

COMPORTAMIENTO DE UN ÁREA DEPRIMIDA DE LA CIUDAD DE BAHIA BLANCA PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

Lic. Silvia Beatriz Grippo
Lic. María del Carmen Vaquero
Lic. Patricia Ercolani
Arq. Juan Carlos Pascale*

El presente trabajo aborda, en forma interdisciplinaria, el estudio de un sector de la ciudad de Bahía Blanca, que presenta características atípicas con respecto al resto del tejido urbano. El objetivo principal es realizar el análisis integral del sector, formular soluciones que tiendan a su rehabilitación e integración a la masa urbana y elevar las propuestas a los organismos correspondientes para su eventual aplicación. Esta problemática, planteada en 1985 en la Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca, fue también considerada, en 1989, en el estudio: "Área particularizada del sector Este de la ciudad".

Bahía Blanca, localizada en el SW de la provincia de Buenos Aires, se asienta sobre una planicie costera formada por niveles aterrazados que descienden suavemente al mar, entre las cotas de 70 y 6 m. Se encuentra atravesada por el arroyo Napostá, cuyo brazo principal cruza la ciudad de norte a sur, siguiendo un curso sinuoso de escaso ancho, parcialmente entubado y por el arroyo Maldonado, en dirección NE-SW, totalmente canalizado. Ambos tienen un régimen irregular, típico de los ambientes semiáridos, con escaso caudal medio. La ciudad, con una población de 280.000 habitantes y 14.000 hectáreas de superficie, cumple funciones comerciales, industriales y administrativas, pero es de destacar que registra una posición estratégica por su localización interregional Pampa-Patagonia conectada con un litoral portuario que posee los mayores puertos de ultramar.

El área de estudio se localiza en el SE de la ciudad, delimitada por una ruta nacional de acceso y las vías del ferrocarril. Se trata de un espacio marginado que se muestra como un sector deprimido de difícil rehabilitación en forma espontánea. Por este motivo, se plantea la necesidad de realizar un estudio particularizado para integrar esta área, próxima al microcentro, a la masa urbana (Plano 1).

Para alcanzar los objetivos propuestos, se dividió el proyecto en tres etapas: la primera comprende la evolución histórico-geográfica, con el fin de lograr una aproximación a las características y dinámica del espacio objeto de estudio. La segunda, de análisis, incluye el estudio del soporte natural y los factores ambientales; las barreras naturales y antrópicas; la intensidad, variedad y

* Departamento de Geografía – Departamento de Economía
Universidad Nacional del sur
Municipalidad de Bahía Blanca: Departamento de Planeamiento
República Argentina

tendencias de organización del uso del suelo; la dotación de servicios; equipamientos; flujos internos; dinámica de la circulación, tenencia y valor de la tierra; elementos éstos que permiten efectuar un diagnóstico de la situación actual del sector. En una tercera etapa, se establecen propuestas de intervención a través de normas que tienden a integrar el área con el resto del tejido urbano ya consolidado.

Análisis de evolución histórico-geográfica

Para realizar el análisis de la evolución histórico-geográfica integral, se recurrió a la utilización de mosaicos aéreos y planos sucesivos del catastro municipal, así como también a planos antiguos provistos por el Museo Histórico de Bahía Blanca. Cuando las escalas y fechas de realización de los mosaicos aéreos y de los planos antiguos eran equiparables, se efectuaba la complementación y comparación de los mismos.

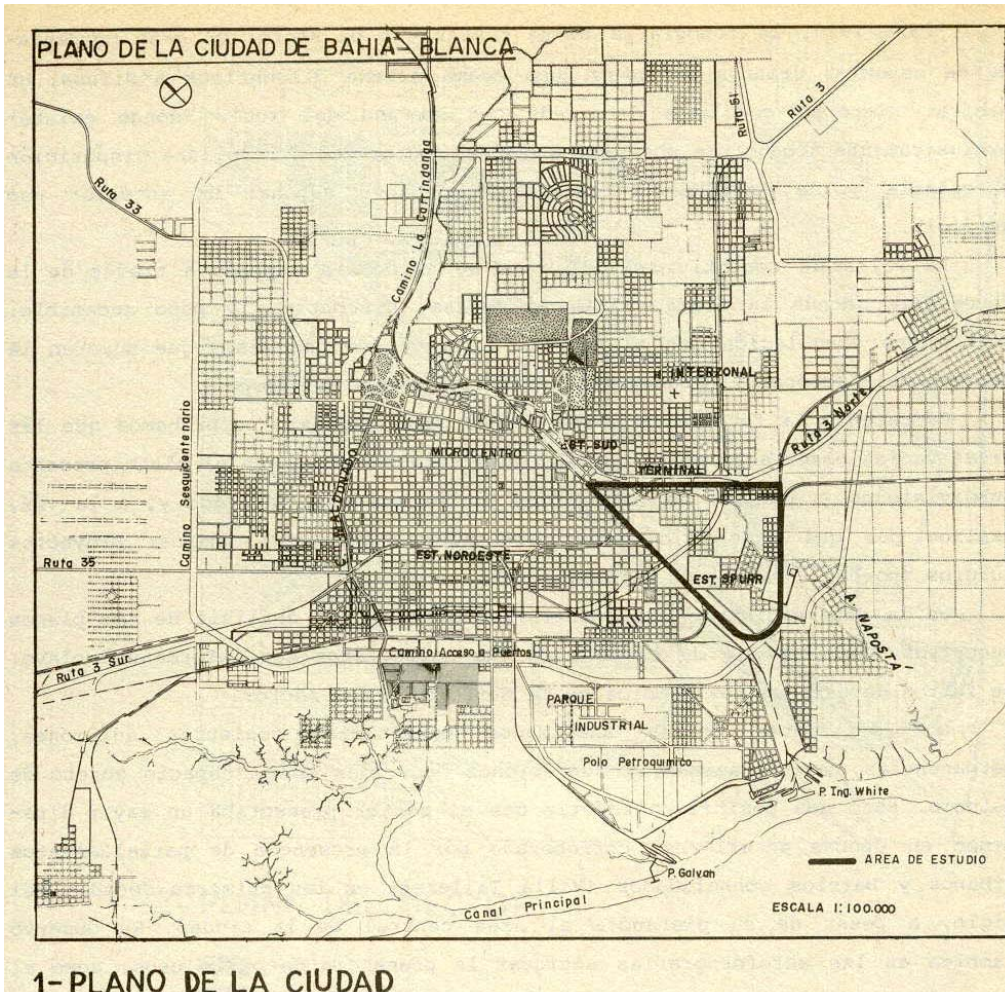
La fotografía aérea actual fue la primera aproximación al área, donde se comprobó que la misma se presenta como una cuña vacía que se introduce en la ciudad. Su particularidad es el gran porcentaje de espacios urbanos vacantes y la presencia de barreras naturales (el arroyo Napostá) y antrópicas (ferrocarril y ruta de acceso) que pueden haber condicionado su evolución. Estas características se corroboraron con la observación directa del área.

La utilización simultánea de planos y fotos sucesivas permitió detectar el comportamiento de la realidad actual reconstruyendo retrospectivamente el proceso de su formación al identificar y situar cronológicamente los elementos que la componen, habiéndose considerado que, para realizar una tarea de planificación, es necesario conocer su comportamiento a través del tiempo.

Sobre la base de la documentación recogida, se realizaron cinco cortes en el tiempo: 1920 – 1941 – 1956 – 1970 – 1990.

Para 1990, la fotografía aérea muestra en el sector un gran porcentaje de espacios urbanos vacantes; una trama urbana discontinua y difusa, un hábitat disperso con baja densidad, con un uso del suelo –donde existe- exclusivamente urbano. Se observa, sobre un sector del arroyo, una disposición parcelaria y de cortinas forestales que hacen suponer un anterior uso agrícola.

La falta de conectividad del área se evidencia también a través de la fotografía, donde la trama viaria es escasa, discontinua y poco accesible. Sólo tiene vinculación con el entorno a través de dos pasos que superan la barrera del ferrocarril y un puente vehicular sobre el arroyo.



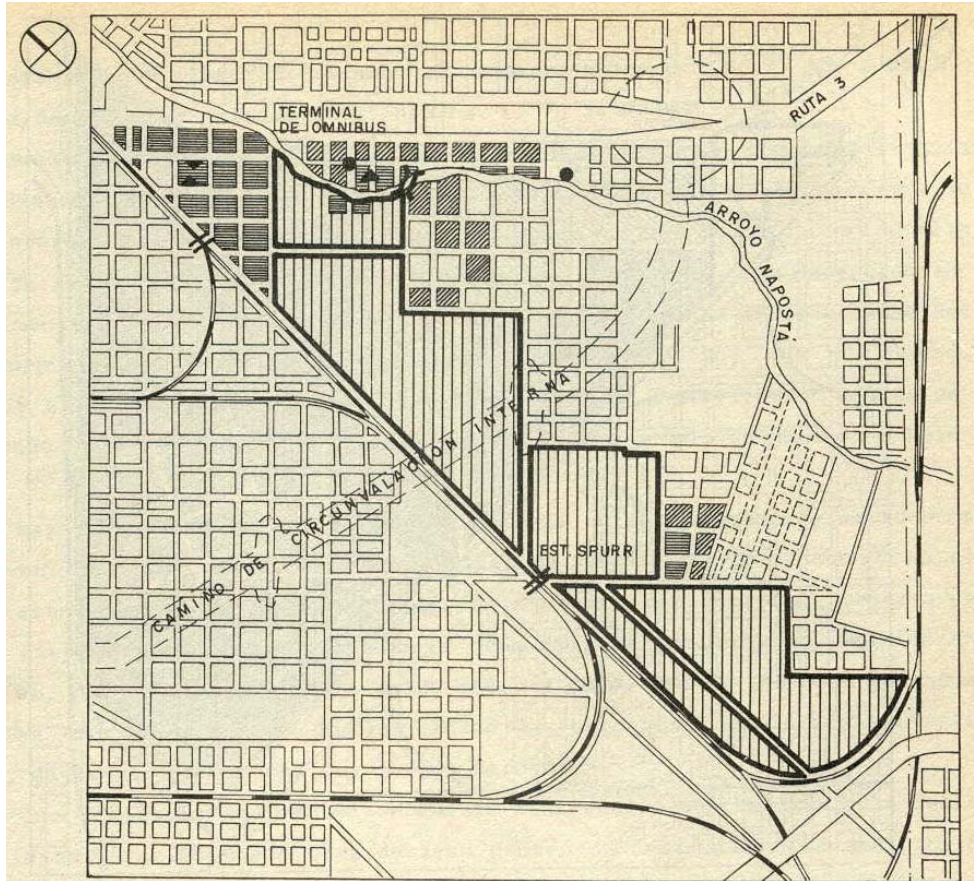
Comparando la fotografía aérea con el plano actual, comprobamos que las áreas vacías observadas no se corresponden totalmente ya que el plano presenta subdivisiones y trazado de calles que no se han materializado y, a la vez, explica por qué algunas tierras permanecen vacías, al indicar proyectos futuros (por ej.: camino de circunvalación interna).

De la observación de las fotografías aéreas, del análisis de los planos sucesivos, del trabajo de campo y de las entrevistas con informantes clave, se fueron detectando los cambios en la morfología del sector.









Los diferentes cortes analizados permitieron registrar adicciones, permanencias, modificaciones y supresiones ocurridas en el espacio objetivo de estudio. Esto nos permitió inferir que el sector presentaba un mayor dinamismo en épocas anteriores, corroborado por la presencia de parcelamientos urbanos y barrios consolidados (Villa Talleres) en las primeras décadas del siglo, a pesar de su distancia al área central de la ciudad. Se observó también en las aerofotografías antiguas la presencia de otros usos como el agropecuario (quintas y tambos), a orillas del arrollo, el cual presentaba, en el mosaico aéreo de 1941, una sinuosidad

mayor a la que se observa en 1956. Como consecuencia de la rectificación del cauce efectuada en 1949 para controlar los desbordes, quedaron franjas de tierra comprendidas entre el cauce antiguo y el actual que fueron ocupadas por asentamientos marginales (Villa Rosario). Por otra parte, la disminución en el caudal del arroyo, producida por la construcción de un canal derivador aguas arriba, redujo la cantidad de tierras dedicadas a cultivos intensivos bajo riego.

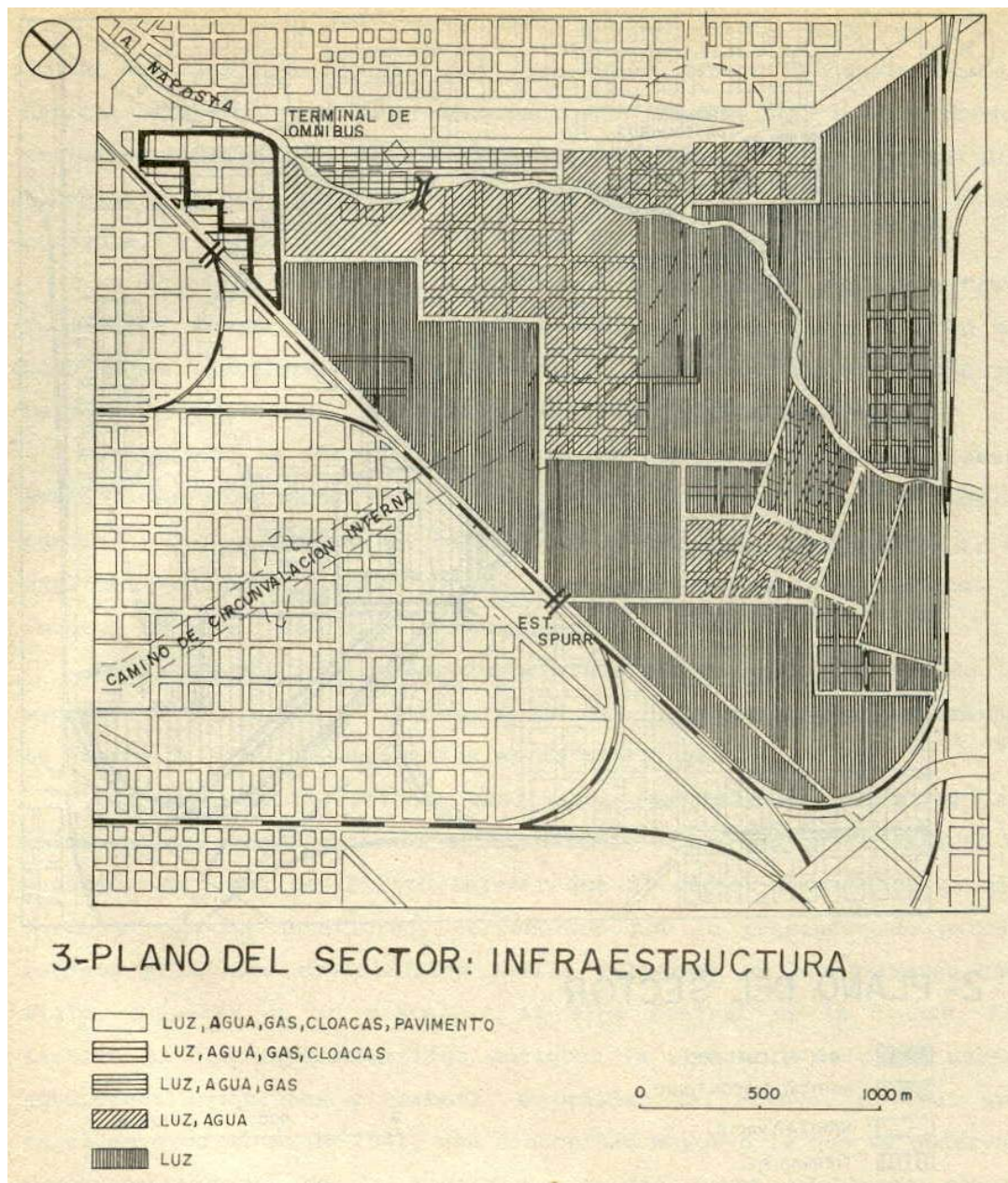
En la segunda etapa del Proyecto, se efectuó el análisis y diagnóstico del sector a través del estudio de una serie de variables (Planos 2 y 3).



2- PLANO DEL SECTOR

-  HABITAT CONTINUO
-  HABITAT DISCONTINUO
-  HABITAT VACIO
-  TIERRAS F.C.
-  PUENTE
-  PASO A NIVEL
-  ESTABLECIMIENTO EDUCACIONAL
-  SALA MEDICA
-  F.C.
-  TRAZA FUTURO CAMINO CIRCUNVACION INTERNA VIALIDAD NACIONAL

0 500 1000 m



Análisis

El área a rehabilitar tiene 490 has, con una población de 17.500 habitantes y una densidad aproximada de 35 hab/ha.

Geomorfológicamente, el sector puede ser caracterizado como una llanura sin pendiente. Esto queda reflejado en los períodos de precipitaciones de cierta envergadura, ya que tanto el agua que proviene del meteoro como aquella que aporta el arroyo, quedan allí estancadas durante varios días desapareciendo

finalmente por evaporación. A ello, contribuye la escasa permeabilidad del suelo compuesto principalmente por los areno-arcilloso, con un elevado índice de salinidad. Esta condición se traduce en la manifestación biológica, apareciendo en los espacios no edificados vegetación propia de ambientes halófilos.

La mayor cantidad de población se localiza entre el arroyo y la ruta de acceso, en el sector próximo a la terminal de ómnibus de la ciudad y en el antiguo asentamiento de Villa Talleres. En el resto del sector se observa un hábitat disperso, discontinuo, de baja densidad. La población que reside en el área es, principalmente, de recursos medio y bajo. Uno de los asentamientos marginales más importantes de la ciudad se encuentra localizado en este espacio, en la margen derecha del arroyo Napostá.

El uso del suelo es predominantemente residencial unifamiliar y la calidad de la edificación puede considerarse dentro de los parámetros medio-bajo a precario. Se detectaron, además, comercios de abastecimientos minorista y mayorista (mercado concentrador frutihortícola), establecimientos industriales de magnitud, entre los que se destacan una industria alimenticia y una curtiembre, y talleres de reparación de maquinarias ferroviarias.

En cuanto a la dotación de servicios, el área se presenta como una zona carenciada, pudiéndose distinguir diferentes subespacios dentro de la misma. Sólo once manzanas cuentan con la totalidad de los servicios (agua, luz, gas, cloacas y pavimento). El resto del área amanzanada cuenta con menos servicios (agua y luz generalmente) mientras que las parcelas sin subdividir sólo disponen de energía eléctrica.

El equipamiento sanitario y educacional, al igual que la dotación de servicios, es escaso, se detectaron tres salas médicas y tres establecimientos educacionales, uno a nivel preescolar y dos a nivel primario.

Dado que todas las subdivisiones realizadas son anteriores a la sanción de la ley 8912 que reglamenta el uso del suelo a nivel provincial, no fue contemplada la cesión de tierras destinadas a equipamientos comunitarios y espacios verdes públicos, por lo tanto, el sector carece totalmente de los mismos.

La desarticulación de la trama viaria unida a la falta de pasos que impiden traspasar el ferrocarril y el arroyo traen como consecuencia el aislamiento del sector. Se observan dos pasos sobre las vías de ferrocarril y un puente vehicular, de escasas dimensiones, sobre el arroyo. Sólo dos líneas de transporte público de colectivo sirven al sector. Una, en el extremo norte y otra, en el sur, quedando el resto sin servicio.

La presencia de tierras fiscales, pertenecientes en su mayoría al ferrocarril (199 ha) y, en menor proporción, a Vialidad Nacional (expropiadas para concretar la ruta de circunvalación interna de la ciudad), determina una gran cantidad de

espacios vacíos. Las restantes tierras son de propiedad privada, algunas subdivididas y otras en block.

Los valores de la tierra difieren en el sector entre las parcelas subdivididas y las tierras en block. Los mayores valores se registran en el sector norte, que coincide con el área de máxima densidad y va desminuyendo hacia el sur, donde se registran los precios más bajos.

En la determinación de los valores tiene incidencia, entre otros factores, la reglamentación emanda del Código de Planeamiento Urbano de la ciudad de Bahía Blanca que distingue, en el área norte, una zona residencial de media densidad donde la vivienda está asociada con los usos directamente vinculados a ella y, en el sur, un área residencial mixta donde se compatibilizan las zonas de vivienda con la industria-taller.

Diagnóstico

Desde el punto de vista natural, este espacio es recuperable para asentamientos urbanos efectivos, previa evaluación de costos debido a la falta de pendientes adecuadas a la escasa profundidad en la capa freática.

El arroyo Napostá y el trazado de las vías del ferrocarril y la gran extensión de tierras de su propiedad han actuado indiscutiblemente como barreras que impidieron el crecimiento del sector y su integración.

Anteriormente, se combinaban el uso rural y el urbano y, al desaparecer el primero, ha generado nuevos espacios vacantes.

La ocupación irregular del suelo ha dado como resultado un hábitat disperso y una baja densidad de población.

La dinámica de crecimiento urbano se ha mantenido sin cambios notables a través del lapso operativo bajo estudios (1920-1990).

No se han experimentado grandes modificaciones en el tejido urbano puesto que se mantiene la edificación de vivienda individual entre medianeras, destacándose el cambio del tejido sólo en los asentamientos de conjuntos habitacionales de planes de viviendas recientemente establecidos.

Se verifica el afianzamiento y crecimiento de las villas marginales.

La calidad de las viviendas se mantiene dentro de los límites medio, medio bajo y bajo.

No se detectan nuevas subdivisiones del suelo, debido a la falta de interés en realizar fraccionamientos, excepto en los sectores donde el uso urbano se encuentra ya consolidado.

Es acentuada la carencia de infraestructura, servicios y equipamientos básicos. La deficiente trama circulatoria interna carece de accesibilidad y conectividad, impidiendo los flujos intraurbanos.

No posee elementos de articulación interna.

Los valores de la tierra son similares a los registrados en otras áreas de expansión urbana.

La presencia de industrias importantes (curtiembres, industrias alimenticias) generan problemas de contaminación, degradando el medio ambiente y la calidad de vida de la población.

La falta de servicios en las viviendas precarias, localizadas a la vera del arroyo, sumado a los efluentes domésticos e industriales, han provocado una alta contaminación del curso de agua.

Conclusión: se comprueba que el sector es un área de difícil rehabilitación espontánea y que es necesario proponer medidas a corto y mediano plazo ajustadas a una realidad socio-económica imperantes, que permitan su desarrollo e inserción en la estructura de la ciudad.

A los efectos de esta ponencia, se enuncia algunas propuestas generales. Las medidas concretas y puntuales a corto y mediano plazo se encuentran en proceso de elaboración con el fin de ser elevadas a la Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Bahía Blanca.

Propuesta generales de intervención

Deberán procurarse soluciones tendientes a incorporar el uso urbano activo las tierras del ferrocarril. Para ello, se proponen los siguientes usos: conjuntos habitacionales, equipamiento y espacios verdes públicos.

Deberá insistirse ante las autoridades de Vialidad Nacional la concreción de la ruta de circunvalación interna en sus vías colectoras, destinando el espacio remanente entre ambas, para espacios verdes públicos o para el equipamiento comunitario.

Generar en ambas márgenes el arroyo dos avenidas que limiten un parque público lineal, rescatando el carácter paisajístico del mismo y modificando las actuales condiciones de deterioro.

Concretar la prolongación y apertura, cada cuatro cuadras, de avenidas estructurantes del sector y la construcción sobre el arroyo de los puentes viales correspondientes, conectándolo con el sector este de la ciudad que cuenta con un equipamiento sanitario y educacional de importancia.

Gestionar ante las autoridades del ferrocarril la ejecución de los pasos a nivel de acuerdo con sus normativas.

Jerarquizar la trama circulatoria generando calles primarias de tránsito rápido y secundarias de tránsito lento, que estructuren las actividades desarrolladas en el sector y se adecuen a las características topográficas y condiciones naturales del mismo.

Crear una calle secundaria paralela a la traza de las vías del ferrocarril, generando parcelas con frente a ellas, evitando la formación de espacios remanentes.

Extender, en forma gradual, la infraestructura básica de servicios de acuerdo con el plan preestablecido, con el fin de anexar paulatinamente sectores al uso urbano. Este emprendimiento deberá ser responsabilidad del Municipio, con el fin de evitar la especulación y el crecimiento desordenado del sector.

Relocalizar las viviendas marginales ubicadas en ambas márgenes del arroyo en los terrenos del ferrocarril, próximos a su asentamiento actual, evitando el efecto de desarraigo a sus pobladores.

Proponer tipologías de vivienda adecuadas a las distintas necesidades de la población y que permitan, al mismo tiempo, procesos de autoconstrucción.

Generar un núcleo que actué como centro aglutinante de actividades comerciales, recreativas y educacionales, siguiendo la propuesta del Plan Regulador de la ciudad que plantea la creación de centros a nivel barrial. Se dinamiza, de este modo, el flujo interno del sector.

Destinar parcelas a espacios verdes (plazas y plazoletas).

Ampliar el servicio público de transporte automotor de pasajeros.

Relocalizar los usos de impacto ambiental negativo en las áreas que establecen el Código del Planteamiento de la ciudad.

Proponer el tratamiento de los efluentes que se vierten a las aguas del arroyo, a fin de mejorar las condiciones ambientales actuales del mismo.

Dar a conocer a los pobladores del sector las propuestas elaboradas, pues en una planificación es necesario que las medidas a implementar cuenten con el consenso de la comunidad, lo que asegurará el cumplimiento y defensa de las mismas.

Finalmente, estas propuesta estarán acompañadas por las normativas técnico-económicas-legales que permitan su ejecución a corto y mediano plazo.

Bibliografía

ERCOLANI, Patricia. Modelo geográfico de áreas periurbanas. La influencia del mercado de tierras y las políticas públicas en el crecimiento de la ciudad de Bahía

Blanca. Beca iniciación CONICET. Departamento de Economía. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 1988.

GRIPPO de IGLESIAS, Silvia B.; Relevamiento del material cartográfico, bibliográfico y catastral del Museo Histórico de Bahía Blanca. Subsecretaría de Cultura. Municipalidad de Bahía Blanca y Universidad Nacional del Sur. 1988.

MARENCO, Silvia y otros: Uso del suelo de la ciudad de Bahía Blanca. Departamento de geografía. Universidad Nacional del sur. Bahía Blanca. 1984.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA: Plan de desarrollo de Bahía Blanca 1971.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA BLANCA: Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Bahía Blanca 1985.

MUNICIPALIDAD DE BAHIA: Plan Director de la ciudad de Bahía Blanca 1986.

REY SAMPER, J., VAQUERO, M., ERCOLANI, P.: La distribución industrial en Bahía Blanca y su incidencia en el medio ambiente urbano. Sección Investigaciones Departamento de Geografía. Universidad Nacional del Sur. 1986.

REY SAMPER, J., VAQUERO, M., ERCOLANI, P.: Carta dinámica del Medio Ambiente de Bahía Blanca: actualización y sectorización. Departamento de Geografía Universidad Nacional del Sur. 1988.

ZINGER, Alicia y otros: Bahía Blanca: análisis de la aptitud del medio natural para la expansión urbana. Bahía Blanca. 1990.