VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2007.

Dinamicas urbanas y espaciales del “desarrollo” y la “crisis”: la construccion y reestructuracion de la ciudad y el casco centrico de Avellaneda.

Ana Laura Lobo.

Cita:

Ana Laura Lobo. (2007). *Dinamicas urbanas y espaciales del “desarrollo” y la “crisis”: la construccion y reestructuracion de la ciudad y el casco centrico de Avellaneda. VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-106/554

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/exXC/WBq

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

DINAMICAS URBANAS Y ESPACIALES DEL "DESARROLLO" Y LA "CRISIS": LA CONSTRUCCION Y REESTRUCTURACION DE LA CIUDAD Y EL CASCO CENTRICO DE AVELLANEDA[*].

Ana Laura Lobo.
UBA-IIGG.

E-mail: anitalobo10@gmail.com

...Y creció al ritmo de la historia argentina. Ciudad fundacional, zona fabril por excelencia, de intensa vida social y cultural, hoy es centro comercial y paso obligado a la Capital. Difícil imaginar el comienzo. Ni esos saladeros donde se faenaba la hacienda, apostados ahí, donde el tránsito ahora forma un embudo antes de subir al puente rumbo a la Capital.
Clarín, 07/04/02**.**

El casco céntrico de la ciudad de Avellaneda se ha conformado y es en la actualidad, escenario medular de conflictos y procesos claves en la dinámica urbana y en la experiencia social cotidiana de diversos actores sociales.

Partiendo de la idea de que las contradicciones sociopolíticas se realizan espacialmente (Lefebvre, 1991: 365, citado en Auyero, 2002: 1) al tiempo que el conflicto es complementariamente estructurado por la espacialidad, este trabajo se enmarca en uno más general, de análisis de la conflictividad desarrollada entre los diferentes actores locales y extra locales y su vinculación con las relaciones espaciales trabadas a partir de la *cohabitación* en el casco céntrico de la ciudad de Avellaneda (Bourdieu et al., 1999).

Sin embargo, la construcción de esta área como central en la vida de sus ciudadanos, ha sido forjada a lo largo de distintos procesos socioeconómicos e histórico políticos que han influido sobre el espacio y han dado lugar a disímiles significaciones sobre la ciudad y la identidad de los avellanedenses.

En la primera parte de este capítulo, por lo tanto, me propongo abordar la conformación de la ciudad de Avellaneda como urbe moderna, considerando los procesos políticos, históricos y socioculturales que le dieron forma. Este abordaje permitirá en la segunda parte del capítulo, analizar el pasaje desde un modelo de ciudad moderna e industrial hacia las formas de construir urbanidad y espacio público contemporáneas, en el contexto de la "economía global" y "la sociedad de flujos"; conformación que impactó localmente en la dinámica social y en una acelerada reestructuración del espacio urbano en términos de sus vías de acceso y circulación, por un lado, y del espacio productivo y comercial, por el otro (Borja y Castells, 1996).

[*] El presente trabajo es un avance en la preparación de la tesis de Maestría en Investigación en Ciencias Sociales- UBA: *Representaciones sociales y memorias en torno al orden y al conflicto social. El caso del Puente Pueyrredón*, bajo la dirección del Dr. E. Crenzel.

Por lo dicho, para analizar las reestructuraciones que la dinámica urbana local ha sufrido en la última década, el capítulo se basa en la perspectiva que afirma que las transformaciones estructurales de fines del siglo pasado (procesos de privatización, desregulación y apertura económica, entre otros) produjeron cambios en la relación entre espacio y producción convirtiendo a los centros urbanos en escenarios protagónicos de la pugna entre las tendencias globalizantes y las identidades locales, donde las primeras tienden a avanzar, ocasionando una considerable pérdida de control sobre los procesos económicos, sociales y territoriales que desenvuelven buena parte de los actores locales. Estos procesos dan a la ciudad de Avellaneda, por su condición de centro urbano, un perfil de conector con lo global y por su condición de periferia, una zona de repliegue de de distintos grupos sociales y actividades económicas. (Borja y Castells, 1996; Sassen, 1997; Ciccolella, 1999).

1. "Haciendo" la ciudad: la construcción de Avellaneda como urbe industrial y moderna.

Los antecedentes de construcción del espacio público en el territorio que hoy comprende a la ciudad de Avellaneda, se ubican mucho antes de la fundación del Partido de Barracas al Sud (1852). La formación del Camino Real al Sud (1611, aproximadamente) [1] –actualmente avenida Mitre- y del Puente Gálvez (1791) colaboraron con el desarrollo de una población comercial (pulperías, sitios de abastecimiento, intercambio, crédito, alojamiento, tratamiento de negocios, etc.) manteniendo una fisonomía portuaria en la que convergía el comercio de exportación e importación y la cual reunía pobladores de diferente origen (Fernández Larrain, 1986).

Sin embargo, el mayor desarrollo urbano fue contemporáneo y en gran parte obedeció a los principios de estructuración de la sociedad naciente de fines del siglo XIX, que constituyeron a Avellaneda como urbe moderna e industrial. A las barracas, saladeros e industrias vinculadas a la ganadería, le sucedió el mayor agrupamiento de capital industrial colocado a orillas del Riachuelo: los frigoríficos[2]. La instalación de industrias vinculadas a la diversificación propia de la segunda etapa industrial completó el escenario fabril.
Los procesos económicos se plasmaron a su vez, en el desarrollo de la infraestructura urbana. Por un lado, en 1864 se instalaron las vías y estaciones del Ferrocarril del Sur, (ex General Roca), que conectaba a la ciudad con la Capital Federal y a los principales pueblos de la región. Por otro lado, se creó el Mercado Central de Frutos y se construyó sobre el Riachuelo, el Puerto y el canal de Dock Sud.

De esta manera, se condensaban a fines del Siglo XIX las áreas socioeconómicas del Partido de Barracas al Sud, dando al territorio una marcada

fisonomía industrial y comercial: “el área del Mercado Central de Frutos y las barracas; el área del puerto y frigoríficos al noreste; el área del Dock Sur; el área vertebral de la Av. Mitre; el área de las grandes industrias y talleres (toda la zona al norte de la Av. Pavón [hoy, Yrigoyen] desde la Estación Avellaneda al deslinde Lanús con Lomas de Zamora, y el área del complejo estación Lanús” (Fernández Larrain, 1986, 161).

Esta configuración socio-espacial tornó a la ciudad en espacio obrero y luego, en una cuna del sindicalismo (La Ciudad, 7 de abril de 2002). En 1904, era reconocida “la primera ciudad industrial de la República” o “La Chicago Argentina” (Fernández Larrain, 1986, 161-163). La radicación industrial y el incremento del trabajo se plasmaron en un gran crecimiento demográfico; entre 1880 y 1900 la población creció en un 40% y un 50% entre 1901 y 1914 (Varela, 1994).

Luego de la crisis mundial y de la crisis del modelo agro exportador de materias primas, entre 1930 y 1943, el número de establecimientos comerciales e industriales ascendió de 6501 a 9938 (Fernández Larrain, 1986, 173). La desordenada instalación del desarrollo industrial en la región, impulsado por el proceso de industrialización por sustitución de importaciones, y seguido por los efectos económicos de la II Guerra Mundial, y la aparición de “villas de emergencia” -debida en parte a la falta de un ordenamiento urbanístico preestablecido- conformaron un trazado dispar del ejido que aún se mantiene vigente: “Observar el plano municipal, era observar estrictamente dibujado el diagrama del desorden; barrios encerrados entre terraplenes, calles cortadas por rieles, inmensas manzanas volcando docenas de vías en los cruces...” (Fernández Larrain, 1986, 168)[3].

Sin embargo, el cruce de las avenidas que conforman el escenario central de nuestro objeto – las esquinas de las avenidas Pavón y Pte. Mitre- mantuvieron en ese período su carácter central, conformando un punto neurálgico en la vida cultural y económica local:

“Todos pasaban por Pavón y Mitre, por décadas una de las más importantes esquinas de Argentina” (Cascante, 2003; 33).

“Pavón y Mitre es un cruce emblemático. Los vecinos aseguran que los grandes momentos de la historia de la ciudad pasaron por esa esquina [...]. Las cuadras de Pavón, Mitre y Colón, son como ‘la manzana fundacional de Avellaneda’ [...]. Sin embargo, [esa esquina] estuvo abandonada después de la creación del nuevo Puente Pueyrredón y el empalme que lleva a Lanús” (Clarín, 24/02/2001).

Sin planes para determinar su propio desarrollo y tras un proceso de saturación poblacional, este desordenado conglomerado fue integrándose gradualmente al sistema social y económico del cinturón industrial del “Gran Buenos Aires”. De este modo, la ciudad se construía sobre una base de oposición entre el centro y

la periferia, lo externo y lo interno. Sin embargo, tal como planteara Sergio Visacovsky (2001) en relación a Lanús, "...la significación social de la condición periférica no es equivalente para todos los partidos del Gran Buenos Aires; mientras la zona norte constituye un área residencial que alberga a sectores sociales medios altos y altos (muchos de los cuales desarrollan sus actividades en la ciudad de Buenos Aires), la zona sur, era hacia los años 1950 y 1960 básicamente industrial y sede de una numerosa población de clase trabajadora. Lanús [*como Avellaneda*], parte del sur, tenía una alta densidad de población, que en gran parte vivía en la pobreza. Así, la distinción entre centro y periferia está connotada por la diferenciación entre riqueza y pobreza, lo que convierte al norte del Gran Buenos Aires en un 'suburbio' y al sur en una zona 'marginal'" (p. 165).

2. De la ciudad moderna a los modelos espaciales vinculados a la des industrialización y la globalización: el caso del casco céntrico de Avellaneda.

En el apartado anterior hemos planteado el modo en que, basada en el proceso de industrialización y en un irregular planeamiento urbano, la ciudad de Avellaneda se constituyó en el asentamiento del principal cordón industrial y polo de atracción de población trabajadora, al tiempo que generó un amplio desarrollo comercial, social y cultural. Sin embargo, el resquebrajamiento de este mundo comenzaría a cambiar a principios de los setenta, entrando en una profunda crisis durante los ochenta y noventa. De esta manera, los cambios económicos estructurales impactaron notablemente en los procesos de urbanización y dinamismo locales[4].

Por un lado, su impacto en el desarrollo demográfico se evidenció en el estancamiento del crecimiento poblacional[5]. Si bien esta evolución se encuadra en el proceso por el cual a partir de los años sesenta el crecimiento poblacional nacional empieza a depender casi exclusivamente del crecimiento vegetativo, en Avellaneda, a diferencia de localidades vecinas, esta tendencia se exacerbó y se mantuvo hasta la actualidad, llegando a ubicarse por debajo del promedio nacional en el último período intercensal (1991-2001)[6]. Pese a lo señalado, según el Atlas Ambiental de Buenos Aires, la ciudad de Avellaneda continúa siendo considerada importadora de mano de obra puesto que su promedio de empleos por cada mil habitantes es próximo al de la Región Metropolitana de Buenos Aires (148/1000 habitantes).

Por otra parte, si consideramos el desarrollo social y urbano, entre los sesenta y los ochentas se intentaron soluciones parciales a los problemas habitacionales pero no a las cuestiones sociales estructurales. Al mismo tiempo, se carecía de inversiones en la infraestructura urbana.

Por último, en el casco céntrico de la ciudad –escenario de nuestra indagación- la trama urbana comenzó a transformarse a partir de la inauguración del Nuevo Puente Pueyrredón (el 19 de marzo de 1970)[7]. Si bien el mismo se construyó para hacer frente a la intensidad del tránsito, constituyéndose en un punto estratégico para el desplazamiento entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el sur del Gran Buenos Aires, su instalación anuló el área neurálgica del Partido, centrada en el cruce de las avenidas Pavón y Mitre, condicionando el cierre y emigración del comercio y el abandono de los locales o edificios: "Grandes galpones vacíos, en especial barracas, edificios fabriles en ruinas, terrenos ferroviarios en desuso, vías muertas y cientos de baldíos y de casas abandonadas indicaron a fines del año 1980 el estado total de crisis de la ciudad" (Fernández Larrain, 1986; 180).

El paisaje urbano que comenzaba a delinearse es una clara fotografía de la "superposición de procesos socioeconómicos y tiempos históricos trabajando sobre un espacio construido, destruido y reconstruido en oleadas sucesivas de transformación urbana" (Borja y Castells, 1996). De este modo, podía observarse la existencia de una "ciudad a tres velocidades" (Ciccolella, 1999): Una ciudad *just in time* que se desplaza velozmente por las autopistas, otra formada por la mayor parte de la población que se mueve según tiempos fordistas por avenidas y calles de tránsito lento; y una ciudad inmóvil de los que ni siquiera pueden desplazarse**.** Como veremos en breve, este proceso de reestructuración urbana fue acelerándose en función de demandas y objetivos cada vez más externos a la sociedad local, fortaleciendo conjuntamente su carácter dinámico y fragmentado (Borja y Castells, 1996). Pero antes de profundizar en estos procesos socio espaciales de estructuración de la ciudad contemporánea, analizaremos los cambios económicos acaecidos durante la década de los noventa, que actuaron como sus condicionantes.

Esencialmente, el pasaje de un funcionamiento productivo con fuerte peso en la producción de manufacturas al incremento del peso relativo de los servicios y las finanzas[8], combinó en la región, des-industrialización e involución de la estructura industrial[9]. Complejizando la distinción que marcábamos anteriormente entre norte/riqueza y sur/pobreza, la zona norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires detenta actualmente una mejor situación relativa en torno a la actividad industrial, derivada de su ubicación estratégica en el eje fluvial del MERCOSUR[10]. En cambio, la Ciudad de Buenos Aires y los Partidos inmediatos de la región, como Avellaneda, fortalecieron sus funciones terciarias; "en especial, los centros comerciales asentados sobre las autopistas de penetración a la misma" (Atlas de Buenos Aires).[11]

A principios de los noventa, se evidenciaba el peso y la concentración de la actividad comercial en la provincia; comparando según distrito, al 37% de participación bonaerense le seguía sólo con un 25% el "resto de distritos" y la Ciudad de Buenos Aires (13%)[12]. Adicionalmente, el sector comercio de los 19 partidos del GBA absorbía al 19% de trabajadores asalariados y no asalariados

del total nacional y al 58% de trabajadores provinciales[13]. En el mismo período, la tercera sección electoral[14] absorbía a un tercio de los locales del sector comercial provincial y Avellaneda participaba en dicha sección con el 9.5% de locales, el 11% de puestos de trabajo ocupados, 12 % del valor de la producción (superando a Lomas de Zamora y Quilmes) y 11 % del valor agregado bruto[15].

Una comparación entre los dos últimos Censos Económicos Nacionales (1993-2004/2005) señala el descenso en la participación de los partidos del Conurbano en el comercio y los servicios. En la ciudad de Avellaneda, se presentan mermas del orden del 30% en ambos sectores y en su participación provincial contrastando por un lado, con la trayectoria de otros partidos del conurbano sur como Lomas de Zamora y Lanús, que ascienden en su participación comercial, y la de Quilmes, que se mantiene sin cambios. Por otro lado, se diferencia de partidos como Pilar ubicado en el norte del gran Buenos Aires que en el sector de servicios, detentan un crecimiento que duplica su cantidad de localizaciones.

Una nota aparte merece el proceso de concentración económica y espacial que supuso el proceso de "hipermercadización", pues el mismo ha motivado la paradojal situación por la cual, en la Ciudad de Buenos Aires y la primera corona del Conurbano Bonaerense, se presentan caídas importantes en la cantidad de establecimientos, y sin embargo, estas áreas afianzan su rol de centro comercial y de servicios; especialmente en el Área Central de la Ciudad de Buenos Aires y en los grandes centros de compras que se han desarrollado sobre las avenidas urbanas y sobre las autopistas de penetración del Conurbano (Atlas de Buenos Aires)[16].

Este proceso de hipermercadización, iniciado durante los noventa y caracterizado doblemente por la concentración y extranjerización[17] de grandes empresas continúa ejerciendo gran influencia en la región[18]. La instalación de grandes equipamientos de ocio, consumo y entretenimiento impactó en la dinámica social y urbana del casco céntrico de la ciudad, dando lugar a nuevos conflictos entre actores locales y extra locales así como a una nueva reestructuración del espacio urbano barrial en términos de sus vías de acceso y circulación, por un lado y espacio comercial, por el otro. En pocos años, los espacios que antaño motorizaban a la ciudad comenzaron a servir de escenario de los nuevos emprendimientos: En el predio donde funcionara el Mercado de Hacienda, se instaló el complejo *Alto Avellaneda.* Donde funcionaba el frigorífico *La Negra*, en Pavón al 300, desembarcó el hipermercado *Carrefour*; el centro de la ciudad y en Sarandí poseen actualmente sucursales de *Cotto*, *Norte,* entre otros centros más pequeños y a la vera de la autopista Buenos Aires- La Plata, se encuentra el complejo *Auchan*. En el tratamiento específico de estos procesos nos concentramos en el siguiente apartado.

2. b. Dinamismo y Exclusión: Transformaciones en la dinámica social y urbana del casco céntrico de Avellaneda (1991-2001).

De acuerdo a nuestro interés por analizar el cambio en la dinámica socio espacial del centro de la ciudad de Avellaneda durante la década de los noventa, en el apartado anterior hemos revisado los procesos socioeconómicos más generales; analizaremos ahora la disposición actual del Partido[19] y, específicamente, de la ciudad homónima cabecera.

En el marco de los procesos de articulación local/global en los que están inmersas las estructuras sociales y espaciales de las ciudades, Avellaneda ocupa una posición estratégica dentro del área –que como veremos, no la ampara de procesos de dualización- por poseer los recursos y características necesarias para inscribirse dentro flujos y adaptarse a la necesidades de la nueva economía global; entre ellos, sus redes de comunicación y transportes[20].

En este último aspecto, de los nueve puentes que cruzan el Riachuelo conectando vehicularmente provincia y Capital Federal, seis se encuentran en Avellaneda (Puentes Victorino de la Plaza, Bosch, Viejo Pueyrredón, Nuevo Pueyrredón, Nicolás Avellaneda, Autopista Buenos Aires-La Plata y próximamente el que unirá la avenida Patricios con la avenida Roca)[21]. El transporte público también se concentra en la ciudad; de las cuarenta y dos líneas de colectivos que unen los partidos considerados, veintitrés lo hacen circulando por Avellaneda[22]. A su vez, circulan por la ciudad siete líneas inter-comunales de colectivos que la comunican con los partidos de la región y dos líneas comunales que conectan los distintos barrios de la ciudad.

La red ferroviaria de pasajeros que cruza la localidad vincula a ésta con el resto del área metropolitana sur, la ciudad de La Plata y Plaza Constitución, a través de cuatro ramales del ex ferrocarril Roca[23]. En esta red, la estación Avellaneda es común a todas las bifurcaciones. Por último, una extensa red ferroviaria de carga atraviesa el Partido conectándolo con el interior de la provincia y con la Ciudad de Buenos Aires. En ese sentido debe destacarse el ramal que llega desde Puerto Madero al puerto de Dock Sud, el cual que adquiere particular importancia si se tiene en cuenta la influencia de éste en el contexto económico de la provincia de Buenos Aires[24].

Particularmente, en el casco céntrico de la ciudad, sobre el que fuera el Camino Real del Sur, se extiende la tradicional Avenida comercial Presidente Bartolomé Mitre -principal arteria vial del partido que se despliega entre el Puente Pueyrredón hasta el partido de Quilmes, desembocando en el Nuevo Puente Pueyrredón, el de mayor tránsito entre Avellaneda y la ciudad de Buenos Aires. En la bajada del mismo, y paralela a la Av. Mitre se encuentra la Avenida Belgrano. De modo perpendicular se extiende hacia el sur, la Avenida hipólito Yrigoyen (ex Avenida Pavón), conectando a Avellaneda con varios partidos del Conurbano (Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Presidente Perón).

La articulación entre lo global y lo local se torna explícita en los procesos de transformación urbana, en la modificación de la estructura espacial y social de las ciudades. En este sentido, como decíamos anteriormente, Avellaneda -su dinámica social así como los procesos de producción y reorganización del espacio- se ha visto inmersa en una serie de transformaciones que evidencia la lógica de nuevos procesos de acumulación, de organización de la producción, de comunicación de los mensajes y de ejercicio del poder, simultáneamente incluyente y excluyente la "sociedad de flujos" (Borja y Castells, 1996).

En el marco de los procesos de privatización y desregulación, este proceso se caracterizó en la ciudad por una reestructuración del espacio urbano cada vez más vinculada a la extranjerización de la producción, gestión y organización del territorio y a un debilitamiento de la en presencia y del control del Estado nacional y local. Bajo los nuevos patrones de metropolización gobernados por las necesidades estructurales del capitalismo global, el Estado disminuyó sus acciones directas sobre el territorio y pasó a actuar más bien como acondicionador y promotor del mismo, según las necesidades del capital privado. Por otra parte, al igual que en toda América Latina, la transformación territorial en la ciudad durante esta etapa, estuvo más ligada a la prestación de servicios de escasa complejidad que a la producción (Ciccolella, 1999).

En este marco pueden comprenderse y vincularse los procesos de instalación de grandes centros comerciales en la ciudad con la reestructuración del espacio urbano en términos de sus vías de acceso, circulación e infraestructura, por un lado y del espacio comercial, por otro. Si hacemos el ejercicio de mantener aún aislada la problemática que surgiría a fines de la década pasada -vinculada a las formas de protesta callejera- y nos concentrásemos en la reestructuración socio espacial acaecida en los años noventa, observamos en primer lugar, la dispar situación de las vías de acceso a la ciudad en ese período.

Las mismas -como mencionáramos en relación a la instalación del Nuevo Puente Pueyrredón en 1970- dan cuenta de diversas etapas históricas y de la "ciudad a tres velocidades" que describía Ciccolella. Los puentes centenarios eran los más deteriorados no sólo por su antigüedad sino también por la falta de inversión en mantenimiento. Los mismos aún hoy se mimetizan con un entorno periférico y casi marginal. Mientras tanto, y como producto de los selectivos procesos modernizantes de la globalización, durante los noventa se construía la autopista concesionada Buenos Aires-La Plata. La misma significó nuevos y "rápidos" carrilles de acceso a la ciudad de Avellaneda al tiempo que relegaba a un papel secundario al Acceso Sudeste.

A su vez, las vías de acceso y las modificaciones que sufrieron las mismas, son un claro indicador de la selectividad que asumen las inversiones en infraestructura durante esta etapa; selectividad ligada a una lógica que, como mencionamos, responde a las necesidades de los factores más dinámicos de la economía en el período y a las nuevas modalidades de intervención del Estado

en materia de planeamiento urbano y gestión del territorio. Al respecto, entre las grandes inversiones que redefinieron la estructura espacial durante los noventa en la Región Metropolitana de Buenos Aires, el 70% de las que se concentraron en autopistas fueron locales mientras que el 75% de las orientadas a los shoppings e hipermercados fueron extranjeras (Ciccolella, 1999). Este dato evidencia como en este período el capital estatal ha funcionado como soporte para la valorización del capital privado en el suelo y la infraestructura de la ciudad (Marcuse; 1995).

Como describimos anteriormente, estas vías de acceso se vinculan en Avellaneda con avenidas de tránsito rápido. Las mismas se volvieron punto de conexión con los nuevos grandes equipamientos de consumo, ocio y espectáculo privados: La Autopista Buenos Aires- La Plata posee una bajada en la entrada del Centro de Compras y Esparcimiento *Auchan*; la desembocadura del Nuevo Puente Pueyrredón hacia la Av. Pavón desciende en el hipermercado *Carrefour* y la que termina en la Av. Belgrano se ha encontrado con la dinamización del tránsito hasta su confluencia en el complejo que reúne en el *Alto Avellaneda Shopping Mall,* más de 176 locales comerciales, un patio de comidas para 1100 personas, al hipermercado *Wal Mart,* el centro de compras *Easy,* y una oferta de entretenimientos de seis salas de cines, un parque de diversiones, trece pistas de bowling y un bingo.

Específicamente en torno a este último “artefacto de la globalización” (Ciccolella, 1999) debemos hacer notar que el mismo contribuyó a la desestructuración de la localización comercial previa y a la modificación de los patrones de tránsito del centro de la ciudad; procesos que contribuyeron a la la dualización del espacio urbano, fracturando el tejido original, definiendo nuevos hábitos de consumo, aislando los enclaves menos activos y segmentando los mercados de trabajo.

En este sentido, el reacondicionamiento que sufrió la ciudad en función de las lógicas del consumo y del desarrollo de los servicios se plasmó en la última modificación de la red vial en 1995, diseñada a partir de la llegada de estos capitales extranjeros. Más allá del cambio de mano de circulación de algunas calles menores, la Av. Mitre, en la cual se extiende el centro comercial de la ciudad, fue transformada en una avenida de mano única. Los 13000 automóviles que la recorrían a diario y las 27 líneas de colectivo, con dirección hacia la provincia fueron derivados hacia la Av. Belgrano. El aislamiento consecuente que la misma sufrió en términos de afluencia vehicular sólo se compara con la competencia que implicaba la instalación de mega emprendimientos en pleno centro de la ciudad.
El cambio en el paisaje urbano así como los efectos desestructuradores, dualizadores y fragmentadores, que la presencia de estos capitales y la reestructuración vial por parte del gobierno local tuvieron en la dinámica urbana son evidentes: Sin embargo, fue la intensificación de la crisis económica y social durante el 2001, sumada a los procesos estructurales descritos y la caída del

consumo, los que dieron como resultado el cierre de 200 locales comerciales sobre el total de los 650 con los que contaba el centro comercial de la ciudad[25].

En este punto se hace necesario reflexionar sobre el modo de conceptuar a los comerciantes del centro de Avellaneda. Los mismos, considero, deben ser tenidos en cuenta como actores económicos locales, determinados por una lógica local en el sentido que encuentran su existencia ligada a ámbitos pequeños de la ciudad, pero que, debido a su tamaño económico y al ámbito de reproducción, detentan menos autonomía en la toma de decisiones e incidencia en los procesos urbanos que los grandes grupos económicos. En este punto, los comerciantes del centro de Avellaneda manifestarían la tendencia de los capitales globales a homogeneizar económicamente los territorios urbanos. Sin embargo, la caracterización de los comerciantes de Avellaneda sólo como actores económicos es insuficiente, dado que si bien no se desarrollan por fuera del mercado, su ámbito de trabajo muchas veces concuerda con el de su residencia y algunas de sus formas de organización se corresponden con las de los actores comunitarios (Pírez, 1995)[26].

Retomando entonces, la ciudad se reacondicionó durante los años noventa en función de las lógicas de consumo y de prestación de servicios, incrementando su función como espacio de valorización del capital y generando un modelo de incorporación-exclusión de áreas ligado a la radicación selectiva de inversiones y a la ausencia de políticas activas de control. Esta selectividad, relegó y excluyó de las dinámicas urbanas cardinales a diversos actores sociales, entre los cuales se cuentan los comerciantes del casco céntrico de la ciudad. De este modo, el fenómeno de dualización y polarización espacial al interior de la ciudad avanzó a través de procesos de fragmentación socio-territorial de distintos espacios de la ciudad y de exclusión social de diversos sectores sociales locales.

A principios de 2001, el Nuevo Puente Pueyrredón había sido repavimentado y las barandas y luminarias, refaccionadas (Clarín, 12/2001). Hacia fines de ese año, los comerciantes del centro de Avellaneda visualizaban las causas de la depresión comercial en la llegada de los hipermercados, el cambio de la red vial en la zona, la caída del consumo y la falta de efectivo. Entre sus acciones, buscaban firmar acuerdos con playas de estacionamiento, planeaban redecorar los frentes de sus locales, tomar cursos de capacitación y fortalecer las redes de compra locales que permitieran vender a precios competitivos en el mercado[27]. Simultáneamente, el gobierno local anunciaba estrategias contra el avance de los precios y la escasez de productos" [28].

Si durante este período la conflictividad se sintetizaba en la demanda de los pequeños y medianos comerciantes por la vuelta de la Av. Mitre a la doble vía de circulación y la amenaza se cristalizaba en los grandes centros de ocio y consumo, en poco tiempo el foco de los conflictos se trasladaría del otrora Mercado de Lanares, al antiguo Puente Gálvez; es decir, hacia las

manifestaciones de movimientos de desocupados y organizaciones sociales y la demanda de liberar el tránsito mediante la prohibición de cortar el Nuevo Puente Pueyrredón. Sobre estos nuevos procesos de conflictividad territorial se centrará la tesis en curso.

Bibliografía.

Arlia, A. (Coord.) (2000) *La Provincia de Buenos Aires: Una mirada a su economía real.* (Cuadernos de Economía. Nº 47). Ministerio de Economía de la Provincia de Bs. As.

Aronskid, R. (2000) Argentina en los '90, o la pulsión cortoplacista del capital. *Revista Herramienta,* Nº 12. Buenos Aires.

Auyero, J. (2002). La geografía de la protesta. Revista *Trabajo y Sociedad*, Nro.4 Vol. 3. Univ. Nac. Santiago del Estero. Disponible en:

http://www.unse.edu.ar/trabajoysociedad/

Borja, J.; Castells, M.; Belil, M. y Benner, C. (1996). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información.* Colección Pensamiento. Madrid: Taurus.

Bourdieu, P.; Accardo, A.; Balazs, G.; Beaud, S.; Bourdieu, E.; Wacquant, L., et al. (1999). *La miseria del mundo.* Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Cascante, E. (2003) *La Crucesita de Barracas al Sud. Historia e historias.* Buenos Aires: Editorial Dunken.

Ciccolella; P. (1999) Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversores y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *Revista Eure* (Vol. XV, N 76), 5-27. Santiago de Chile.

Donato, V. (Coord.) (2005) *Industria Manufacturera. Año 2004.* Observatorio PyME Regional del Conurbano Bonaerense.

Larrain, Fernández, F. (1986) *Historia del Partido de Avellaneda. Reseña y análisis 1580-1980*. Colección Historia y Educación. Buenos Aires: Edic. La Ciudad.

Marcuse, P. (1995) *Not Chaos, but Walls: Postmodernism and the Partitioned City*. En Watson, S y Gibson, K. Postmodern cities and spaces. Londres: Blackwell

Novick, S. (Ed.) (1997) *Política inmigratorias en la Argentina*. En Inmigración y Discriminación Políticas y Discursos. Grupo Editor Universitario: Buenos Aires. Disponible en: Instituto de Investigaciones G. Germani:

http://www.iigg.fsoc.uba.ar/pobmigra/archivos/migrar.pdf

Pírez, P. (1995) Actores Sociales y Gestión de la Ciudad, en *Ciudades*, Nº 28, México.

Varela, R. (dir.) (1994). *Reseñas Históricas de las Localidades del Partido de Avellaneda.* (Apuntes Para Trabajar N.1.) Municipalidad de Avellaneda. Secretaría de Cultura, Educación y Promoción de las Artes. Dirección de Patrimonio Cultural. Museo y Archivos Históricos. Avellaneda.

Fuentes.

Argentina. Ministerio de Economía de La Nación. *Censos Nacionales de Población y Vivienda. Censo Nacional Económico de 1994. Primeros resultados del Censo Nacional Económico del 2004/05 y Operativo Especial a Grandes Empresas 2004/2005, 1000 Grandes Empresas.* (Informe de Prensa)*. Encuestas de Centros de Compra y Encuestas a Supermercados.* (Boletín informativo) INDEC.

www.indec.mecon.ar

Argentina. Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires. Dirección Provincial de Estadísticas. *Anuarios estadísticos del Boletines informativos e informes de prensa.*

http://www.ec.gba.gov.ar/Estadistica/Ftp/home1.htm

Argentina. Universidad Nacional de Quilmas, Universidad Nacional de La Matanza, Universidad de Bologna, Universidad de San Martín. *Observatorio Regional de PyMes del Conurbano Sur*:

http://www.observatoriopyme.unq.edu.ar/modules/articles/article.php?id=1

Avellaneda WebSite.

www.avellanedawebsite.com.ar

150 años de Avellaneda (2002, diciembre). *Diario La Ciudad*. Número Especial

Conicet, MACN- Conicet, Fadu-UBA, Agencia, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Atlas ambiental de Buenos Aires. *Unidades de paisaje, Unidades temáticas y Mapas.*

www.atlasdebuenosaires.gov.ar

Firpo, H. y Comisso, S. (2001, 24 de febrero) La Ciudad: Son obras centenarias que cruzan el Riachuelo entre Soldati y La Boca*. Diario Clarín.*

www.clarin.com.ar

Harán cambios en el transito para ayudar a los comercios. (2001, Diciembre). *Portal Taweno.*

Iniciativa para Enfrentar la Demarcación y el Desabastecimiento de Avellaneda. (2002, Enero). *Portal Taweno.*

www.taweno.website.com.ar

Piotto, A. (2002, 07 de abril) Avellaneda, un siglo y medio que sintetiza la historia del país. *Diario Clarín.*

www.clarin.com.ar

[1] Este camino partía de la Plaza Mayor de la ciudad de Buenos Aires y continuaba por la actual calle Defensa de la misma. Conformaba la primera ruta a las pampas del sur.

[2] Los cuatro frigoríficos de importancia en la nación eran: La Negra, El Anglo, La Blanca y El Argentino. Para un desarrollo más detallado de la historia económica y social de Avellaneda, véase: Larrain, Fernández, F. (1986).

[3] En el contexto de industrialización, la región se convirtió en polo de atracción de un proceso migratorio interno desde zonas empobrecidas del interior del país. El crecimiento urbano producido sin distinción de áreas residenciales, industriales, comerciales o recreativas, le otorga a la ciudad hasta la actualidad un perfil arquitectónico característico donde se pueden seguir apreciando, en una rara armonía, depósitos y talleres, algunos reciclados, locales comerciales, bancarios y públicos con clubes y estadios entre casitas de chapas, modificadas ya.

[4] El cambio en el sistema de comercialización de las carnes y la modernización de la industria tuvo como consecuencia necesaria la desaparición de los, ahora, obsoletos frigoríficos. A esto se sumó el cierre de industrias básicas textiles y metalúrgicas que habían sido pilares en el desarrollo económico local y grandes captadoras de mano de obra. Por su parte, la falta de inversión tecnológica llevó al estancamiento de la pequeña y mediana industria, al cierre y migración de empresas de grandes capitales y a la desaparición de pequeñas fábricas y talleres. Por su parte, el cambio del sistema del comercio lanero (ahora se vendería en sus lugares de producción) quebró el curso de los envíos de lana y cueros al Riachuelo, lo cual motivó el cierre de numerosas barracas y la desaparición comercial y física del Mercado Central de Frutos.

[5] Mientras en el Área Metropolitana de Buenos Aires el mismo fue, durante el período 1947-1960 (2.91% anual) superior al promedio del país; en el período 1960-1980 la tasa de crecimiento poblacional disminuyó (a 1.92%) llegando a 1.37% en la década 1980-1991, tasa por debajo del promedio nacional anual (1,73%) (Novick 1997).

[6] En el mismo, el partido registró una pérdida poblacional del 4.6%[6]. Según cifras del Censo Nacional de Población y Vivienda, la población del Partido de Avellaneda sumaba en 1991, 344.991 habitantes, alcanzando una densidad poblacional de 6.272 hab./km2, mientras que en el 2001 sólo alcanzaba los 328.980 habitantes y una densidad poblacional de 5.981,9 hab./km² (INDEC, 1991 y 2001). Este proceso se repite en la zona céntrica de Avellaneda. Mientras en 1991 la misma contaba con aproximadamente 27000 habitantes, en el 2001 la localidad sumaba sólo 24.313 (Municipalidad de Avellaneda).

[7] El mismo cruza el Riachuelo, uniendo la Autopista "9 de Julio" Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con las avenidas Presidente Bartolomé Mitre e Hipólito Yrigoyen, en la Ciudad de Avellaneda.

[8]En el año 1996, el sector terciario nacional en su conjunto alcanzaba un promedio de participación del 55,2% del PBI al tiempo que el consumo era financiado en gran parte por la reaparición del crédito (Aronskid, 2000).

[9]Según datos del Observatorio Regional de PyMes del Conurbano Sur, aún cuando el período 1976-1983 es descrito como el de mayor desindustrialización del país, la disminución de locales industriales en el período 1994-2004 en el Conurbano fue del 30%, cifra más de cuatro veces superior a la registrada en el mismo territorio entre 1974 y 1985. Esta merma fue atenuada por la importante natalidad de empresas industriales a partir del año 2002 (el 15% del total de empresas estudiadas en 2004 comenzó sus operaciones con la actual razón social después de 2002). En cuanto a la actividad industrial, desde 1974 a 1985 decreció un 19%; entre 1985 y finales de 1994 perdió el 9%; y desde 1995 al 2006 el 20%, ello debido a la caída que se inicia en 1998 y que se profundiza con la crisis de 2001-2002 provocando un retroceso industrial fenomenal (UIA Avellaneda, 2006).

[10]Con respecto al desempeño industrial territorial, los índices informan que el nivel actual de industrialización de la zona norte es 60% superior al promedio de la región, exactamente el doble que la zona oeste y casi el 80% superior al nivel de la zona sur. En relación directa se encuentra el nivel de diversificación de la producción. Observatorio Regional PyME del Conurbano Bonaerense, 2004. Fuentes: CNE 1974, 1985, 1994. INDEC. La Zona norte queda comprendida por Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, General San Martín y Tres de Febrero. La zona sur está integrada por los partidos de Avellaneda, Quilmes, Lanús, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Florencio Varela y Berazategui. La zona oeste incluye los partidos de Malvinas Argentinas, José C. Paz, San Miguel, Merlo, Moreno, Hurlingham, Ituzaingó, Morón, La Matanza, Ezeiza y Esteban Echeverría

[11] Durante la década de los noventa, en la provincia de Buenos Aires, el sector terciario en su conjunto cobró una participación superior al 50% en el Producto Bruto Geográfico (PBG). Entre 1991 y 1996, el PBG creció un 27%, aumento que en gran parte se explica por las actividades financieras, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a la empresa (33%) y por las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones (59%); el crecimiento del comercio durante ese lustro, fue relativamente menor (24%). Véase, Dirección Provincial de Estadística y Planificación General de La Provincia de Buenos Aires (n.d.) Cuadro Nº 31: Provincia de Buenos Aires. PBG. Sector Terciario según gran división 1991-1996.

[12] El "resto de los distritos" excluye a Buenos Aires, Ciudad de Buenos Aires (13%), Córdoba (10%), Santa Fe (10%) y Mendoza (4%). Véase, Cuadernos de Economía Nº 47.Cuadro Nº 44: Sector Comercio. Principales Distritos. Unidades Censales, Puestos de trabajo Ocupados, Valor Agregado Bruto y Valor de La Producción. Año 1993.

[13] La participación comercial provincial en el total de la nación alcanzó el 37%, el 33% de los puestos de trabajo (promedio mensual), generando el 32% del valor agregado bruto respecto al total del país (INDEC, CNE, 1994),

[14] Comprendida por Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Cañuelas, Ensenada, Esteban Echeverría, Florencio Varela, La Matanza, Lanas, Lobos, Lomas de Zamora, Magdalena, Quilmes y San Vicente (61250 locales comerciales).

[15] Véase, INDEC, 1994, *Censo Nacional Económico*. Cuadro 13.1. Comercio. Locales, puestos de trabajos ocupados, valor de la producción y valor agregado bruto –en $-. Año 1993.

[16] Los centros de compra suman en la ciudad y 24 partidos de Buenos Aires 29 empresas en 2005. De ellos, 14 se encuentran ubicados en la Ciudad de Buenos Aires y los 15 restantes en

los 24 partidos de la provincia de Buenos Aires. Por su parte, se evidencia el marcado ascenso, con excepción de los años más críticos, de sus ventas. Tomando como índice base 1997= 100, en 2004, el mismo llega en los 24 partidos de la provincia de Buenos Aires a 191,5, superando al total de GBA y al de la ciudad de Buenos Aires. INDEC, 2004. *Encuesta a Centros de Compras*. Véase Cuadro 1. Evolución de las ventas a precios corrientes por jurisdicción.

[17] En Argentina el 66% de los supermercados están en manos de empresas extranjeras. En Chile, sólo el 2,7%, en Brasil el 14%, en Italia el 16,2% y en España el 31%. (Comunicado de prensa de la Cámara de Ferreterías y afines de la República Argentina: 12/12/05 "El daño social que deja la fusión Disco-Jumbo").

[18]El INDEC afirma que para mayo de 2003 el número de bocas relevadas creció un 37.1% con respecto a 1999. Según esta variable, la mayor variación se localizó en los 24 partidos de la provincia de Buenos Aires (68,8%) Los mismos son: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López

[19] Hacia el este, el Partido de Avellaneda está separado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el Riachuelo. Al norte limita con el Río de La Plata, al oeste con el partido de Lanús y al sur con el partido de Quilmes. El mismo se extiende en una superficie de 55 km2.

[20] Es extensa la bibliografía que analiza la nueva economía global y su impacto en las reestructuraciones espaciales. Para los planteos esenciales sobre la temática, véase, Borja y Castells, 1996.

[21] Los otros dos cruces se encuentran en Lomas de Zamora (Puente de la Noria) y en Lanús (Puente Uriburu).

[22] Quince líneas lo hacen por Lanús y cinco por Lomas de Zamora, de las cuales sólo tres llegan hasta el Puente de la Noria sin internarse en localidades de la Provincia

[23] Los cuatro ramales son: a) Plaza Constitución- Avellaneda - La Plata; b) Plaza Constitución - Avellaneda - Berazategui- Bosques- Temperley- Plaza Constitución; c) Plaza Constitución- Avellaneda- Temperley - Cañuelas y d) Plaza Constitución-Avellaneda- Temperley- Alejandro Korn.

[24] Dock Sud es el principal puerto de la Provincia de Buenos Aires, en el 2005 tuvo un movimiento de carga equivalente al 30% de los puertos públicos de la Provincia y el 50% de las cargas que en él se operan corresponden a movimientos de exportación/importación.

[25]*Iniciativa para Enfrentar la Demarcación y el Desabastecimiento de Avellaneda.* Enero, 2002. y *Harán cambios en el transito para ayudar a los comercios.* Diciembre, 2001, ambas disponibles en:
www.taweno.com.ar

[26]Las relaciones entre los diversos actores son complejas. Además de los comerciantes del centro de Avellaneda y de los Grandes Grupos Económicos vinculados a los emprendimientos de ocio y servicios banales, debemos apuntar el papel del gobierno local y de los ciudadanos en general. Por un lado, el gobierno municipal otorgó concesiones a los capitales concentrados, al mismo tiempo que intentaba crear estrategias ante las demandas de los comerciantes locales representativos de los distintos rubros. Entre ellas flexibilizar los marcos legales, crear una comisión de vecinos comerciantes, representantes del municipio e instituciones de defensa al consumidor, evitar la venta clandestina y difundir el "compre nacional". La demanda central sobre la situación vehicular, nunca fue dinamizada. Por otra parte, como actores secundarios pero influyentes en el conflicto de intereses deben tenerse en cuenta los usuarios de las vías de circulación y los consumidores. En este sentido, muchos transeúntes se oponían a la demanda de restauración de la mano doble de la Av. Mitre por considerar que esta medida haría el tránsito más lento. Por otra parte, es clara la relación entre las preferencias en el consumo y la suerte de los comercios.

[27] *Harán cambios para ayudar a los gobiernos*

[28] *Iniciativa para frenar la remarcación y el desabastecimiento en Avellaneda*.