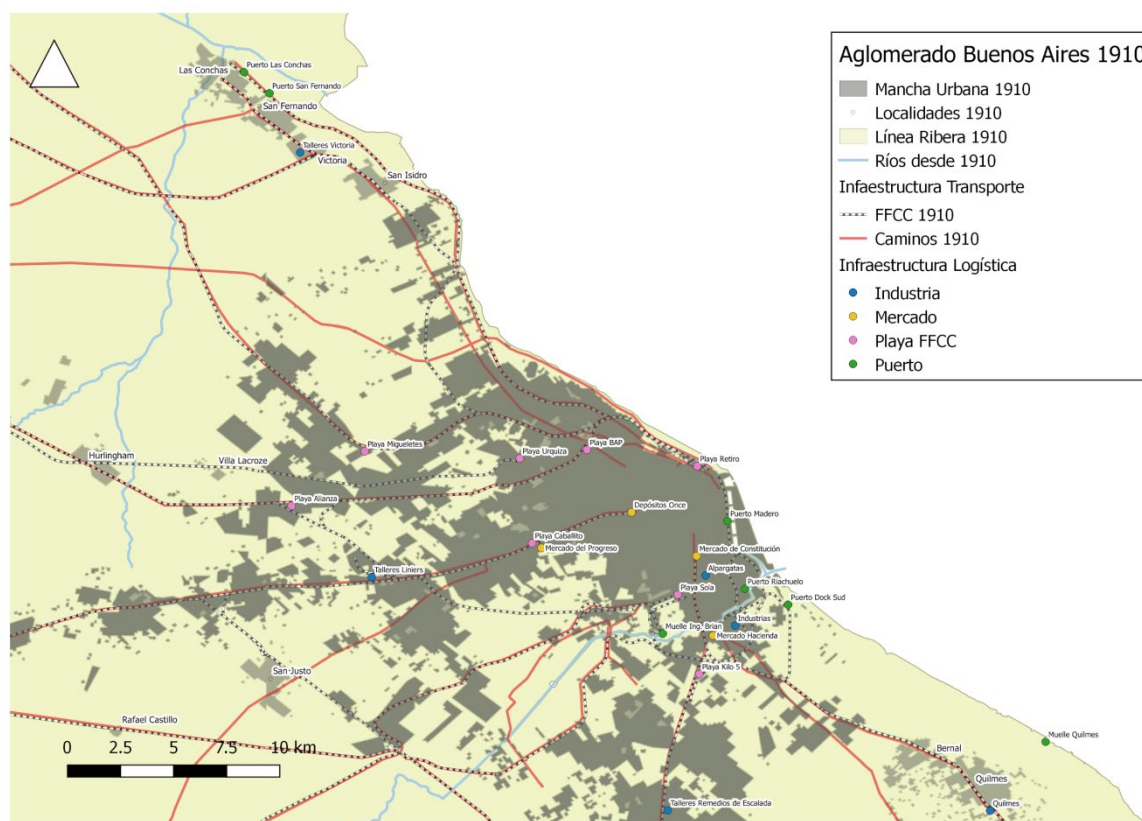


Mapa 1: Infraestructuras logísticas del Aglomerado Buenos Aires hacia 1870

Fuente: Elaboración propia (CETAM-ISU-UBA).

Esta instancia (Mapa 1) nos muestra esa herencia que se nos presenta como punto de partida. El Riachuelo como principal puerto de cargas, la aduana detrás de la casa de gobierno, y los primeros ferrocarriles que eludían la mancha urbana: el oeste con actividad de comercio interior de abastecimiento, el norte y el sur enfocados en las actividades de comercio exterior propios del período agroexportador que comienza que se acercan a los puertos por la costa, uniendo los muelles existentes al norte hasta San Fernando y Las Conchas (hoy Tigre) y dejando únicamente desconectado al de Quilmes que pierde en la especulación con el de Ensenada, antes obviamente de la conformación de La Plata.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

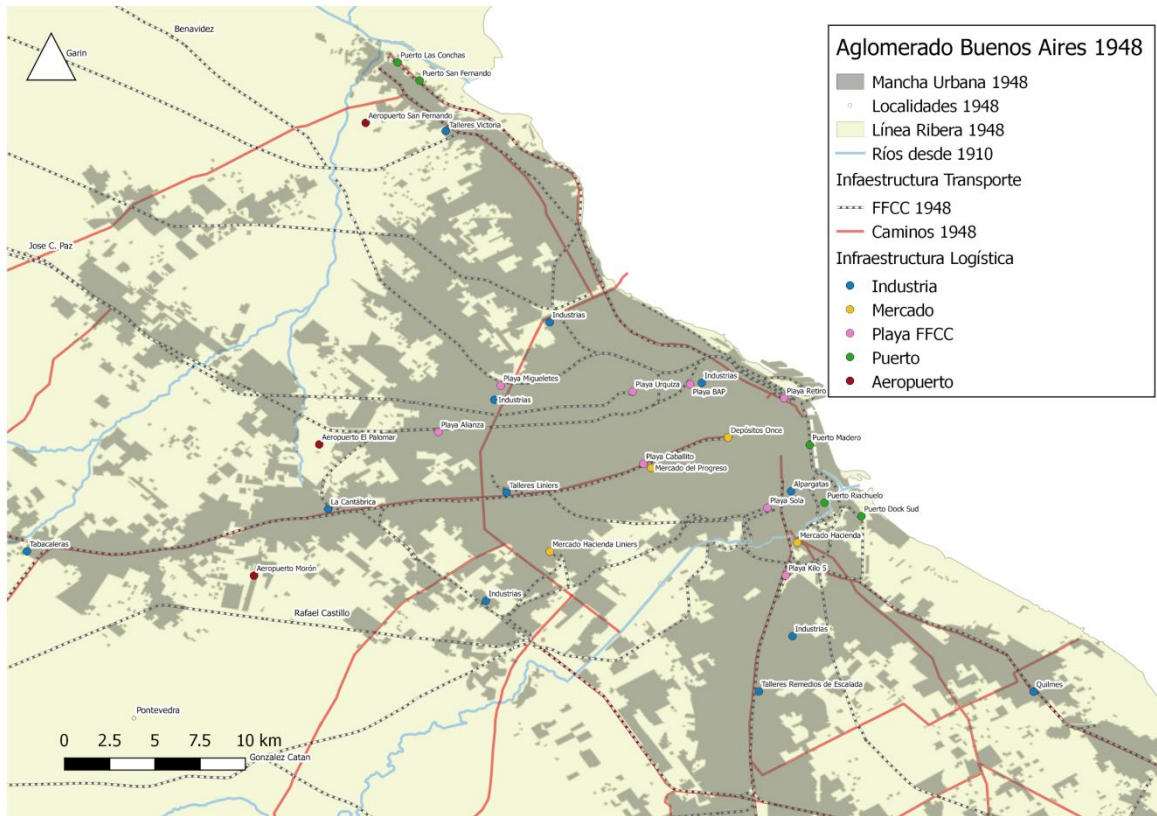


Mapa 2: Infraestructuras logísticas del Aglomerado Buenos Aires hacia 1910

Fuente: Elaboración propia (CETAM-ISU-UBA).

Esta instancia (Mapa 2) corresponde a una etapa signada por la inversión ferroportuaria de finales del siglo XIX y principios del siglo XX que modifica la costa trasladando el tráfico de cargas de comercio exterior desde el Riachuelo a Puerto Madero y posteriormente al Dock Sud. El auge ferroviario y ferroviarias se traduce en la aparición de playas ferroviarias con actividad de acopio como los casos de Sola, Kilo 5 (ambas bitrochas) en torno a los mercados del Riachuelo al sur; Caballito, Haedo, Castelar al oeste (continúan como espacios de abastecimiento más que de comercio exterior por lo que el Oeste debe extenderse hacia el Riachuelo buscando ese mercado por el ramal Sáenz Peña-Ingeniero Brian (desaparecido hoy, parte la actual traza de la autopista 25 de Mayo); Retiro (bitrocha), Palermo, Alianza-Coronado (bitrocha con media) y Colegiales. El dato llamativo es que se logra que todos los puertos estén servidos por ferrocarril, aunque éstos sean de diversos grupos inversores.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL



Mapa 3: Infraestructuras logísticas del Aglomerado Buenos Aires hacia 1948

Fuente: Elaboración propia (CETAM-ISU-UBA).

La década del 30 conlleva, además del primer quiebre constitucional del país, la expansión del aparato regulador del Estado que en materia de transporte de carga impacta decisivamente en tres variables: a) la expansión de la actividad aduanera con proliferación de trámites y autorizaciones y su impacto espacial en los espacios portuarios; b) el cambio de política estratégica en materia de conectividad pasando del modelo ferroviario privado extractivo, principalmente en la pampa húmeda hasta Mendoza, Córdoba y Tucumán, a un modelo vial que busca conectar todo el país mediante caminos pavimentados dirigido por la Dirección de Vialidad Nacional (Ley 11.685/32) y sus contrapartes provinciales; y c) la fuerte urbanización de Buenos Aires que completa rápidamente la ocupación barrial y se expande siguiendo las vías ferroviarias con tráfico de pasajeros suburbanos.

Para el comienzo del peronismo (Mapa 3) el desarrollo del camión como tecnología fundamental para la logística se consolida en los espacios urbanos, particularmente en la logística de abastecimiento comercial (hacia las residencias y oficinas de servicios) y en la logística de insumos (hacia las fábricas e industrias que comienzan a radicarse entre la General Paz (límite de CABA) y la Ruta Provincial 4 (en el primer cordón). Este cambio de lógica de cargas conlleva a una especialización de procedimientos y espacios: la logística de insumos y la de distribución que requieren

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

galpones de intercambio y se basan en la articulación con la fuerte inversión vial, particularmente en avenidas y rutas.

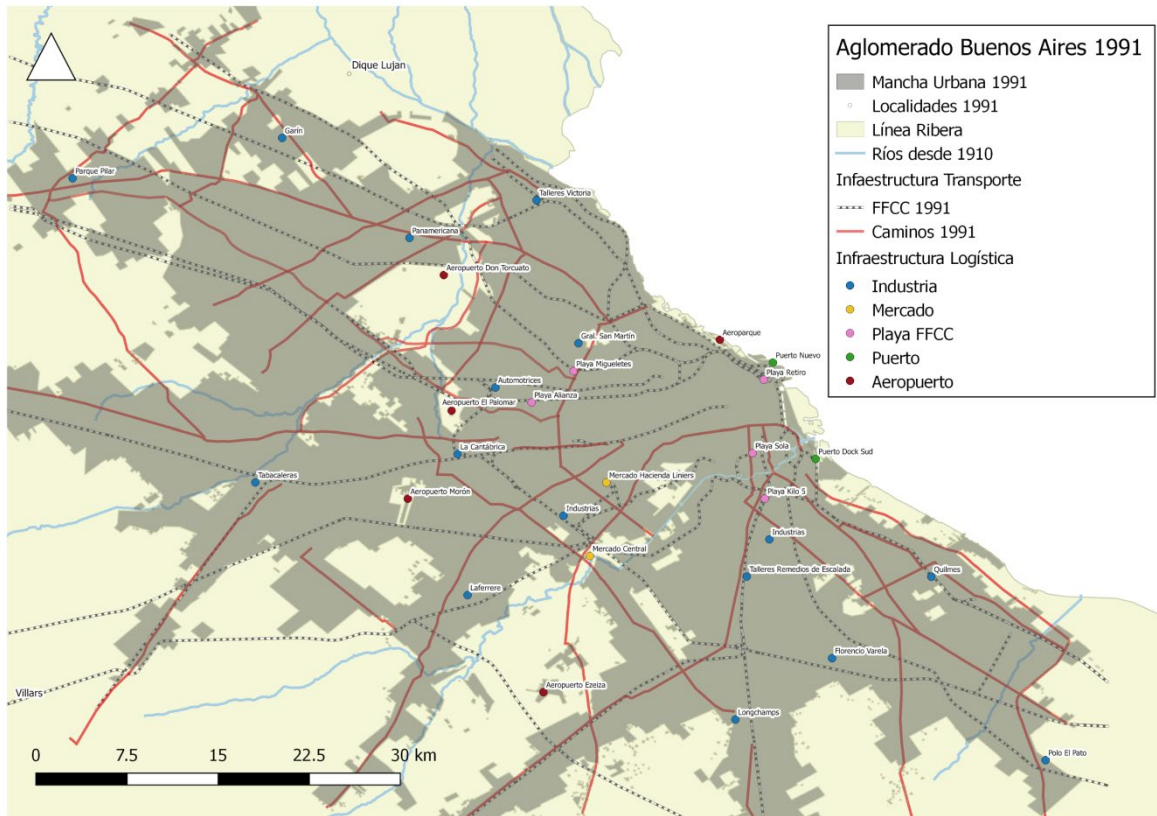
La clave del período es la consolidación del transporte automotor de carga. “El camión efectuó un “descreme” en el tráfico ferroviario, transportando productos de alta clasificación en los ferrocarriles a precios inferiores a los de estos últimos y a distancias relativamente cortas” (Skupch, 1971). El enfoque de competencia desigual es un argumento para justificar la preponderancia del camión por sobre el ferrocarril durante el periodo correspondiente: “El camión recibe subsidios, insuficientes cargos por uso de infraestructura y transferencias de fondos originados en el transporte de áreas urbanas. Ello permite que los prestadores cobren tarifas bajas, lo que explica la mala performance financiera del ferrocarril.” (Müller, 1994).

El cuentapropismo del camión distribuye espacialmente espacios logísticos. Se trata de un sector integrado exclusivamente por pequeño y medio capital. Por un lado, existen empresas organizadas formalmente y por el otro, un numeroso grupo de fleteros individuales operaban en casi todos los mercados. Este subconjunto, comprendía el 40 por ciento del parque y opera generalmente a tarifas más bajas que las de las empresas formales esto da lugar a la explotación artesanal del fletero y a la informalidad de acuerdos con este por lo que sugería un mayor acuerdo entre privados y operadores del servicio individual.

El ferrocarril conserva actividad de comercio exterior particularmente en torno a Puerto Nuevo con un leve corrimiento hacia actividades de importación ya que la exportación comienza a hegemonizarse en los puertos del Paraná. El entorno Riachuelo se va eliminando suprimiendo los mercados (Hacienda, Pescado, etc.) y aparecen ideas respecto de generar mercados concentradores (el Abasto era una experiencia exitosa que contaba con una vía subterránea conectada a la Línea B de los Lacroze para sus cargas). Las playas acopiadoras ferroviarias se muestran obsoletas y algunas muy céntricas quedan en desuso, iniciando procesos de usurpación por una demanda de vivienda insatisfecha.

Es la etapa del predominio del zoning en la teoría urbanística que segmenta los espacios de la ciudad, alejando la industria de la residencia, y que se plasmará posteriormente en los planes urbanos del desarrollismo de las décadas del sesenta y setenta. Aparece el comercio aéreo que reduce la correspondencia y el traslado de caudales que antes hegemonizaba el ferrocarril.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL



Mapa 4: Infraestructuras logísticas del Aglomerado Buenos Aires hacia 1991

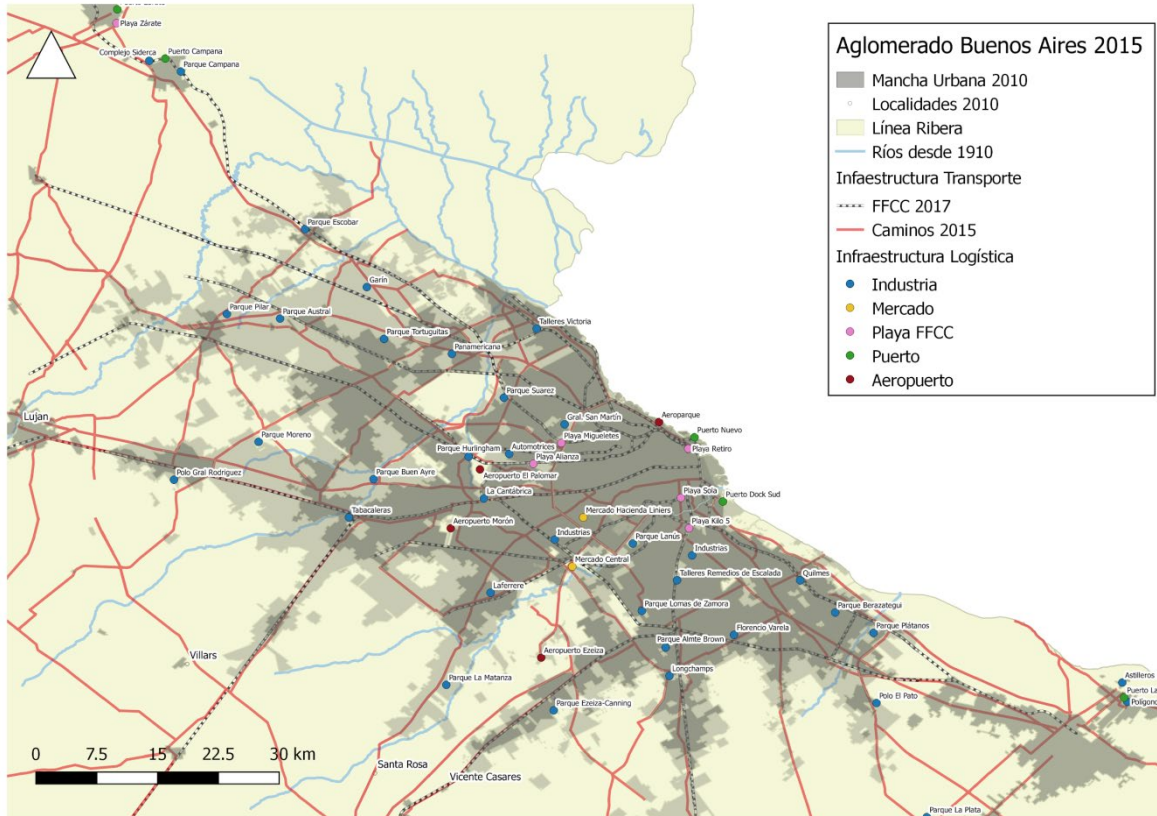
Fuente: Elaboración propia (CETAM-ISU-UBA).

Para finales del siglo XX la mancha urbana alcanza gran parte de su forma actual dejando plenamente urbanizados a todas las infraestructuras logísticas de las instancias anteriores, con dos agravantes fundamentales: a) los cambios tecnológicos del comercio exterior hacen que el contenedor comience a utilizarse en el país (salvo para cargas a granel tanto de agro como de la minería), lo cual implica necesidades de espacios para almacenaje mucho más voluminosos que en el modelo de galpones acopiadores de mercaderías; b) la desinversión en infraestructuras de transportes llega a un estado crítico: pavimentos destruidos, un ferrocarril desarticulado con ramales levantados con algunos terrenos usurpados, puertos obsoletos con terrenos ocupados por la presión urbana, aeropuertos desactualizados tecnológicamente. La solución neoliberal fue la concesión al capital privado de la construcción y mantenimiento de dichas infraestructuras.

Esta instancia (Mapa 4) muestra justamente como la expansión industrial ya se basa en torno a las rutas, algunas de las cuales correspondientes a los accesos se convertirán en autopistas o autovías concesionadas. Como explica Cicoella (1999) respecto de la reestructuración industrial y transformaciones territoriales, o Vecslir y Cicoella (2011) para la reestructuración de las actividades terciarias, particularmente comerciales con la consolidación de grandes centros comerciales. Se genera una

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

geografía segregada y fragmentada que tiene que ser abastecida por la logística de insumos y de distribución con recorridos cada vez más largos.



Mapa 5: Infraestructuras logísticas del Aglomerado Buenos Aires actual

Fuente: Elaboración propia (CETAM-ISU-UBA).

La instancia actual (Mapa 5) es la superposición de todos éstos ensamblajes de infraestructura de logística. Producto de una fuerte reconversión industrial, comercial y de servicios signada por la informatización de todos los procesos, la actual etapa requiere de mayor peso a la logística de distribución (hoy renombrada como logística urbana) con predominio del sector servicios, diseminación de supermercados (desde grandes cadenas a los llamados “chinos” y comercios (inclusive las informales como las saladitas) en el conurbano y aparición de nuevos modelos de ocupación del espacio (parques industriales, zonas francas, zonas de actividad logística) que se localizan prevalentemente en torno a las redes de infraestructura vial.

Se observa una concentración de empresas camioneras y de especialización de brokers aduaneros y logísticos. Estas se ubican en el tercer cordón en torno al eje de la Ruta Provincial 6 (Zárate-Campana-Escobar-Pilar al norte, General Rodríguez al oeste, Lobos-Cañuelas al sur). Subsiste una fuerte presión sobre playas ferroviarias (pasando de ocupaciones a cesiones) y portuarias, situación que hace compleja la accesibilidad ferroviaria a todos los puertos, con la sola excepción del puerto de

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Zárate. Se requerirá análisis de escala micro (que no encaramos en esta etapa de la investigación) para verificar la necesidad de mayores espacios para almacenaje de contenedores, y simultáneamente habrá que verificar como se puede dar lugar a la oportunidad para intermodalizar cargas.

Reflexiones a modo de conclusión

La discusión de correr el eje de análisis del crecimiento de la Región Metropolitana desde un punto de vista logístico es un debate pendiente dentro de los estudios urbanos. Muchas veces este eje ha sido abordado como un tema que está exclusivamente comprometido a las redes de producción y a la economía política, pero muchos de los problemas urbanos que se han expuesto en este trabajo se cruzan con muchos de los habituales temas que se estudian en las ciencias espaciales (segregación, gentrificación, local/global, villas, etc.) por lo que entender que ha sucedido con los desplazamientos y cambios logísticos a lo largo de la historia es imprescindible para estudiar la ciudad.

La ubicación de estos enclaves en sitios donde las personas tienen mayor accesibilidad y flujos de centralidad compromete todos los otros desplazamientos dentro de la ciudad y de las redes de circulación hasta escalas internacionales. Los viejos mercados de abasto, por otro lado, se convierten en verdaderos enclaves de valor de uso complejo por el valor patrimonial que tienen por sus características arquitectónicas y urbanas. Muchos, en base a su localización territorial se convierten en puntos de concentración de otras redes de ciudad sea la turística, la cultural o hasta la informal o equipamientos de abastecimiento de necesidades inmediatas dentro de los flujos de circulación en la ciudad como estacionamientos, mercados más elitistas, etc.

A partir de la evolución de los mapas de las infraestructuras logísticas corroboramos nuestra hipótesis de trabajo mostrando que las actividades logísticas se alejaron relacionadamente en la región, con trayectos más largos y más costosos servidos por el transporte automotor de cargas. La reducción significativa de la actividad ferroviaria de cargas ha complejizando las operaciones de comercio exterior en puertos y aeropuertos, muchos de los cuales hoy no cuentan con espacios adecuados para la logística.

Como última reflexión, creemos que los problemas interjurisdiccionales, e interagenciales dentro de cada jurisdicción, impiden que haya una estrategia integral para retomar el debate de qué clase de dirección se busca con las actuales infraestructuras y como dicho plan podría llegar a optimizar recursos para no seguir impactando negativamente en los efectos dentro de la región ya consolidada.

Bibliografía

ARÉVALO, Alfonso Rebollo (2003) "El papel de los mercados municipales en la vertebración de las tramas urbanas". Revista Distribución y Consumo vol 41. Barcelona. España

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

- BALLENT, Anahí. (2005) "Las huellas de la política". Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. Editorial Prometeo
- BAUMGARTNER, Jean-Pierre; Palazzo, Pascual Santiago. (1969) "Estructura económica del transporte de carga automotor y ferroviario en la Argentina". Revista El trimestre económico. Vol 36, No. 143. pgs. 381-394
- CICCOLELLA, Pablo (1999) "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa", en EURE (Santiago) v.25 n.76 Santiago dic. 1999.
- CINTO, Carola (2017) "Auge de los mercados porteños: renovación edilicia y buenos precios". Nota Diario La Nación, 27 de Diciembre de 2017. Ver en: <https://www.lanacion.com.ar/2094805-auge-de-los-mercados-portenos-renovacion-edilicia-y-buenos-precios>
- CORAGGIO, José Luis (1999) "Qué debe hacer el gobierno local ante los grandes emprendimientos en el comercio minorista?" EURE, No 25 a 75. pgs 13. Santiago de Chile.
- ETULIN, Juan Carlos. (2009) "Gestión urbanística y proyecto urbano: Modelos y estrategias de intervención" Buenos Aires: Ed. Nobuko
- FARÍAS, Ignacio (2011) "Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad" Athenea Digital, No 11, pfg 15-40
- FOLLARI, Roberto. (2005) "La interdisciplina revisitada" Andamios Vol.1, No.2. México.
- GOMEZ, Georgina; Melitsko, Silvana; Rabetini, Rodrigo. (2003) "Redes gobernadas por compradores y desarrollo de TICS: el caso de los supermercados en la Argentina". Buenos Aires: Ed. Universidad Nacional de General Sarmiento. Instituto de Industria.
- GRAHAM, Stephen; Marvin, Simon. (2001) "Splitering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition". New York: Routledge
- LOFGREN, Orvar. (2008) "Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller". Revista Mobilities, Vol. 3, No.33, Pgs 331-351
- MALFA, Cristina Beatriz. (2012) "Mercado de San Telmo. Mezcla de texturas y riqueza ornamental" Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino. Patrimonio Argentino no 10. Pgs 50-58
- MEDINA, Xavier., Álvarez, Marcelo; (2007) "El lugar por donde pasa la vida...los mercados y las demandas urbanas contemporáneas: Barcelona y Buenos Aires" Revista dEtnologia de Catalunya no 31, 2007
- MÜLLER, Alberto. (1994) "Tras la privatización: las perspectivas del medio ferroviario argentino" Revista Desarrollo Económico, Vol 34, No. 134, pgs 243-262
- PAIVA, Verónica (2016) "Nuevas villas en la ciudad de Buenos Aires" En Conferencia Internacional de Urbanismo, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, octubre 2016

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

PAU I COS, Jordi, Navascués y Gasca, Ricardo (2001) "Manual de logística integral". Barcelona: Editorial Diaz de Santos

SENNETT, Richard (1994) "Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental". Madrid: Editorial Alianza

SILVESTRI, Graciela. (2004) "El color del río". Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes. Editorial Prometeo.

SKUPCH, Pedro (1971). "Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía económica británica en la Argentina (1919 - 1939)". Revista Económica, vol 17, no 1.

VECSLIR, Lorena y Ciccolella, Pablo (2011) "Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires", en Revista de Geografía Norte Grande, 49: 63-78 (2011).