

Urbanización de áreas inundables y producción de riesgo de desastre. El caso de la localidad de 9 de Abril en el Municipio de Esteban Echeverría, provincia de Buenos Aires, en el período 1930 y 1975

Sergio Adrián Caruso¹

Resumen

La localidad de 9 de Abril en el municipio bonaerense de Esteban Echeverría, se ubica en un área inundable vinculada al río Matanza. De allí que sea constante la anegabilidad de gran parte de su territorio al sucederse intensas precipitaciones. Situación que incide en las condiciones de vulnerabilidad de sus habitantes, en especial de los sectores más relegados, haciéndolos más propensos a la peligrosidad que supone el impacto de las inundaciones e incrementando así sus condiciones riesgo. De allí que este artículo tenga por objetivo indagar en cómo se gestaron originariamente dichas condiciones de riesgo de desastre. Para lo cual, resulta necesario comprender los procesos que impulsaron la conformación del territorio de 9 de Abril, cuyos orígenes pueden establecerse en el período 1930-1975 en consonancia con el proceso de suburbanización de Buenos Aires tras la caída del Modelo Agroexportador y el advenimiento de la Industrialización por Sustitución de Importaciones. Por tanto, se pondrán en interrelación los procesos que simultáneamente se fueron sucediendo en el Aglomerado Gran Buenos Aires, la cuenca media Matanza-Riachuelo y el Municipio de Esteban Echeverría durante dicho recorte temporal.

Palabras Claves: riesgo de desastres; áreas inundables; suburbanización; 9 de Abril.

¹ Licenciado en Geografía de la Universidad de Buenos Aires; miembro del Programa de Investigación sobre Recursos Naturales y Ambiente (PIRNA) con sede en el Instituto de Geografía Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne", Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Becario del Instituto de Geografía "Romualdo Ardissonne". Contacto: mail: sergio_caruso@hotmail.com.ar

Urbanization of flood areas and production of disaster risk. The case of the town of 9 de Abril in the Municipality of Esteban Echeverría, province of Buenos Aires, in the period 1930 and 1975

Abstract

The locality of 9 de Abril in the Buenos Aires municipality of Esteban Echeverría, is located in a flood area linked to the Matanza River. Hence the constant flooding of a large part of its territory as a result of intense rainfall. Situation that affects the conditions of vulnerability of its inhabitants, especially of the most neglected sectors, making them more prone to the danger posed by the impact of floods and thus increasing their risk conditions. Hence, this article aims to investigate how these disaster risk conditions originally originated. For which, it is necessary to understand the processes that led to the formation of the territory of April 9, whose origins can be established in the period 1930-1975 in line with the process of suburbanization of Buenos Aires after the fall of the Agro-export Model and the advent of Industrialization by Import Substitution. Therefore, the processes that simultaneously occurred in the Gran Buenos Aires Agglomerate, the Matanza-Riachuelo basin and the Esteban Echeverría Municipality during said temporary cut-off will be interrelated.

Key words: disaster risk; flood áreas; suburbanization; 9 de Abril

Introducción

La localidad de 9 de Abril en el municipio de Esteban Echeverría (MEE) de la provincia de Buenos Aires (PBA), se localiza sobre la llanura de inundación del río Matanza en su cuenca media que contiene cuerpos de agua, como el sistema lagunar de Rocha donde la napa freática se ubica en proximidad de la superficie del suelo, a la vez que se halla surcada por varios arroyos y canales (véase Figura N° 1). En suma, es un área inundable². Todo ello trae aparejado como

² Por áreas inundables se entenderá a aquellas zonas planas adyacentes a un curso o cuerpo de agua que son cubiertas durante una crecida, siendo ésta última parte del régimen normal hidrológico que expresa la respuesta hídrica ante el aporte excesivo de agua por precipitaciones, deshielo, elevación del nivel freático, etc. Pueden presentar la napa

constante la anegabilidad de gran parte de su territorio, el cual se caracteriza por ser un entramado donde se mixturán los usos industriales, recreativos y habitacionales -siendo estos últimos barrios obreros o bien asentamientos ilegales-, que al sucederse intensas precipitaciones inciden en las condiciones de vulnerabilidad de sus habitantes, en especial de los sectores más relegados, haciéndolos más propensos a la peligrosidad que supone el impacto de las inundaciones e incrementando así sus condiciones riesgo.

A raíz de lo planteado, este trabajo tiene por objetivo indagar cómo se gestaron originariamente las condiciones de riesgo de desastre por inundaciones de los habitantes de la localidad de 9 de Abril³ durante el período 1930-1975, momento en el cual dicho distrito comienza a conformarse en consonancia con el proceso de suburbanización de Buenos Aires tras la caída del Modelo Agroexportado (MAE) y el advenimiento de la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Para ello se pondrán en interrelación los procesos que simultáneamente se fueron sucediendo en el Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA)⁴, la cuenca media Matanza-Riachuelo (CMMR) y el MEE⁵.

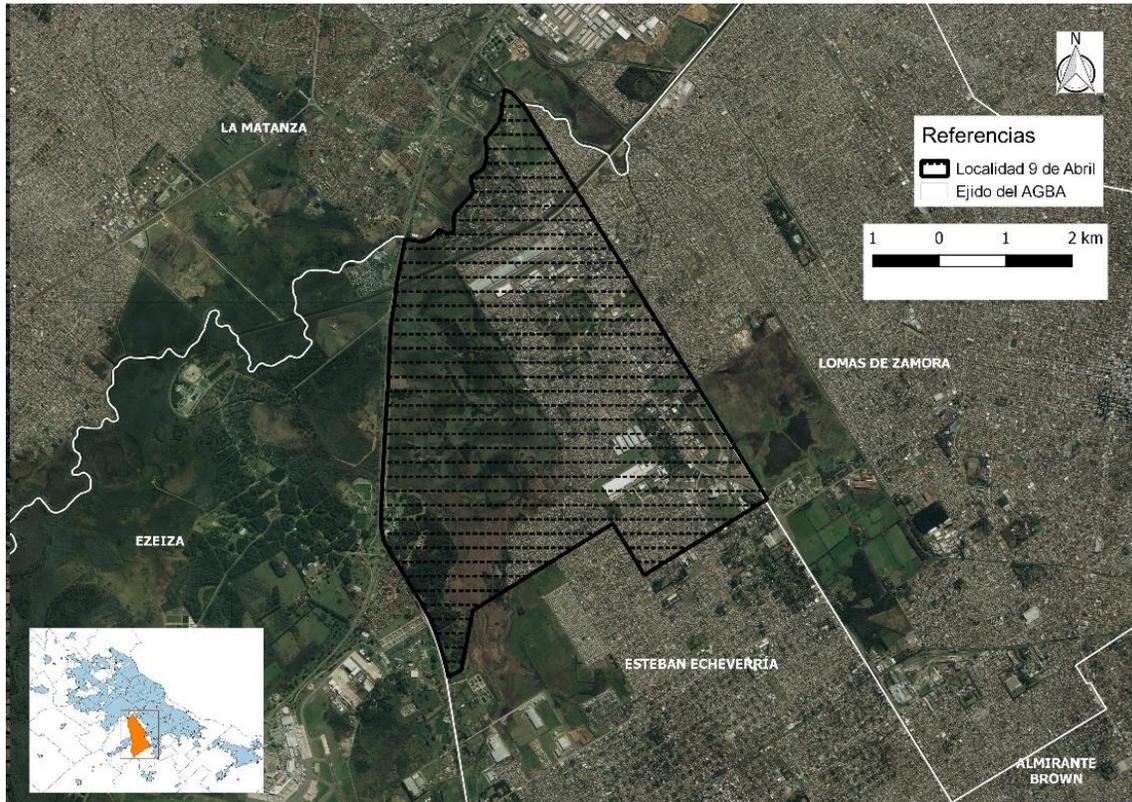
freática próxima a la superficie, haciendo que sus suelos sean anegadizos. A estas zonas también se las conoce como valles o llanuras de inundación (Ríos, 2010).

³ Esta localidad se llamó Villa Transradio hasta el año 1978, momento en el cual se la denominó 9 de Abril en conmemoración al día en el que se fundó el MEE en el año 1913.

⁴ Según la definición del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC) el AGBA es un área delimitada geográficamente por la “envolvente de población” también conocida como mancha urbana, entendiéndose por tal la línea que indica el límite hasta donde se extiende la continuidad de viviendas urbanas, la cual varía con el tiempo y no coincide con la delimitación administrativa de los municipios. Específicamente abarca la totalidad de la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y 14 partidos de la provincia de Buenos Aires (PBA) y de manera parcial a otros 16 municipios bonaerenses (INDEC, 2003).

⁵ Este artículo se desprende de la tesis de maestría del autor en la que estudia los procesos de producción de riesgo y de conflictos ambientales en una zona inundable en disputa de la periferia sur del AGBA, así como también las reconfiguraciones que ocurren en esos procesos una vez que parte de esas tierras se convierten en un área natural protegida, tomando como referente empírico la Reserva Natural Integral Mixta Laguna de Rocha, localidad de 9 de Abril, en el MEE.

Figura N° 1: Localidad 9 de Abril, Municipio de Esteban Echeverría



Fuente: Elaboración propia a partir de Agencia de Recaudación de la Provincia de Buenos Aires e Instituto Geográfico Nacional. Diseño: Lic. Mariana Lipori⁶.

Este artículo se estructura en cuatro acápites. En el primero se realiza una aproximación conceptual sobre el riesgo de desastre. En el segundo se plantean los principales aspectos en materia de urbanización del AGBA previos a 1930, haciendo especial hincapié en la Cuenca Matanza-Riachuelo (CMR) y en el MEE. En el tercer apartado, se plantean los principales rasgos de la ISI indicando sus implicancias en la extensión de la suburbanización del aglomerado., como así también los efectos resultantes de la Operación Territorial Ezeiza en el eje Sudoeste en general y en el MEE en particular. Asimismo, se plantean las principales obras en materia de ingeniería hidráulica llevadas a cabo en el río Matanza. En cuarto término, se plantean las conclusiones arribadas.

⁶ Se agradece a la Lic. Mariana Lipori por la ayuda técnica para la realización de esta figura.

Aspectos conceptuales sobre riesgo de desastre

Este trabajo se enmarca dentro de la perspectiva de la Escuela de Economía Política de los Desastres, desde la cual se considera al riesgo de desastre como “un contexto caracterizado por la probabilidad de pérdidas y daños en el futuro (...), constituye una posibilidad y probabilidad de daños relacionados con la existencia de determinadas condiciones en la sociedad” (Lavell, 2002: 2) o alguno de sus componentes como ser individuos, comunidades, viviendas, etc. Por lo tanto, es “(...) una condición latente o potencial” (Lavell, 1996: 10) que se produce en un proceso continuo e invisible de construcción social que se desarrolla en la cotidianeidad y bajo una aparente ‘normalidad’ (González 2011), que se devela y visibiliza cada vez que acaece un desastre a la vez que se actualizan dichas probabilidad y posibilidad de ocurrencia (González, 2005).

Los abordajes del riesgo desde las ciencias sociales proponen una división analítica en dos grandes dimensiones interrelacionadas y mutuamente dependientes, el peligro o la amenaza⁷ y la vulnerabilidad. La primera hace referencia a la potencialidad de peligro, tanto de fenómenos naturales (huracanes, terremotos, inundaciones, etc.) así como de las actividades humanas (manipulación de sustancias tóxicas, procesos industriales, etc.), que pueden originar y desencadenar eventos catastróficos. Una clasificación bastante difundida es la propuesta por Lavell (1996) que a partir de su origen establece cuatro categorías de amenazas a saber: las naturales, las socio-naturales, las antrópico-contaminantes y las antrópico-tecnológicas⁸. No obstante, señala Natenzon (2015) que esta tipificación acarrea el problema de que, al ponerse excesivo énfasis en los aspectos físico-naturales, dicha amenaza termina siendo el elemento explicativo de todo el proceso, lo cual difumina el carácter eminentemente social del riesgo. Vale decir, que el atributo más o menos peligroso o dañino de un evento natural (cuyo valor es neutro), se halla otorgado por la sociedad. Por tal motivo, aquí se prefiere implementar la noción de peligrosidad en donde “*la cualidad peligrosa* de los fenómenos o procesos [naturales] implicados (...) están mediados socialmente por un sujeto que los define como tal (Natenzon, 2015.: XIII-XIV).

⁷ En este trabajo peligro y amenaza se implementan como sinónimos.

⁸ Véase Lavell (1996) para profundizar en las particularidades de cada una de estas amenazas.

La segunda dimensión del riesgo de desastre es la vulnerabilidad, que remite a las configuraciones (sociales, económicas, culturales, institucionales, etc.) de una sociedad previas a la ocurrencia de un evento peligroso, que signa para quiénes el riesgo se convierte en catástrofe a la vez que determina el nivel de dificultad para recuperarse de manera autónoma luego del impacto (Natenzon, 2015 y González, 2005). En esta misma línea, la Escuela de la Economía Política de los Desastres entiende por vulnerabilidad a la capacidad que posee un individuo o una comunidad para anticipar, sobrevivir, resistir y recuperarse del impacto de una peligrosidad. Aquí es preciso tener presente que no todos los grupos sociales tienen la misma propensión a ser dañados, sino que los sectores más relegados son los más vulnerables debido que evidencian las mayores dificultades para reconstruir sus medios de vida luego del desastre (Blakie *et al.* 1996). Es decir que, las distintas condiciones en términos socioeconómicos, institucionales, ambientales, sanitarios, etc. que evidencian diversos sectores sociales dan cuenta de que peligrosidades similares impacten diferencialmente en ellos

A raíz de lo expuesto, se desprende que la vulnerabilidad es un concepto complejo que, de acuerdo con González (2006 y 2011) abarca, en primer término, las condiciones materiales de una sociedad analizada que incluye, entre otras cuestiones, el nulo o escaso acceso a servicios sanitarios y educativos, la falta de servicios básicos (redes de agua potable, cloacas, electricidad, etc.) y elevados niveles de pobreza y hacinamiento. En segundo lugar, los aspectos económicos generales que influyen en las condiciones de vida (desocupación, bajos niveles de ingreso, etc.). Un tercer elemento, refiere a las percepciones de una comunidad respecto a las peligrosidades y el riesgo, en el sentido de que la óptica de cada grupo social las construye y define los grados de aceptabilidad de las mismas, articuladas en las interpretaciones que realicen ante un determinado evento. Ello implica, que dichos individuos desplieguen con un conjunto de capacidades para controlarlo, resignificarlo y llevar a cabo un conjunto de acciones con el fin de enfrentarlo, como así también una valoración respecto ciertos fenómenos, prácticas y objetos materiales, pudiéndose señalar como ejemplo la existencia de redes familiares y/o vecinales, el conocimiento arraigado en la vivencia de experiencias previas o la implementación de técnicas de construcción adaptadas a un entorno dado -como ser las viviendas sobre palafitos en áreas inundables- (Ríos y Murgida, 2004). Por último, las carencias y limitaciones en el plano de la toma de decisión política, como ser falencias o ausencia en la comunicación entre instituciones, superposición institucional de competencias o corrupción entre las más características.

Del Modelo Agroexportador al de Industrialización por Sustitución de Importaciones

Hacia finales de la década de 1920 el Modelo Agroexportador (MAE) empezaba a evidenciar signos de agotamiento. Rapoport (2000) explica que entre los principales motivos, se destaca la crisis agrícola-ganadera que Argentina atravesaba durante esos años como consecuencia de la caída de los precios internacionales de los productos agrarios, en especial de las carnes⁹, lo que conllevó a un decrecimiento del producto bruto interno (PBI). A ello debe sumarse, la tendencia a importar los bienes y servicios necesarios para suplir las necesidades internas y la entrada masiva de capitales al país, que al conjugarse con el incremento de la tasa de interés en los EEUU en 1928 y la crisis de 1929, causaron significativas dificultades. De modo tal que el país

dependía de (...) entradas de capitales todos los años para evitar serios problemas en la balanza de pagos y (...) de conservar los mercados para sus exportaciones. Le resultaba (...) muy difícil reducir sus importaciones y la carga del servicio de la deuda externa (Rapoport, Op. Cit: 142).

Si bien es cierto que el incipiente proceso de industrialización comienza a manifestarse durante las últimas décadas del MAE, se afianzará como modelo económico a partir de 1930 hasta el advenimiento del gobierno de facto impuesto por el golpe de estado de la última dictadura cívico-militar en 1976. Una característica fundamental durante este período fue el liderazgo de la industria como artífice del crecimiento económico, acelerando el proceso de sustitución de importaciones. De allí, que al modelo económico de esta etapa se lo denomine ISI.

Hacia su interior, se pueden evidenciar dos momentos bien diferenciados en relación al desarrollo de las ramas de la industria. En el primero, se extiende hasta el derrocamiento del gobierno de Perón en 1955 por el golpe de Estado llevado a cabo por los militares conocido como Revolución Libertadora, en el que se expanden las alimenticias, textiles, la metalurgia liviana, la construcción, entre otros. Rapoport (2000) destaca que todas éstas, se caracterizaban por producir bienes de consumo finales no durables, más intensivos en uso de mano de obra y menos en bienes de capital, lo cual implicaba una menor demanda de ahorro y un mayor volumen de empleo. Tampoco requería de insumos tecnológico proveniente del exterior, ni una mano de obra calificada.

⁹ Ello se debió a la recuperación del sector agropecuario en los países europeos (Rapoport, 2000).

En cambio, el segundo momento se inicia durante la presidencia de Arturo Frondizi (1958 – 1962), cuando las iniciativas desarrollistas criticaban el rumbo que había tomado la industrialización hasta ese momento. Argumenta Rapoport (2000) que para éstos, a partir de la creación de una demanda interna de una gama de bienes industriales, se podía encarar una sustitución de importaciones iniciando por los bienes de consumo y luego avanzando hacia toda la cadena productiva. Consideraban que esta propuesta debía iniciar por las industrias de base como la del acero, la petroquímica, la metalmecánica, y la automotor, con el fin de evitar, por una parte, la dependencia de las maquinarias e insumos traídos desde el exterior, mientras que por la otra, las asimetrías del intercambio entre los productos locales de bajo valor agregado y los productos de alto valor agregado importados. En suma,

A partir de 1958, los sectores que habían liderado el crecimiento en el pasado [la producción de bienes no durables] (...) sufrieron un estancamiento relativo, mientras que la producción de insumos intermedios y bienes de consumo durables adquirió un gran dinamismo, destacándose los complejos petroquímicos y metalmecánico y, especialmente, el sector automotor (Rapoport, Op. Cit: 585).

La consolidación del centro de Buenos Aires y del primer cordón del conurbano y la suburbanización en el segundo cordón

Durante este período en el cual se inicia y desarrolla el modelo de la ISI, también se observaron efectos directos sobre la urbanización del AGBA. Uno de los más destacados fue la consolidación de la hegemonía del Buenos Aires como centro urbano del país a la vez que se cimentó su rol como centro político, administrativo y financiero (Di Virgilio y Vio, 2009; y Rapoport, 2000). También se evidenciaron simultáneamente, la densificación del entramado urbano, consolidando el primer cordón del conurbano¹⁰ y la extensión de la suburbanización, generando de este modo la segunda corona del aglomerado¹¹ (Di Virgilio y Vio, 2009; Herzer y Clichevsky, 2001; y Torres, 1978). Con el fin de establecer elementos explicativos de dicha situación, a continuación se abordarán sucintamente un conjunto de factores interrelacionados

¹⁰ El primer cordón está conformado por los municipios de Avellaneda, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, La Matanza (una parte), Lanús, Lomas de Zamora, Morón, Quilmes, San Isidro, Tres de Febrero y Vicente López. (Instituto del Conurbano, 2018). Disponible en: <http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/308-Coronas-RMBA.pdf>.

¹¹ La segunda corona está conformada por los municipios de: Almirante Brown, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, José C. Paz, La Matanza (parcialmente), Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Presidente Perón, San Fernando, San Miguel y Tigre (Instituto del Conurbano, 2018). Disponible en: <http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/308-Coronas-RMBA.pdf>

que se sucedieron durante este período y que a la vez servirán para comprender los procesos que se registraron en la CMMR y el MEE.

El primero de ellos, es la radicación de la actividad económica industrial en el AGBA, en especial en sus sectores suburbanos. Tal es la magnitud de este proceso que aquí se concentró el 60% del total de la industria nacional durante este período (Calello, 2000). Ello fue posible, dado que durante estos años este área contaba con un mercado vigoroso, concentrado y con buen poder adquisitivo, abundancia de mano de obra, fácil acceso desde las provincias por el ferrocarril y hacia el exterior por el puerto y, finalmente, por la dotación en materia de infraestructura, más allá de la de transportes, como las de comunicaciones o las edilicias (Rapoport, 2000). De allí, que este autor argumente que la ISI, tendió a incrementar el desequilibrio espacial en términos de concentración urbana entre Buenos Aires y el resto del país¹².

Una segunda cuestión a considerar, es el desarrollo de la red y de los modos de transporte que permitió la accesibilidad a nuevas zonas antaño inaccesibles. En este sentido, destacan Di Virgilio y Vio (2009) la relevancia de las políticas desplegadas durante los gobiernos peronistas entre 1945 y 1955, puesto que la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, junto con la red de subterráneos y la expansión de las líneas de colectivos favorecieron el desplazamiento de la población entre la corona externa de la aglomeración y los centros industriales localizados en la Ciudad de Buenos Aires y en su primer cordón. De igual forma, los subsidios a las tarifas de transporte facilitaban los traslados, manteniéndolas bajas en relación al costo de vida (Calello, 2000; y Rapoport, 2000).

En tercer término, debe señalarse a la migración interna como elemento explicativo del proceso analizado que se diferenció de la inmigración europea que se registró desde finales del siglo XIX hasta finales de la década de 1920. Ante la caída del MAE, la concentración y la disponibilidad de empleo industrial en la ciudad, junto la posibilidad de acceso a la tierra a bajo costo, fueron aspectos que incentivaron la migración masiva de los pobladores rurales, es decir de los sectores más relegados, desde las provincias de las regiones Pampeana, Noroeste y Nordeste hacia el

¹² Vale señalar que este autor también señala que durante el ISI se registra la consolidación de importantes núcleos urbanos en el resto de las provincias argentinas tales como Córdoba, Rosario, Mendoza, Salta, La Plata y Mar del Plata, entre otras.

AGBA (Calello, 2000; y Vidarte Asorey, 2009)¹³. De allí, que para Rapoport (2000) el flujo migratorio sea un factor decisivo al momento de explicar tanto los procesos de concentración urbana así como de la suburbanización del aglomerado.

En cuarto lugar, es preciso mencionar un elemento que se indicó en el párrafo anterior, la accesibilidad a tierra barata. Al respecto, siguiendo el planteo de Di Virgilio y Vio (2009), debe destacarse la intervención del Estado que influyó en la dinámica del mercado inmobiliario. Hacia 1940, el alquiler era la forma predominante de tenencia en el mercado residencial entre los sectores asalariados. Con la sanción del Decreto-Ley 1.508/43 (también conocida como Ley de Alquileres), se congelaron los montos de los alquileres, que si bien alivió la presión económica sobre los sectores obreros, implicó el decrecimiento del parque habitacional disponible puesto que el negocio rentista resultaba poco interesante en el marco de un intenso proceso inflacionario. Ello propulsó la aparición de otras modalidades de acceso a la vivienda por parte de estos grupos, como fue la obtención de la propiedad por loteos económicos, expandiendo así la suburbanización del aglomerado. Vale resaltar, que la oferta de planes oficiales, como los créditos hipotecarios, favorecieron la adquisición de casas o lotes (Herzer y Clichevsky, 2001). Aunque aquí también debe indicarse, que durante este período se producen loteos para los sectores altos y medio-altos, en especial en la zona norte, con el fin de construir barrios-parques y quintas como residencia para los fines de semana (Clichevsky, 2007). No obstante, la extensión de la urbe estuvo vinculada al pleno empleo de la masa asalariada “que accede a la propiedad por medio de pagos en cuotas. Los loteos económicos fueron el medio a través del cual la población de bajos ingresos logra el acceso a la propiedad legal de la tierra” (Di Virgilio y Vio, Op. Cit: 9).

En consecuencia, el crecimiento de la mancha urbana por parte de los grupos de trabajadores no fue un proceso homogéneo ni continuo. En la segunda corona, dio lugar a una ocupación de superficies extendidas de baja densidad poblacional, configurando un entramado discontinuo con vastas zonas desprovistas de servicios básicos. Asimismo, comenzó a registrarse el establecimiento de villas, que en muchas ocasiones se emplazaban en tierras que suponían condiciones de vidas inseguras para sus habitantes, como por ejemplo, las áreas inundables.

¹³ A partir de 1960 comienza a registrarse una significativa inmigración proveniente de los países limítrofes (Timerman y Dorman, 2009; y Rapoport, 2000).

En este sentido, hacia 1950, se registraba que la expansión de los bordes de la ciudad se daba a un ritmo acelerado y desordenado. Las clases populares que migraban hacia Buenos Aires, al no contar con los recursos necesarios para acceder al mercado inmobiliario, fueron conducidos por los propios agentes de este sector a comprar dudosos títulos de propiedad en zonas periféricas desprovistas de todo tipo de servicios e infraestructura bajo la promesa de que allí llegarían en el corto plazo (Vidarte Asorey, 2009). Esto explica que los barrios resultantes fueran fuertemente deficitarios en términos de vías asfaltadas, redes de agua potable, de cloacas, de gas, y/o de transporte, siendo el servicio eléctrico el más extendido. Las viviendas eran autoconstruídas, es decir sin planificación ni dirección estatal, cuyo avance dependía de la capacidad de ahorro de las familias (Di Virgilio y Vio, 2009)¹⁴. Por ello, algunas autoras como Clichevsky (2007) y Herzer y Clichevsky (2001) señalan las falencias del Estado en términos de producción del espacio urbano, más allá de los exiguos marcos regulatorios desplegados y de acceso al crédito. No obstante, vale mencionar que luego de veinte años de la creación de estos barrios, finalmente se consolidaron cuando se los proveyó de los servicios básicos y de equipamientos sanitarios, educativos y de transporte (Di Virgilio y Vio, 2009).

En consecuencia con lo anteriormente expuesto, durante este período se consolidaron la proliferación de villas¹⁵ tanto en el área central como en la periferia de la ciudad, en especial a partir de la década de 1940 cuando este fenómeno comenzó a tener mayor envergadura. Al respecto, señalan Oszlak (2017) y Timerman y Dormal (2009) que para las familias era una solución temporaria la radicación en las villas a la espera de que su situación mejorase en el marco del pleno empleo que se registraban durante los inicios de la ISI. Lugar que paulatinamente se fue convirtiendo en su sitio de residencia definitivo. Destaca Cravino (2006) que a raíz del origen de la migración registrada durante estos años, era frecuente la equiparación del vocablo “provinciano” con el de “villero”. En suma, entre 1943 y 1960 se registró que “la importante *suburbanización de Buenos Aires durante este período (...) se debe*

¹⁴ En contraposición a esta situación, en el centro del aglomerado se consolidaba la densificación de la ciudad al sancionarse la Ley de propiedad horizontal que fomentó la construcción de edificios de 8 a 12 pisos en lotes de medidas mínimas (Di Virgilio y Vio, 2009).

¹⁵ Aquí se toma la definición de Cravino (2006) quien establece que las villas son entendidas como urbanizaciones o autourbanizaciones informales producto de ocupaciones de tierra urbana vacante o de la afectación de tierras fiscales por el Estado para asentar familias de forma provisoria. Algunos de sus rasgos más característicos son que tienen tramas urbanas irregulares, cuyos barrios se organizan en torno a pasillos en vez del amanzanado, como así también que se emplazan en cercanías de centros de consumo y producción donde el suelo urbano es escaso.

fundamentalmente a la suburbanización de los grupos de menor nivel socioeconómico” (Torres, 1975:22; la cursiva es del autor).

Hacia mediados de la década de 1960, esta situación se agudizó con el advenimiento de la ISI basada en industrias de capital intensivo como por ejemplo la metalmecánica o la automotriz, lo que implicó un menor requerimiento de empleados como así también, el desmantelamiento de pequeñas y medianas industrias que habían prosperado durante los primeros años de la ISI con la consecuente pérdida de fuentes de trabajo (Oszlak, 2017). A raíz de ello, este autor afirma “que el Gran Buenos Aires se convirtió en una de las áreas urbanas más carenciadas del país” (Oszlak, Op. Cit.: 75). Durante esos años la cuestión de la radicación de habitantes en las villas pasó a ser un rasgo característico, en especial a partir de la modalidad de la toma espontánea de terrenos públicos y privados vacantes tanto en el centro de la ciudad como en la primera y segunda corona del conurbano. Para 1976, la cantidad de residentes en villas del AGBA superaba holgadamente el medio millón de personas, lo que para ese entonces equivalía a más del 5% de su población (Oszlak, 2017). Vale señalar que en las zonas centrales, su localización, estuvo signada por la posibilidad de obtener empleo y el abaratamiento de los costos de transporte, de allí que se emplazaran en proximidad de las terminales portuarias y ferroviarias, como por ejemplo las villas Esperanza en Puerto Nuevo o del Retiro (actual Villa 31), y también en la rivera del Riachuelo. En el primer y segundo cordón del conurbano, también respondieron a esta lógica, ubicándose en la proximidad de las localidades cabeceras, en las cercanías de las zonas industriales y en áreas inundables, como las cuencas del Reconquista y el Matanza-Riachuelo (Di Virgilio y Vio, 2009 y Oszlak, 2017).

Llegado a este punto, es de interés recalcar el caso ocupación de las áreas inundables. Al respecto Herzer y Clichevsky (2001) argumentan que entre 1960 y 1970 se registró una importante concentración espacial de población en zonas deficitarias en los suburbios, lo cual implicó la ocupación de áreas que estaban calificadas como de “máxima inundación registrada” en donde los desagües pluviales eran ineficientes y se contabilizaba números hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI). De allí que estas autoras planteen que Buenos Aires era -y es- una ciudad crecientemente vulnerable, rasgo que se exacerbaba al sucederse intensas precipitaciones, considerando la incidencia de la falta de intervención estatal en materia de instrumentos regulatorios de la actividad de la construcción en el sector privado que considerase, por ejemplo,

la topografía del lugar o la existencias de cuencas hidrológicas y sus desbordes sobre sus llanuras de inundación.

Las intervenciones en materia de saneamiento en la Cuenca Media del Matanza-Riachuelo

Como se señaló precedentemente, durante los años de la ISI se registró la consolidación del centro y la primera corona del aglomerado y la suburbanización en el segundo cordón del conurbano. Parte de dicho proceso fue llevado a cabo, principalmente, por los sectores de menores ingresos que migraron desde las zonas rurales de las provincias argentinas a Buenos Aires, buscando oportunidades en el trabajo industrial. Ante la imposibilidad de acceder al mercado formal de suelo urbano, estos grupos desplegaron como estrategia la radicación en villas próximas a los centros que nucleaban el empleo y los servicios. Muchas de las cuales se localizaron en áreas inundables como fue el caso de la CMR. En tal sentido, en este acápite se abordan las intervenciones en materia de ingeniería hidráulica y saneamiento que se desplegaron específicamente en la CMMR durante el recorte temporal considerado.

En términos generales, vale decir que la evocación del ideario del río Matanza-Riachuelo como sitio pestilente y contaminado puede datarse hasta la década de 1870, merced de los saladeros asentados en la cuenca baja que arrojaban allí sus residuos, produciendo aguas ensangrentadas y miasmas (Silvestri, 2012). Más adelante, durante los años de la ISI, este curso de agua evidenciaba algunos rasgos que mantiene hasta la actualidad, es decir, como un espacio ambientalmente degradado producto de la contaminación de sus aguas por parte de las industrias que vertían sus efluentes sin ningún tipo de tratamiento. Para Ozslak (2017), la rápida degradación de los cursos de aguas urbanos del AGBA, como el río Matanza-Riachuelo, estuvo fuertemente asociado a la expansión industrial durante este período junto a la ausencia de regulación estatal en materia de vertido de efluentes industriales. Al respecto, señalan Brailovsky y Foguelman (2014) al estudiar la contaminación orgánica de origen industrial de ríos y arroyos de la PBA hacia 1973, que la CMR contaba con un total de 19.000 establecimientos censados de los cuales tan sólo el 2,5% se hallaba bajo control oficial de efluentes. Como consecuencia de ello

en grandes tramos de esa cuenca el oxígeno está ausente, la demanda bioquímica de oxígeno era hasta 36 veces superior a la admisible y la cantidad de bacterias fecales indica que esos arroyos no llevan agua sino un líquido cloacal concentrado (Brailovsky y Foguelman, Op. Cit: 254).

No obstante, aquí el foco está centrado en la CMMR, en donde las inundaciones no son un fenómeno novedoso, dado que existen antecedentes datados en 1890. En aquellos años, los caminos que unían el antiguo pueblo de La Paz en Lomas de Zamora con el incipiente poblado de Monte Grande, quedaban anegados al desbordarse los arroyos Santa Catalina y del Rey tras fuertes precipitaciones, provocando el aislamiento de los habitantes de dichos pueblos (Campomar Rotger, 1995). Sin embargo, al circunscribirse a la localidad de 9 de Abril, el primer antecedente se ubicó en junio de 1954 cuando se registró una precipitación acumulada de 100 milímetros (mm), detectándose que los más afectados por las inundaciones fueron quienes habitaban próximos a las corrientes de aguas. En esta ocasión se evacuaron a 72 personas de los municipios de Lomas de Zamora y Esteban Echeverría (Clarín, 28/06/1954). Más adelante, durante el temporal acaecido durante mayo del 1959 en el que precipitaron 115 milímetros (mm) de agua, dejando un saldo de dos muertos y barrios anegados como consecuencia del desborde de los ríos Matanza y Reconquista (09/05/59, La Nación). Asimismo, durante las catastróficas inundaciones de octubre 1967 producto de los 302 mm llovidos durante 17 días consecutivos, dejó un saldo de 16 muertos, 25 desaparecidos y 23.000 evacuados (11/10/67, Clarín). Los periódicos informaban que los sectores más afectados se debían al desbordamiento del río Matanza, como así también que la intersección entre la autopista Teniente General Richieri y el Camino de Cintura el nivel del agua había aumentado 1,5 metros, lo que condujo a declarar por decreto al MEE como zona de emergencia (12/10/67, Clarín; 13/10/67, Clarín y 17/10/67, Clarín). Más aún, en la Figura N° 2 se muestra la magnitud de las áreas afectadas por la inundación de 1967, que como puede observarse, abarca gran parte de la localidad de 9 de Abril. Ello es congruente, con la siguiente descripción del área que realiza Ballent (1999: 25) al inicio de este período: “La cuenca del río Matanza, como sector bajo inundable, se presentaba en cuanto a urbanización, como un gran vacío, que se prolongaba hasta el Bajo Flores (...).surcada[o] por innumerables arroyos y bañados que desembocaban en el Matanzas”

Por otra parte, el interés de intervenir el río Matanza en el tramo de su cuenca media mediante obras de ingeniería hidráulica, puede indicarse como primer antecedente, el proyecto del año 1888 que planteaba crear un canal industrial que se construiría en tres tramos, el primero entre el puente del Ferrocarril del Sud hasta puente Alsina, el segundo desde éste hasta el Paso de La Noria, y el tercero, desde allí hasta el Km 33. Sin embargo, hasta la década 1940 no se realizará ninguna obra en este último tramo (Silvestri, 2012).

Figura N° 2 Área afectada por la inundación de 1967.



Fuente: Clarín (13/10/67)

Para 1945 esta zona comienza a ser nuevamente considerada en el proyecto de urbanización de los bañados de Flores¹⁶ de los arquitectos Fulvia Villa y Nazar. En ella se integraban las áreas de bañados que pertenecían a la ciudad y a la PBA dado que compartía problemas similares, a la vez que se las articulaba con el aeropuerto de Ezeiza. Específicamente, se proponía convertir los terrenos pertenecientes al ferrocarril Midland en parques públicos, se mantenía una cuña verde de chacras y se otorgaba un rol marginal a la implantación industrial en la zona (Silvestri, 2012).

En contraposición a esta iniciativa, los proyectos oficiales abogaban por expandir las zonas fabriles, entendiendo que necesariamente el crecimiento de la industria requería de la canalización del Matanza Riachuelo, como había sucedido en la cuenca baja. De allí que se insista con la realización del canal industrial, aun cuando en 1948 la Comisión Permanente para Atender los Problemas de Higiene Urbana y Suburbana -donde participaban representantes de diversos organismos nacionales y provinciales- había informado que el principal problema del canal del Riachuelo era el sanitario y se indicaba como asunto de urgente solución su saneamiento, la nivelación del bañado de Flores y de toda el área asociada al Matanzas Riachuelo

¹⁶ Hasta 1944 los bañados de Flores constaban de 1800 ha. baldías o con construcciones precarias, deprimidas respecto a la cota del Riachuelo, que ya estaba casi totalmente canalizado. Dicha obra, había eliminado el peligro de la inundación por desborde del río, empero continuaban los problemas por la acumulación del agua de lluvia que no podía desagotarse, la acumulación de basura, etc. (Silvestri, 2012).

(Silvestri, 2012). Para comprender esta insistencia por el canal industrial avanzando hacia el Sudoeste, Silvestri destaca la injerencia de los militares en las reparticiones de obras públicas con incidencia en transformaciones territoriales. Particularmente, recalca que la creación de Fabricaciones Militares en 1939 –la cual se localizó a orillas del Riachuelo, proyectando la llegada de barcos de ultramar hasta este establecimiento- y de la Flota Mercante del Estado en 1941, tendieron a acentuar la dirección Sudoeste del crecimiento urbano y la importancia otorgada a la navegación por este curso de agua. Situación que se consolida con las operaciones urbanas desplegadas durante estos años en este eje, como la parquización en torno al Matanza, la construcción del aeropuerto de Ezeiza, de la autopista Ricchieri y de centros recreativos (Silvetri, 2012). Vale destacar que en Silvestri (2012) no se especifica si estas intervenciones proyectadas se concretizaron finalmente¹⁷.

Ahora bien, con el fin de poder reconstruir las intervenciones específicas en el tramo del río Matanzas comprendido en el área de estudio, se consultó el archivo de la Dirección de Hidráulica del Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la PBA, como así también a la Secretaría de Obras Públicas y Servicios del MEE y a la Unidad de Investigación, Desarrollo, Extensión y Transferencia (UIDET) Hidrología de la Facultad de Ingeniería (FI) de la Universidad de La Plata (UNLP)¹⁸. De este modo se pudo conocer una serie de planos y de información que dan cuenta de acciones llevadas a cabo durante este período, aclarando que a pesar de las fuentes consultadas, no fue posible circunscribir estas obras dentro de planes, programas o proyectos generales.

En el año 1940, se puso en marcha la Primera Etapa de Rectificación y Canalización del arroyo Santa Catalina, desde su nacimiento hasta su desembocadura en el río Matanza, incluyendo la construcción de cinco puentes, según consta en el expediente 6268/40 del Ministerio de Obras Públicas (MOP)¹⁹. En 1960, se lanzó la Segunda Etapa de Rectificación y Canalización del arroyo Santa Catalina, que constó de intervenciones del mismo tenor que las consideradas en la primera etapa.

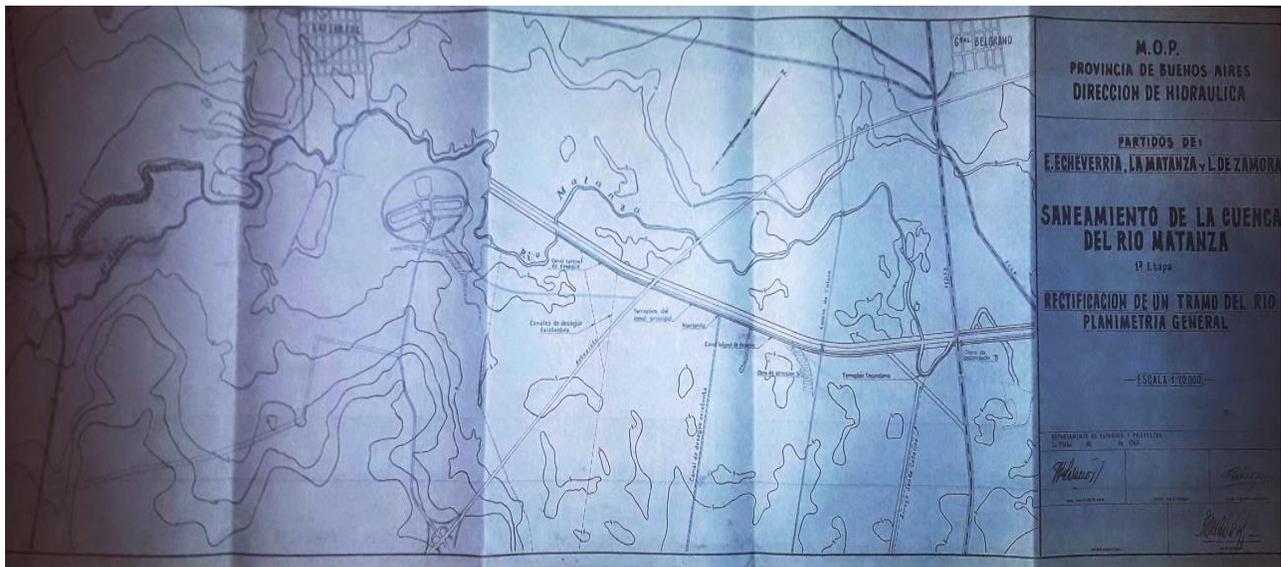
¹⁷ Ello puede deberse a que el trabajo de Silvestri (2012) tiene por objeto de estudio el tramo del Matanza-Riachuelo que va desde su desembocadura hasta el puente de La Noria, es decir, su trayecto dentro de los límites de la CABA.

¹⁸ Dado que el MEE ha celebrado un convenio con la UIDET Hidrología (FI – UNLP) para la realización del Plan Hídrico municipal.

¹⁹ El arroyo Santa Catalina tiene su nacimiento en las tierras altas del MEE y su desembocadura en el Matanza se localiza en el partido de Lomas de Zamora.

Asimismo, se destaca la obra de mayor envergadura planteada durante este período sobre el río Matanza. Específicamente se trata, de la Primera Etapa del Saneamiento de la Cuenca del Río Matanza, presentada en 1965 por el MOP (véase Figura N° 3). Aquí se proyectó en un plazo de veinticuatro meses, la realización de obras de embocadura y desembocadura de alcantarillado en canales laterales, movimiento de tierras, alumbrados y tranqueras, aunque se desconoce si las obras se llevaron a cabo en tiempo y forma.

Figura N° 3: Plano Rectificación Río Matanza



Fuente: MOP (1965).

Ahora bien, puede avizorarse como, concomitantemente al desarrollo de las intervenciones enmarcadas en la Operación Territorial Ezeiza, también se desplegó una batería de técnicas de ingeniería hidráulica, como las canalizaciones y rectificaciones de los cursos de aguas, que tuvieron por finalidad menguar la magnitud y la condición de anegabilidad de las áreas inundables circundantes, como fue el caso de la llanura de inundación del río Matanza y sus afluentes en la CMMR. Si bien las fechas de las obras aquí reseñadas se ubican por fuera de los primeros gobiernos peronista –la primera de ellas, en 1940 antes de la primera presidencia de Perón, y la segunda y la tercera en 1960 y 1965 respectivamente, en tiempos de la proscripción-, es dable considerarlas como medidas que tendieron a consolidar la urbanización del Sudoeste del AGBA iniciada por la Operación Territorial Ezeiza. Por un lado, al habilitar la anexión de ingentes macizos de tierras otrora anegables al ejido de la urbe. Por otro, al favorecer la circulación por la au. Tte. Gral. Ricchieri cuya traza es paralela al río Matanza y que conecta el

centro de la ciudad con el aeropuerto internacional de Ezeiza. Finalmente, al mejorar la navegabilidad sobre dicho curso de agua con el fin de incentivar la industrialización del área. Todas estas acciones tendieron a alterar los rasgos predominantemente rurales que evidenciaba esta zona del aglomerado en aquellos años y, en especial, a la localidad de 9 de Abril del MEE.

La conformación de 9 de Abril y otras intervenciones realizadas en el Municipio de Esteban Echeverría

En el transcurso del período bajo análisis, conforme se fue sucediendo el proceso de expansión y consolidación del aglomerado, el MEE también registró un significativo incremento demográfico casi sextuplicando la cantidad de habitantes en el período 1947 – 1970. Este hecho es descripto en Campomar Rotger (1995), que al estudiar la evolución poblacional a través de los censos nacionales resalta que en los datos oficiales de los correspondientes a los años 1947, 1960 y 1970 se contabilizaron un total de 19.068, 69.730 y 111.150 individuos respectivamente²⁰.

Durante la primera mitad de la década de 1940 la CMMR, en general, y el área de estudio, en particular, se caracterizaban por evidenciar usos de la tierra predominantemente rurales, tales como estancias, granjas, quintas y tambos localizados especialmente en cercanía de los cursos y cuerpos de agua afluentes del Matanzas (Ballent, 1999). Hasta ese entonces, señala esta autora, que los sectores urbanizados únicamente se hallaban ubicados en las inmediaciones de las principales vías de transporte en sentido radial con respecto a Ciudad de Buenos Aires, conformando un discontinuo archipiélago de baja ocupación del suelo en proximidad de la avenida General Paz. En el MEE, los núcleos urbanos eran pequeños, emplazados en torno a las estaciones ferroviarias Ezeiza, Lavallol y Monte Grande de la línea Temperley a Cañuelas del Ferrocarril del Sud (Velázquez 2013 y 2014), cuya traza era coincidente con la de la ruta nacional (RN) 205²¹. A su vez, la ruta provincial (RP) 4²², también conocida como Camino de Cintura,

²⁰ Estos valores respondían a la delimitación originaria del municipio y no a la actual, puesto que sus límites fueron modificados tras la sanción de las leyes provinciales 11.480/1993 y 11.550/1994. La primera, determinó la cesión de tierras para la creación del municipio de Presidente Perón, mientras que la segunda transfirió terrenos para ser anexados a los partidos de San Vicente y Cañuelas y para la creación del municipio de Ezeiza. Por tanto, el MEE pasó de una extensión originaria de 390,09 km² a los actuales 120,14 km².

²¹ . Su traza es longitudinal, localizándose sus extremos en el puente Pueyrredón en la localidad de Avellaneda (Avellaneda) y en la intersección con la RP 65 en proximidades de la localidad de Unzué (Bolívar).

²² Su traza es radial, cuyos puntos extremos se ubican en la intersección con la RP 1 en la localidad de Monteverde (Florencio Varela) y en la intersección con la avenida Del Libertador en la localidad de San Isidro (Vicente López).

funcionaba como frontera de los sectores urbanizados próximos a la capital, como Tapiales, San Justo, La Tablada y Matanzas (Ballent, 1999).

Estos rasgos fueron fuertemente trastocados a partir de las intervenciones de la denominada Operación Territorial Ezeiza que se llevaron a cabo durante la presidencia de Perón entre los años 1944 y 1955, a raíz de la premisa de dotar a la PBA de un aeropuerto nacional e internacional. Tras la sanción del Decreto 13240/44 se determina su emplazamiento en Ezeiza, saldando de este modo un ciclo debates de más de una década en torno a la ubicación del mismo. Asimismo, mediante los decretos 29966/44 y 4020/45 se expropiaron un total de 6.800 ha. ubicadas en el MEE, donde además se crearon infraestructuras viales, deportivas, educativas y habitacionales, sitios de esparcimiento y áreas forestadas, puesto que esta iniciativa concebía al sector Sudoeste del aglomerado como una reserva verde para Buenos Aires, prolongando sobre la CMMR los parques que se venían construyendo en el Bajo Flores porteño (Ballent, 1999)²³.

De acuerdo con el planteo de Ballent (1999), un elemento central de esta operación fue la construcción de la autopista Teniente General Pablo Ricchieri que además de conectar el centro de la ciudad con el aeropuerto, conformaba un nuevo nexo vial que articulaba los flujos provenientes del resto de la provincia y del Sur del país a través de las RN 205 y 3 con la RP 4, que deriva el tránsito hacia el Norte y Sur del AGBA, evitando pasar por el centro de la ciudad, función que conserva hasta hoy día.

También, la Ricchieri tuvo por objetivo integrar una gama de emprendimientos que se desplegaron a lo largo de su traza, impulsadas por las políticas que el gobierno peronista impulsaba en aquellos años. Una de ellas, se vincula a la propuesta de generar una reserva boscosa para el aglomerado. Como consecuencia de ello, se forestó el 21% de las tierras expropiadas en el MEE, lo cual equivalió a un total aproximado de 1.400.000 árboles plantados, creando así los llamados bosques de Ezeiza (Ballent, 1999). Otras, estuvieron enmarcadas en la esfera de la acción social bajo los auspicios de la Fundación Eva Perón (FEP), como fue la ampliación de las formas de ocio y esparcimiento popular que incentivaba el peronismo. En este sentido, en 1949 se creó el complejo 17 de Octubre que constaba de tres piletas en proximidades del río Matanzas y de otras tres en las cercanías del Barrio Aeropuerto Uno, inauguradas en 1950.

²³ La construcción del aeropuerto de Ezeiza se inició el 22/12/45 y se inauguró el 30/04/49 (Ballent, 1999).

Asimismo, en 1954 se funda el hogar infantil de la FEP, denominado Hogar Escuela Evita, que abarcaba una extensión de 92 ha. y contaba con tres pabellones con capacidad para 1.700 alumnos (Ballent, 1999)²⁴. Recientemente, este complejo edilicio junto a su entorno natural de parques y bosques fue declarado mediante la Ley 13860/08 Monumento Histórico de la PBA y a través del Decreto 2297/15 Monumento Histórico Nacional. Por último, en términos habitacionales aquí se ejecutó la creación del Barrio Aeropuerto Uno destinado originariamente a los trabajadores del aeropuerto, aunque la intervención más destacada fue la construcción de la Ciudad Evita concebida como un barrio-jardín que contaba con 5000 viviendas -de las 10.000 proyectadas originalmente-, hecho lo posicionaba como el complejo habitacional de mayor envergadura desarrollado en el país hasta ese momento por el Estado (Ballent, 1999; y Di Virgilio y Vio, 2009)²⁵.

En cuanto al establecimiento de industrias en la Operación Territorial Ezeiza, explica Ballent (1999) que se había proyectado un sector industrial en el Este, en proximidades de San Justo (La Matanza), que nunca llegó a cristalizarse. No obstante, se consideraba que el Sudoeste del conurbano podía funcionar como alternativa al Riachuelo para alojar la proliferación de fábricas que se registraba en la primera mitad de la ISI. Esta premisa fue potenciada con el mejoramiento y expansión de la red vial en el área, habilitando la accesibilidad a nuevas tierras donde se ubicaron grandes plantas como sucedió en La Matanza con la Chrysler (1946), Textil Oeste (1947) y Borgward (1954), así como en Esteban Echeverría con la Mercedes Benz (1952) (Ballent, 1999). De allí que esta autora considere que la radicación industrial en la zona sea consecuencia directa de las transformaciones urbanas de la Operación Ezeiza.

Finalmente, vale reseñar los rasgos más destacados durante el período de la ISI en la localidad de 9 de Abril. Para ello, ante la ausencia de trabajos al respecto, se toma como referencia la información obtenida a partir de la entrevista llevada a cabo con un directivo de la Subsecretaría de Tierras y Vivienda del MEE, para quien “La historia de 9 de Abril, es una historia inminentemente industrial porque su perfil siempre ha respondido a la localización de industrias”

²⁴ Vale aclarar que allí, actualmente, funciona la Escuela Primaria Básica N° 22 y la Escuela Secundaria Básica N° 28 (Portal Educativo, 2007), como así también el Puesto Base “Telomián Condié” del Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable. Éste último hace referencia al cacique querandí Telomián Condié que dirigió la resistencia de la avanzada española en el combate de Corpus Christi en 1536

²⁵ Otras obras planteadas en la Operación Territorial Ezeiza que finalmente no se concretaron, fueron la villa olímpica y el casino (Ballent, 1999).

(Comunicación personal, 2018). Dicho funcionario, indicó que entre las décadas de 1950 y 1960 comenzaron a darse este tipo de usos en el distrito. De allí que los parcelamientos catastrales en esta localidad sean fracciones grandes como lo requerían las plantas fabriles. A ello debía sumarse la conectividad vial, mediante el Camino de Cintura y la autopista Ricchieri, que facilitaba el transporte de cargas hacia la CABA y los principales centros urbanos del primer y segundo cordón del conurbano. Asimismo, el establecimiento industrial dio lugar al surgimiento de barrios obreros en torno a ellas, que en palabras de la fuente entrevistada “no fue un proceso armónico, sino que fue un proceso de hecho más que planificado” (Comunicación personal, 2018), que estuvo impulsado por la proximidad con las fuentes de trabajo y cuya densidad poblacional era muy baja. Ello explicaría que las localidades más antiguas de este partido, como Monte Grande o Luis Guillón, mantuvieran un perfil más residencial y comercial.

Otro tipo de ocupación de los terrenos emplazados en torno a la RP 4 que se comenzaron a dar durante estos años, estuvo vinculado con el establecimiento de centros recreativos y deportivos de diversos sindicatos. Si bien la fuente entrevistada no pudo precisar en qué año comenzaron a funcionar se puede inferir que algunos de los seis predios que actualmente allí funcionan²⁶, se hallan construído durante este período, en sintonía con el tenor de las políticas de beneficios sociales a los trabajadores que se impulsaron durante el gobierno peronista. Bajo esta lógica recreacional, pueden ser pensados algunos de los pocos barrios planificados durante estos años, como es el caso de San Sebastián en el extremo Norte del distrito entre la rectificación y el curso originario del río Matanza, cuyos nombres de calles refieren a localidades balnearias como por ejemplo Mar del Plata, Villa Gesell, Bristol, Necochea, etc. También, vale destacar que hasta el año 1970 en gran parte de las inmediaciones de la laguna de Rocha funcionó Transradio Internacional, sin embargo en el marco del fomento de actividades recreacionales en el área, este cuerpo de agua era utilizada como espacio de ocio y esparcimiento, en especial de los residentes locales (véase Figura N° 4).

²⁶ Actualmente en 9 de Abril, se emplazan los siguientes centros recreativos: Complejo Recreativo Ruta Sol, de la Unión Obrera Metalúrgica; el Complejo Deportivo de Camino de Cintura, del Club Atlético Social y Deportivo Camioneros dependiente del Sindicato de Choferes de Camiones; el Campo Deportivo 12 de Junio, de la Obra Social del Personal del Automóvil Club Argentino; el Camping Recreativo San Remo, del Sindicato de Trabajadores Tintoreros, Sombrereros y Lavaderos de la República Argentina; el Parque Recreativo Adelino Romero, de la Asociación Obrera Textil; y el Campo Recreativo Pasteleros, del Sindicato de Trabajadores Pasteleros, Servicios Rápidos, Confiteros, Pizzeros, Heladeros y Alfajoreros.

Figura N° 4. Mujer pasando un día en laguna de Rocha hacia mediados de la década de 1940.



Fuente: CEULR (2018)²⁷.

Figura N° 5. Campo de antenas de Transradio Internacional inundado en septiembre de 1967



Fuente: Javier Albinarrate (2018)²⁸

Un último aspecto a considerar, estuvo vinculado con la condición de inundabilidad de gran parte de 9 de Abril. Al respecto, el funcionario público consultado señaló que el establecimiento de las industrias en esta localidad también estuvo asociado tanto al bajo valor de la tierra en esta zona, como consecuencia de su recurrente anegamiento, como así también al hecho de que estaba atravesada por varios cursos de agua que aflúan hacia el río Matanzas o la laguna de Rocha, sobre los cuales podían descargar los efluentes generados en el proceso productivo (véase Figura N° 5). Asimismo, en algunas de estas áreas inundables, en especial sobre adyacencias del río Matanzas, entre las décadas de 1960 y 1980 se localizaban basurales a cielo abierto, que más adelante fueron rellenos y/o saneados por la Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE).

Consideraciones finales

El desarrollo de este artículo estuvo guiado por un doble objetivo. Establecer en clave histórica, los procesos que impulsaron la suburbanización del sector Sudoeste del ABGA, en especial de la segunda corona del conurbano, y enlazarlos con el origen de la urbanización de las áreas inundables de la localidad de 9 de Abril en el MEE, -que por ese entonces se denominaba Villa Transradio-, cuyo paisaje antes de la Operación Territorial Ezeiza era predominantemente rural. El segundo objetivo, se articuló con el anterior y posicionado desde la perspectiva de la Escuela de Economía Política de los Desastres, se abocó a identificar los inicios de la construcción del

²⁷ Disponible en: <http://www.laguna-rocha.com.ar/2014/01/el-25-de-enero-del-corriente-ha-de-ser.html>

²⁸ Disponible en: http://www.albinarrate.com/index.php?option=com_content&view=article&id=40:transradio&catid=22:vintage&Itemid=38

riesgo por inundación en el área de estudio y a detectar qué medidas se implementaron para mitigarlo.

Ahora bien, respecto el Sudoeste del AGBA, la CMMR y la localidad 9 de Abril evidenciaban un paisaje eminentemente rural y casi despoblado. Estos rasgos paulatinamente fueron modificándose conforme se desplegaba la Operación Territorial Ezeiza, al estructurar la configuración urbana de toda esta zona del aglomerado. Dicha intervención, siguiendo a Ballent (1999), se articuló en torno a la au. Tte. Gral. Ricchieri que conectó el aeropuerto internacional de Ezeiza con el centro Buenos Aires y, además, articuló a lo largo de su traza áreas deportivas, educativas, habitacionales, industriales, sitios de esparcimiento y áreas forestada. Aquí tuvieron su origen los Bosques de Ezeiza, la Ciudad Evita, el Barrio Aeropuerto Uno, el Hogar Escuela Evita, los centros recreativos del área, el incipiente tejido industrial y el ya mencionado aeropuerto.

En este marco, la consolidación del perfil industrial en 9 de Abril, conllevó a impulsar el proceso de degradación del sector medio de la cuenca Matanza Riachuelo transformándolo en un espacio insalubre y contaminado, al igual de lo que había sucedido años antes en la cuenca baja. A su vez, estos rasgos fueron acentuados con el establecimiento de los basurales a cielo abierto en su llanura de inundación. De manera simultánea, en torno a estas fábricas se fueron gestando los primeros barrios de obreros, debido al ahorro que suponía establecerse en proximidad con los lugares de trabajo. Empero al ser acciones de hecho en vez del resultado de la planificación estatal, carecieron de todo tipo de servicios básicos (redes de agua potable, gas, etc.) de saneamiento (cloacas) y de infraestructura como la producción del amanzanado y la apertura de calles, aunque la propia acción del Estado tampoco aseguraba el acceso a los mismos.

En función de los rasgos impresos al incipiente proceso de urbanización de la localidad 9 de Abril durante finales de la década de 1950 e inicios de la de 1960, puede identificárselo como el momento en el cual comenzaron a gestarse las condiciones de riesgo de desastre por inundación de las personas que se radicaron en esas tierras. La vulnerabilidad fue un rasgo distintivo de quienes allí vivían: barrios autoconstruidos, desprovistos de todo tipo de servicio e infraestructura urbana en un área inundable receptora de los efluentes industriales y de basurales a cielo abierto. En este marco, se hizo comprensible que a medida que se iba poblando el lugar, simultáneamente tomaban trascendencia los procesos de anegamiento en el área. De allí, que esta situación

comenzó a ser plasmada por los medios gráficos nacionales durante aquellos años, cuyo primer antecedente relevado fue la inundación de 1954, seguida por la de 1959 y la de 1967. En este punto, se avizora cómo este evento hidrometeorológico propio de la dinámica sistémica de las áreas inundables, no revestía peligrosidad alguna hasta el momento previo en que la zona inició a ser habitada y desarrollada en términos urbanos. Dimensión que fue amplificándose a medida que se degradaba ambientalmente los cursos de aguas. De este modo, se pone de relieve cómo los fenómenos del medio físico no son intrínsecamente peligrosos, sino que dicho rasgo viene dado por los grupos sociales que interactúan y se ven afectados por ellos.

Por último, y en vinculación con lo anteriormente señalado, a lo largo de este período desde el Estado provincial se ensayaron algunas obras hidráulicas de índole ingenieril como canalizaciones y rectificaciones, que no respondieron a un plan o un programa sistémico e integral de política pública sino que fueron acciones aisladas y puntuales. Estas medidas, tenían la pretensión de evitar el desborde de los ríos y arroyos que surcaban la localidad de 9 de Abril, con el fin de solucionar la problemática de anegabilidad de estas tierras. Situación que no fue saldada. Aquí es de destacar, que las técnicas de ingeniería hidráulica aparecieron como la única “solución” posible a las inundaciones. Más aún, estas intervenciones no fueron concebidas, esencialmente, para mitigar el riesgo de inundación de los habitantes en este distrito sino como medida concomitante y complementaria al proceso de urbanización del Sudoeste del AGBA que había iniciado la Operación Territorial Ezeiza. De esta forma, la rectificación del río Matanza permitió anexas ingentes macizos de tierras otrora anegables al ejido de la ciudad; favorecer la circulación por la au. Tte. Gral. Ricchieri, que conecta el centro de la ciudad con el aeropuerto internacional de Ezeiza, cuya traza es paralela a dicho curso de agua; y facilitar la navegación, en sintonía con las propuestas que por aquellos años, según indica Silvestri (2012), bregaban por extender el tejido industrial emplazado sobre las márgenes del Riachuelo cuenca arriba.

En el ámbito de la localidad de 9 de Abril, la canalización del arroyo Santa Catalina como la rectificación del río Matanza tuvieron por objetivo la consolidación del incipiente perfil industrial que por aquel entonces comenzaba a tomar este distrito. Esta situación explica que los barrios obreros que proliferaron en la zona durante esta etapa, no fueron el resultado de la aplicación de políticas urbanas encaradas por el Estado que asegurasen la provisión, al menos, de infraestructura de saneamiento y de servicios básicos. En rigor, sucedió todo lo contrario. Fueron

gestados y construídos autónomamente por sus habitantes que, como sostienen Di Virgilio y Vio (2009), luego de veinte años de haber sido levantados, el Estado los comenzó a proveer de algunos servicios y equipamientos básicos. Por tanto, y para cerrar artículo, la realización de obras de ingeniería hidráulica como las aquí reseñadas

altera[n] las pautas de valorización de un determinado espacio, tanto (...) en la instancia de incorporación al ámbito urbano, como (...) en tierras ya incorporadas, produciendo un cambio en la jerarquización del área. Esto implica que (...) se modifica el uso social, la apropiación y en última instancia la división social de la ciudad (Lindón, 1989: 4).

Bibliografía

BALLENT, Anahí (1999) "La Operación Territorial Ezeiza (1944-1955)". Seminario de Crítica, N° 71 [1996], Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

BLAKIE, Pierre, CANNON, Terry, DAVIS, Ian y WISNER, Ben (1996) *Vulnerabilidad. El entorno social, político y económico de los desastres*. Tercer Mundo Editores, LA RED/ITGD, Bogotá.

BRAILOSKY, Antonio y FOLGUELMAN, Dina (2014) *Memoria Verde. Historia Ecológica de la Argentina*. 12° ed. [1991], Debolsillo, Buenos Aires.

CALELLO, Tomás (2000) "Breve caracterización histórica de la Región Metropolitana de Buenos Aires". Revista São Pablo em Perspectiva, N° 14, San Pablo.

CAMPOMAR ROTGER, Pedro (2014) *Las tres etapas históricas del municipio echeverriano*. Junta Histórica de Estudios Histórica del Partido de Esteban Echeverría, Monte Grande.

CAMPOMAR, ROTGER, Pedro (1995) *Cronología histórica de Monte Grande y su región*. Tomo II, Junta Histórica de Estudios Histórica del Partido de Esteban Echeverría, Monte Grande.

CRAVINO, María Cristina (2006) *Las villas de la ciudad*. Universidad Nacional General Sarmiento, Los Polvorines.

DI VIRGILIO, María Mercedes y VIO, Marcela (2009) "La geografía del proceso de formación de la Región Metropolitana de Buenos Aires". Mimeo. 20pp. Disponible en: <https://www.lahn.utexas.org/Case%20Study%20Cities/Innerburb/BA/UrbanizacionAMBA.pdf> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

GONZÁLEZ, Silvia (2011) "Hacia una gestión integral de los riesgos de desastre". En Gurevich, R, (Comp.) *Educación y Ambiente: Una apuesta al futuro*, Paidós, Buenos Aires.

GONZÁLEZ, Silvia (2006) "O planejamento urbano e a construção do risco por inundações na cidade de Buenos Aires". En Alessandri Carlos, A. y de Oliveira, U (Org.) *Geografias das Metrôpoles*, Editora Contexto, San Pablo.

GONZÁLEZ, Silvia (2005) "Ciudad visible versus ciudad invisible: la gestión del riesgo por inundaciones en la ciudad de Buenos Aires". Revista Territorios, N° 13, Bogotá.

HERZER, Hilda y CLICHEVSKY, Nora (2001) "Perspectiva histórica: Las inundaciones en Buenos Aires". En Kreimer, A., Kullock, D. & Valdés, J. (Eds.) *Inundaciones en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Disaster Risk Management Series, Banco Mundial, Washington D.C.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO (INDEC) (2003) *¿Qué es el Gran Buenos Aires?* INDEC, Buenos Aires.

LAVELL, Alan (2002) "Sobre la Gestión del Riesgo: Apuntes hacia una Definición", *mimeo*. 22pp. Disponible en: <http://cidbimena.desastres.hn/pdf/spa/doc15036/doc15036-contenido.pdf> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

LAVELL, Allan (1996) “Degradación ambiental, riesgo y desastre urbano. Problemas y conceptos: hacia la definición de una agenda de investigación”. En Fernández, M. (Ed.) *Ciudades en riesgo. Degradación ambiental, riesgos urbanos y desastres*, La Red/ITDG, Lima.

[LINDÓN, Alicia \(1989\) “La problemática de las inundaciones en áreas urbanas como proceso de ocupación, un enfoque espacio-temporal. El caso de la Ciudad de Buenos Aires”. II Encuentro de Geógrafos de América Latina, Universidad de la República, Montevideo](#)

[MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS \(MOP\) \(1940\) *Rectificación y canalización del arroyo Santa Catalina*. MOP, La Plata.](#)

[MOP \(1960\) *Rectificación y canalización del arroyo Santa Catalina. 2ª Etapa*. MOP, La Plata.](#)

[MOP \(1965\) *Saneamiento de la cuenca del río Matanza. 1ª Etapa. Rectificación de un tramo del río. Planimetría General*. MOP, La Plata.](#)

NATENZON, Claudia (2015) “Presentación”. En Natenzon, C. & Ríos, D. (Eds.) *Riesgos, catástrofes y vulnerabilidades. Aportes desde la geografía y otras ciencias sociales para casos argentinos*, Imago Mundi, Buenos Aires.

OSZLAK, Oscar (2017) *Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano*. 2º ed. ampliada, Universidad Nacional Tres de Febrero, Sáenz Peña.

PORTAL EDUCATIVO (2007) Escuela Hogar Evita. En *Portal Educativo*, 2 (3). Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires, La Plata.

RAPOPORT, Mario (2000) *Historia económica, política y social de la Argentina (1880 – 2000)*. Ediciones Macchi, Buenos Aires.

RÍOS, Diego (2010) *Producción del espacio de riesgo de desastre a partir de la urbanización de áreas inundables. Los bañados de Tigre, su historia y sus transformaciones recientes*. Tesis de Doctorado, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

RÍOS, Diego y MURGIDA, Ana María (2004) “Vulnerabilidad cultural y escenarios de riesgo por inundaciones”. *Revista GEOSUP – Espaço e Tempo*, N° 16, San Pablo.

SILVESTRI, Graciela (2012) *El Color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. 1º ed. [2003], Universidad de Quilmes, Bernal.

TIMERMAN, Jordana y DORMAL, Magdalena (2009) “Buenos Aires, ciudad de dicotomías: un recorrido histórico por su historia”. En: Cicioni (Comp.) *La Gran Buenos Aires. Rompecabeza metropolitano*. CIPECC, Buenos Aires.

TORRES, Horacio (1978) “El Mapa Social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960”. En *Revista Desarrollo Económico*, Vol XVIII, N° 70, Buenos Aires.

VELÁZQUEZ, Maximiliano (2014) “Dinámica de la movilidad urbana en el corredor sudoeste de la RMBA. Fortaleciendo desigualdades sociales y ambientales”. En *Revista Bifurcaciones*, N° 16.

VARELA, Omar y CRAVINO, María Cristina (2008) “Mil nombres para mil barrios. Los asentamientos y villas como categorías de análisis y de intervención”. En: Cravino, C. (Org.) *Los mil barrios (in)formales. Aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del Área Metropolitana de Buenos Aires*, Universidad Nacional General Sarmiento, Los Polvorines.

VIDARTE ASOREY, Verónica (2009) “Territorios y exclusión social en Buenos Aires. Análisis desde la comunicación/cultura”. En *Revista Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura y Sociedad*, Vol. 8, N° 8, Resistencia.

Fuentes periodísticas

Clarín (17/10/1967) “Preocupación por la creciente del río Reconquista”

Clarín (12/10/1967) “Crítica situación en la zona sur. Amplios sectores de Lanús, Lomas de Zamora, Avellaneda y Valentín Alsina seriamente afectados por la crecida”.

Clarín (11/10/1967) “Catastrófica Inundación: 16 muertos”

La Nación (09/05/1959) “Temporal: dos muertos, barrios anegados y daños en la Capital y el Gran Buenos Aires”.

Clarín (28/06/54) “Numerosos barrios de la ciudad quedaron prácticamente bajo el agua”.

Legislación

Decreto 2297/2015. Disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/250000-254999/254968/norma.htm> (última consulta 12-03-19)

Ley 14.488/2012. Disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-14488.html> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Ley 13.860/2008 .Disponible en: http://www.gob.gba.gov.ar/dijl/#/DIJL_buscadore.php?tipo=03 (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Ley 11.550/1994. Disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-11550.html> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Ley 11.480/1993. Disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-11480.html> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Páginas web

Instituto del Conurbano (2018): <https://www.ungs.edu.ar/ico/ico> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Colectivo Ecológico Unidos por Laguna de Rocha (CEULR) (2018): <http://www.laguna-rocha.com.ar/p/sobre-el-colectivo-ecologico.html> FECHA DE CONSULTA 12-03-19)

Javier Albinarrate (2018): <https://www.albinarrate.com/> (FECHA DE CONSULTA 12-03-19)