

El parque Pereyra Iraola y su inserción en el Gran Buenos Aires

Beatriz C. AMARILLA

Para emprender cualquier acción específica que tienda a recuperar el Parque para el uso público preservándolo al mismo tiempo como patrimonio natural y cultural, se impone realizar un análisis sintético global de las características físicas del territorio donde el Parque se inserta, y de las condicionantes económico-sociales que históricamente han determinado la situación actual de la región. En este estudio introductorio se delimita el alcance del análisis a las siguientes áreas y variables:

* Partidos de la primera y segunda corona sur del Conurbano, sin perjuicio de aquellos aspectos que hagan referencia a su problemática global.

* Macrovariables referidas a la configuración física del territorio y que se relacionan con los objetivos del trabajo que se desarrolla: aspectos económico-productivos, demográficos, ambientales, y de infraestructura de servicios y transporte.

la. El Plan Trienal 1989/91 define siete regiones en el ámbito provincial. La Región I es la que corresponde al Conurbano e incluye a los siguientes 25 partidos: *Berazategui, Quilmes, Avellaneda, F. Varela, A. Brown, Lanús, E. Echeverría, Lomas de Zamora, La Matanza, Morón, Merlo, Moreno, Vicente López, S. Isidro, S. Martín, Gral. Sarmiento, Tres de Febrero, Pilar, S. Vicente, Marcos Paz, Gral. Rodríguez, Luján, La Plata, Berisso y Ensenada*. A los efectos de análisis específicos, suele considerarse habitualmente que los partidos integrantes del «Conurbano Bonaerense» son los aquí señalados en *itálica*, adicionando *San Fernando y Tigre*.

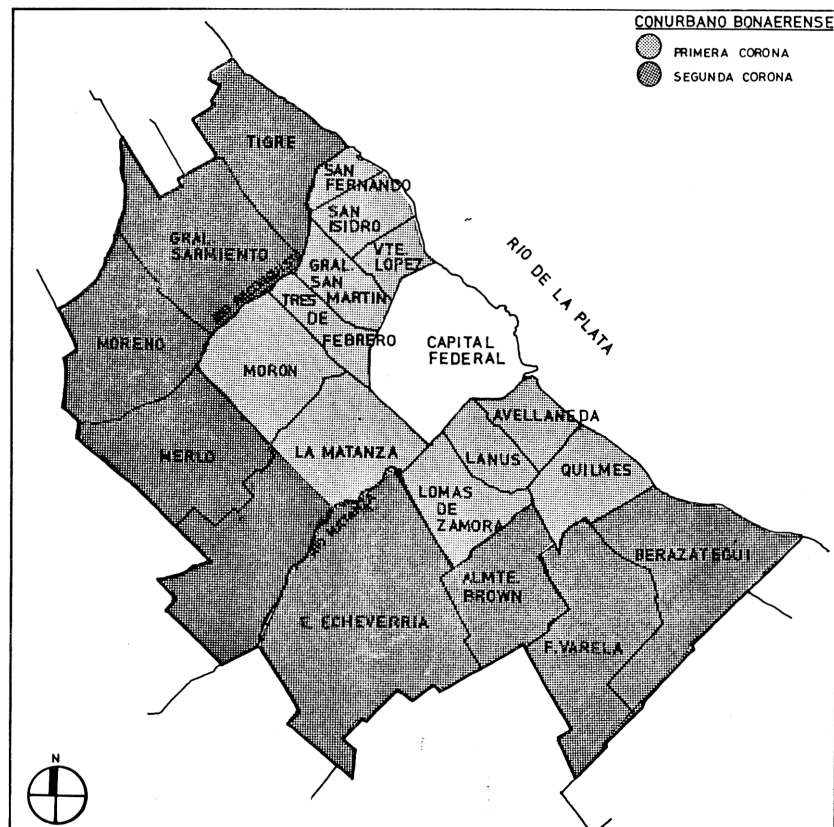
La estructura espacial actual del Conurbano presenta dos semianillos territoriales concéntricos o coronas, vinculadas por el Camino de Cintura; éste integra subcentros zonales y consolida un sistema de fuertes relaciones sociales.

Figura 1

1. Introducción: una estructura espacial conflictiva

La Región Metropolitana es uno de los conglomerados más grandes del mundo, y concentra al 40 % de la población argentina. Su problemática la trasciende, irradiando su influencia a todo el territorio nacional. Con una superficie aproximada de 6.000 Km², esta Región se sitúa sobre un retazo de la Pampa Ondulada, cuya barranca festonea el litoral del río de La Plata, delimitando tierras altas, lomadas y planicies. El clima es templado húmedo, con medias de 23° y 9°C en el mes más cálido y más frío, respectivamente. El promedio de lluvias es de 900 mm. anuales, y de 1.000 mm. en Capital Federal.

Puede definirse al «Conurbano» como la trama urbana continua que rodea a la Capital Federal sin incluir-



La primera corona presenta un mayor nivel de consolidación de la trama urbana, donde la coexistencia de viviendas e industrias se hace cada vez más conflictiva. La zona sur ha registrado el mayor porcentaje de cierre de fábricas y de incremento poblacional.

La segunda corona comprende una zona norte de evolución más dinámica en los últimos años, como consecuencia de la electrificación del ferrocarril y la modernización tecnológica. La zona sur, en cambio, presenta un alarmante índice de pobreza. Se caracteriza por el gran número de trabajadores informales, asentamientos ilegales, y mayor índice de crecimiento poblacional.

La Matanza/San Justo constituye un caso intermedio entre ambas zonas, pero con tendencia a participar del cuadro crítico de la zona sur.

2. Estructura económica y configuración espacial

2.1. Aspectos históricos

En apretada síntesis, puede decirse que hasta 1880 se advierte el predominio de la ciudad de Buenos Aires, por su carácter portuario y la consolidación del modelo agro-exportador. Luego sobreviene un período (hasta 1959), signado por la figura de Buenos Aires como centro receptor de inmigrantes y del posterior desarrollo industrial. Estos hechos provocan el crecimiento poblacional, con desbordes hacia los municipios limítrofes. La saturación poblacional de Buenos Aires y su periferia provocará una expansión hacia una segunda corona suburbana (Décadas del '50 y '60). Con posterioridad, hay un proceso de desaceleración del crecimiento, percibiéndose hoy las consecuencias de la desindustrialización de mediados del '70.

Contemplando el problema con mayor detalle, pueden identificarse seis períodos de la historia económica argentina que fueron cristalizando el modelo de configuración espacial que prevalece en la actualidad. Se incluyen a continuación, en lo referente a este siglo, algunos aspectos de la estructura espacial resultante, así como antecedentes de planes con visión regional tendientes a enfrentar la problemática expuesta:

a) *Período colonial (1770/1810)*: reconocimiento del puerto como abastecedor de insumos para el Alto Perú. Se produce el afianzamiento de Buenos Aires en 1776 al ser designada como capital del Virreinato del Río de la Plata ante la necesidad estratégica de fortificar el estuario del Plata.

b) *Economías auto suficientes (1810/1860)*:

- * Período 1810/1829: La única actividad industrial está constituida por los saladeros, y la ganadería extensiva es la única explotación agropecuaria. El suelo está subutilizado. Las casas comerciales inglesas dominan el comercio exterior, controlando el puerto de Buenos Aires.
- * Período 1829/1852: Se produce el restablecimiento de las economías regionales, con repoblación ganadera de la Pampa Húmeda. Se instalan nuevas industrias, aumenta la demanda de carnes en el exterior, lo que provoca la consolidación del sector saladero, destacándose la utilización del puerto de Ensenada.
- * Período 1852/1860: Se produce la secesión, durante cinco años, del estado de Bs. As. del resto de las provincias, lo que provoca una lucha por el control del comercio entre aquél y la Confederación Argentina. Con la reincorporación de Buenos Aires, se llega a la consolidación definitiva de la ciudad-puerto sobre el resto del país.

c) *Período de inserción en la división internacional del trabajo (1869/1930)*: A la decadencia del saladero, le sucede la industria frigorífica. Ahora el modelo agroexportador es de alta complejidad y tecnificación, acompañado de una fuerte demanda británica de alimentos y materias primas.

Espacialmente puede identificarse un desarrollo concéntrico, desde el momento que la ciudad de Buenos Aires se consolida como centro de gran importancia entre fines del siglo pasado y comienzos del actual. Aparece una incipiente corona de establecimientos manufactureros. Se perfilan roles y especializaciones: residencial, recreativo, laboral, etc.

d) *Industrialización substitutiva de importaciones (1930/1950)*: El elemento dominante es la expansión industrial intensiva en mano de obra, signada por la crisis del 30 y posteriormente por la segunda guerra mundial. Se acentúa la concentración espacial y de actividades.

Una creciente clase obrera se afianza en las cercanías de la ciudad; el desplazamiento de la población rural hacia los centros urbanos, en especial el Conurbano, configuran una situación social diferente, cuyo emergente más importante es la conformación de una nueva clase trabajadora.

El desarrollo radial o tentacular a lo largo de «corredores urbanos» es contemporáneo a la expansión del sector manufacturero, entre los años '40 y '50. Con la localización fabril se consolida la primera corona periférica. El ferrocarril es eje de urbanización, tendencia que se verifica respecto de todos los grandes medios de transporte.

e) *Período de intensificación industrial (1950/1975)*: Se genera el desarrollo de grandes industrias básicas y un proceso de localización industrial que afecta especialmente a los partidos limítrofes con la Capital Federal, con lo que se transfiere hacia el ámbito rural el proceso industrializador del espacio.

Un desarrollo elíptico se identifica con la segunda etapa de la industrialización substitutiva (Década del '60). Se consolida un esquema de desarrollo lineal que tiende a unir en una única aglomeración desde Zárate/Campana hasta el Gran La Plata.

De 1958 data el Plan regulador de la ciudad de Buenos Aires. Es el primer Plan que intenta abarcar las áreas de influencia del conglomerado metropolitano, sobre el litoral fluvial y hacia el interior, hasta los partidos de la cuenca del río Salado.

Por su parte, el Esquema Director para el Año 2000 (CONADE, 1970), promueve la consolidación del estiramiento sobre el borde portuario-industrial, poniendo el acento en la organización espacial de una metrópolis que se consideraba en crecimiento continuo y acelerado.

f) *Período de desindustrialización (desde mediados de 1970)*: Esta etapa se caracteriza por impulsar la apertura sin restricciones de la economía, con lo que se favorece el aumento de las importaciones, atentando contra el papel dinamizador del sector industrial-manufacturero. La economía y el empleo se vuelcan al sector terciario, y el sector financiero comienza a asumir una importancia preponderante.

En la década del '70 se produce un decaimiento económico, caracterizado por el cierre de establecimientos industriales, especialmente en la zona sur. En cambio, aparece un marcado y selectivo crecimiento a lo largo del eje norte.

Se percibe una ocupación indiscriminada de los espacios intersticiales, sin infraestructura ni desarrollo urbano. Otra característica es la aparición de subcentros zonales ubicados en algunos puntos de los corredores, con equipamiento a escala regional (S. Isidro, S. Martín, etc.).

De acuerdo al Sistema Metropolitano Bonaerense (SETOP,1977), se trataría de desarrollar un crecimiento hacia el oeste del eje fluvial-industrial y favorecer la tendencia lineal, suponiendo una proyección geopolítica que llegaría a un proceso de integración con el sur de Brasil, pasando por el sur de Entre Ríos.

En forma más reciente surgen el Subproyecto de Manejo Tecnológico del Area Metropolitana de Bs. As.(DPCB/IAURIF,1986)(Análisis y diagnóstico por teledetección de distintos aspectos vinculados al desarrollo de la metrópolis bonaerense), y el Proyecto '90 (CONAMBA, 1989).

2.2. Panorama actual

En la actualidad, se vislumbra una tendencia lineal de desarrollo futuro a lo largo del eje fluvial. Se unificarán y absorberán los centros intermedios, desde La Plata hasta Rosario y Santa Fe (eje fluvial-industrial).

Parece imprescindible establecer un esquema de planificación de conjunto de la región. La descongestión del conurbano está vinculada a medidas que potencien la tendencia natural de la expansión de acuerdo al eje. Lo antes dicho debería combinarse con la conformación de una red de nódulos en los puntos de cruce, superadora de la configuración tentacular actual.

La Región Metropolitana se caracteriza hoy por el contraste existente entre las zonas centrales y suburbanas. Esta relación centro-periferia se basa en la concentración de actividades y oportunidades de empleo características de las zonas centrales, en franca oposición a la carencia de infraestructura y prestaciones sociales en los barrios periféricos.

El nivel de consolidación de la tierra urbana es un elemento diferenciador entre la primera y segunda corona. La mayor densidad de ocupación y de niveles de servicios coincide con una mayor valorización de la tierra y por lo tanto, con el asentamiento de sectores de mayor capacidad adquisitiva.

En el conurbano se han registrado mediante teledetección unas 123.000 Has. de espacios verdes intraurbanos, de las cuales unas 67.000 has. hacen posible el desarrollo de las actividades agrarias. Estas zonas cumplen un importante papel en las áreas metropolitanas, porque las proveen de alimentos, evitan la espontánea extensión urbana especulativa, y contribuyen a preservar los recursos naturales

de la región. La producción dominante del sector agrario intensivo en el Conurbano es la horticultura y floricultura.

La actividad industrial presenta una situación crítica producto de un proceso de desindustrialización y disminución de las posibilidades de empleo, a lo que debe sumarse la obsolescencia de muchas plantas en funcionamiento. Esta capacidad instalada debe ser tenida en cuenta para generar un proceso de reconversión y modernización que brinden nuevas posibilidades de empleo en el área y en la región.

El sector terciario crece a un promedio de 1,5% anual, en relación a la industria que decrece a ese mismo ritmo; este fenómeno es en general común a las grandes metrópolis. Si se efectúa una comparación entre el empleo comercial e industrial, se confirma la concentración en los partidos de la 1ª corona, a lo largo del eje fluvial-industrial. Se pone en evidencia que las áreas centrales están definitivamente especializadas hacia el sector terciario y cuaternario, siendo expulsoras de población y empleo industrial.

Una clara manifestación de los procesos de metropolización es el cuentapropismo (que la CEPAL describe como Sector Económico Informal), y que alcanza a un 15% de la población económicamente activa. En el área metropolitana bonaerense esta tendencia va en aumento a partir de los años '70, sin llegar a los niveles de , por ejemplo, Río de Janeiro, donde estas cifras se elevan al 40%. No debe entenderse a este sector como necesariamente negativo o marginal, sino que constituye una modalidad de autogestión a la que recurren los sectores de bajos ingresos, donde pueden llegar a desarrollarse facetas de creatividad y progreso.

Las estadísticas de necesidades básicas insatisfechas indican que más de un 75% corresponden a zonas de la segunda corona.

3. Aspectos demográficos

Como consecuencia del proceso antes descrito, el Area Metropolitana se ha constituido en la mayor concentración poblacional del país y la tercera en Latinoamérica, luego de San Pablo y México. El crecimiento vegetativo y la tendencia a la urbanización siguen manteniendo el crecimiento del Conurbano, con menos generación de empleo y empeoramiento de las condiciones de vida.

En el Conurbano viven actualmente unos ocho millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 63% de la población total de la Provincia. El crecimiento poblacional sufrió una detención en Capital Federal a partir de los años '50, produciéndose luego una desaceleración de la 1ª corona a partir de los '70. Existe en cambio un marcado crecimiento de la 2ª corona, tendencia que aún hoy se mantiene.

El 65% de la población total de la Provincia se concentra en un 2% de su superficie. Según datos de 1990, se estima que:

- * 8 millones de habitantes habitan los 19 partidos del Conurbano.
- * 12 millones habitan los 27 partidos del Area Metropolitana, incluyendo Capital Federal. Del total de habitantes del Conurbano, el 56% se asienta en la 1ª corona y el 44%, en la segunda.
- * La Región I tiene una densidad de 1175 hab./Km², contra 35 hab./Km² del resto de la Provincia.

Se observa una tendencia dispersiva, con graves problemas de calidad de vida, ya que la baja densidad de las zonas alejadas hace que toda inversión en infraestructura resulte poco rentable.

* Entre 1960/80 los partidos que integran el Conurbano evidenciaron tener mayor población joven en aumento que en la Capital Federal.

Si bien la Región se ha comportado históricamente como centro receptor de población, entre 1970/80 se han registrado los valores más bajos en cuanto a la inmigración interna y externa. El Censo de 1980 indica que más del 50% de los argentinos que viven en el Conurbano provienen de otras regiones del país o del extranjero. Para esa fecha, un 10% de la población del Conurbano tenía menos de cinco años de residencia en el mismo.

En 1981, el 4% de la población del Conurbano habitaba en villas de emergencia. Se preveía un incremento del 6,5% para 1990. En las villas, un 55% proviene del interior del país, un 32% son extranjeros de países limítrofes, y un 13% proviene de Capital Federal.

Se detallan a continuación algunos datos sobre población y vivienda en los partidos comprendidos en el análisis.

Partido	Sup. Km ²	Población Total	Densidad		hab/Km ²	Total Viviendas
			% urb.	% rur.		
Alte. Brown	129	450.645	99,6	0,4	3.485	120.967
Avellaneda	52	345.149	100	0	6.577	108.600
Berazategui	221	246.009	99,5	0,5	1.113	67.644
Berisso	138	74.601	97,5	2,5	542	22.155
Ensenada	100	48.311	97,7	2,3	483	16.028
E. Echeverría	391	276.466	99,2	0,8	391	78.446
F. Varela	206	255.267	97,7	2,3	1.239	65.211
Lanús	48	469.254	100	0	9.705	143.315
La Plata	942	542.917	95,9	4,1	576	179.595
L. de Zamora	87	574.875	100	0	6.585	160.932
Quilmes	92	511.763	100	0	5.594	145.109
Total		3.795.257				1.108.002

4. Aspectos ambientales

La ciudad de Buenos Aires se localizó originalmente en un sitio de clima benigno y con gran cantidad y calidad de recursos humanos disponibles. Pero su gigantesco crecimiento, producto del proceso histórico descrito, ha producido un enorme impacto sobre el medio natural y cultural, que reconoce causas bien definidas: preeminencia del beneficio económico, desconocimiento y ausencia de controles de la acción del hombre sobre el ambiente, falta de valoración del patrimonio por parte del sector público y privado, etc.

Los tres impactos principales que han afectado al medio natural en el área en estudio son: las inundaciones, la contaminación y el deterioro del suelo.

4.1. Inundaciones

Alrededor de un 25% del área urbanizada del Conurbano se halla asentada sobre zonas inundables no aptas, generalmente ocupadas por la población de menores recursos, ya sea a través de loteos que violan leyes en vigencia, o por asentamientos ilegales en la zona.

Las consecuencias más frecuentes de las inundaciones son los daños a viviendas, equipamiento e infraestructura, la interrupción en los servicios urbanos, llegando hasta la pérdida de vidas humanas.

La zona sur del Conurbano es la más afectada, ya que un porcentaje importante de la población urbana está asentada sobre el valle de inundación del río Matanza y Riachuelo, existiendo además áreas afectadas por cuencas menores y el sector costero del río de La Plata

4.2. Aguas subterráneas y degradación de suelos

La densidad de la población urbana en el área, la concentración industrial superpuesta con la resi-

dencial y el sector agropecuario han provocado una explotación desmedida del recurso. La mayoría de las fuentes subterráneas se hallan afectadas por conos de depresión y salinización, y por desechos industriales.

Los conos de depresión se originan por la disminución de los niveles piezométricos derivados de la sobreexplotación. Las zonas afectadas se localizan básicamente en la primera corona y en las áreas más densificadas de Berazategui y el Gran La Plata.

Por su parte, la salinización deriva de la disminución de los niveles, provocando el avance de aguas no aptas para el consumo. Los sectores más afectados son el litoral costero y las márgenes del río Matanza, aunque el proceso de salinización alcanza también sectores de Avellaneda, Bernal, La Plata, etc.

En el extremo norte y hasta el río Matanza se presentan problemas de alcalinidad de suelos y drenaje interno, con pasaje de agua por gravedad desde la superficie a zonas más profundas. En la franja paralela al río que se extiende entre Capital Federal y La Plata existen suelos degradados por el uso vial (cavas), canteras y materiales de construcción (hornos de ladrillo). Son suelos decapitados (sin capa fértil), con problemas de alcalinidad y drenaje, con capa freática cerca de la superficie. Lejos de la costa hay suelos fértiles con excelente aptitud agrícola.

La extracción de tosca y la fabricación de ladrillos han dado origen a unas mil cavas en el Conurbano Bonaerense, con áreas que oscilan entre 2 y 25 has. y profundidades que alcanzan los diez metros. El destino de dichas cavas es convertirse en basurales o en localizaciones de asentamientos precarios.

Cavas y contaminación hídrica están estrechamente relacionadas: se anegan por saturación de la napa freática, contaminando las aguas subterráneas

por infiltración y percolado, lo que es esencialmente grave en aquellas cavas utilizadas como basurales.

4.3. Contaminación hídrica y atmosférica.

Los valores más elevados de contaminación hídrica de origen industrial se localizan en el área sur del Conurbano, y afectan básicamente al río Matanza y las cuencas menores del sector. El área más comprometida es aquella donde el río toma el nombre de Riachuelo; los arroyos entubados entre éste y el canal Sarandí tienen altos índices de contaminación, con una elevada DBO, y presencia de coliformes que denotan la existencia de líquidos cloacales y otros organismos contaminantes.

Como consecuencia, el área ribereña del río de La Plata está altamente contaminada, con el consiguiente riesgo para la provisión de agua corriente, imposibilidad de su uso como recurso turístico, etc.

La contaminación atmosférica es causada principalmente por la concentración industrial (fuentes fijas), y por el tránsito automotor (fuentes móviles), influyendo en este último caso el incremento de automotores y la situación caótica del tránsito.

En zonas altamente densificadas como la zona sur del Conurbano, los espacios abiertos desaparecen paulatinamente, con el consiguiente aumento de temperatura («islas calientes»), y las distorsiones en el tenor de humedad y en el régimen de vientos.

5. Infraestructura de servicios

La problemática de la infraestructura del Conurbano puede sintetizarse en los siguientes puntos:

- * Escasa expansión por falta de inversión, lo que ha generado áreas desabastecidas y por lo tanto marginales. Por otra parte, el redimensionamiento de las redes no ha guardado ninguna proporción con el incremento poblacional de la región.
- * Deterioro por ausencia de mantenimiento, lo que puede explicarse por la restricción de presupuesto y por no tener en cuenta la importancia de esta actividad en el aumento de la eficiencia y la disminución de los costos anuales de las redes.
- * Inexistencia de servicios vinculados con la contaminación originada en el crecimiento demográfico e industrial, como las plantas de tratamiento y disposición final de residuos. Así, la casi totalidad de desechos cloacales e industriales se vierten a los cursos de agua sin tratamiento previo.
- * Superposición de competencias de organismos, muchos de los cuales son extraprovinciales.

La cobertura de servicios de saneamiento ha sufrido un grave deterioro en el período 1980-90 en toda la provincia de Buenos Aires, siendo las inversiones realizadas en el período las más bajas de los últimos treinta años. Las inversiones se orientaron más al sector energético y de infraestructura vial, que al sector saneamiento.

El resultado concreto es que el 71% de la población del Conurbano no tiene agua corriente y un 85% carece de servicio de cloacas. Si bien el abastecimiento es crítico en todo el conurbano, la peor situación, como para el resto de los aspectos, es la de la segunda corona.

En lo que respecta a provisión de gas natural, según el censo de 1980, sólo una de cada tres viviendas del Conurbano tenía conexión al servicio, aunque a partir de 1973, la cantidad de usuarios en el Área Metropolitana creció casi cuatro veces más que la población, estimándose que la población servida es de alrededor del 50%. El resto lo reemplaza por otros sistemas, tales como gas en garrafas o cilindros, combustibles líquidos y sólidos.

En lo referido a consumo eléctrico per cápita, en el Conurbano es la mitad que en la Capital Federal. Si se tiene en cuenta que el consumo de electricidad es usado como indicador para medir niveles de desarrollo, se puede apreciar indirectamente las diferencias en equipamiento y calidad de vida en ambas áreas: distintos niveles de iluminación pública y privada, uso de artefactos, diferente grado de desarrollo comercial e industrial, etc.

Según el censo de 1980, sólo el 83% de viviendas del Conurbano está conectada a la red, mientras que un 13% de la electricidad suministrada a la red es sustraída, con un alto porcentaje de usuarios capacitados económicamente para efectivizar el pago.

6. Transporte

El sistema de transporte público de la región presenta aristas conflictivas desde diversos puntos de vista, que incluyen lo económico, lo social, lo urbano y lo técnico-económico.

Las fallas en la estructura circulatoria y los sistemas de transporte originan una serie de efectos negativos, entre los que pueden citarse la congestión del tránsito urbano e interurbano, conflictos en la relación lugar de residencia/lugar de trabajo, accidentes de tránsito y contaminación ambiental.

Los elevados flujos de pasajeros reflejan la dependencia de las zonas periféricas respecto de la

ciudad de Buenos Aires, así como la dispersión de las diferentes actividades de la población. Entre el 65 y el 85 % de la población económicamente activa de la segunda corona trabaja generalmente en la primera corona o en la ciudad de Buenos Aires.

Muchos de los problemas que se suscitan tienen relación con aspectos institucionales, que denotan ausencia de coordinación entre los diferentes medios de transporte y las jurisdicciones nacional, provincial y municipales que se superponen en el área.

La infraestructura de transporte de la zona contiene dos sistemas principales: el vial y el ferroviario. El transporte automotor colectivo es considerado más eficiente que el ferroviario, sin dejar de reconocer sus falencias en cuanto a velocidad y confort, debido a su modalidad operativa, a la estructura de la red y a la saturación del sistema vial. En áreas de la periferia, los servicios públicos son de baja densidad y frecuencia.

El transporte ferroviario ha tenido una involución en las últimas décadas en el Conurbano Bonaerense, canalizándose por esa vía sólo el 10% del volu-

men de carga total y el 8% del total de pasajeros interurbanos. El ramal Roca, que sirve el corredor Buenos Aires-La Plata contabiliza sin embargo alrededor de cien millones de viajes anuales, con recorridos medios de 22 Km., casi un tercio del total de viajes ferroviarios para transporte de pasajeros.

Notas bibliográficas

Se ha utilizado como fuente primaria de datos -por considerárselo uno de los documentos más actualizados sobre el tema- el "Informe sobre la problemática estructural del conurbano bonaerense" (tercera edición). Dicho informe fue producido por la Dirección de Coordinación Regional, la Dirección Provincial del Conurbano Bonaerense, la Subsecretaría de Asuntos Municipales y el Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Buenos Aires, en diciembre de 1992.

Otras fuentes consultadas fueron:

- * *Desarrollo, modernización y cambio tecnológico. Baires 2000. Gobernación de la Provincia de Buenos Aires. Secretaría de Planeamiento y Desarrollo. La Plata. 1978.*
- * *Buenos Aires 1983. Diagnóstico y situación actual de la Provincia. Gobernación de la Provincia de Buenos Aires. La Plata 1983.*
- * *Censo Nacional de Población y Vivienda. 1991. INDEC.*