

# **NUEVAS CENTRALIDADES Y ESPACIOS PÚBLICOS EN EL PARTIDO DE JOSÉ C. PAZ (PROVINCIA DE BUENOS AIRES)**

*Soria María Lidia*  
*Depto. de Ciencias Sociales*  
*Universidad Nacional de Lujan*  
[lidiasoria@infovia.com.ar](mailto:lidiasoria@infovia.com.ar)

## **Introducción**

La ciudad moderna se descentraliza y por ello se deben reforzar los ejes que la estructuran y que le dan continuidad en el espacio geográfico. En ese contexto, el Municipio, que ordena y planifica el territorio, debe ser el principal agente del desarrollo local. Particularmente es necesario a la hora de definir estrategias o políticas a seguir en las áreas periurbanas, potenciar áreas de nueva centralidad, que actúen como nodos funcionales cohesionando el territorio.

En ese sentido, la trama urbana debe integrarse al conjunto, sin acentuar la polarización espacial que obliga a una gran parte de la población de las grandes ciudades a su marginación en las áreas periurbanas.

En el caso del Partido de José C. Paz se manifiestan las características de las áreas periurbanas de las ciudades metropolitanas, es decir, difícil accesibilidad, falta de calidad urbana, población marginada, escasos servicios públicos, equipamientos, infraestructura básica y espacios públicos.

Este Partido se halla organizado en torno a la ruta provincial 24 (ex ruta nacional 197) y a los ejes de los ferrocarriles San Martín y Urquiza. Posee un único centro de relativa importancia para el Partido, en las cercanías de la estación del ferrocarril San Martín. Allí se desarrolla la zona comercial, bancos, financieras, sedes de la administración pública local, correos, etc.

Dada la reciente creación del Partido proponemos crear nuevos ejes de estructuración, articulando el conjunto, con el fin de lograr subcentros que satisfagan las necesidades de la población local que actualmente debe trasladarse hasta el centro de José C. Paz, insumiendo tiempo y recursos económicos.

Estas nuevas centralidades se complementan con la creación o generación de espacios públicos, muy escasos en el Partido, a través de la forestación y la parquización de zonas abandonadas aledañas a las vías del ferrocarril Urquiza y en otros lugares susceptibles de incorporarse como espacios públicos.

La metodología utilizada para la realización del trabajo está basada en la búsqueda, selección, análisis y revisión de bibliografía específica, en el uso y análisis de fuentes cartográficas, el trabajo de campo y la realización de entrevistas a informantes claves.

## **Objetivos**

- Dinamizar y revalorizar zonas periurbanas del Partido de José C. Paz para lograr nuevas centralidades.
- Incorporar espacios públicos en zonas aledañas al ferrocarril y en otros lugares potencialmente aptos para dicho uso.

## **Area de estudio**

El Partido de José C. Paz se ubica en el sector noroeste del Area Metropolitana de Buenos Aires y en el segundo anillo o corona de la misma. Se encuentra a 35 km de distancia de la Ciudad de Buenos Aires, limitando al Norte y Noreste con el Partido de Malvinas Argentinas, al Este y Sudeste con San Miguel, al Sudoeste con Moreno y al Oeste con Pilar.

Hasta octubre de 1994, José C. Paz, era una localidad integrante del por entonces Partido de General Sarmiento. En ese año, como parte de la Reforma del Estado y la reestructuración del conurbano bonaerense, se dividió el antiguo Partido de General Sarmiento en tres nuevos distritos: Malvinas Argentinas, San Miguel y José C. Paz (según ley provincial Nº 11.551 del 20 de octubre de 1994). Como consecuencia de la división territorial su superficie es actualmente de unos 51 km<sup>2</sup> aproximadamente y una población de 300.000 habitantes, según estimaciones municipales.

## **Panorama físico-socioeconómico del Partido de José C. Paz**

Desde el punto de vista físico, el territorio presenta un relieve llano a suavemente colinado, con una cota mayor de treinta metros en la zona céntrica y con suave pendiente hacia el arroyo Pinazo (Norte) y hacia el río de la Reconquista (Sur). La cubierta gramínea la encontramos en las zonas de ensanche urbano, pero con un alto grado de deterioro por la existencia de basurales a cielo abierto.

En cuanto a las cuencas fluviales que surcan el Partido son cuencas de poca envergadura, destacándose por su importancia el arroyo Claro, ubicado en la zona céntrica y que está actualmente entubado para evitar las frecuentes inundaciones que se producían. El otro curso fluvial que sobresale es el arroyo Pinazo que sirve de límite con el Partido de Pilar y en cuya rivera se realizan actividades extractivas (hornos de ladrillo).

Desde el punto de vista espacial el Partido de José C. Paz está organizado en torno a la ruta provincial 24 (ex nacional 197) que comunica hacia el noreste con el Partido de Malvinas Argentinas y hacia el sudoeste con el Partido de General Rodríguez. El otro eje de poblamiento lo constituyen las vías paralelas de los ferrocarriles Urquiza y San Martín que cruzan transversalmente el Partido.

Por otra parte, José C. Paz es un típico Partido dormitorio, hereda escasa infraestructura municipal del Partido original, presenta bolsones de pobreza, tiene zonas (previstas como reserva de ensanche urbano) con basurales y no posee servicios de saneamiento de agua corriente y cloacas. Además, desde el punto de vista socioeconómico, se manifiesta una segregación residencial muy clara en cuanto a prestación de servicios diferenciales de salud, educación, recolección de residuos, seguridad, pavimentos y alumbrado público.

Posee una zona comercial en los alrededores de la estación del ferrocarril San Martín (TMSM) **1** que satisface mínimamente las necesidades de la población local, por lo cual se debe trasladar hacia otras localidades vecinas (San Miguel, Los Polvorines, entre otras). Por otra parte la escasez de industrias a nivel local y la imposibilidad, por falta de espacio, de tener un parque industrial hacen que la reproducción de la fuerza de trabajo se realice fuera de su jurisdicción en otros Partidos aledaños (San Martín, Malvinas Argentinas, Capital Federal, Pilar y General Rodríguez).

En la actualidad, dada la postergación del Partido durante décadas, se están realizando obras de infraestructura básica con fondos del Ente del Conurbano Bonaerense (Gobierno de la Provincia de Buenos Aires), tales como pavimentado y alumbrado público de algunas calles, accesos a escuelas y a barrios, obras de saneamiento del arroyo Claro, desagües, construcción de escuelas y el aporte de maquinaria vial.

La pregunta que nos surge, ante este difícil panorama de José C. Paz es *¿Qué sucederá con este nuevo Partido cuando el gobierno provincial deje de aportar los fondos para obras*

*públicas e infraestructura básica, teniendo en cuenta que es el municipio más pobre del conurbano bonaerense y en donde aproximadamente sólo el 10 % de la población paga las tasas municipales?*

La respuesta al interrogante anterior no es muy difícil de imaginar, por lo dicho anteriormente se hace difícil la viabilidad del Partido de no coexistir recursos económicos genuinos, una muy buena administración y, por ahora, ayuda de la provincia.

## **Propuesta de creación de nuevas centralidades y espacios públicos**

En cuanto a la gestión de territorio algunos municipios han elaborado proyectos de desarrollo local en donde pasan de ser meros administradores a plantear planificaciones empresariales y estratégicas. Desde el punto de vista teórico el desarrollo local resulta una alternativa ideal, en cambio desde lo práctico significa romper con estructuras tradicionales de muchos años<sup>2</sup>.

La realización y potenciación de nuevas centralidades "bien entendidas como nodos funcionales, bien como lugares polivalentes, que cohesionan el territorio para que funcione como un todo" (Borja, 1997)<sup>3</sup> es uno de los elementos que proponemos en esta ponencia.

Partimos de la realidad económica que caracteriza al Partido, es decir, una crítica situación derivada del bajo presupuesto municipal (18.000.000<sup>4</sup> de \$ para el ejercicio 1996-1997) en José C. Paz. Por ello, proponemos la utilización de la infraestructura básica existente para la creación de nuevas centralidades, es decir, el cruce de avenidas o calles pavimentadas que conforman incipientes nudos de comunicaciones.

Proponemos crear nuevas centralidades a través de las siguientes acciones:

- **Concertación entre los distintos actores sociales:** población en general, Sociedades de fomento, agentes privados y públicos representantes del Municipio (Secretario de Obras y Servicios públicos, Director de Planeamiento, Secretario de la producción, entre otros). El objetivo final de esta concertación entre actores es no sólo que conozcan la propuesta sino lograr el consenso de los representantes de la comunidad para definir la ubicación de los núcleos o nodos que conformarán las nuevas centralidades.

- **Realización de Obras:** pavimentación, ensanche y/o repavimentación y mejoramiento de los desagües de los cruces de avenidas que formaran las nuevas centralidades, a cargo del Municipio y con el posterior recobro a los vecinos.

- **Descentralización** de oficinas administrativas municipales, ya sea para recibir reclamos o para el pago de tasas y/o impuestos municipales y de otros organismos privados (teléfonos, gas, etc).

- **Creación** de minicentros comerciales (terciario cualificado) y de servicios varios (locutorios, correos)

## **Ubicación de las nuevas centralidades propuestas**

<b>Intersección</b>	<b>Barrio</b>
1. Florida y Viena	Alberdi-Frino
2. Chacabuco y Ugarteche	Frino Sur
3. Luis M. Drago y Chacabuco	Yei Pora
4. Croacia y F. Lacroze	Urquiza
5. Oribe y Gorriti	La Paz
6. Potosí y Tapi	Primavera
7. Sarmiento y Diaz de Solis	Sarmiento

Para la consolidación de las nuevas centralidades en el Partido, siempre que corresponda, se procederá a la realización de expropiaciones de predios particulares.

Entre los beneficios esperados con la creación de los nuevos subcentros para la población encontramos:

- La ordenación del espacio y la terminación de las debilidades, en cuanto a la falta de cohesión, de algunos lugares logrando el dinamismo de los mismos.
- El acceso, más cercano a su domicilio, a los diversos servicios sin tener que trasladarse hasta el único centro de relativa importancia existente en el Partido.
- El mejoramiento de la calidad de vida urbana.
- La mayor accesibilidad a nivel del Partido, no sólo por las nuevas obras de ensanche y pavimentación de las arterias existentes sino también por el atractivo que puede generarse para las empresas de transportes que contarían con más y mejores redes de infraestructura, posibilitando aumentar sus frecuencias y recorridos que por ahora se reducen a las principales arterias.
- La articulación del conjunto de la ciudad en centros (nodos) y subcentros que puedan llegar a lograr efectos transformadores y dinamizadores en su entorno. Además se espera que los vecinos frentistas, cercanos a estos emprendimientos mejoren las fachadas de sus viviendas y/o que procedan a un mantenimiento continuo de las mismas, en función de la revitalización que le imprime la nueva centralidad al barrio. Todo esto con el fin último de incorporar las zonas periurbanas del Partido que se hallan en franco deterioro.

## **Propuesta de generación de nuevos espacios públicos**

Los espacios públicos o abiertos definidos como "aquellos sectores urbanos o periurbanos destinados predominantemente a no ser asiento de edificaciones, que presentan suelo natural y -en distinto grado-elementos bióticos en especial, flora original o implantada"<sup>5</sup> es otro gran déficit que tiene el Partido y que repercute en la calidad de vida de la población paceña.

En el Partido existe un sólo predio municipal en el barrio Vucetich de libre acceso pero totalmente insuficiente para una población de 300.000 habitantes. Situación similar a lo que sucede en otras áreas periurbanas degradadas no sólo del área metropolitana de Buenos Aires sino de otras zonas como San Pablo en Brasil con sólo 5 m<sup>2</sup> por habitante, nivel inferior al recomendado por la ONU de 12 m<sup>2</sup> por habitante.

En el caso de las plazas públicas de José C. Paz todavía no cumplen con la función para la cual fueron creadas, ya que se encuentran muy descuidadas, ocupadas por asentamientos ilegales o sin el mantenimiento municipal (sin luces, bancos, arboledas, etc.). Hay algunas excepciones como la Plaza Belgrano en el centro o la del Barrio Santa Paula.

A la ausencia de los espacios públicos se le suman los bajos recursos económicos de la población, que tiene entre un 30 y un 70 % de necesidades básicas insatisfechas (NBI) y que se dedica a trabajos informales y temporarios (vendedores ambulantes) o de baja remuneración (recolectores de residuos, albañiles, empleadas domésticas, cartoneros, etc.). Señalamos este punto porque el bajo poder adquisitivo le impide a los habitantes poder trasladarse a otros Partidos (Tigre, San Miguel, Escobar) y utilizar los espacios verdes por lo cual debe conformarse con su realidad cotidiana que le devuelve un panorama visual para nada grato.

Por lo dicho anteriormente proponemos la revitalización, a través de la forestación y parquización, de la zona adyacente a ambos lados de las vías del ferrocarril Urquiza, entre la ruta 24 y el cruce de la calle Gorriti. Este lugar lo podríamos denominar "*Paseo de la vía*". Debemos mencionar que estas vías son utilizadas dos veces por semana por un tren carguero y algunos domingos por un tren histórico que realiza un sólo viaje de ida y vuelta a Capilla del

Señor y/o a Zárate. Esta frecuencia, casi nula, hace que los vecinos denominen a este lugar como la vía muerta.

En otros tiempos la zona mencionada gozaba de una actividad floreciente con tres estaciones del ferrocarril Urquiza (Altimpergher, Piñeiro, Vucetich) y frecuencias diarias de trenes que se dirigían desde Federico Lacroze, en Capital Federal, hasta Posadas en Misiones.

La desaparición paulatina de los usos rurales ganaderos (tambos) de este sector de José C. Paz hizo que se fueran cerrando las estaciones del ferrocarril, para luego consolidarse definitivamente la decadencia del sector con la reforma del Estado que dejó a la población de menores recursos sin la posibilidad de viajar desde Retiro a Misiones en tren generando, por consiguiente, más gastos a la población usuaria.

Actualmente las vías del ferrocarril Urquiza se constituyen en una verdadera barrera visual y física para la población de uno y otro lado propiciando una verdadera fragmentación del territorio, por lo cual sería importante integrar la zona al conjunto de la ciudad.

La ocupación de las adyacencias de las vías por basurales, que los propios vecinos se encargan continuamente de alimentar, deberían recibir una serie de intervenciones públicas y privadas muy fuertes que mejorarían sustancialmente la composición visual del paisaje.

Otras de las zonas a recuperar es la continuación de las vías del Urquiza en su intersección con la ruta 24 hasta Pueyrredón, uniéndose con los playones del ferrocarril y hasta la calle Leandro N. Alem, previa pavimentación, podría constituirse en un gran "*Paseo Central*".

Algunas de las acciones a realizar para llevar a cabo la propuesta de creación de espacios públicos serían las siguientes:

- Concertación entre los distintos actores sociales involucrados: vecinos, sociedades de fomentos, agentes privados y públicos.
- Inversión de agentes privados a cambio de exenciones impositivas o de concesiones por plazos determinados en el caso de puestos de expendio de bebidas y sandwiches, etc.
- Forestación y parquización a cargo de empresas que se puedan instalar en el Partido en terrenos fiscales y que reciban rebajas impositivas y también del ferrocarril Urquiza actualmente privatizado. No debemos olvidarnos que hay viveros en la zona que podrían hacer convenios con el municipio.
- Apertura y pavimentación de la calle Federico Lacroze en los tramos que se encuentra cerrada al tránsito y de nuevos pasos a nivel, en el caso del Paseo de la vía, para mejorar la articulación espacial a ambos lados de la vía y mejorar no sólo la circulación longitudinal del Partido sino también la transversal.
- Instalación de mesas, bancos, baños públicos, cestos de residuos y otros elementos *ad hoc* con financiamiento a convenir.
- Delimitación del área en zonas de juegos y de otros usos alternativos, a cargo de la secretaria de deportes del Municipio.
- Creación de un centro cultural o de actividades con apertura a la comunidad en el edificio correspondiente a la antigua estación de Piñeiro. Con las debidas refacciones se preservaría uno de los pocos lugares históricos que aún quedan en el Partido.
- Mantenimiento, limpieza y recolección de residuos a cargo de la Municipalidad.

Entre los beneficios esperados con estas medidas mencionamos:

- Mejoramiento de la calidad de vida urbana de los habitantes, a través del aumento sensible del esparcimiento y la recreación.

- Recuperación de la calidad visual paisajística.
- Fortalecimiento de nuevas centralidades que generen identidades de tipo cultural.

Por otra parte en el caso específico de las escasas plazas públicas se podrían realizar convenios de mantenimiento entre empresas privadas y el Municipio como ocurre en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

## Conclusiones

La Reforma del Estado y la transformación institucional operada a través de dicho proceso modifica el rol del Municipio en el año 2000 con implicancias económicas, sociales, políticas, administrativas y legales.

Con la estrategia de creación de nuevas centralidades y espacios públicos pretendemos fundamentalmente mejorar la calidad de vida urbana de una población periférica que vive alejada de todo, de los megaemprendimientos, de los servicios, etc.

Aunque la escala de las propuestas pueda ser considerada menor o intermedia relativamente en otras zonas, para el Partido sería verdaderamente una intervención de envergadura porque se rompería lentamente con esa atracción o polarización del único centro existente en las cercanías de la estación de José C. Paz.

En el caso de los "Paseos" propuestos, *Paseo de la Vía y Paseo Central*, se cambiaría no sólo fisonómicamente a los lugares hoy abandonados sino que también se propendería a generar una mayor cohesión social e identidad colectiva de una población que ya de por sí es nativamente heterogénea.

Las soluciones no son mágicas ni imposibles hace falta voluntad política, concertación con grupos económicos y participación de los vecinos. Principalmente buscamos con las acciones propuestas propiciar un salto hacia adelante en el desarrollo urbano de la periferia del Partido, a través de la creación de nuevas centralidades con dimensiones multifuncionales que satisfagan las necesidades de la población sin necesidad de trasladarse permanentemente al centro.

## Citas:

**1** Transporte Metropolitano San Mzrtín, privatizado desde el año 1992.

**2** Más acerca del desarrollo local y sus implicancias en Pereyra-Soria, "Los Municipios y el Desarrollo local hacia el fin del milenio". Primer Encuentro Internacional Humboldt, Buenos Aires, 1999.

**3** Borja, Jordi "Notas sobre planeamiento estratégico" (síntesis de dos capítulos del libro Local y Global). 1998. mimeo

**4** Comparemos con los 50.000.000 de pesos que tiene de presupuesto el Teatro Colón del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

**5** Kullock (Coor.) "Manual de Gestión Ambiental Urbana" Area Metropolitana de Buenos Aires. Fundación Carlos Auyero-Green Cross Internacional. Bs.As.1999, pág.139.

## Bibliografía:

- Borja Jordi- Castell Manuel, Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Taurus, Madrid, 1997.
- Borja Jordi, Notas sobre planeamiento estratégico (síntesis de dos capítulos del libro Local y Global).Mimeo.
- Borja Jordi, Ciudadanía y espacio público, Debat Barcelona 1997, Ciutat Real Ciutat Ideal, Significado y función en el espacio urbano moderno. Centro de Cultura Contemporània de Barcelona. Octubre de 1997.
- Kullock D. (Coordinador), Manual de Gestión Ambiental Urbana. Area Metropolitana Buenos Aires. Fundación Carlos Auyero-Green Cross Internacional. Bs. As. 1999.
- Pereyra A. Y Soria L., "El Municipio y el Desarrollo local hacia el fin del milenio". Primer Encuentro Internacional Humboldt, Buenos Aires, Octubre de 1999.

- Suarez Odilia, El espacio público, en Reflexiones... Los espacios públicos. Buenos Aires, 1997.

- Zulauf, Werrer, "La ciudad como ecosistema: gestión ambiental y descontaminación" en La ciudad en el siglo XXI, Experiencias exitosas en la gestión del Desarrollo urbano en América Latina.

Otras fuentes:

- Municipalidad de José C. Paz:

- Secretaría de Prensa y Difusión

- Dirección de Planeamiento