

Resumen

El fin de esta ponencia es examinar algunos aspectos de la forma y estructura urbana que cubre la mayor superficie del primer cordón del conurbano bonaerense. La *ciudad genérica* que actúa como soporte espacial de la vida urbana predominante en algunos de los municipios más consolidados del sur metropolitano, como Lomas de Zamora, Avellaneda y Lanús, nuestro principal caso de estudio. En la primer parte del artículo se presenta el proceso histórico de conformación de este tipo de ciudad y su caracterización como un modo de “urbanización intersticial”. Luego se examinan sus rasgos distintivos principales y su capacidad de cambio a través del análisis de algunos casos centrales de transformaciones recientes y las políticas públicas o instrumentos urbanísticos vigentes. Finalmente, las conclusiones hacen hincapié en las potencialidades del tejido mixto de la ciudad genérica así como en los principales temas-problema a abordar desde un planeamiento atento a sus particularidades y procesos de transformación urbana.

Palabras clave: ciudad genérica, transformación urbana, planeamiento urbano, Lanús

There are these two young fish swimming along and
they happen to meet an older fish swimming the other way,
who nods at them and says "Morning, boys. How's the water?"
And the two young fish swim on for a bit,
and then eventually one of them looks over at the other and goes
"What the hell is water?"
This is water, David Foster Wallace, 2008

Introducción

Durante al menos los últimos quince años, los estudios urbanos de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) se han volcado mayoritariamente al análisis del par “villas miseria - urbanizaciones cerradas” y de las grandes operaciones o proyectos urbanos unitarios, como polos opuestos de las transformaciones recientes. Parece haberse descuidado, en cambio, la reflexión sobre el tejido de grano menudo y el espacio público tradicional; las transformaciones micro, parcela a parcela, que por sumatoria logran cambiar amplios sectores de esta región. Como el agua para los peces en la cita de Foster Wallace, este tipo de ciudad genérica pareciera invisible para la mayoría de los estudios urbanos contemporáneos locales. Su caracterización se da por descontada, y el análisis de su capacidad de transformación y demás especificidades es obviado.

Nuestro uso del término *ciudad genérica* se aparta de la acepción acuñada por Koolhaas (1995) y su asociación con el debate acerca de la homogenización del mundo a partir de la globalización. La “ciudad genérica” de Koolhaas no es la ciudad genérica – o más repetida – en la RMBA. Apoyándose en el concepto de “no lugar” de Marc Augé (1992), su “ciudad genérica” es “una ciudad sin historia”, una “ciudad liberada del yugo del centro, de la camisa de fuerza de la identidad”. Es la ciudad de los centros de

convenciones, aeropuertos, hoteles, *shopping centers* y autopistas. La ciudad genérica de nuestro estudio, la que cubre la mayor superficie del primer cordón en el sur del conurbano bonaerense, tiene poco que ver con los enclaves globales y los suburbios homogéneos de la *generic city* koolhaasiana.

En el contexto de la RMBA, las descripciones de Koolhaas quizás se aproximen a un tipo de producción urbana que ha sido relevante en la transformación de algunos sectores del tercer cordón metropolitano, especialmente en torno a la Autopista Acceso Norte, y en el nuevo enclave global por excelencia de la región: Puerto Madero. Estas nuevas configuraciones han sido objeto de numerosos estudios que dan cuenta de la relevancia de estos cambios en la estructura urbana de la región (Ciccolella, 1999; Torres, 2001). Sin embargo, las transformaciones ocurridas hacia el interior de la trama urbana consolidada en partidos como Lanús, han recibido menos atención, y sobre ellas nos concentraremos en esta ponencia.

Desde esta perspectiva, se propone presentar los principales resultados del análisis realizado sobre diferentes muestras representativas de la ciudad genérica del sur de la RMBA,¹ examinando sus procesos de formación y las transformaciones urbanas de las últimas dos décadas. Desde el punto de vista metodológico, se trabaja desde dos escalas de lectura e interpretación: a nivel de la región metropolitana o sur de la primera corona (municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora), y a escala de fragmento urbano, analizando casos concretos de áreas centrales, entornos de avenidas o ejes ferroviarios, configurados por un tipo de manzana de morfología irregular y uso mixto, en constante transformación. Los principales insumos de trabajo derivan de relevamientos *in situ* y registros fotográficos, análisis de cartografía y documentos históricos, así como de la reelaboración de materiales gráficos explicativos de los patrones de urbanización y características físicas del tejido urbano existente.²

El concepto de “urbanización intersticial” resulta, en este sentido, uno de los principales hilos conductores del trabajo. Esta idea nace del reconocimiento de una expansión que

¹ La ponencia propuesta parte de la reelaboración de los informes realizados, junto con el Dr. Adrián Gorelik, para la redacción (aún en curso) del *Plan Urbano Territorial del Municipio de Lanús* (Región Metropolitana de Buenos Aires), financiado por el BID (Programa Multisectorial de Preinversión III), dentro del equipo de consultores, coordinado por la Arq. Laura Schächter. Debemos a Adrián Gorelik la formulación de las principales ideas originales aquí planteadas. Los errores u omisiones en el desarrollo de los argumentos expuestos son nuestra responsabilidad.

² Entre las fuentes primarias, cabe destacar el material extraído del Instituto Geográfico Nacional –ex IGM– (Cartas topográficas históricas de Lanús, Avellaneda y Lomas de Zamora); Archivo Museo Piñeiro (colección de avisos de loteos y crónicas de las fundaciones de los pueblos); y Archivo Histórico de Avellaneda (Mapas de infraestructura y Catastro).

no se dio en forma pareja, sino que, por el contrario, se desarrolló de manera fragmentaria, avanzando progresivamente desde distintas direcciones. La “urbanización intersticial” se vincula así, con el recorte arbitrario o artificial que supuso la creación de algunos partidos del sur de la región, *a posteriori* de la primera consolidación de núcleos desconectados entre sí; y, al mismo tiempo, con los sectores urbanos que se produjeron en los intersticios de aquellos. El análisis de los patrones de ocupación del sur de la región metropolitana echa luz sobre este modo de “ocupación por manchones”, que todavía puede vislumbrarse en la trama irregular de la grilla, las distintas geometrías de manzanas y lotes, y la falta de continuidad de algunos ejes viarios.

El tejido urbano resultante se caracteriza por conformar un tipo de “homogeneidad dentro de la heterogeneidad” que responde a la repetición regular (homogénea) de una manzana formal y funcionalmente compleja (heterogénea). Dentro de esta malla, los procesos recientes de transformación “vía mercado” han incidido en dos sentidos: la renovación de antiguos barrios o áreas centrales, y la verticalización o aparición de nuevos formatos residenciales dentro de la trama tradicional de la “ciudad genérica”, en algunos casos modificando relaciones preexistentes entre distancia social y distancia espacial. Con diferentes grados de explicitación, distintas políticas urbanas han acompañado estos procesos a través de cambios en los Códigos de edificación y planeamiento, diseño del mobiliario urbano y otras operaciones de espacio público y la promoción de centros comerciales “a cielo abierto”, entre otras medidas.

Paralelamente, otro tipo de transformación ha tenido lugar en las áreas más alejadas de las centralidades históricas de esta ciudad genérica, a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones y un progresivo proceso de “tugurización” de sus entornos urbanos. Estas últimas cuestiones son abordadas en la segunda parte de la ponencia y luego retomadas en las reflexiones finales.

La “urbanización intersticial” en el sur del conurbano bonaerense: el caso de Lanús

El proceso de conformación del partido de Lanús –cuyos límites oficiales definitivos resultaron de escisiones del partido de Avellaneda en primer lugar, y en menor medida del de Lomas de Zamora– es un ejemplo paradigmático de lo que aquí denominamos “urbanización intersticial”. La revisión histórica de este particular proceso de urbanización permite comprender mejor algunas de las características de la forma y estructura urbana del Lanús actual, y también la de vastos sectores del conurbano bonaerense, especialmente en el sur de la primera corona.

Primer período de fundación de pueblos y loteos, 1872-1895

A principios del siglo XX el área abarcada por el actual partido de Lanús, como la inmensa mayoría de la RMBA contemporánea y buena parte de la Ciudad de Buenos Aires, recientemente federalizada en 1880, continuaba siendo predominantemente rural. Los primeros poblados del actual Lanús que podrían considerarse urbanos corresponden al pueblo de Valentín Alsina, fundado en 1875, y al conjunto formado por Villa Gral. Paz y Villa Obrera fundados en 1888 y 1889 respectivamente. Según Vapñarsky (2000: 102),³ Valentín Alsina en 1895, con aproximadamente 400 habitantes, formaba parte de la *Aglomeración Gran Buenos Aires*, cuya población superaba ya las 650.000 personas. Mientras que Villa Gral. Paz y Villa Obrera conformaban una pequeña aglomeración independiente que contaba con aproximadamente 300 habitantes. En ese momento, en las últimas décadas del siglo XIX, el resto del territorio comprendido en el Lanús contemporáneo se encontraba dividido en estancias y chacras, que ya eran el resultado de sucesivas subdivisiones a partir de los primeros cuatro latifundios que se extendían más allá de las jurisdicciones actuales del partido, ocupando tierras dentro de los límites presentes de Lomas de Zamora, Avellaneda y Quilmes.

Vapñarsky (2000: 107-108) y de Paula *et al.* (1974: 123-125) concuerdan que el primer ciclo de intensa actividad inmobiliaria y emergencia de nuevos pueblos en esta zona, al sur de la Ciudad de Buenos Aires, comenzó en 1872. En ese año, Jorge Temperley fundó el pueblo que lleva su nombre y comenzó la venta de lotes –sin siquiera notificar al recientemente formado Concejo Municipal de Lomas de Zamora en cuya jurisdicción se encontraba su propiedad. Meses más tarde Esteban Adrogué realiza el trazado del “Pueblo Almirante Brown en las Lomas de Zamora”, que luego fue conocido también por el nombre de su fundador. A estos pueblos se suman en los años siguientes seis nuevos loteos.⁴ Sin embargo, de todos estos pueblos sólo Adrogué y Temperley “tuvieron éxito real”⁵ mientras que el resto tuvo una “densidad de población mínima

³ La metodología propuesta por Vapñarsky para determinar y delimitar “aglomeraciones” fue adoptada por el INDEC, y desde 1991 es utilizada en los *Censos Nacionales de Población* para definir y mensurar las localidades en Argentina. Para que un poblado sea considerado una “aglomeración”, es decir un área en la que se concentran edificios vinculados entre sí por una red de calles cumpliendo una serie de requisitos físico-espaciales en términos de superficies y distancias mínimas, debe contar con al menos 100 habitantes. Para una explicación detallada de la metodología ver Vapñarsky, 2000: 1-39.

⁴ Banfield (1873), Edén Argentino (1873), Lanús (1873), La Economía (1874), el antes mencionado Valentín Alsina (1875) y Villa Elvira (1876).

⁵ De Paula *et al.* (1974, p. 124) aclaran que aunque Banfield también debería considerarse como un caso exitoso, en el sentido de que logró cierta densidad de población rápidamente, queda excluido de esta lista porque “en rigor pertenece a la traza del Pueblo de la Paz”, primer nombre por el cual se denominó al pueblo de Lomas de Zamora.

durante más de medio siglo”, y “recién prosperarían francamente al pavimentarse el ‘Camino al Puente La Noria’” a partir de 1964, aproximadamente un siglo más tarde de su fundación (ibid.: 124).

El segundo impulso de actividad inmobiliaria en la zona comenzó con la fundación de otros cinco pueblos⁶ trazados en la jurisdicción actual del partido de Lanús (Fernández Larrain, 1986: 143-144). A éstos se suman El Recreo (1889), ubicado en el presente Lomas de Zamora, y Villa Barceló (1890) contiguo a éste pero del lado que en la actualidad corresponde a la localidad de Remedios de Escalada en el partido de Lanús. Cerca de Valentín Alsina, sobre la margen sur del Riachuelo (también dentro del actual Lanús), en 1889 la “Compañía Anónima Constructora de Villa Jardín” compró dos estancias que lindaban con un antiguo saladero con el fin de construir el pueblo Villa Jardín. Todos estos emprendimientos fueron atravesados por la crisis económica de 1890, que afectó especialmente a la mayoría de los ubicados en el centro de Lanús.⁷ Hacia el fin de este primer período de urbanización, más allá de Valentín Alsina –cuyo desarrollo se movía en la órbita del dinamismo de Barracas al Sud– según Vapñarsky (2000: 109), la “pequeña aglomeración General Paz-Villa Obrera [era la] única que con seguridad ya existía en lo que hoy es el partido de Lanús”.⁸ Las áreas consideradas como aglomeraciones dentro del territorio actual de Lanús sumaban en 1895 una extensión de 153 hectáreas: 123ha en Valentín Alsina y 30ha en la incipiente aglomeración en el centro de Lanús (Fig. 1).

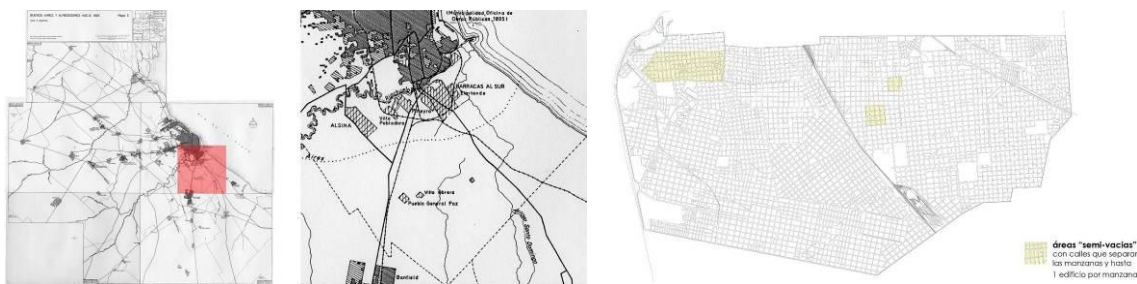


Fig. 1 Superficie urbanizada ca. 1895: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro.); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000.

⁶ Villa Sarmiento (1887), Villa Industriales (1888), Villa General Paz (1888), Villa Obrera (1889) y Villa Argerich (1889).

⁷ Según Vapñarsky (2000: 109): El Recreo y Villa Barceló “a partir de 1911 se afianzaron y, durante un nuevo período de auge de ventas de lotes, se conglutinaron con Banfield-Lomas de Zamora-Temperley”.

⁸ Debe recordarse que para que un poblado sea considerado una “aglomeración” debe tener una población mínima de 100 habitantes. Con lo cual se excluye aquí al resto de la población dispersa que existía en ese momento en el territorio del actual Lanús.

Fin de la crisis y desarrollo de nueva infraestructura, 1895-1910

Pasada la crisis económica de 1890, que había desacelerado el proceso de fundación de pueblos y loteos tras el auge del último lustro de la década anterior, el siglo XX comenzó con un nuevo impulso urbanizador y para 1910 la expansión urbana y demográfica en nuestra área de estudio –y en Buenos Aires en general– había aumentado sustancialmente.

La primera nueva localidad en este período comenzó a configurarse antes del cambio de siglo y sus particularidades anticipan las características que en gran medida definieron al ciclo de urbanización completo desde fines del siglo XIX hasta mediados del XX, y que prácticamente alcanzó a la totalidad del partido de Lanús. En 1897 la empresa *Ferrocarril Sud*⁹ adquiere un predio de casi 1.300.000 metros cuadrados para la construcción de una estación intermedia entre Lanús y Banfield, una planta de talleres, una serie de conjuntos de viviendas y un club para sus empleados (de Paula *et al.*, 1974: 150-151). En 1901 se inauguraron los talleres y éste es el nombre por el cual fue apodada esta zona en sus orígenes, hasta que en 1923 se la designó con el nombre oficial de Remedios de Escalada.

Acompañando al notable desarrollo de infraestructura de estos años,¹⁰ se suman las fundaciones de los pueblos Villa Besada en 1898 y Villa Fischer en 1900 (Fernández Larrain, 1986: 145-146) dentro de lo que todavía era la jurisdicción de Barracas al Sud. El loteo de Villa Atlantida, en 1906, tiene lugar ya dos años después de que el partido adoptara el nombre oficial de Avellaneda. En 1908 se fundan Villa Emma (de Paula *et al.*: 154), Villa Spinola, Villa Progreso, Villa Caraza y Villa Diamante (Archivo Museo Piñeiro).

Al promediar la primera década del siglo, muchos de estos nuevos pueblos no alcanzaban la barrera de 100 habitantes y la masa crítica edificada suficiente para ser considerados dentro de la categoría “aglomeración”. Sin embargo, algunos rápidamente se integraron a las villas fundadas en el ciclo anterior. A los 700 habitantes que se estimaba como la población total de Valentín Alsina junto al conjunto Villa Gral. Paz-Villa Obrera en 1895, se sumaron en el transcurso de nueve años unas 9.200 personas, un crecimiento del 1.314%. En 1904 Valentín Alsina-Villa Talleres contaba con una

⁹ Actualmente Ferrocarril Roca.

¹⁰ En 1909 se inauguró el *Ferrocarril Midland* (actualmente uno de los ramales del Belgrano Sur); el primer tranvía eléctrico en Lanús es habilitado en 1908 con recorrido sobre la avenida Pavón; en 1910 se construye el segundo Puente Alsina; y entre 1909 y 1911 se pavimenta la Avenida Pavón entre Avellaneda y Lomas de Zamora.

población de 1.500 habitantes y en la pequeña aglomeración Villa Gral. Paz-Villa Obrera¹¹ –a la que en estos años se añaden Villa Sarmiento, Villa Barceló y Talleres– vivían ya 8.400. La extensión de la superficie urbanizada en 1910 cubría 2.449 ha;¹² había aumentado respecto de las 153 ha de 1895 un 1.500% (Fig. 2).



Fig. 2 Superficie urbanizada ca. 1910: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro.); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

Rápida expansión y creación del partido “4 de Junio”, 1910-1948

El decenio 1904-1914, puntuado por dos censos de población,¹³ fue el período de más rápido crecimiento demográfico de la Aglomeración Gran Buenos Aires, y también el momento en el que la expansión espacial “se tornó cada vez más compleja” (ibid., p. 123). En el caso particular del territorio que luego formaría el partido de Lanús, la variación de población urbana en esos diez años fue del orden del 516%: de 9.900 habitantes en 1904 a 60.991 en 1914.

En cuanto a la expansión espacial, en este período se terminan finalmente de unir las dos constelaciones más importantes de este territorio, alrededor de las cuales gravitaban y se integraban el resto de los nuevos pueblos: la de Valentín Alsina, asociada al cruce del puente por el Riachuelo,¹⁴ y el eje Villa Gral. Paz-Villa Obrera, envigorizado a partir de la coalescencia con Banfield, Temperley y fundamentalmente Lomas de Zamora.

¹¹ Esta constelación de pueblos “vino a engrosar por coalescencia, la preexistente aglomeración Banfield-Lomas de Zamora (antres La Paz)-Temperley” (Vapñarsky, 2000: 116-120).

¹² La magnitud de esta extensión urbanizada, en una fecha temprana como 1910 – que nos llamó la atención al comienzo de la investigación – pudo ser corroborada mediante el relevamiento de mapas históricos del Instituto Geográfico Nacional. En particular la “Carta Topográfica de la República Argentina” (1906-1912), escala 1:25.000 (IGM). El cálculo de la superficie urbanizada fue realizado mediante la digitalización de la cartografía de Vapñarsky (2000) y el empleo de programas gráficos vectoriales.

¹³ El Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires de 1904 y el Censo Nacional de la República Argentina de 1914.

¹⁴ Es decir, por un lado al tráfico fluvial (y a las promesas de canalización) y por otro, a la expansión suburbana de San Cristóbal al Sur (en la actualidad, Pompeya).

En 1927 otro ramal ferroviario que atravesaba el actual Lanús fue inaugurado: el *Ferrocarril Provincial*. Incluyendo la Estación Monte Chingolo y la parada Angel A. Fernández dentro del partido (de Paula, et al. 1974: 154-155).

En 1944 el partido de Avellaneda (del que ya se había separado Lomas de Zamora) vuelve a dividirse y surge el partido “4 de Junio”.¹⁵ Al año siguiente se incorporó también el sector de Remedios Escalada que permanecía dentro de la jurisdicción de Lomas de Zamora, junto a partes de las villas Edén Argentino y Emma (de Paula, et al. 1974: 160-161). Promediando el siglo XX, la población total del nuevo municipio oficial llegaba aproximadamente a los 245.000 habitantes (Vapñarsky, 2000: 143) y la extensión de su superficie urbanizada alcanzaba las 3.742 ha (Fig. 3).



Fig. 3 Superficie urbanizada ca. 1948: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro.); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

Consolidación del nuevo partido, 1948-1965

En la figura anterior se puede observar que durante los primeros años del partido 4 de Junio la extensión de la superficie urbanizada cubría casi completamente toda la nueva jurisdicción. Quedaban todavía por ser ocupadas algunas pequeñas zonas dispersas, y especialmente un sector importante de Monte Chingolo y las zonas contiguas al Riachuelo en Lanús Oeste y Valentín Alsina. En estos sectores se localizó posteriormente la mayor concentración de pobreza del partido y también es donde se registran los mayores niveles de densidad de población. En este período, en las primeras décadas de la segunda mitad del siglo pasado, termina de completarse el tejido urbano consolidado del partido, al que caracterizamos como un caso paradigmático de urbanización intersticial.

¹⁵ El nombre conmemoraba el 4 de junio de 1943, día del golpe de Estado encabezado por Edelmiro Farrell, impulsor de la autonomía lanusense y antiguo vecino de la localidad. Esta denominación fue mantenida durante los dos primeros gobiernos de Perón y luego del golpe de Estado de 1955, conocido como Revolución Libertadora, fue cambiado definitivamente por su nombre actual.

La urbanización de Lanús, desde sus orígenes a fines del siglo XIX, estuvo signada por su vecindad con las dos localidades de mayor consolidación al sur de Buenos Aires: Barracas al Sud (Avellaneda) y La Paz (Lomas de Zamora), así como por la expansión sudoeste de la Capital. Cada sector de lo que luego conformaría Lanús tuvo un origen urbano diferente: de Avellaneda (Barracas al Sud) provinieron poblados como Fiorito, y luego Gerli; de Pompeya (San Cristóbal Sur), Valentín Alsina; y de Lomas de Zamora, Remedios de Escalada. La aparición de un centro urbano intermedio entre los centros de gravedad de estas localidades, se debió en gran medida a la construcción de una estación ferroviaria temprana, como producto de la gestión de un solo hombre con gran llegada al poder político.¹⁶

La urbanización de los primeros pueblos que crecieron en torno a la estación, Villa Gral. Paz y Villa Obrera, realmente tomó impulso cuando éstos se integraron espacial y funcionalmente con el eje Lomas de Zamora-Banfield-Temperley. Desde el otro extremo, el crecimiento a partir de Valentín Alsina, inicialmente relacionado con el sudoeste de la ciudad de Buenos Aires (y la actividad del matadero), avanzó hacia el sudeste del partido arrastrando los patrones industriales de urbanización, y dando origen a una larga tradición de curtiembres y graserías que caracteriza ese sector del Riachuelo. En el medio de ambos frentes urbanizadores, el resto del partido de Lanús fue *construyéndose en los intersticios*. Sin dudas, esta forma característica de construcción de ciudad no fue exclusiva a este caso. Al contrario, la urbanización de buena parte de la RMBA se desarrolló de este modo. No obstante, el caso de Lanús es probablemente un ejemplo extremo ya que “lo intersticial” no se limita al modo de crecimiento urbano entre esos núcleos preexistentes, sino que todo el Partido fue un recorte arbitrario de núcleos disímiles, con lógicas de generación externas, que funcionaban de modo desconectado entre ellos.

Esta característica de la formación histórica de Lanús puede leerse en la irregularidad de su tejido urbano, en donde coexisten muy diversas variaciones geométricas de la grilla, y hay una notable falta de conectividad en algunas secciones de la trama. También es probable que la capacidad reducida de la cabecera del municipio de funcionar como centralidad para todo el partido se explique por estas razones históricas y la cercanía a

¹⁶ Sobre Anacarsis Lanús, de Paula et al. (1974: 111) escriben: “de militancia política mitrista, íntimo amigo del caudillo porteño —se decía que ‘era más mitrista que Don Bartolo’”. La Estación Lanús fue la primera establecida fuera del diagrama inicial del *Ferrocarril Sud*. Como todavía no existía allí una población estable, funcionaba como un apeadero: quienes quisieran descender en Lanús debían comunicárselo al guarda-tren; y para que el tren se detuviera en la estación, los eventuales viajeros que allí estuvieran debían colocar una bandera (ibid.: 116-117).

centralidades más robustas como Avellaneda y Lomas de Zamora por un lado, y Barracas y Pompeya en el sur de la Ciudad de Buenos Aires por el otro.

La irregularidad del tejido, especialmente en Lanús Oeste, puede explicarse también observando la secuencia de subdivisiones del territorio, y las formas que éstas adquirieron, desde las delimitaciones de estancias y chacras a mediados del siglo XIX hasta la realización de los loteos en los ciclos de fundaciones de villas reseñados en los puntos anteriores. La Figura 4 ilustra un caso emblemático en este sentido: la subdivisión de la antigua Estancia de Aoíz en 46 chacras y estancias menores en 1818. La forma de este fraccionamiento, que quizás obedeció a pequeños accidentes del suelo o a caminos internos de la estancia, en muchos casos determinó el trazado actual de calles y avenidas, así como el perímetro de las fracciones que en muchos casos prefiguraron los loteos que fijaron la geometría de los distintos tipos de amanzanamientos yuxtapuestos.

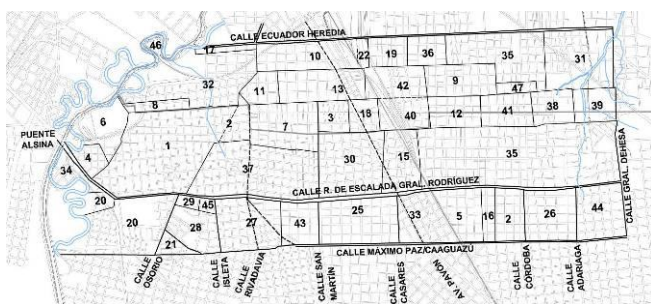


Fig. 4 Subdivisión de la “Estancia de Aoíz” en 1818.

Fuente: elaboración propia en base a de Paula et al. (1974: 76) y plano catastral suministrado por el Municipio de Lanús.

En 1960 la población del partido de Lanús había crecido un 54% respecto de la última medición en 1947 y superaba los 375.000 habitantes. En el último mapa de la secuencia cartográfica presentada, en el que delimita la extensión de la Aglomeración Gran Buenos Aires en 1965, la superficie urbanizada de Lanús cubre 4.690ha, el 99% del total del partido (Fig. 5).



Fig. 5 Superficie urbanizada ca. 1965: RMBA (izq.); detalle del área al sur del Riachuelo (centro.); y superficie actual del partido de Lanús con la trama viaria de base (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000

A pesar de los deseos de Anacarsis Lanús, que imaginó como futuro destino para las tierras de su estancia elegantes casas de fin de semana para la elite porteña, lo que caracterizó con mayor nitidez al proceso de urbanización que conformó el actual Lanús desde sus comienzos, fue su carácter popular-industrial y especialmente la combinación de la residencia cercana al trabajo. La propia toponimia de muchos de los nuevos poblados, como “Villa Obrera”, “Villa de los Industriales”, “Villa de los Trabajadores” y “Talleres”, demuestra que esta característica ya estaba en los planes de quienes llevaron adelante las primeras fundaciones y loteos del área.

Fin de ciclo, 1965-1976

El último de los períodos reseñados en este apartado no está puntuado como los anteriores con las fechas seleccionadas por Vapñarsky para ilustrar la extensión de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Desde nuestro punto de vista el año 1976, fecha del último y más terrible golpe de Estado de la Argentina, representa con mayor capacidad simbólica la idea de “fin de ciclo”. A mediados de los setenta concluye el ciclo expansivo de Lanús, cuando todo su territorio ya está urbanizado y su crecimiento demográfico llega a una meseta, pero también es “el fin de la expansión” no sólo de Lanús, sino de toda la metrópolis de Buenos Aires,¹⁷ en el sentido que Bernardo Secchi le otorga al término: el fin de “la triple tensión, hacia afuera en el territorio, hacia adentro en la sociedad y hacia adelante en el tiempo” (Silvestri y Gorelik, 2000: 462). Es el comienzo de la desindustrialización, que en la RMBA afectó especialmente a los partidos como Lanús en el sur en la primera corona, y de la política de la “ciudad blanca” (Oszlack, 1983) que durante la dictadura militar pretendió vallar la Capital Federal, restringiéndola sólo para aquellos que “merecieran vivir en ella”, expulsando a la población de las villas miseria de la Ciudad de Buenos Aires y consecuentemente aumentando la concentración de la pobreza en el resto de la RMBA.

Terminado el ciclo de consolidación de la trama urbana formal del partido de Lanús, el crecimiento urbano tendrá lugar fundamentalmente a partir de la construcción informal en los sitios que seguían desocupados principalmente por sus malas condiciones ambientales (antiguos sitios industriales con suelo contaminado, ex predios de quema de basura, terrenos sobre las márgenes altamente poluídas del Riachuelo).

A la decadencia industrial se le suma también la de la infraestructura de transporte. En 1977 se clausura un sector del antiguo Ferrocarril Midland, desactivando el tramo que

¹⁷ Y no sólo de la metrópolis de Buenos Aires, sino de “la ciudad occidental” en general.

unía Merlo (Apeadero km38) con Adolfo Alsina (Estación Caruhé), y se termina de desactivar el servicio Avellaneda-La Plata del Ferrocarril Provincial, incluyendo la Estación Monte Chingolo, en un proceso de desmantelamiento que ya había comenzado en la década anterior. La red tranviaria de Buenos Aires, una de las más extensas y con mayor nivel de capilaridad que han sido construidas en el mundo, fue desmantelada a mediados de la década del sesenta. Los tranvías en Lanús dejaron de funcionar en 1964¹⁸ (de Paula *et al.*, 1974: 144).

En la Figura 6 (izq.), sintetizando los mapas anteriores, se puede observar la secuencia de crecimiento de la superficie urbanizada desde 1895 hasta 1965. Finalmente en la Figura 6 (der.), en una fotografía aérea de 1977, se puede ya observar el tejido urbano consolidado completo – que en décadas posteriores se verticalizaría en ciertos puntos del partido – y la aparición de villas miseria, especialmente junto al Riachuelo.

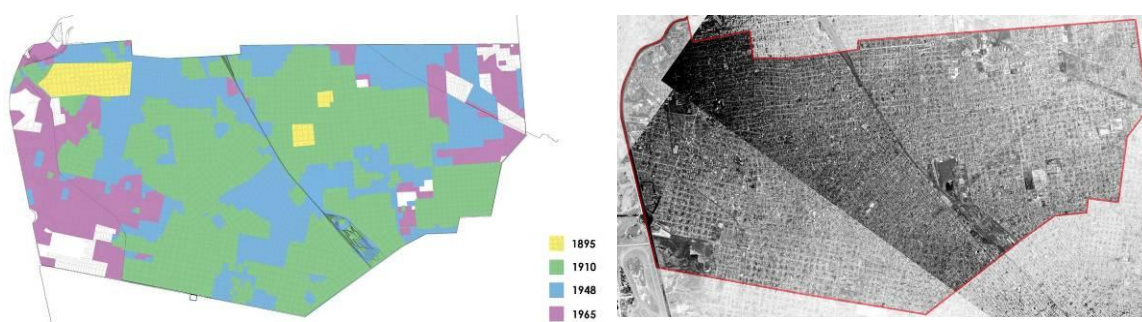


Fig. 6 Desarrollo urbano del partido de Lanús desde 1895 hasta 1965 (izq.) y Fotografía aérea del partido de Lanús, 1977 (der.). Fuente: Elaboración propia en base a Vapñarsky, 2000 (izq.) y fotogramas suministrados por el Instituto Geográfico Nacional (der.).

Ciudad genérica, procesos de transformación y políticas urbanas

Tal como se mencionaba en la introducción, el tejido urbano de la ciudad genérica de nuestro estudio recrea una imagen de “homogeneidad dentro de la heterogeneidad” desde dos niveles de lectura: a escala municipal, producto del mismo proceso de urbanización intersticial y la geometría de las diferentes tramas resultantes; y a escala de fragmento, como impronta de una compleja composición formal y funcional de la manzana como unidad básica de repetición.

De esta manera, la multiplicidad de tramas generadas, aunque heterogéneas entre sí, da lugar a la configuración de un *patchwork* que, en su conjunto, puede leerse como

¹⁸ Este hecho sin embargo guarda mayor relación con las teorías de planificación urbana predominantes en ese período y la capacidad de lobby de la industria automotriz. En el transcurso de esa década la mayoría de los sistemas de tranvías fueron desmontados en las grandes ciudades del mundo.

homogéneo. En el caso de Lanús, el “redibujo” de estos patrones geométricos lleva a la identificación de una serie de directrices en la división del suelo (especialmente irregulares en Lanús Oeste), que condicionan la estructura urbana general (Fig. 7). La discontinuidad de algunos ejes viarios, junto a las articulaciones no resueltas entre las distintas geometrías de la grilla, promueven la consolidación de partes relativamente autónomas del tejido urbano, necesitadas de una estructura urbana primaria, de jerarquía o rango superior al de la trama colonizadora del territorio.

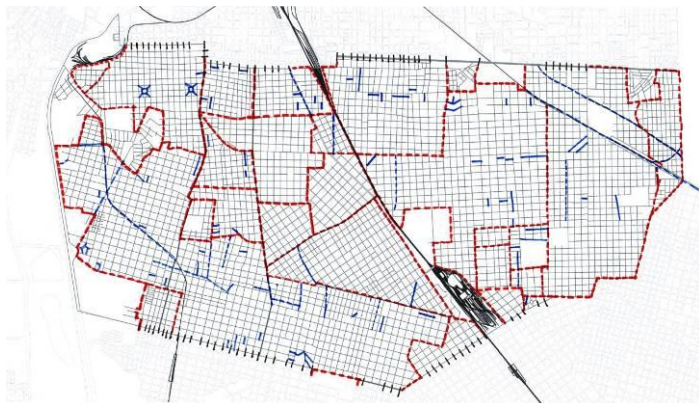


Fig. 7 Variaciones geométricas de la grilla. Fuente: Elaboración propia

Desde una misma perspectiva, la superposición de los límites jurisdiccionales (administrativos o políticos), disociados de la división real por barrios que surge del proceso inicial de urbanización, y posterior uso y apropiación de la ciudad genérica, presenta interrogantes a la intervención urbanística. En el municipio de estudio, por ejemplo, la permeabilidad y “artificialidad” de algunos de sus bordes (como el Camino Gral. Belgrano, al norte, o las calles Gral. Hornos y Presbítero Uriarte, al sur), llevan a pensar en un “corrimiento virtual” de los mismos desde un punto de vista proyectual. Los escasos puntos de contacto con la margen derecha del Riachuelo y en el límite este con el partido de Quilmes plantean, en cambio, otro tipo de abordaje. Destaca el diferente rol de la Av. Hipólito Yrigoyen (antiguo Camino Real y posterior Av. Pavón,) a lo largo de su recorrido, como límite (junto al eje del Ferrocarril Roca), alteración o parte integrante en la geometría de la trama.

Paralelamente, el ya mencionado carácter “popular-industrial” de los loteos en esta zona del sur del conurbano, “con ubicación y precios cómodos para obreros”,¹⁹ y directamente vinculados con la idea de asociar la residencia al trabajo, condicionó la configuración de una manzana de uso mixto, distintiva del tejido urbano de los

¹⁹ Este era uno de los slogans de la Compañía “La Obrera”, desarrolladora de la villa homónima (de Paula et al., 1974: 143).

municipios de Avellaneda y Lanús. Una manzana heterogénea, tanto en su diversidad morfológica como funcional (que alterna vivienda unifamiliar y multifamiliar con comercio, pequeña industria, talleres, y depósitos), cuya repetición y claro predominio sobre otras formas de crecimiento aporta, sin embargo, una cierta unidad u homogeneidad a la configuración urbana resultante (fig. 8).



Fig. 8 Fragmento del plano de relevamiento de galpones en el municipio de Lanús (2010). Estudio de la manzana suburbana según uso dominante (residencial, industrial, mixta) en el mismo fragmento urbano
Fuente: Elaboración propia

Cabe destacar que la complejidad de esta manzana no se halla recogida por los respectivos códigos municipales de planeamiento urbano. En el caso de Lanús, se detectan numerosas discrepancias entre la zonificación propuesta por la normativa vigente (Código de Planeamiento Urbano y Edificación y Decreto 1038/70) y los usos reales del suelo y la edificación existente. Así, por ejemplo, pese al marcado carácter industrial del municipio, el Código no establece una regulación de este uso, mientras que el mencionado Decreto lo hace de manera relativamente ambigua o anacrónica en relación al crecimiento demográfico y la alta densidad poblacional y edilicia actual, o de acuerdo a las nuevas legislaciones y demandas medioambientales. En este sentido, la variedad morfológica de la manzana suburbana y las ventajas derivadas de la mixtura funcional, plantean paralelamente problemáticas específicas de regulación como la compatibilidad de usos y tipologías disímiles, la adecuación de la infraestructura (servicio cloacal y red viaria), la correcta categorización de industrias más o menos contaminantes y los conflictos ambientales.

Otra particularidad de la ciudad genérica en el sur del conurbano bonaerense y que también se relaciona con el proceso de urbanización descrito, es la coexistencia de al menos dos tipos o jerarquías de centralidades bien diferenciadas: aquellas coincidentes con las principales estaciones, a lo largo del corredor del Ferrocarril Roca y de la Av. H.

Yrigoyen; y una serie de centralidades menores, más o menos consolidadas, pertenecientes a cada uno de los barrios que integran el *patchwork* territorial.²⁰



Fig. 9 Ciudad genérica en el municipio de Lanús. Fotos: Lorena Vecslir

En relación a las primeras, el área central de Lanús es la única con epicentro en la estación ferroviaria, emplazada en la intersección entre la Av. H. Yrigoyen y el eje comercial 9 de Julio-25 de Mayo. El área central de Avellaneda se configura, en cambio, a partir de tres ejes que nacen del nuevo Puente Pueyrredón (en continuidad con la Av. 9 de Julio): las avenidas Mitre, Belgrano e H. Yrigoyen. La Estación está separada de la plaza principal (Plaza Alsina) y de los ejes comerciales mencionados, por una zona industrial relativamente degradada. Lomas de Zamora, por último, presenta un esquema en T, configurado por la calle peatonal Laprida, que nace en la estación, y la Av. H. Yrigoyen perpendicular a la anterior, en su tramo hasta la Plaza Griguera, sede de la municipalidad. Una especificidad de la centralidad en este municipio es la reciente consolidación del distrito comercial, gastronómico y de diseño, conocido popularmente como *Las Lomitas*, contiguo al centro tradicional, cuyo origen puede situarse en la pizzería La Quintana (Italia y Colombres).



Fig. 10 *Las Lomitas* (Lomas de Zamora) Fotos: Lorena Vecslir

²⁰ En el municipio de Lanús nos referimos, por ejemplo, a la Av. Pres. Tte. Gral. Juan D. Perón en el barrio de Valentín Alsina, o los entornos de las estaciones Villa Caraza (Ferrocarril Belgrano Sur) y Monte Chingolo (antiguo tren Provincial Avellaneda-La Plata, actualmente desactivado), en los barrios homónimos.

En relación a estas áreas centrales de alcance regional pueden distinguirse dos procesos de transformación que afectan el tejido y el paisaje urbano existentes: la densificación y “verticalización”, promovidas por la proliferación de emprendimientos residenciales privados (especialmente notorios en la última década), y la revalorización del “comercio a cielo abierto” y el espacio público, tanto desde iniciativas provenientes del mercado inmobiliario como desde el impulso dado por algunas políticas públicas municipales; Lomas de Zamora el caso más representativo.

A semejanza de lo que sucede en otros subcentros del sur de la región, la profusión de emprendimientos de vivienda multifamiliar en altura, durante los años 90 y sobre todo 2000, en la zona colindante a la Estación de Lanús, manifiesta la existencia de una demanda inmobiliaria que se inclina por “habitar los centros” suburbanos tradicionales como alternativa residencial a las urbanizaciones cerradas y los centros barriales de la Ciudad de Buenos Aires (Vecslir y Baer, 2011). Esta demanda proviene en gran parte del propio municipio, evidenciando paralelamente una tendencia a la permanencia espacial en las clases medias de la población (basadas en los vínculos sociales, instituciones de pertenencia, o la proximidad familiar), y la valorización llamativamente alta –en términos meramente económicos– de esos nuevos productos verticalizados.

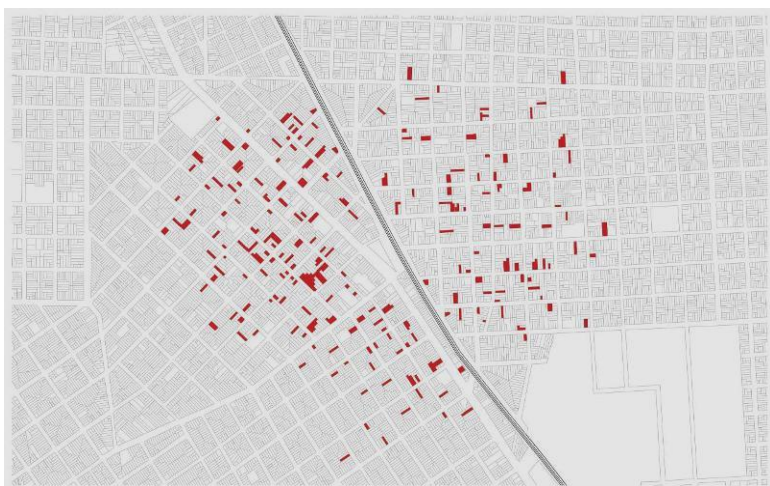


Fig. 11. Edificios en altura en el área central del municipio de Lanús, 2011. Fuente: Elaboración propia

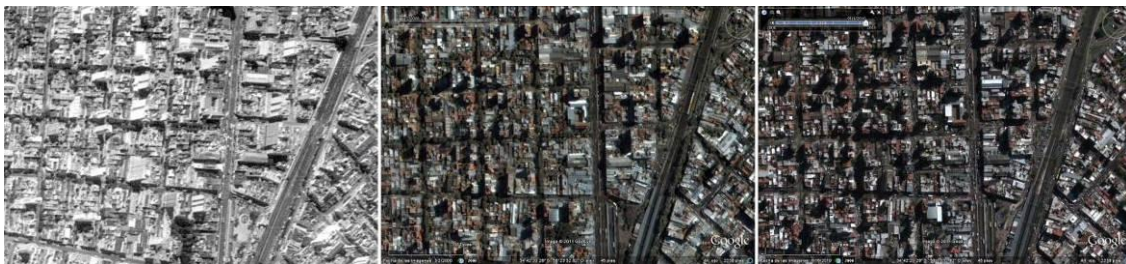


Fig. 12. Extracto o muestras de tejido. 1977/2001/2010. Entorno estación (Lanús Oeste)
Fuente: IGN, Google earth



Fig. 13 Ciudad genérica en el área central del municipio de Lanús. Fotos: Daniel Kozak

Aunque se necesitarían estudios de mercado más exhaustivos, quizás esta última tendencia explique la similitud de valores en centros urbanos con evidentes diferencias cualitativas. La calidad de las construcciones, la sofisticación de las ofertas residenciales, comerciales, así como el propio tratamiento del espacio público, varían entre las zonas de “centralidad renovada” del sur de la región, lo cual reconoce una larga historia de diferencias.

En Lomas de Zamora, por ejemplo, el tejido urbano ha sufrido un intenso proceso de reactivación comercial en la zona apodada *Las Lomitas*. Esta área aporta una nueva tipología comercial que transforma la ciudad genérica del sur del conurbano, agrupando las principales cadenas de *franchising* de indumentaria, bares y restaurants locales, centros estética y otros servicios o atractivos (como el ciclo de muestras de arte *gallery night*). Junto a la modernización comercial (y unos primeros síntomas quizás asimilables a un leve proceso de “gentrificación”), se ha producido un creciente desarrollo inmobiliario de la zona, que incluye desde renovados edificios entre medianeras hasta tipologías más sofisticadas (torres semiexentas, condominios residenciales sobre la calle Meeks, casas antiguas recicladas, y los primeros ejemplos de hotelería internacional o edificios *premium* de oficinas), que conviven y renuevan progresivamente el tejido mixto sin despegarse, salvo contadas excepciones de englobamiento parcelario, de la lógica y el proceso de renovación lote a lote.

Pero también existen diferencias con los procesos de transformación que afectan el área central de Avellaneda, cuya cercanía directa con la Capital explica otro tipo de emprendimientos como el gran proyecto Estrella del Sur, tres torres con “*amenities*”, conectadas por un núcleo en forma de estrella, que alojarán 924 viviendas destinadas a clase media. O el desarrollo de tres grandes contenedores comerciales, dos de los mismos localizados en el corredor del Ferrocarril Roca/ Av. H. Yrigoyen: el

Hipermercado Carrefour²¹ y el Alto Avellaneda Shopping Mall;²² y el tercero, el Parque Comercial Avellaneda (ex Auchan), en el Km 9 de la autopista Buenos Aires (Sarandí). Así, la cuestión planteada sobre la intersticialidad de los primeros pueblos y loteos, como del resto del tejido urbano que configura el Lanús contemporáneo, se vincula en gran medida con la debilidad que presentan sus centralidades frente a las de algunos municipios vecinos. La única zona con atributos físicos y funcionales de centralidad (usos administrativos, comerciales, y de equipamiento, edificios singulares o representativos y construcciones en altura) es el entorno de la estación Lanús. Esta área se urbaniza relativamente tarde (todavía existen afiches promocionando la venta de lotes en estos terrenos en 1937), tras lo cual pasará mucho tiempo hasta que comience a ser reconocida de algún modo como centro por el resto de sectores urbanos comprendidos dentro del término municipal. A diferencia de los otros municipios, no existen *shopping centers*, ni una oferta de centros comerciales a cielo abierto de calidad, y quizás la única institución con representatividad a escala metropolitana sea el Club Atlético Lanús. Sin embargo, actualmente el área entono a la estación (en especial en Lanús Oeste) se halla inmersa en un importante proceso de densificación y verticalización, cuya reacción desde la gestión municipal ha sido la suspensión de obras (entre febrero y noviembre del 2011) y la posterior reforma del código de planeamiento con una disminución homogénea de alturas en todo el tejido urbano municipal.²³ En este sentido, a semejanza de lo que ha sucedido en otros municipios de la región metropolitana, la asimilación acrítica del código urbano de la Ciudad de Buenos Aires ha derivado en una serie de problemas, como la excesiva altura registrada en relación a los anchos de vía existentes,²⁴ y la "verticalización discontinua" de áreas interiores fuera de los corredores previstos como de desarrollo prioritario.

En definitiva, la ciudad genérica del sur del conurbano bonaerense da cuenta de intensos procesos de transformación, graduales o incrementales en el tiempo, de tamaño

²¹ Ubicado en el solar del ex frigorífico Grasería La Negra; con anterioridad al actual hipermercado funcionó en este predio el primer *shopping center* de Argentina, el Shopping Sur inaugurado en 1986.

²² El Alto Avellaneda Shopping Mall comparte una misma operación de reforma urbana con el proyecto del nuevo edificio de la Municipalidad (1995, Lopatín arquitectos).

²³ Mientras que la legislación anterior permitía edificios de hasta 16 pisos en la zona céntrica, dependiendo del "ancho de línea municipal", la nueva ordenanza limita las alturas a 13 pisos en avenidas y 9 niveles en calles. Por su parte, en febrero de este año, una modificación al código vigente en Lomas de Zamora limitó las nuevas construcciones a 8,40 metros (la altura máxima anterior era 11,40 metros) y se prohibió la demolición de los edificios anteriores a 1960.

²⁴ En Lanús, el promedio del "ancho de línea municipal" es de 17,25 metros en el área central, lo que representaba edificios de hasta 35 metros. No obstante, contemplando la mayor distancia entre fachadas, que en el distrito llega a los 19 metros, y sumado el premio o bonificación por retiro (con un máximo de 6 metros desde la línea municipal), el código permitía edificios de hasta 45 metros de altura.

relativamente reducido y, en general, a cargo de agentes locales, cuya recurrencia y "salpicado" espacial les otorga, sin embargo, un importante valor de conjunto.

Retomando algunos de los argumentos anteriores, entre las diferentes lógicas y patrones de cambio que afectan la ciudad genérica podemos distinguir aquellos relacionados con el aumento del valor del suelo y cuyo fin es maximizar la ganancia, ya sea por medio del aumento de la superficie edificada o reemplazando usos de suelo por otros más redituables:

- la reactivación y/o creación de nuevos distritos comerciales, con la incorporación de "primeras marcas" de indumentaria y la sofisticación gastronómica de algunos bares o pequeños restaurantes locales, junto a políticas municipales de promoción del comercio a cielo abierto y urbanización del espacio público (modelo *Las Lomitas*);
- la verticalización, lote a lote, en manos de agentes privados, de algunas áreas centrales tradicionales, incorporando desde nuevos edificios entre medianeras hasta tipologías residenciales multifamiliares más innovadoras (por ejemplo, torre, condominios y *aparts*); un proceso respaldado, e incluso incentivado (por lo menos hasta hace dos años) por los respectivos códigos de planeamiento urbano;

Una variación de este primer grupo está constituida por operaciones en una escala levemente mayor, sin llegar a la categoría de Grandes Proyectos Urbanos (GPUs).²⁵ En algunos casos la lógica detrás de estas transformaciones es similar a la "vía mercado" descrita en el punto anterior. En otros, es el Estado quien moviliza la operación mediante fondos públicos. Alternativamente, combinaciones público-privadas, donde se negocian ambas lógicas, son actualmente mecanismos usuales por los cuales se llevan adelante este tipo de operaciones.²⁶ Algunos ejemplos:

- proyectos puntuales de sustitución o reciclaje de grandes piezas industriales obsoletas, y su refuncionalización como supermercados, universidades, centros comunitarios y equipamientos culturales

Por otro lado, las transformaciones en este tipo de ciudad genérica también ocurren a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones:

- la progresiva "tugurización" de algunos sectores del tejido, a partir de la dificultad en el acceso a la vivienda, la subdivisión informal de lotes y/o ampliación (horizontal o vertical) de la superficie construida dentro de los lotes existentes por

²⁵ Ver Cuenya, 2004.

²⁶ Aunque en general los instrumentos que requieren las asociaciones público-privadas son desplegados en el caso de intervenciones mayores. Usualmente, GPUs localizados al margen de la trama de la ciudad genérica.

crecimiento del grupo familiar o incorporación de alguna actividad económica a la vivienda (por ejemplo un taller, bar o pequeño comercio); muchas veces contraviniendo lo impuesto por las normas urbanísticas en vigor;

Reflexiones finales

Aunque como "el agua para los peces", la ciudad genérica resulta el medio espacial "natural" de los habitantes del sur del conurbano, su riqueza formal y funcional, y por tanto, social no debiera soslayarse, ni desde los estudios urbanos ni desde los códigos y demás instrumentos de regulación urbana. Un tejido en constante transformación –aun a través de cambios desperdigados, progresivos, a escala de la parcela– del que, incluso junto a sus problemáticas, emerge el valor de la diversidad.

La mayor parte del proceso de urbanización de nuestra área de estudio tuvo lugar durante el primer ciclo de metropolización de Buenos Aires, entre la última década del siglo XIX y las primeras cuatro del XX. En el caso de Lanús, por ejemplo, en 1910 la superficie urbanizada ya cubría la mitad del municipio actual; en 1948 sólo quedaba menos de un cuarto del área del partido sin urbanizar; y en 1965 esta superficie se había reducido a sólo un 3%. En este período fue cuando se construyó la ciudad genérica aquí analizada. Consecuentemente, las características particulares asociadas a este primer ciclo de expansión pueden encontrarse en las raíces de las áreas históricas más consolidadas: reproducción de la grilla en un tejido compacto; desarrollo de la infraestructura de transporte público, particularmente tranvías y trenes; equipamiento industrial; provisión de redes de servicios básicos; acceso a la propiedad de la tierra de los sectores populares constituidos mayoritariamente por nuevos inmigrantes europeos; creación de instituciones civiles, escuelas y hospitales.

La urbanización que se extendió en este período sobre toda la Capital Federal y algunas localidades en torno a los ejes del ferrocarril en la primera corona, incluyendo buena parte de los partidos de Lomas de Zamora, Avellaneda y Lanús, fue cualitativamente muy diferente al tipo de urbanización que dominó la segunda mitad del siglo XX hasta mediados de los setenta: “un simple trazado sobre el suelo – sin construcciones materiales, pavimentos, ni la provisión de ningún tipo de servicio” ni “la reserva de espacios de uso común público”; la “urbanización salvaje” en palabras de Horacio Torres (1993: 15-16).

El surgimiento de corredores o áreas comerciales al margen de lo previsto por los respectivos códigos de planeamiento, las dinámicas inmobiliarias y nuevas tipologías

residenciales en altura forman parte de estas transformaciones, nos hablan de un necesario reajuste de los instrumentos de planificación en relación a las nuevas actividades y tipologías arquitectónicas emergentes.

Ahora bien, volviendo a la imagen de homogeneidad en la heterogeneidad, resulta evidente la necesidad de una estructura primaria soporte, un esqueleto organizador del *patchwork* territorial, que garantice la "conectividad" (entendida en sentido amplio) y articulación entre los fragmentos de ciudad genérica. Esto incluye el sistema viario y del transporte público, el sistema de espacios libres pero también el rol de las centralidades a escala regional.

Mientras algunos municipios siguen presentando una combinación tradicional del crecimiento suburbano, propia del período expansivo, en la cual el estado realiza la obra pública y el mercado se concentra en la verticalización de los núcleos centrales, *Las Lomas* y los *malls* de Avellaneda parecen responder a un mecanismo de desarrollo urbano diferente, más típico de las últimas dos décadas, caracterizado por una diversificación de los formatos –más allá de la vivienda multifamiliar– promovida desde los agentes privados e, incluso, una revalorización del espacio público y del diseño del mobiliario urbano, como factor de imagen, atracción de la demanda e identidad local. En este sentido, cabe preguntarse, a la luz de las experiencias de las últimas dos décadas, ¿cuáles son las ventajas de las nuevas formas de transformación de la ciudad genérica –el fenómeno de *Las Lomas*, por ejemplo– frente a los procesos de transformación progresivos “más tradicionales” como sucede en Lanús?; y fundamentalmente si es posible combinar los aspectos más positivos de ambas aproximaciones.

Referencias

- Augé, M. (1992) *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.
- Ciccolella, P. (1999) Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. *EURE*. Vol. 25 (76), pp. 5-27.
- Cuenya, B. (2004) Grandes proyectos y teorías sobre la nueva política urbana en la era de la globalización: Reflexiones a partir de la experiencia en la ciudad de Buenos Aires. En: Cuenya, B., Fidel, C. y Herzer, H., eds *Fragmentos Sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Buenos Aires: Siglo veintiuno editores Argentina, pp. 89-110.
- de Paula, A. S. J., Gutiérrez, R. y Viñuales, G. M. (1974) *Del Pago del Riachuelo al Partido de Lanús, 1536-1944*. La Plata: Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires "Ricardo Levene".

- Fernández Larrain, F. (1986) *Historia del Partido de Avellaneda: Reseña y Análisis, 1580-1980*. Buenos Aires: La ciudad.
- Koolhaas, R. et al. (1995) *S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large*. New York: Monacelli Press.
- Oszlack, O. (1983) Los sectores populares y el derecho al espacio urbano. *Punto de Vista*. Vol. 16, pp. 15-20.
- Silvestri, G. y Gorelik, A. (2000) Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: El fin de la expansión. En: Romero, J. L. y Romero, L. A., eds *Buenos Aires. Historia de Cuatro Siglos. Tomo II. Desde la ciudad burguesa (1880-1930) hasta la ciudad de masas (1930-2000)*. 2nd ed. Buenos Aires: Altamira, pp. 461-498.
- Torres, H. (1993) *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: FADU-UBA.
- (2001) Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE*. Vol. 27 (80), pp. 33-56.
- Vapñarsky, C. (2000) *La aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: Eudeba.
- Vecslir, L. y Baer, L. (2011). "Reestructuración urbana y mercados de suelo en las centralidades metropolitanas de Buenos Aires". *Actas del 1er. Congreso Latinoamericano de Estudios Urbanos*, Universidad Nacional de General Sarmiento.