

ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LOS NÚCLEOS URBANOS DEL PARTIDO DE PUNTA INDIO

Cristina E. Vitalone - Alfredo L. Conti
Dibujo: Mario Flosi

RESUMEN

En 1993 la Provincia de Buenos Aires inicia un proceso de descentralización, entre otras consideraciones, promueve la división de distintos municipios. Por Ley 11.584/95 nace el Partido de Punta Indio, desmembrado del de Magdalena. Para su adecuación el gobierno provincial, a través de la Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales del Ministerio de Gobierno y Justicia, crea el Proyecto "Estrategias para la Planificación y Gestión del Nuevo Partido de Punta Indio", incorporando en su desarrollo a recursos humanos provenientes de la Comisión de Investigaciones Científicas. Este artículo sintetiza los estudios realizados sobre los aspectos físicos y del medio ambiente de las principales localidades del nuevo partido que ponderados, en términos de fortalezas y debilidades, se convierten en herramientas fundamentales para orientar al gobierno comunal en la definición de políticas y estrategias de desarrollo urbano y territorial.

Palabras claves: *morfología urbana -patrimonio cultural*

1. INTRODUCCIÓN

Los gobiernos locales están llamados a desempeñar un rol sustantivo en el proceso de descentralización, modernización y fortalecimiento de las instituciones del Estado. En este proceso, ya no es suficiente que el municipio cumpla con su rol tradicional de prestador de servicios, de mantenedor de las infraestructuras; de asistencia a las emergencias y contralor de las actividades de la población. Al mejoramiento de estas gestiones, el municipio deberá sumar nuevas capacidades de gobierno como promotor del desarrollo y coordinador y orientador de las actividades públicas y privadas.

Estos supuestos implican, por un lado, la existencia de gobiernos locales con nuevas atribuciones y responsabilidades para abordar un conjunto más amplio de tareas. Entre ellas, las correspondientes a la identificación de problemas y necesidades de la población; la delineación de programas y proyectos de reactivación económica y de articulación y movilización de los recursos humanos y financieros para responder a las nuevas demandas de la sociedad. Por otro, el municipio deberá fortalecer su capacidad política, financiera, administrativa, técnica y de relaciones que le permitan lograr un conocimiento más acabado y preciso de la realidad física, ambiental, social y cultural de las ciudades y territorios administrados.

Se impone pues concebir, simultáneamente, la transformación de dos estructuras íntimamente vinculadas: municipios y territorios, ambos interactuando para lograr un crecimiento competi-

tivo, receptor nuevas inversiones y aumentar los atractivos, en entornos urbanos y rurales ambientalmente sustentables y socialmente equilibrados

También se toma conciencia de que para revertir los desequilibrios es necesario conocer e identificar, cuantificar y cualificar, racionalizar y coordinar, optimizar y potenciar recursos, productos, aspiraciones e intereses públicos y comunitarios, posicionando municipios y territorios en una nueva red de generación de riquezas a escala regional y provincial.

Este orden implica a la vez, comprender que entre los componentes de ese conjunto múltiple de recursos se encuentra el patrimonio natural y cultural, cuya protección, regulación, control y exaltación son de indudable incumbencia municipal. Es por ello que la puesta en valor y conservación de estos legados se constituyen en variables fundamentales para la determinación de estrategias en la planificación urbana y territorial, la atracción de inversores, el mejoramiento de la calidad de vida y la oferta regional y, la preservación de la identidad histórica y cultural de cada comunidad.

2. CARACTERÍSTICAS FITOGEOGRÁFICAS Y MORFOLÓGICAS DEL TERRITORIO

El partido de Punta Indio se halla ubicado, en referencia a las regiones geográficas del país, en la llanura pampeana, denominación utilizada para la gran planicie herbácea situada entre el Atlántico, los ríos de la Plata y Paraná y los sistemas orográficos de las Sierras Pampeanas y la

Precordillera. Se trata de una gran cuenca de sedimentación formada por el hundimiento del bloque continental de Brasilia, cuya superficie sirve de base a los sedimentos marinos y continentales que, a partir de la era mesozoica, se acumularon sobre él en forma considerable. Dentro de esta región se distinguen dos subregiones, la pampa oriental y la occidental. En la primera, a su vez, es posible identificar tres secciones: baja, deprimida y alta. El límite entre las dos primeras es una línea de arco que va desde el oriente de Mar Chiquita, en Córdoba, hasta el Norte de la Bahía de Samborombón, por lo cual el territorio del partido de Punta Indio puede ser localizado principalmente en la sección de la pampa baja en su límite con la deprimida.

El territorio se caracteriza por la horizontalidad del suelo y su morfología uniforme. La hidrografía de la pampa baja es exorreica y pertenece a la cuenca del Plata, en tanto que la pampa deprimida presenta zonas arreicas a causa de los caracteres del suelo permeable y la escasa pendiente del terreno, por lo que contiene una cantidad considerable de lagunas y bañados. La cubierta exterior está formada, en su mayor parte, por loess de origen eólico; el suelo es negro, rico en calcio y se lo considera el mejor del país.

En cuanto a las características fitogeográficas, en la zona se desarrolla la estepa, formación herbácea de notable uniformidad en la que predominan las gramíneas, si bien el paisaje natural está profundamente modificado por la introducción de especies exóticas.

Una situación particular, que le otorga rasgos de identidad al territorio en estudio, se relaciona con la franja costera del Río de La Plata. Si bien en este sector de costa no existe la barranca o albardón que se observa hacia el Norte de Atalaya, es característica la presencia de bloques calcáreos que se adentran en el territorio hasta la localidad de Pipinas, dotando de un componente particular a la constitución del suelo.

Según lo explica Pérez (Pérez, 1971) la constitución de los bancos calcáreos es diferente a las acumulaciones de conchilla o bancos conchiles. Mientras que los primeros carecen casi de fósiles y están formados por rodados cementados con carbonato de calcio, "... los depósitos conchiles se forman en amplios displayados como consecuencia de la ingesión de las aguas marinas durante el querandinense, que inundaron las depresiones costeras y remontaron la llanura por la red hidrográfica implantada en la región. Esto impidió el desagüe normal de las aguas anteriores, que vieron cegados sus cauces, y provocó un incre-

mento en las superficies de las cuencas con la consiguiente intensificación del proceso de sedimentación".

Entre Punta Indio y Punta Piedras se desarrollan numerosos cordones conchiles, que en la segunda alcanzan una altitud significativa sobre el nivel del terreno. Los que se inician en Punta Piedras en dirección a la Estación Vieytes determinan una divisoria de aguas, los cursos fluyen en dirección Norte hacia el Río de la Plata y en dirección Sud hacia el Samborombón. Los cordones conchiles generan barreras que dificultan el curso de los desagües pluviales, por lo que en algunos casos han sido cortados por canales para facilitar el escurrimiento hacia el Río de la Plata.

Punta Piedras es un promontorio poco elevado sobre las aguas del Río de la Plata. En sus proximidades el espesor del terreno aluvional disminuye apreciablemente y, bajo él, se extiende la formación de tosca en gradiente que concluye por aflorar en superficie. En la playa, el lodo arcilloso sedimentado decrece y en las proximidades de dicho accidente queda al descubierto la tosca en un fondo muy irregular. Al Sur de Punta Piedras se distingue una faja costera muy baja, formada por bañados y otra interior, más elevada y de mayor extensión, constituida por bañados temporarios donde alternan cangrejales con albardones de conchilla. Los cangrejales, comunes en todo el desarrollo de la Bahía Samborombón están compuestos por una sedimentación muy fina de arcilla y lodo.

Un rasgo a mencionar en relación a la franja costera es la acción del Río de la Plata como agente de erosión y modificador de la línea de la costa, lo que se manifiesta de dos modos: la erosión lateral y la acumulación fluvial. En cuanto a la primera, sus efectos son notables en Punta Indio, donde el río avanza devastando la línea costera original. La acumulación fluvial constituye un fenómeno contrario al anterior, cuyos efectos más notorios se observan, fuera del territorio en estudio, en la desaparición de la antigua Ensenada de Barragán y, en el Partido de Punta Indio en la zona de la estancia "Luis Chico".

El rasgo más sobresaliente en los aspectos fitogeográficos de la franja costera está constituido por la presencia del tala como especie característica. El denominado distrito del tala forma una faja estrecha y, aunque ocupa con preferencia los bancos de conchilla próximos a la costa, se ensancha hacia el interior. Si bien no es común que el tala viva aislado y alejado de la zona ribereña, es posible hallarlo a considerable distancia de la costa. Parodi (Citado por Pérez, 1971) señala la

asociación con otras varias especies y considera a los talaes (*Celtis Spinosa*) como una asociación mesopotámica. En las proximidades de Punta Piedras se hallan los talaes más tupidos, alcanzando en partes más de un kilómetro desde la ribera.

En la zona de bañados sobre el frente de la Bahía Samborombón abunda el llamado pasto de la costa (*Spartina Brasiliensis*) y el espartillo (*Spartina Montevidense*). En la segunda faja formada por bañados temporarios, permanentes y cangrejales y con frecuentes albardones de conchilla, la cubierta vegetal es más variada; entre los elementos más comunes encontramos el esparto, que alcanza un gran desarrollo y sus densas matas constituyen extensos y compactos espartillares. En medios constantemente acuáticos se observa la presencia de juncos, duraznillo blanco, jume y apio cimarrón. Por otra parte, se toma a Punta Indio como límite austral del ombú, aunque es posible hallar algunos ejemplares más al sur.

3. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LOS NÚCLEOS POBLACIONALES

3.1. FACTORES QUE DETERMINARON EL ORIGEN Y LA LOCALIZACIÓN DE LOS ASENTAMIENTOS.

Los asentamientos poblacionales de tipo urbano existentes en el partido de Punta Indio se localizan en relación con los dos ejes circulatorios prin-

cipales que, en sentido, Noroeste - Sudeste, atraviesan el territorio. Son ellos la Ruta Provincial 11 y el constituido por la Ruta Provincia 36 y el ramal ferroviario La Plata-Pipinas, actualmente desafectado (Fig.1).

Luego de la fundación de Buenos Aires por Juan de Garay en 1580, con el reparto de suertes de estancias hacia el norte y sur siguiendo la costa del Río de la Plata, comenzaron a identificarse distintas zonas o pagos, entre ellos el de la Magdalena, denominación utilizada a partir del siglo XVII (Salvadores, 1932), que comprendía el territorio hacia el sur de Buenos Aires, entre el Riachuelo y el río Samborombón.

La instalación de la Guardia de Atalaya en 1735 y, más precisamente la erección de una capilla dedicada a Santa María Magdalena en 1776, determinaron la formación del pueblo que se conocería como "de la isla de Magdalena", por estar en terreno alto rodeado de bañados. El curato, que había sido erigido en 1730, fue dividido en tres en 1780: el de "la laguna de la reducción" (San Vicente), "de la isla" y "de los Quilmes". El de la isla se llamó también de Santa María Magdalena.

El partido de Magdalena fue erigido en 1784, si bien pasó, a lo largo del tiempo, por sucesivos desmembramientos. En 1808 se deslindó el de Chascomús y en 1822 el de Ensenada. A la vez, en 1864 se deslindó el Partido de Rivadavia, que más tarde se integraría nuevamente. (Fig. 2)

En 1826 Juan Bautista Saubidet proyectó el

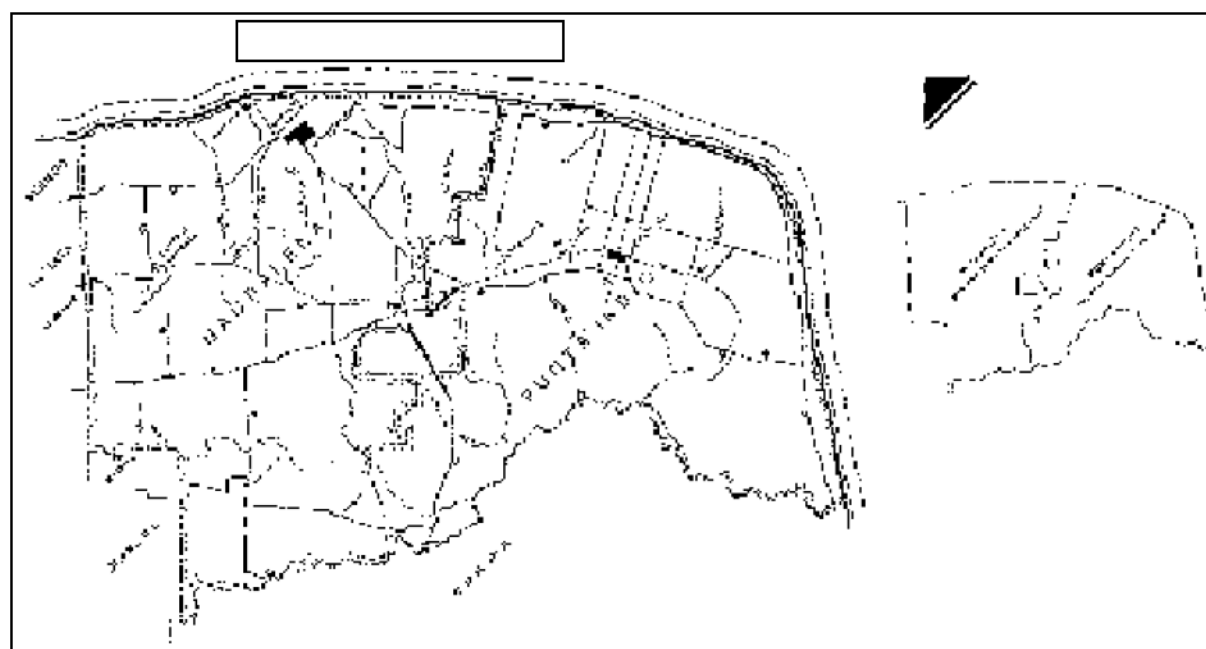


Figura 1: Plano del Partido con localización de núcleos urbanos

ejido y planta urbana de Magdalena y en 1854 Jaime Arrufó procedió a un nuevo proyecto. Como el pueblo era un reducido caserío en torno a la capilla, Arrufó diseñó el trazado como si fuera el primero, definiendo terrenos para plaza y edificios públicos y señalando rumbo a las calles. La Municipalidad se instaló en 1856. Las comunicaciones terrestres entre Magdalena y Buenos Aires se realizaban por el Camino Real, ya mencionado en documentos del año 1640 (Herzovich et al., 1952), que fue el único medio de comunicación hasta la llegada del ferrocarril.

A pesar de su lenta consolidación, Magdalena sería el único asentamiento poblacional urbano durante el siglo XIX. El desarrollo del ferrocarril y su extensión hacia áreas rurales constituyó, a partir de fines de dicho siglo, el factor de la localización de nuevos asentamientos, ubicados en el nuevo Partido de Punta Indio.

En 1884 se dispuso la construcción de un ramal ferroviario, perteneciente al Ferrocarril Oeste, entre Tolosa y Magdalena, inaugurado tres años más tarde. El ramal partía de la Estación Tolosa, siguiendo el perímetro de la ciudad de La Plata hasta la calle 26, donde cambiaba de rumbo. A partir de allí se tendía a través de las estaciones Elizalde, Arana e Ignacio Correas en el Partido de La Plata y Bartolomé Bavio y J. Ardití en Magdalena. Desde estación Ardití, con rumbo Noreste, continuaba hasta la localidad de Magdalena. Por Ley del 25 de febrero de 1888, el Gobernador Paz

dispuso la venta del ramal Elizalde-Magdalena, que fue adquirido por R. A. Wilkinson. En virtud de un acuerdo empresario posterior, fue transferido al Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada y Costa Sur. Como parte de un vasto proyecto, se concretó la prolongación de ese ramal a partir de Bavio hasta Pipinas, sin que llegasen a materializarse las secciones previstas hasta Chascomús y desde allí a Tandil. La primera prolongación, entre Bartolomé Bavio y Alvarez Jonte, fue habilitada en 1893.

En 1898 el Ferrocarril Sur tomó posesión del patrimonio del Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada, incluyendo los ramales desde Elizalde a Magdalena y a Alvarez Jonte. La prolongación del ramal desde ésta a Pipinas se habilitó en 1913, con estaciones intermedias en Verónica y Monte Veloz.

La instalación de una estación en el campo "La Verde" de Martín Tornquist, indujo a su propietario a la fundación de una colonia cuyos planos fueron aprobados el 24 de diciembre de 1914, a la que denominó Verónica en homenaje a su esposa, Verónica Bernal de Tornquist.

La superficie de "La Verde", adquirida por Tornquist en 1909, rondaba las 11.000 Ha, de las cuales cerca de la mitad fueron afectadas a la colonia. En su memoria técnica, el proyectista, Agrimensor Carlos Glade, especificaba que "...por carecer la totalidad del campo de figura regular, la parte destinada a la colonia, necesariamente tampoco la tiene. La vía férrea y la estación fue inclui-

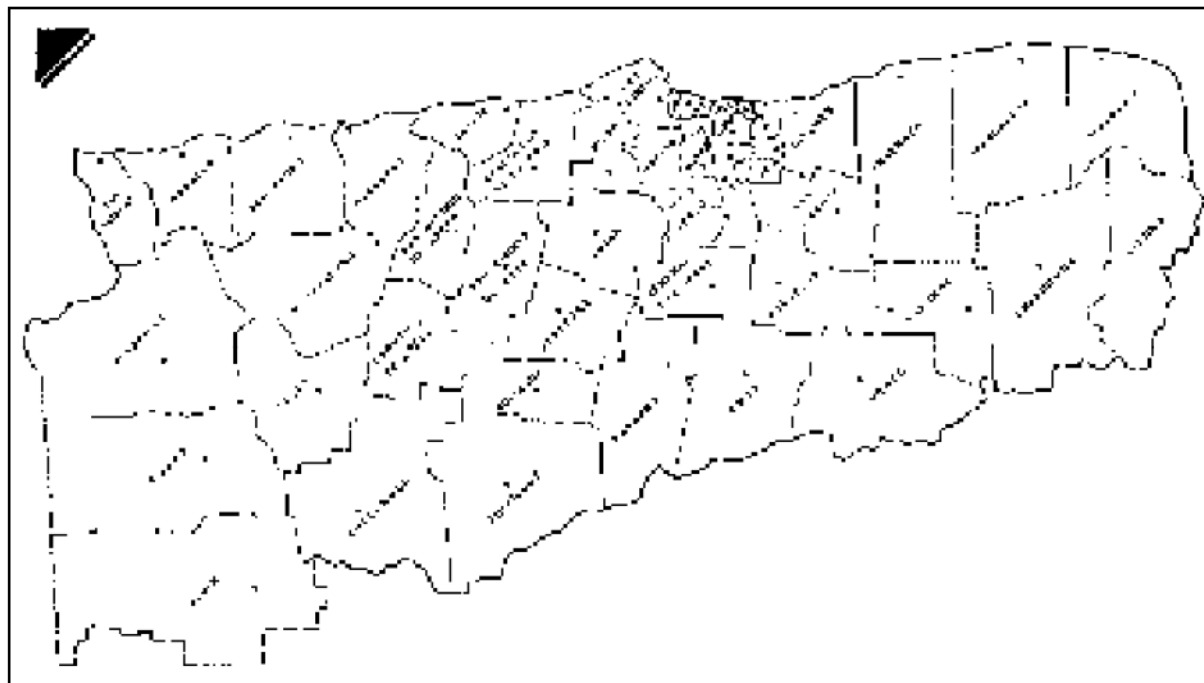


Figura 2: 1869. Divisiones Administrativas.

da íntegramente en la colonia a fin de armonizar su superficie..." (Glade, 1913).

El 30 de marzo de 1939, Francisco P. Hernández solicitó al Gobierno provincial autorización para dividir en manzanas y lotes una parte de su campo en el partido de Magdalena, ubicado sobre la estación Pipinas del Ferrocarril Sud. Se especificaba en la solicitud de autorización dirigida al Gobierno provincial que "...La Corporación Cementera Argentina S.A. ha instalado sus fábricas en las inmediaciones de la estación Pipinas del F.C.S. por lo que hace necesario disponer de pequeñas fracciones de tierra para que sus obreros y empleados puedan adquirirlas para la vivienda particular de los suyos, ya que no hay pueblo en las inmediaciones donde ocurrir... Por aquel motivo es que el futuro pueblo se ha ubicado adyacente al terreno de la fábrica y al de la Estación..." (Randrup, 1940).

Las restantes estaciones del ramal, Alvarez Jonte, Las Tahonas y Monte Veloz, indujeron el asentamiento poblacional y la localización de equipamientos sin que se hayan formado núcleos con características urbanas.

Por otra parte, en la zona costera del Río de La Plata, sobre la Ruta Provincial 11, antiguo Camino de la Costa y prolongación del viejo Camino Real, se halla la localidad de Punta Indio. El origen del asentamiento, una serie de divisiones realizadas sin arreglo a un plan previo, está relacionado con la posibilidad de explotación turística y recreativa de un sector de la playa sobre el Río de la Plata.

3.2. MODELOS URBANOS. CARACTERÍSTICAS MORFOLÓGICAS ORIGINALES.

Los dos principales núcleos urbanos del Partido, Verónica y Pipinas, presentan trazados urbanos deliberados, realizados con arreglo a un plan previo y regidos por esquemas geométricos. En ambos casos, aunque con criterios diferentes, la estación ferroviaria juega un papel fundamental en sus estructuras. Cabe mencionar que al origen de estos núcleos las disposiciones sobre fundación de pueblos estaban contenidas en la Ley provincial N° 3487 de 1913. Esta norma, a diferencia de otras anteriores, no fijaba un modelo urbano, estableciendo sólo parámetros sobre orientación, anchos de las calles y reservas de uso público.

3.2.1. Verónica

Retomando una tradición de viejo arraigo, fijada por los instrumentos normativos que rigieron, durante el siglo XIX, el establecimiento de centros urbanos en la campaña bonaerense, el proyecto

original de la Colonia Verónica preveía, además del área de solares, una circundante de quintas y chacras. Según expresa el proyectista, Agrimensor Carlos Glade en su memoria técnica "... La figura irregular del perímetro de la colonia, el trazado de la vía y el terreno cedido a la Compañía Marconi, más la existencia de algunos alambrados internos del campo, todos de primer orden, los cuales era conveniente conservar y aceptar como límites inalterables de una parte de las quintas y chacras, no me ha permitido encerrar toda la zona de dichas quintas dentro de una figura regular y esto mismo ha dado lugar a la irregularidad en la figura de varias quintas" (Glade, 1913). Las superficies de las quintas varían entre 1 y 13 Ha y las de las chacras entre 8 y 69. (Fig. 3)

En lo que concierne al trazado urbano, es posible distinguir dos sectores; uno contenido en un rectángulo definido por cuatro avenidas de circunvalación, con el terreno ferroviario como centro de la composición y dos diagonales que desde los vértices del rectángulo convergen en la estación y otro que, en dirección Sudeste, se extiende hasta el terreno cedido a la Compañía Marconi del Río de La Plata, tomando como eje las vías ferroviarias y definiendo a partir de ellas, cuatro filas de manzanas hacia el Noreste y tres hacia el Sudoeste (Fig.4). Dentro de estos límites, la cuadrícula confiere unidad al trazado, basada ésta en la manzana tipo de 120 metros de lado. Los elementos singulares que es posible identificar son los siguientes:

- a) El terreno de la estación de 200 x 740 metros ubicado en el centro del rectángulo correspondiente a la parte principal y tomado como centro de la composición urbanística, disposición que constituye una barrera importante entre las partes del pueblo que quedan a ambos lados.
- b) El terreno cedido a la Compañía Marconi del

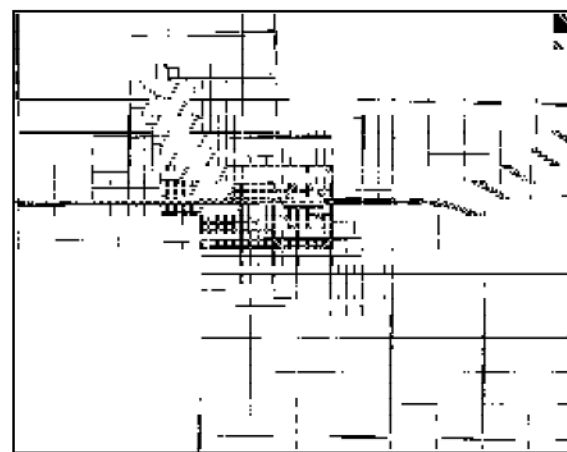


Figura 3: Verónica: Ejido (proyecto original)

Río de la Plata, que debía ubicarse en la cercanía de las vías y de la estación, tiene 635 m. de frente a la vía por 2400 de fondo, libre de calles, con un área de 132 Ha. Su orientación varía respecto a la de las calles del pueblo.

- c) Las diagonales, que atraviesan la parte central del pueblo, uniendo los vértices del rectángulo con la estación ferroviaria.

Fueron previstas cinco plazas, de las cuales una tiene claro carácter de central, dado que se halla lindante con la estación, resulta el punto de convergencia de dos diagonales y concentra en su entorno parte de los terrenos cedidos para edificios públicos. En principio la totalidad de las calles fueron proyectadas con un ancho de 20 metros, orientadas según lo dispuesto por la ley 3487. En el momento de materializarse el trazado y por solicitud del Sr. Tornquist, algunas fueron ampliadas a 25 metros, entre ellas las calles de circunvalación y las diagonales.

En cuanto a la reserva para edificios públicos, las mismas fueron localizadas hacia el Sudeste del terreno ferroviario y prioritariamente alrededor de la plaza que enfrenta a la estación. Según el proyectista "...Las razones son la mayor afluencia de personas de la vecindad por el lado indicado, la ubicación hacia el mismo lado de la Compañía Marconi, mayor número de manzanas en el mismo y ...porque al ubicar las reservas a uno y otro lado de la vía, importaría extremar su descentralización, sin objeto para el Fisco, para los intereses públicos y los personales de mi cliente".

Sobre el parcelamiento, Glade explicaba que "... cada solar tiene medidas proporcionadas y sus costados están en ángulo recto con los frentes, salvo una mínima parte de los ubicados en las manzanas irregulares. Las manzanas inmediatas a la estación, a la cabecera del terreno de la Compañía Marconi y las que hacen frente a las plazas tienen en proporción mayor número de solares, que las demás manzanas." Las superficies de

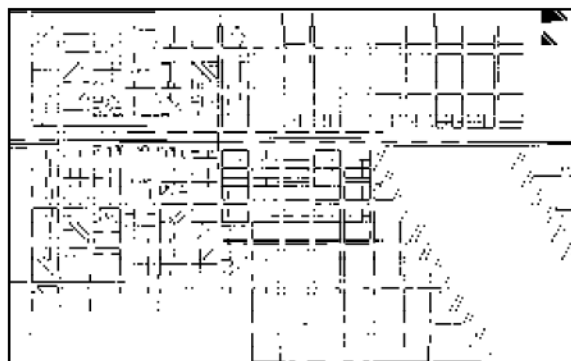


Figura 4: Verónica: parcelamiento (proyecto original)

solares varían entre 675 y 3739 m².

El esquema de división parcelaria es el identificado por Randle como H (Randle, 1967), tendiente a obtener, mediante la variación de las dimensiones de los frentes, lotes de superficies similares. La explicación de Glade acerca del diferente número de solares previstos para las manzanas aledañas a la estación y las plazas, permite inferir la voluntad de alentar una mayor concentración de la edificación en un sector del pueblo, en tanto que hacia los bordes, el mayor tamaño de los lotes induciría a una mayor dispersión del tejido. En la prolongación del trazado hacia el terreno de la Compañía Marconi sólo se hallan parceladas tres filas de manzanas aledañas a las vías ferroviarias, lo que denota asimismo la intención de consolidar paulatinamente la ocupación según direcciones preferenciales.

3.2.2. Pipinas

En este caso el trazado urbano está basado en el modelo monocéntrico, ampliamente extendido y predominante desde la conquista española, con la inclusión de algunos elementos singulares en función de la presencia del predio ferroviario (Fig. 5). El trazado queda definido por la figura de un trapecio, debido a los límites rurales preexistentes, lo que origina algunas formas y dimensiones de manzanas atípicas en el conjunto. Fuera de las calles de circunvalación, no fue prevista el área de quintas y chacras observable en otros casos.

El terreno de la estación forma el límite del tra-

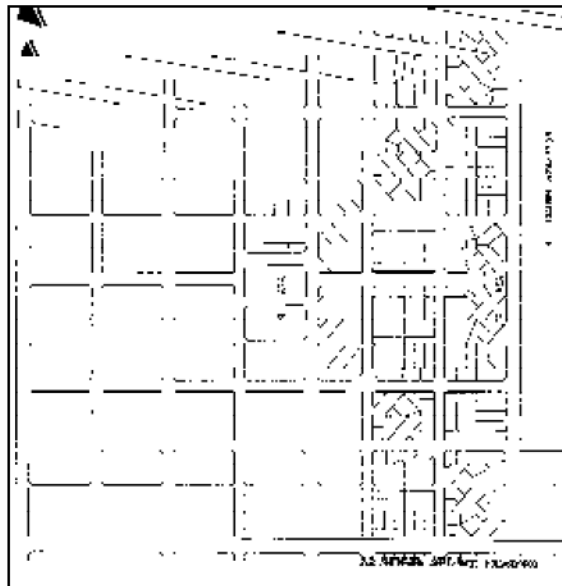


Figura 5: Pipinas: trazado original

zado hacia el Sudeste, con lo que no aparece el inconveniente de la segmentación del núcleo urbano verificado en el caso de Verónica. A partir de una pequeña plaza de forma triangular, tomada como punto de llegada a la localidad desde la estación, una avenida, eje de la composición urbanística, conduce hacia la plaza central, donde convergen dos diagonales nacidas en el terreno ferroviario, y alrededor de la cual, siguiendo la arraigada tradición, se dispusieron los terrenos destinados a edificios institucionales.

Si bien se observa una tendencia al amanzanamiento regular, basado en manzanas rectangulares, aparecen excepciones debidas por un lado a la presencia de las diagonales y a la inserción de una plaza rectangular y, por el otro, a la línea de límite hacia el Noreste, que al no ser paralela al resto genera formas y dimensiones atípicas de manzanas. Resulta también característica la forma rectangular de la plaza, cuyas proporciones, sumadas a la presencia de la avenida central, recuerdan las disposiciones contenidas en las antiguas Leyes de Indias.

Respecto al parcelamiento, se preveía la división paulatina de las manzanas, ya que "...como la fábrica recién se ha instalado y por lo tanto la demanda de lotes no será muy grande, el proyecto considera la subdivisión solamente en dos filas de manzanas, para efectuar más adelante, cuando sea oportuno, la subdivisión de otra parte o del resto del pueblo" (Randrup, 1940). Los criterios de división en lotes siguen la racionalidad del planteo urbano, utilizando en las manzanas rectangulares el esquema en H.

4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

4.1. VERÓNICA

Al observar la situación actual de la localidad, se confirma que la previsión del proyecto original, en cuanto a dos sectores urbanos diferenciados y a las variaciones propuestas en tipologías y dimensiones de parcelamiento, se tradujo en una ocupación del suelo y en una morfología que varían entre un área central fuertemente consolidada y bordes o extensiones de tejidos abiertos.

Verónica cuenta con un porcentaje considerable de parcelas desocupadas, que alcanza al 22,75% del total del área relevada en detalle, índice que se incrementa notablemente en las áreas exteriores a las avenidas de circunvalación, al extremo de que al presente existen manzanas que se hallan totalmente desocupadas.

El uso predominante es el residencial, ya que de las 985 parcelas que se hallan ocupadas, 810

corresponden a viviendas, lo que representa un 82,23 % del total. Sigue en importancia el comercial, con una incidencia del 11,16 % sobre el total de predios ocupados, si bien resulta oportuno aclarar que es frecuente la presencia de usos mixtos - comercial y residencial- en la misma parcela. El 6,59% restante corresponde a otros usos, entre los que se incluye el equipamiento. Respecto a la localización de los usos, en este caso se ha verificado la conformación de un área central, ubicada hacia el Sudoeste de la Estación, en la que se concentra la mayor cantidad de comercios así como equipamientos comunitarios y de servicios.

Los rasgos principales del trazado urbano han llegado a nuestros días sin graves alteraciones, observándose sin embargo que aún presentando subocupación de la planta original, se produjeron extensiones a partir de la división de tierras destinadas en principio a quintas. En estos casos, el criterio ha sido el de prolongación de algunas calles existentes del área urbana y la apertura de otras nuevas, conformando manzanas que, por lo general, están resueltas con formas y dimensiones similares a las originales. Tales extensiones siguen algunos ejes relacionados con las vías de comunicación regional y de acceso a la localidad y se pueden clasificar según el siguiente esquema:

- a) división en manzanas de un sector de quintas ubicadas hacia el Noroeste del trazado original, a lo largo de la vía férrea en dirección a Las Tachonas.
- b) nuevas manzanas hacia el Sudoeste del sector central del trazado original, con una prolongación lineal sobre la arteria de conexión entre la localidad y la Ruta Provincial 36.
- c) prolongación de la ocupación a través de la formación de lotes de dimensiones reducidas, sin división en manzanas, a lo largo de las dos arterias que, hacia el Noreste, conducen a la Base Aeronaval y a la Ruta Provincial 11.

Como contrapartida a las citadas extensiones, en parte del sector ubicado hacia el Sudeste, en las proximidades del terreno de la Compañía Marconi, no se ha procedido aún a la apertura de algunas calles, lo que implica la materialización parcial del esquema urbanístico de origen.

Respecto al parcelamiento (Fig.6) surge una diferencia sustancial entre el proyecto original de 1913 y la realidad actual. Por regla general, la cantidad de parcelas por manzana es sensiblemente superior a la prevista, lo que implica dimensiones de lotes menores. Comparando ambas situaciones surge que en algunos casos puede haberse procedido a la subdivisión de las parcelas, a la vez que en otros el esquema actual permite inferir que

el proyecto inicial de división nunca fue materializado según lo previsto.

Esta última circunstancia queda en evidencia al verificarse que el esquema de división parcelaria de algunas manzanas responde al tipo X, cuyo fin reside en el hecho de obtener el mayor número posible de parcelas con similares dimensiones de frentes y diferentes superficies. Esta situación se observa particularmente en algunas manzanas ubicadas en el sector Noreste del trazado original, área menos favorecida en cuanto a la inducción a la formación del tejido y aún hoy con índices significativos de tierra vacante en relación con el sector ubicado hacia el Sudeste de la vía ferroviaria.

Esta situación permite identificar distintos sectores en lo concerniente a características del estado parcelario. A las ya citadas cabría agregar que en parte del amanzanamiento concebido como conexión entre el sector central y el terreno de la Compañía Marconi no se ha procedido, hasta hoy, a la subdivisión de las manzanas.

Cuando se trata de caracterizar el tipo tradicional de ocupación de las parcelas en nuestro medio, se suele reconocer como predominante el consistente en la implantación de los edificios sobre los frentes de lotes, ocupando todo su ancho o bien, en parcelas de mayores dimensiones, materializando la línea de borde a través de cercos. El resultado es la conformación de un bloque compacto y una fachada continua, con escasas conexiones entre los espacios libres públicos y privados, que se ubican preferentemente en el fondo del lote. Teniendo en cuenta el proyecto original del parcelamiento de Verónica, queda claro que la inducción a la conformación de este tipo de morfología se limitaba al sector correspondiente a la estación de ferrocarril y la plaza que la enfrenta al Sudeste. Más allá, los tamaños generosos de los lotes llevarían a la conformación de un tejido más

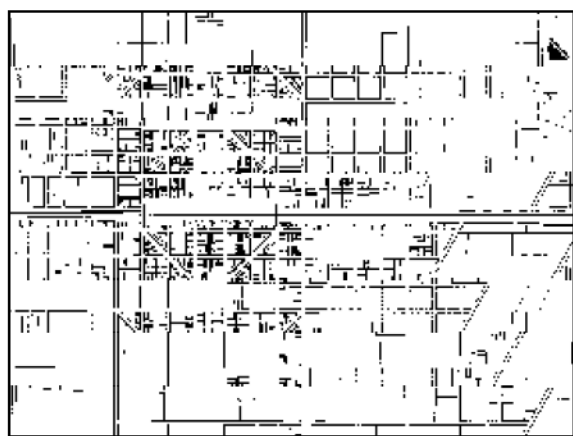


Figura 6: Verónica: parcelamiento actual

abierto, donde la tipología predominante sería el edificio aislado respecto a los límites de la parcela. (Fig.7)

Uno de los primeros rasgos a mencionar en este rubro es la presencia de un número significativo de parcelas aún vacantes. En el sector definido por las cuatro avenidas de circunvalación y estructurado alrededor del terreno ferroviario, relevado en detalle, el porcentaje de lotes desocupados oscila alrededor del 30% del total, índice que asciende notablemente en las diversas extensiones, originales o no, del trazado urbano, llegándose al extremo de que un número considerable de manzanas en las áreas de borde, se hallan totalmente desocupadas. El área que presenta los mayores índices de ocupación es la ubicada hacia el Sudeste de la estación.

La ya descrita modificación al sistema parcelario conduciría, en principio, a la posibilidad del alineamiento sobre línea municipal de los edificios, lo cual no se produce, de todos modos, en la totalidad del asentamiento. Esta situación se debe en parte, a las características tipológicas de los edificios residenciales, donde son frecuentes los retiros respecto a los límites de las parcelas. Más allá de los matices que es dable observar, es posible expresar que nos hallamos ante un tejido urbano disperso, con predominio de los espacios libres sobre los construidos. Los grados de dispersión son crecientes desde la que podría considerarse como área central, hacia el Sudeste de la estación y los bordes de las áreas urbanas. Como resultado de los modos de ocupación de las par-

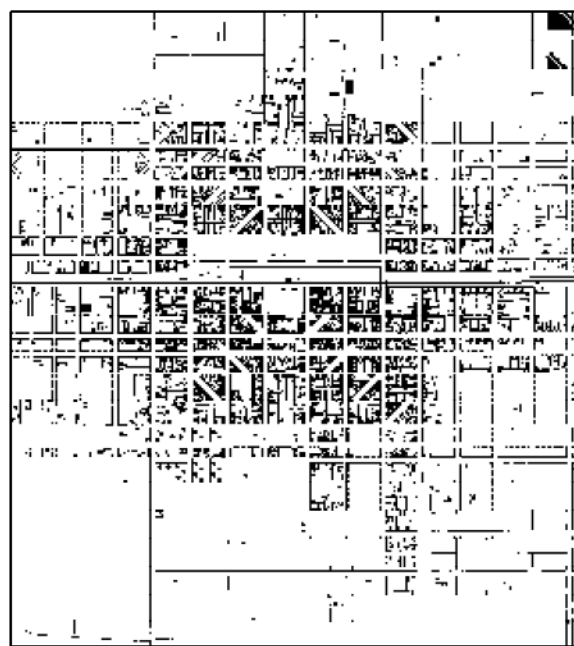


Figura 7: Verónica: ocupación del suelo

celas el paisaje urbano se caracteriza por la conformación de líneas de edificación discontinuas, tanto por retiros de los edificios de la línea municipal como de los ejes divisorios laterales.

El paisaje es homogéneo en lo que concierne a altura de edificación, ya que se ha observado un neto predominio de edificios de un nivel. Respecto a inmuebles de mayor altura, si bien hay una tendencia a una concentración en el área central, los mismos aparecen prioritariamente aislados, lo que no permite identificar claramente un área diferenciada a partir de este rubro.

En lo que concierne a edificios residenciales, se han observado tres tipos básicos. En primer lugar, algunas viviendas cuya data puede ubicarse entre el momento fundacional y mediados de los años treinta y que constituyen el parque edilicio más antiguo de la localidad. Corresponden al tipo básico de casa de patio lateral y se presentan en algunos casos con retiros de línea municipal. Si bien se han constatado algunos casos de alineamiento de este tipo de edificios, la situación predominante es la de ejemplos aislados entre sí, lo cual, sumado al hecho de que este tipo no es cuantitativamente significativo, impide la posibilidad de delimitar un área caracterizada por su presencia. El segundo tipo corresponde a edificios cuya data puede localizarse entre fines de los años treinta y fines de los cincuenta y cuya propuesta tipológica y de lenguaje puede vincularse a la arquitectura moderna. Es el tipo predominante en las áreas más consolidadas, presentándose con variantes entre las cuales la llamada "casa cajón" constituye la más significativa en términos numéricos. Por lo general, éstas se hallan retiradas de la línea municipal y de uno de los ejes divisorios laterales. Finalmente, se hallan ejemplos de las variantes del tipo "chalet", correspondientes mayoritariamente a edificios construidos durante las últimas décadas. Se caracterizan por sus composiciones volumétricas pintoresquistas y la imagen signada por las cubiertas de tejas y, en muchos casos, los muros de ladrillo visto. La distribución y alternancia de los tipos edilicios no permite identificar áreas a partir del predominio de alguno de ellos, conformando, por lo general, un paisaje heterogéneo.

Los edificios singulares, cuya localización fue prevista en el trazado original, no presentan diferencias significativas, en cuanto a escala o lenguaje, con la arquitectura doméstica, por lo que no alcanzan a conformar puntos de referencia protagónicos en la estructura urbana. Una excepción es la iglesia, resuelta con detalles compositivos y ornamentales neorrománicos, cuya torre

se convierte en un hito del paisaje urbano.

Otra situación digna de mención es la presencia de conjuntos integrales de vivienda, ubicados de preferencia en los bordes del esquema urbano original. Para ellos se han adoptado criterios morfológicos claramente diferentes a lo que se podría denominar tradicional, de modo que estos conjuntos constituyen enclaves con características propias en el contexto urbano.

Entre los espacios libres cabe mencionar, en primer lugar, al terreno ferroviario que por sus dimensiones cobra un importante papel en la estructura urbana de la localidad. Respecto a las dos plazas previstas en el sector principal, una ha sido ocupada por instalaciones deportivas, en tanto que la otra, ubicada frente a la estación, ostenta el papel de principal e indica la centralidad del trazado a partir de la presencia de los edificios institucionales localizados en su entorno.

Los espacios libres privados predominan sobre los edificados y la relación entre éstos y la vía pública se vincula con los tipos edilicios, predominando la conexión física y visual, a partir de sus modos de ocupar las parcelas.

4.2. PIPINAS

La localidad cuenta en la actualidad con un significativo número de parcelas desocupadas. De un total de 636, sólo se hallan ocupadas 375, lo que implica el 59 % del total, presentando el trazado original una capacidad ociosa que equivale casi a la mitad de su potencial.

El uso predominante es residencial, ya que de las 375 parcelas ocupadas, 305 corresponden a viviendas, lo que representa un 81,3 % del total. Sigue en importancia el comercial, con una incidencia del 11,6 % sobre el total de predios ocupados, si bien debiera aclararse que, por lo general, el uso comercial se presenta bajo la forma mixta combinado con la vivienda en la misma parcela. El 7,1% restante corresponde a otros usos, entre los que se incluye el equipamiento.

Un rasgo a destacar es el impacto producido a nivel funcional por la presencia de la Ruta Provincial 36, que actúa como uno de los bordes del asentamiento, lo que se traduce en la concentración de actividades relacionadas con los rubros servicios al automotor y gastronómicos.

El trazado no ha sufrido alteraciones ni extensiones respecto al proyecto inicial. Cabe consignar que la Ruta Provincial 36, inexistente al momento de la fundación, actúa en la actualidad como límite del núcleo hacia el Noreste, incidiendo en

los usos ubicados en la franja de borde.

A partir de la situación original por la que se solicitaba el parcelamiento de partes de la traza, procediendo a la posterior y paulatina división de las manzanas, se encuentra en la actualidad parcelada casi la totalidad de las manzanas, con excepción de dos en el ángulo Sudoeste (Fig.8).

El parcelamiento de las manzanas rectangulares sigue el característico modelo en H, en tanto que en las limitadas por diagonales, aparecen modos de adecuación a la forma y orientación de las mismas. Cabe destacar que, en términos generales, el parcelamiento presenta grados ínfimos de modificaciones, las que consisten principalmente en la subdivisión de parcelas esquineras en dos de menores dimensiones.

De la lectura actual del trazado resulta que el mismo no ha sido aún ocupado en su totalidad, ya que el 41 % de las parcelas existentes se hallan libres de edificación. La distribución de lotes vacantes en la planta urbana no es homogénea, ya que hay una tendencia a un incremento de los mismos en la franja Noroeste, opuesta a la estación ferroviaria, en la que se hallan inclusive algunas manzanas con grados ínfimos o aún nulos de ocupación. (Fig.9. Foto Aérea)

Como regla general, el modo de ocupación de las parcelas por la edificación privada consiste en la construcción de una vivienda por lote, con retiros tanto de la línea de frente como de las divisorias laterales. Esto da como resultado un tejido disperso, en el que el espacio libre predomina ampliamente sobre el construido.

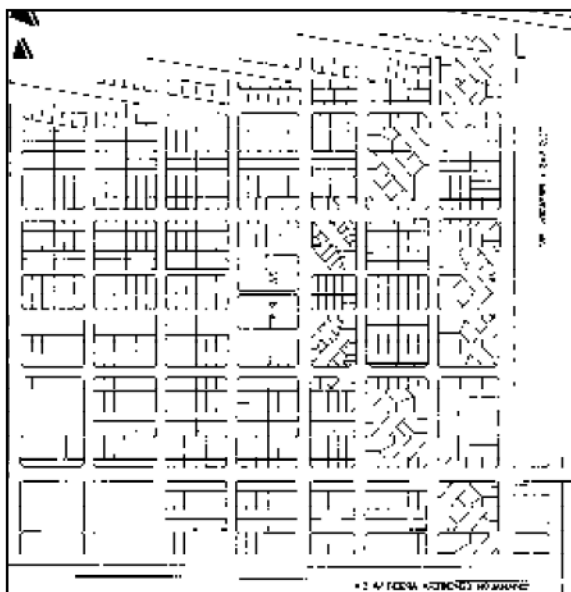


Figura 8: Pipinas: parcelamiento actual

El paisaje presenta rasgos de homogeneidad en cuanto a alturas de edificación y tipos edilicios. En cuanto al primer rubro, hay un predominio absoluto de edificios de un nivel, hallándose en forma aislada algunos de mayor altura. En lo concerniente a tipos, el más abundante es el que engloba a las diversas variantes de la "casa cajón", lo que arroja luz, por otra parte, acerca del período de conformación del tejido urbano.

4.3. PUNTA INDIO

La localidad de Punta Indio no deriva, a diferencia de las dos precedentes, de un acto voluntario de fundación y proyecto sino que resulta de una serie de sucesivos parcelamientos aledaños a la costa del Plata, en relación con el accidente que le da nombre al asentamiento. Esta situación se evidencia al observar las características del trazado, ya que, si bien la base es la difundida cuadrícula, es posible diferenciar fragmentos que no guardan relación entre sí o bien que se hallan separados por extensiones considerables de tierra sin amanzanamiento urbano. Esto último se verifica en especial en la existencia de dos sectores separados, por un lado la localidad en sí y por el otro el denominado Barrio San Clemente, ubicado hacia el Norte de aquella (Fig.10).

Un rasgo característico del asentamiento es la mínima ocupación de las manzanas, lo que no permite hablar de un tejido urbano consolidado. Lejos de tal situación, la dispersión constituye la situación imperante, si bien se ha observado una tendencia a un principio de mayor concentración en lo que podría denominarse área original, en relación con algunas arterias que conducen a la playa en el sector en que se hallaba el hotel principal, actualmente en ruinas. Entre la escasa edificación de la zona se ha constatado la presencia de tipos edilicios relacionados con la idea de "chalet", de fines de los años cuarenta y principios de los cincuenta, lo que permite datar el origen del asentamiento. Más allá de la débil situación de consolidación como centro urbano, cabe mencionar la presencia importante del paisaje natural, con el que la localidad se entrelaza.

5. PRIMERAS CONCLUSIONES

"Cada ciudad, comarca o región dispone de un conjunto de recursos humanos, naturales y financieros, de un patrimonio histórico y cultural, de unas infraestructuras de soporte y acogidas de personas y actividades, de un sistema productivo y un saber hacer tecnológico, así como de formas de organización y relación, que constituyen su potencial de desarrollo." (Vázquez Barquero, 1996)

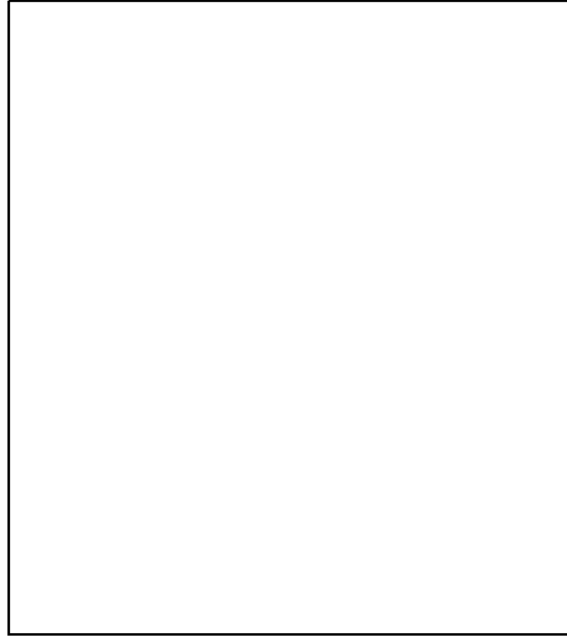


Figura 9: Pipinas: foto aérea.

Las experiencias de desarrollo local han demostrado que para la definición y ejecución de una estrategia de desarrollo territorial y la selección de las actividades, se hace necesario promover tres grandes tipos de acciones: las orientadas a la mejora sistemática, continua y duradera de la productividad, las destinadas a la cualificación y bienestar de la población y, las que conciernen a la puesta en valor y optimización del patrimonio urbano y ambiental.

Cada vez más, se vuelve imprescindible tener conocimiento no sólo de las necesidades y demandas de la comunidad sino también, de la oferta que ofrecen las áreas urbanas. En este contexto, el conocimiento y los análisis específicos sobre el patrimonio arquitectónico y urbanístico como ventaja comparativa de los núcleos urbanos del Partido de Punta Indio, se constituyen en herramientas fundamentales para identificar los recursos y acciones a estimular o impulsar, promover y orientar su mejor aprovechamiento, definir objetivos y decidir prioridades, que generen las condiciones propicias de su reutilización en el marco de una gestión estratégica del desarrollo local.

El municipio es uno de los protagonistas básicos de este proceso y su responsabilidad debe exceder la sola proposición de un modelo de crecimiento basado en la extensión de las infraestructuras y los servicios (expresión restringida del problema a abordar), para introducir nuevas estrategias en el modo de ordenar y utilizar el suelo urbano y rural; en el tipo, distribución y loca-

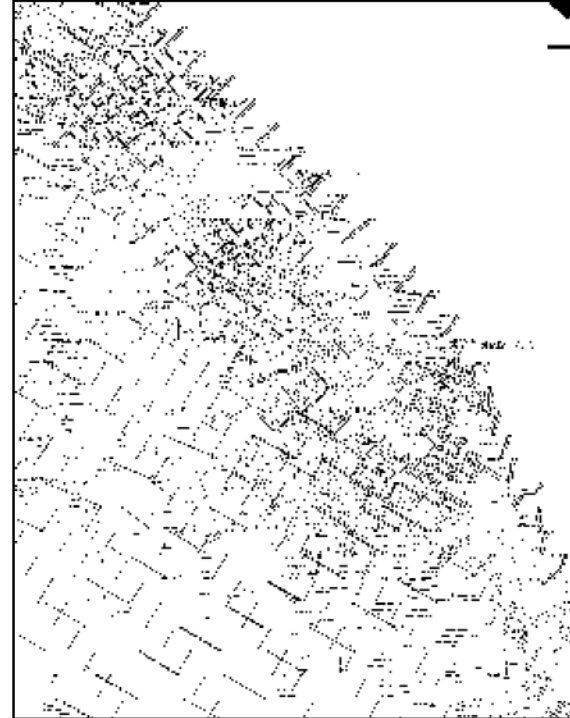


Figura 10: Punta Indio (restitución aerofotogramétrica)

lización de las actividades para la producción y en la planificación, gestión y control del patrimonio natural y cultural.

Del relevamiento y análisis realizado en Verónica, Pipinas y Punta Indio, referentes urbanos del Proyecto Estrategias para la Planificación y Gestión del Nuevo Partido de Punta Indio, surge una serie de acciones (previas a la ejecución de un diagnóstico en términos de fortalezas y debilidades) a abordar que orienten sobre los mecanismos más adecuados para desarrollar el potencial constituido por el patrimonio arquitectónico y urbanístico del Partido de Punta Indio:

- Proceder a la actualización y registro sistemático de la información correspondiente a los núcleos urbanos del nuevo partido y a la revisión de las normas concernientes al uso y explotación del suelo a partir de las características funcionales y morfológicas relevadas.
- Complementar las tareas del planeamiento físico, tanto a escala urbana como territorial, con las políticas que orienten el desarrollo y la localización de las actividades económicas, y particularmente de aquellas de impacto sobre el medio ambiente.
- Promover, en el caso de los dos centros urbanos más significativos, la consolidación del tejido urbano, evitando la posibilidad de nuevas extensiones o desbordes.
- Definir estrategias de promoción turística y re-

creativa que alienten la ocupación y explotación del enclave costero de Punta Indio.

- Proceder a la delimitación de áreas que conforman el patrimonio natural y cultural estableciendo procedimientos para su conservación, determinación de usos y reutilización con fines de explotación.
- Proceder a un estudio particularizado de los enclaves ferroviarios, orientado a su puesta en valor y reciclaje.
- Comprender al patrimonio arquitectónico y urbano de los centros poblados del nuevo partido como referente significativo de su identidad

cultural.

BIBLIOGRAFÍA

- Cuccorese, Horacio Juan (1969) *Historia de los ferrocarriles en Argentina*. Buenos Aires, Macchi.
- De Paula, Alberto S. J. (1986) *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*. Buenos Aires, Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- Glade, Carlos (1913) *Colonia Verónica*. Duplicado de *Mensura*. Departamento de Investigaciones Históricas y Cartográficas, Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires.
- Herczovich, Moisés y Carlos Alberto Gallo (1952) *Magda-*

lena, perfil histórico y económico. Magdalena, Municipalidad de Magdalena.

- Levene, Ricardo (1941) *Historia de la Provincia de Buenos Aires y de la fundación de sus pueblos*. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- López, Mario Justo (1991) *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. 1857-1886*. Buenos Aires, Lumiere.
- Moncaut, Carlos (1991) *Amanecer del pago de la Magdalena*. Magdalena, Municipalidad de Magdalena.
- Pérez, Martín; Mirta Pesci y Cristina de Isasi (1971) *Estudio Geográfico de la Ribera Argentina del Plata*. La Plata, Inédito.
- Provincia de Buenos Aires (1914) *Leyes del Estado y Provincia de Buenos Aires. Período Legislativo LX. Año 1913-1914. Ley Nº 3487, Fundación de Pueblos*.
- Randle, Patricio (1987) *La Ciudad Pampeana*. Buenos Aires, Eudeba.
- Randrup, Regnar (1939) *Pipinas*. Duplicado de *Mensura*. Departamento de Investigaciones Históricas y Cartográficas, Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires.

- Randrup, Regnar (1940) *Pipinas*. Duplicado de *Mensura*. Departamento de Investigaciones Históricas y Cartográficas, Dirección de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires.
- Salvadores, Antonino (1932) *Ensayo sobre el pago de la Magdalena en el siglo XVIII*. La Plata, Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Vázquez Barquero, Antonio (1996) *Modelo de Análisis y Gestión Estratégica*. La Plata, Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Buenos Aires. Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales. Ponencia al Seminario Internacional de Gobierno: Planificación Estratégica Urbana y Territorial.