

## **FORMACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE TEJIDOS URBANOS HÍBRIDOS. Estudio de casos en las regiones metropolitanas de Bogotá y Buenos Aires**

**Lorena Vecslir** (CONICET- Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires) lorena.vecslir@conicet.gov.ar

**Daniel Kozak** (CONICET – Centro de Estudios Urbanos y Regionales) daniel.kozak@conicet.gov.ar

**Fernando Rubio** (Pontificia Universidad Javeriana) beetle25@hotmail.com

**Jacobo Molina** (Pontificia Universidad Javeriana) molina-juan@javeriana.edu.co

### **RESUMEN**

El trabajo presenta un estudio de los tipos más repetidos o recurrentes de tejido urbano en las regiones metropolitanas de Buenos Aires y Bogotá: manzanas tradicionales de uso mixto que permiten desarrollos o cambios progresivos, parcela a parcela, que por sumatoria logran modificar amplios sectores de ciudad. A partir de metodologías predominantemente cualitativas se examinan y comparan una serie de muestras representativas de tejido urbano, incluyendo el Barrio Venecia y las localidades de Fontibón y Engativá en Bogotá; y los municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora en el sur de la primera corona metropolitana de Buenos Aires. Se contrastan ciertas semejanzas y diferencias en los procesos de formación de estos sectores, así como en los paisajes urbanos resultantes, sus estructuras y modalidades de transformación. La cuestión de la “manzana híbrida” de usos mixtos y los procesos de “urbanización intersticial” son dos de los hilos conductores centrales del análisis. Las conclusiones destacan la productividad de abordar este tipo de estudios morfo-tipológicos a la vez que enuncian algunos temas o estrategias de proyecto que buscan aportar al debate sobre cómo operar sobre los tejidos híbridos contemporáneos.

**Palabras-clave:** Tejidos urbanos híbridos, transformación urbana, Bogotá, Buenos Aires

### **ABSTRACT**

The article presents a study of some of the most repeated types of urban fabric in the metropolitan regions of Buenos Aires and Bogotá, comprised by traditional blocks with mixed uses which allow incremental changes, plot by plot, that by addition can result in the transformation of vast urban areas. Using predominantly qualitative methods, a series of representative samples of urban fabric are examined and compared, including those of Barrio Venecia, Fontibón and Engativá in Bogotá, and Avellaneda, Lanús and Lomas de Zamora in the south of the first metropolitan ring of Buenos Aires. Certain similarities and differences in the processes of formation of these areas are contrasted, as well as the resulting urban landscapes, their structures and patterns of transformation. The question of the mixed-used "hybrid block" and the "interstitial urbanization" processes are two guiding principles of the analysis. The conclusions emphasize the productivity of addressing morpho-typological studies of this kind, and identify a number of planning and design approaches that contribute to the debate of how to operate on contemporary hybrid urban fabric.

**Keywords:** hybrid urban fabric, urban transformation, Bogotá, Buenos Aires

## 1. INTRODUCCIÓN

Gran parte de las transformaciones urbanas que afectan las regiones metropolitanas latinoamericanas, entre ellas Buenos Aires y Bogotá, tienen lugar dentro del tejido tradicional de uso mixto: desarrollos o cambios progresivos, parcela a parcela, que por sumatoria logran modificar amplios sectores de ciudad.

A pesar de la importancia de este tipo de transformación paulatina y silenciosa en nuestras ciudades, su análisis –en al menos los últimos quince años– parece haber quedado soslayado frente al de ciertas temáticas recurrentes en los estudios urbanos contemporáneos, como los grandes proyectos urbanos en el contexto de la globalización, las urbanizaciones cerradas, los conjuntos multifamiliares de vivienda y la problemática de la ciudad informal y los asentamientos marginales.

En este sentido, mediante la revisión de los procesos de formación histórica y el análisis de los fenómenos recientes de transformación urbana, nuestro énfasis estará puesto en la “ciudad genérica” y los cambios en las manzanas y tipologías edificatorias tradicionales.<sup>1</sup> Tejidos que nacen como barrios obreros, promociones de vivienda y loteos populares, los cuales en su proceso de ocupación del suelo han ido configurando una grilla densa y continua. A su vez, la progresiva y continua mutación e hibridación de los usos y tipologías que componen esta ciudad genérica, resulta un rasgo identitario, una especificidad de la ciudad latinoamericana.

Desde esta perspectiva, el artículo se estructura en tres apartados. En el primero se exponen brevemente las principales características del proceso de ocupación del suelo y configuración de la grilla o cuadrícula urbanizadora en los diferentes casos de estudio. En la segunda sección, se examinan los procesos de transformación e "hibridación" de las manzanas y tipologías originales, poniendo en valor la capacidad de renovación este tipo de “ciudad genérica” de tradición local. Como corolario, se definen algunos temas y categorías de proyecto, que buscan aportar a la discusión en torno a cómo operar sobre los tejidos híbridos contemporáneos, manteniendo ciertas características estructurales de los contextos territoriales de estudio.

Conviene aclarar que el artículo recoge los resultados preliminares de una investigación en curso.<sup>2</sup> Se trata, ante todo, de una apuesta metodológica que busca superar una cierta resistencia desde el ámbito académico al estudio de la ciudad genérica, basada en la supuesta escasa novedad de sus tejidos híbridos, así como en la dificultad operativa que supone su gran extensión espacial, dominante en ambas regiones urbanas. En este sentido, se plantea un estudio por “muestreo”, que va de lo particular a lo general, y donde los casos seleccionados constituyen laboratorios de ensayo y análisis propositivo, representativos de los procesos de transformación.<sup>3</sup>

Para el estudio de la Bogotá genérica se seleccionaron dos contextos territoriales: el Barrio Venecia, en la localidad de Tunjuelito, al sur del Distrito Capital; y los entornos del Aeropuerto Internacional Eldorado, incluyendo las localidades de Fontibón, y Engativá, emplazadas en el límite occidental con el área metropolitana. Por su parte, en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), se trabajó sobre distintos sectores de tejido en el sur de la Ciudad Capital (Nueva Pompeya) y su continuación en la primera corona metropolitana cruzando el Riachuelo, en los municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora, especialmente en los alrededores de las estaciones ferroviarias.



Fig. 1. Barrio Venecia, localidad de Tunjuelito, y fragmento de Engativá (Bogotá). Fuente: Google earth



Fig. 2. Fragmentos del sur de la Ciudad de Buenos Aires y del municipio de Lanús. Fuente: Google earth

## 2. PROCESOS DE “URBANIZACIÓN INTERSTICIAL” Y CONFIGURACIÓN DEL TEJIDO

La selección de muestras territoriales buscó ejemplificar los dos tipos de procesos de urbanización que coexisten en la periferia de estas ciudades y que han dado lugar a la configuración de los tejidos urbanos híbridos contemporáneos. Uno de origen “espontáneo” (en el sentido de que no deviene de los instrumentos convencionales de planificación urbanística), cuya secuencia temporal<sup>4</sup> nos enseña una primera fase de parcelación o loteo (división del suelo), un segundo momento de generación de la edificación, y un último estadio de infraestructuración (urbanización de calles y provisión de redes de servicio). El otro proceso de urbanización, de origen formal y generalmente destinado a dar soluciones de vivienda a las clases obreras, se desarrolla de acuerdo con los cánones establecidos de provisión inicial de infraestructura básica (acceso y agua potable), y posterior división parcelaria y edificación.

Paralelamente, desde una escala mayor de lectura, una de las características más relevantes de estos procesos es lo que denominamos “urbanización intersticial”, y que tiene lugar a partir de una expansión que no se dio en forma pareja, sino que, por el contrario, se desarrolló de manera fragmentaria, avanzando progresivamente desde distintas direcciones hasta cubrir toda la superficie de los fragmentos urbanos estudiados.

Dentro los numerosos ejemplos existentes en la región de Bogotá, los crecimientos en torno de los centros históricos de Fontibón y Engativá dan cuenta de la intensa presión urbana a la encuentran sometidos los antiguos núcleos de la primera corona metropolitana. Podríamos hablar de un proceso de “metropolización” según el cual estos centros, que tienen origen a principios del S.XX, son abrazados por frentes urbanizadores provenientes de la expansión de la ciudad central, que nacen como loteos de grandes haciendas hechos por sus propietarios (o por un “urbanizador pirata” que vende subdivisiones irregulares en terrenos con dominios confusos), que luego son reconocidos y “legalizados” por el planeamiento vigente. Este tipo de urbanización, característica de los años 60 en adelante, se desarrolla, en gran medida, por la oportunidad de negocio que deriva de la fuerte presión migratoria y su demanda de suelo de bajo costo, así como por la incapacidad estatal de dar soluciones de vivienda social masiva y la falta de una reglamentación urbanística clara (ver Fig. 3).

Por su parte, el barrio Venecia resulta un caso representativo de urbanización formal de terrenos de origen rural, donde en 1950 se edifican las primeras viviendas con financiación del Instituto de Crédito Territorial. Los lotes eran entregados con vías (sin pavimentar) y puntos de agua. La edificación inicial era un primer piso autoconstruido y programado para crecer en el tiempo. El barrio comienza a adquirir importancia a partir del establecimiento de una fábrica automotriz y luego con la visita del papa Pablo VI en 1968, a raíz de la cual se cambia el nombre del núcleo, antiguamente conocido como La Laguna.

Los diferentes códigos de planeamiento, si bien no llegan a enmarcarse dentro de un instrumento general de ordenación urbana (tipo Plan Regulador), influyen notablemente en la configuración de este tipo de tejidos de desarrollo progresivo. Bajo la búsqueda de soluciones residenciales eficientes y densas, el decreto promulgado en 1967 establece unas relaciones mínimas entre el frente y la superficie del lote;<sup>5</sup> mientras que el decreto de

1972 ("Normas mínimas") revisa los indicadores de urbanización y servicios a fin de aumentar la calidad espacial y ambiental de los barrios populares.

A pesar de sus orígenes diversos, ambos tipos de urbanización, la informal y la prestablecida, terminan presentando un patrón similar de trazado (Molina, Salazar y Salguero, 1983). Las urbanizaciones irregulares adoptan, en muchos casos, los mismos amanzanamientos en barra o tipo hilera que producía la reglamentación vigente, pero con densidades mayores (entre 91 y 122 lotes/Ha), reduciendo al mínimo el porcentaje de cesiones para vías y espacio público. Otra característica común es la "vivienda popular", autoconstruida, de desarrollo y mejoramiento progresivo, que aparece en estos tejidos como la solución habitacional más flexible y económica. El resultado de este proceso de urbanización es una enorme mancha urbana, constituida por un mosaico de tejidos yuxtapuestos (o contiguos), y sin una solución intermedia de continuidad entre malla local y grandes vías de conexión metropolitana.<sup>6</sup>



**Fig. 3. Evolución de la mancha urbana en Bogotá, con foco en Fontibón y Engativá, y debajo en la zona sur, entorno del Barrio Venecia (años 1930, 1950, 1970 y 1990)**

Fuente: Reelaboración a partir del Atlas histórico de Bogotá, cartografía 1791 - 2007. Instituto distrital de patrimonio cultural. Proyecto centros urbanos- u. javeriana. i-2012. Dir. J. Molina- F. Rubio.

Los impactos de la mencionada "urbanización intersticial" resultan especialmente evidentes en el sur de la RMBA. En comparación a Bogotá, se trata de un proceso temprano de urbanización, vinculado al tendido ferroviario y la etapa de industrialización, en el que la mayor parte de ocupación del suelo tuvo lugar entre 1890 y 1940, durante el primer ciclo de metropolización de Buenos Aires (ver Fig. 4).

La condición "intersticial" estuvo signada, desde un comienzo, por las principales dinámicas de consolidación urbana de la zona, que se produjeron en los espacios remanentes entre núcleos inicialmente desconectados entre sí, avanzando progresivamente desde distintas direcciones hasta cubrir toda la superficie de los municipios de la primera corona del sur metropolitano.



Fig. 4. Evolución de la mancha urbana en el sur de la Región Metropolitana de Buenos Aires (años 1895, 1910, 1948, 1965). Fuente: Vapñarsky (2000)

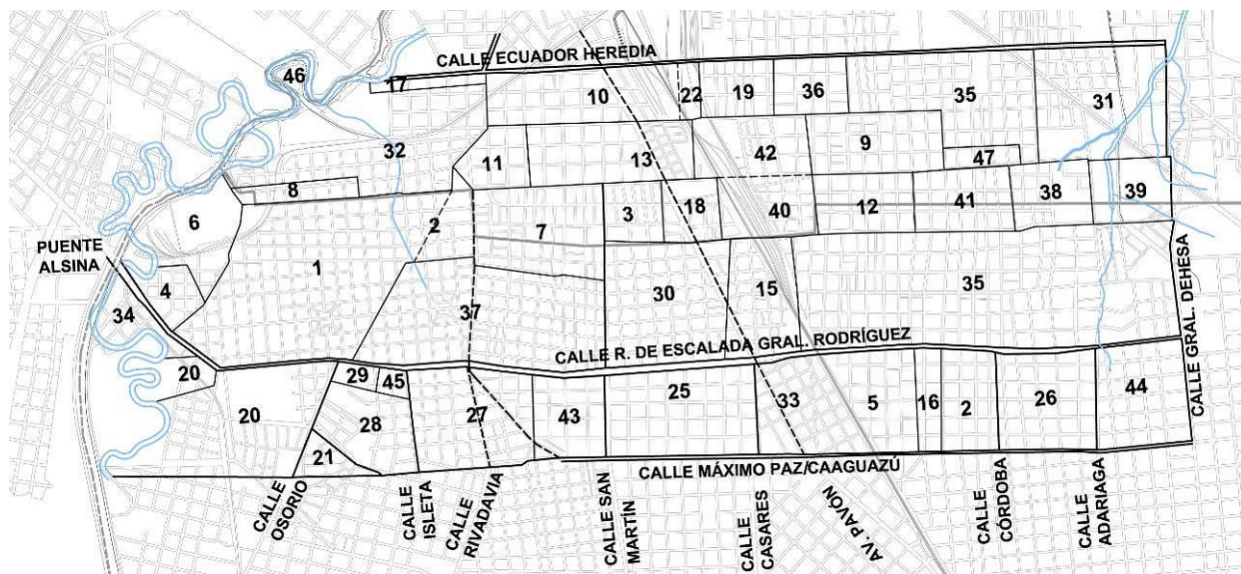


Fig. 5. Aviso de loteos de época: Pueblo de Lanús, 1937 (izq.) y Pueblo de Lanús, sin fecha (der) Fuente: Archivo Museo Juan Piñeiro

De este modo, el impulso del crecimiento del sur de la ciudad de Buenos Aires modeló el perfil industrial del borde del Riachuelo y las características generales de algunos barrios del actual municipio de Lanús<sup>7</sup>. El origen de los loteos resulta determinante de su carácter “popular-industrial”, “con ubicación y precios cómodos para obreros”,<sup>8</sup> y directamente vinculados con la idea de asociar la residencia al trabajo (fig.5). La propia toponimia de muchos de los 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 parcelaciones del área. Paralelamente, un segundo frente urbanizador proveniente del este de la región (municipio de Lomas de Zamora) y ligado a una pujante aristocracia local estrechamente relacionada con los ferrocarriles ingleses, traccionó el desarrollo del centro y este de Lanús, incluyendo los sectores próximos a la estación.

La irregularidad del tejido 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 mencionados loteos en los ciclos de fundaciones de villas. La figura 6 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 prefiguraron los loteos y fijaron la geometría de los distintos tipos de amanzanamientos yuxtapuestos.

La continuidad y densidad edilicia del desarrollo urbano, con epicentro en los entornos de las estaciones ferroviarias, no permitió el posterior surgimiento de autopistas o vías segregadas, y sus particulares características se ven aún hoy reflejadas en la reproducción de la grilla en un tejido compacto;<sup>9</sup> los ejes estructurantes del transporte público (particularmente trazados ferroviarios); las abundantes implantaciones industriales; la provisión de redes de servicios básicos y equipamientos comunitarios; y el acceso a la propiedad del suelo de sectores populares, en su origen constituidos mayoritariamente por inmigrantes europeos.



**Fig. 6. Subdivisión de la “Estancia de Aoíz” en 1818.**  
Fuente: Elaboración propia en base a de Paula et al. (1974, p. 76) y plano catastral suministrado por el Municipio de Lanús.

El Decreto Ley 8912/77 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (único instrumento de regulación a nivel supramunicipal) sirve como freno más que como incentivo de este tipo de expansión urbana, prohibiendo por primera vez en 1977 el loteo sin infraestructura previa y determinando una serie de medidas y parámetros mínimos. De este modo, un porcentaje importante de la población que previamente a la aparición de esta ley podía acceder al mercado de la vivienda por una vía legal, mediante “loteos populares”, vio limitada sus posibilidades y empujada a formas de ocupación irregular. Por otro lado, muchos de los propietarios de tierras que hasta ese momento vendían sus predios por medio de loteos destinados a los estratos medios-bajos,<sup>10</sup>

orientaron sus negocios inmobiliarios en la periferia a las clases medias-altas y altas, a través de *country clubs* en una primera instancia, y más recientemente barrios cerrados de vivienda permanente.

El análisis de los patrones de ocupación en algunos sectores de la periferia de Bogotá y del sur de la RMBA echa luz entonces sobre este modo de ocupación "por manchones", que todavía puede vislumbrarse en la trama irregular de la grilla, las distintas geometrías de las manzanas y la falta de continuidad de algunos ejes viarios. Se trata de fragmentos urbanos "contiguos", pero no necesariamente "continuos", que configuran el *patchwork* característico de los tejidos urbanos híbridos.

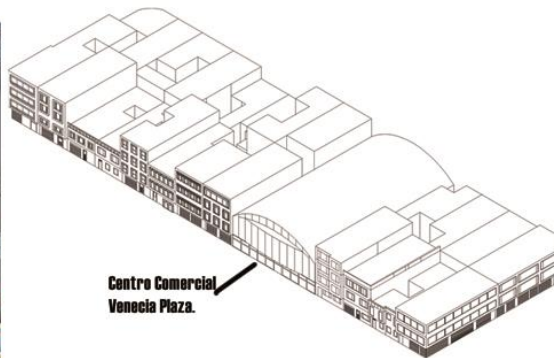
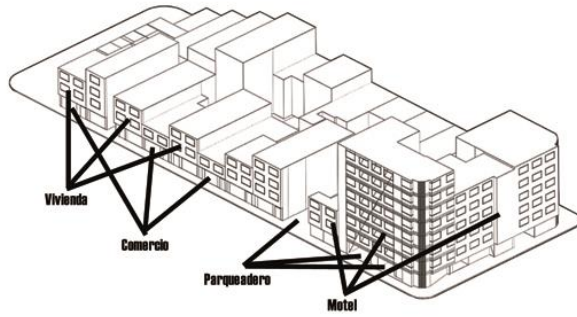
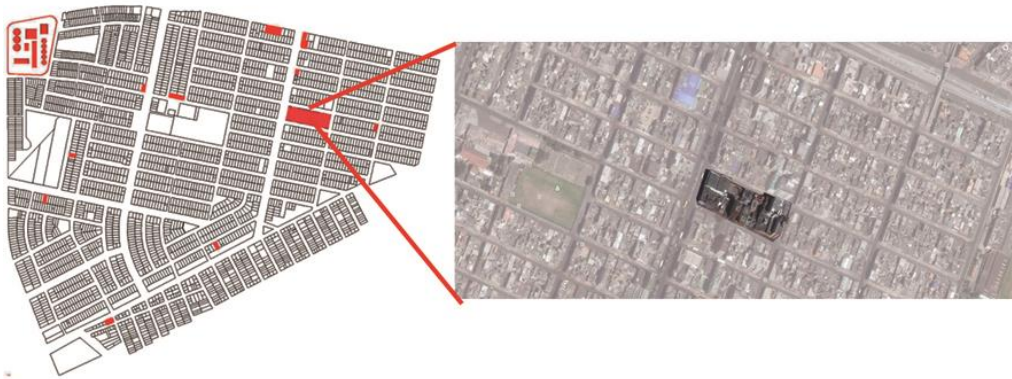
### **3. PROCESOS RECIENTES DE TRANSFORMACIÓN DE LA CIUDAD GENÉRICA**

Los procesos de transformación más recientes sobre los fragmentos urbanos de estudio se caracterizan por su desarrollo iterativo e incremental. Una sumatoria de micro-transformaciones a partir de las cuales se densifica y consolida progresivamente la ciudad genérica. Sustentada por un grano parcelario de dimensiones relativamente regulares y caracterizada por sucesivos y constantes cambios individuales, en ella se conjuga la aparente dicotomía entre el deseo del Estado por urbanizar y el deseo del privado por incorporarse en las dinámicas socioeconómicas imperantes, imprimiéndole un sello urbano particular.

En los casos seleccionados, la riqueza de las transformaciones urbanas no se da necesariamente como resultado de intervenciones o políticas públicas de mejoramiento, sino más bien como reacción atomizada a los procesos de desarrollo local y aprovechamiento de las oportunidades que surgen en torno de las antiguas estaciones ferroviarias, a lo largo de las líneas de transporte masivo, ejes viarios estructurantes o nuevas infraestructuras de comunicación, creando centralidades auto organizadas a escala barrial o municipal, periféricas respecto a los circuitos de los grandes centros financieros y comerciales de escala metropolitana y global.

En Bogotá, el mejoramiento de la infraestructura de movilidad (modelo Transmilenio) produce el surgimiento de microcentralidades como expresión de una valorización diferencial del espacio urbano. Todos aquellos predios con frente a las avenidas principales cambian progresivamente su uso residencial y se subdividen para obtener mayores ganancias por renta o por implantación de actividades de carácter comercial y de servicios. Por un efecto de irrigación, las áreas cercanas a dichas centralidades también van transformándose, incorporando paulatinamente actividades complementarias a las anteriores.

A partir de los 90, el barrio de Venecia, por ejemplo, deja de ser un área residencial tradicional, para configurarse en una nueva centralidad al sur de la ciudad. El proceso de sustitución y transformación tipológica está determinado por el transporte público, y su posición como puerta de entrada y punto baricéntrico de transición entre áreas importantes, en términos de densidad poblacional, dentro de la estructura urbana. Así, el impacto se produce prioritariamente a lo largo de las principales vías pasantes y de acceso que, utilizando la figura de Boeri, Lanzani, Marini (1993), actúan como "atractores lineales" dentro del tejido barrial. La formación del "atractor lineal" de la Avda. 51 sur resulta explicativo de este proceso. En 1960, con la conexión con la Avda. 68, una de las primeras autopistas de integración metropolitana, la carrera 51 comienza a adquirir carácter comercial y productivo. El ensanche de la autopista sur con la carrera 30 en 1970, convierte a la carrera 51 un punto de intercambio de transporte municipal e intermunicipal. Su consolidación como centro local de comercio popular, de 1990 en adelante, atrae la localización de servicios bancarios, comercio de cadena de indumentaria, generación de pasajes comerciales, moteles y zonas de diversión nocturna. En este proceso de cambio de centro de comercio popular a centro de servicios mixtos el barrio se conecta con el Transmilenio (fase 1- 2000). Cabe mencionar que, desde 1995, el barrio es sede de la Bienal de Venecia de Bogotá (BVB), la cual busca explorar formas de aproximación entre el arte y la comunidad.





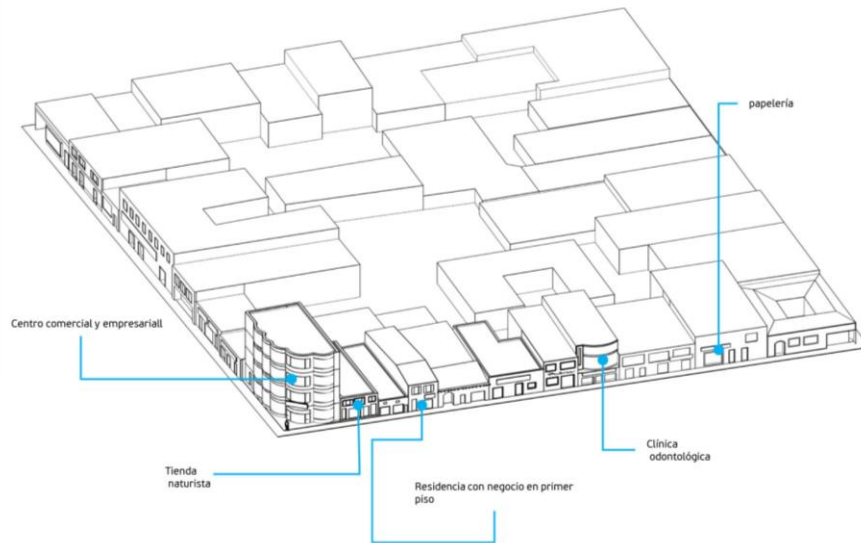


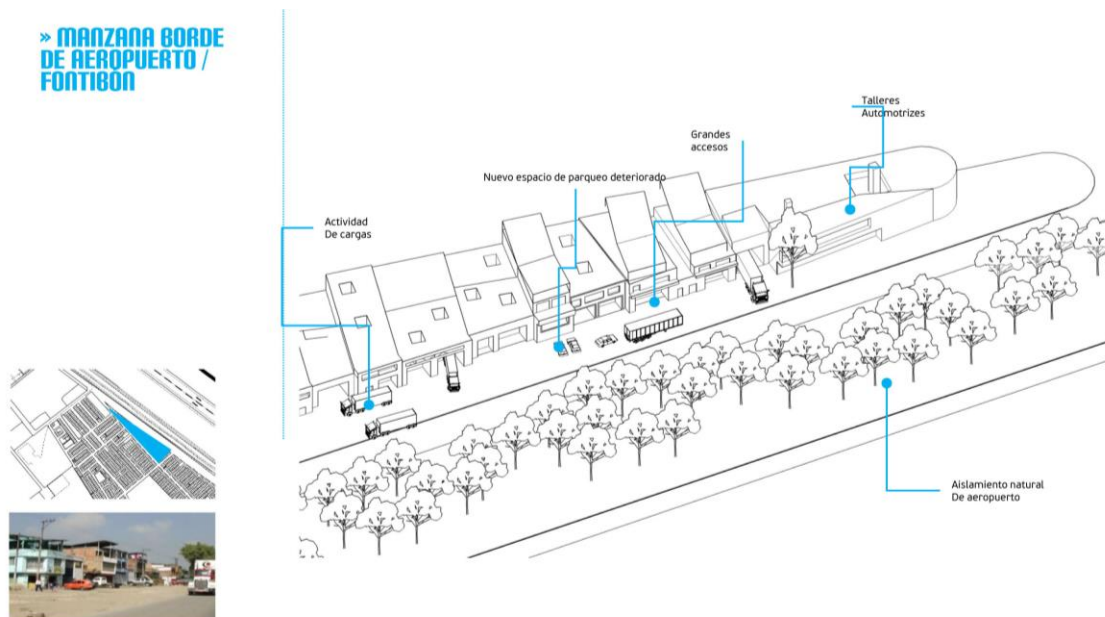
**Fig. 7. Análisis e imágenes de la manzana híbrida en el barrio de Venecia.**

Fuente: Proyecto Centros Urbanos - U Javeriana. 1- 2011 Dir. J.Molina- F. Rubio. Grupo de estudiantes: J. Caicedo, M. Rojas, M. Roja

En Fontibón y Engativá, los procesos están más determinados por la presencia de grandes infraestructuras logísticas (Aeropuerto internacional, Zona Franca, Calle 13 y Longitudinal de la Sabana). Por su alta accesibilidad, Fontibón establece una estrecha relación con las dinámicas del entorno regional, y su transformación está encaminada a la incorporación de servicios logísticos y de almacenamiento. La ósmosis generada desde las infraestructuras hacia los barrios de vivienda, da lugar a un tejido mixto con procesos de sustitución progresiva del uso residencial por servicios, carga y bodegaje, hoteles, talleres y parqueaderos. Engativá se encuentra condicionada por el Río Bogotá como límite, y sus transformaciones son de carácter más endógeno, con tendencia a producir espacios híbridos de industria ligera como talleres de ornamentación, carpinterías, etc. En ambos casos, la expulsión de la residencia incide notablemente en el sostenimiento de la vida y el carácter barrial. Por su configuración histórica, la plaza principal de los dos asentamientos, hoy incorporados al continuo urbano del Distrito Capital, les permite mantener algunas actividades tradicionales en medio de un entorno con un importante nivel de transformación espacial y económica.

» MANZANA CON  
CENTROS  
COMERCIALES Y  
USOS  
MIXTOS/FONTIBON





**Fig. 8. Análisis e imágenes de la manzana híbrida en Fontibón.** Fuente: Proyecto centros urbanos- u. javeriana. i-2012. Dir. J.Molina- F. Rubio. Grupo de estudiantes: D. Gomez, F. Guerra, F. Guerrero. D. Villamizar

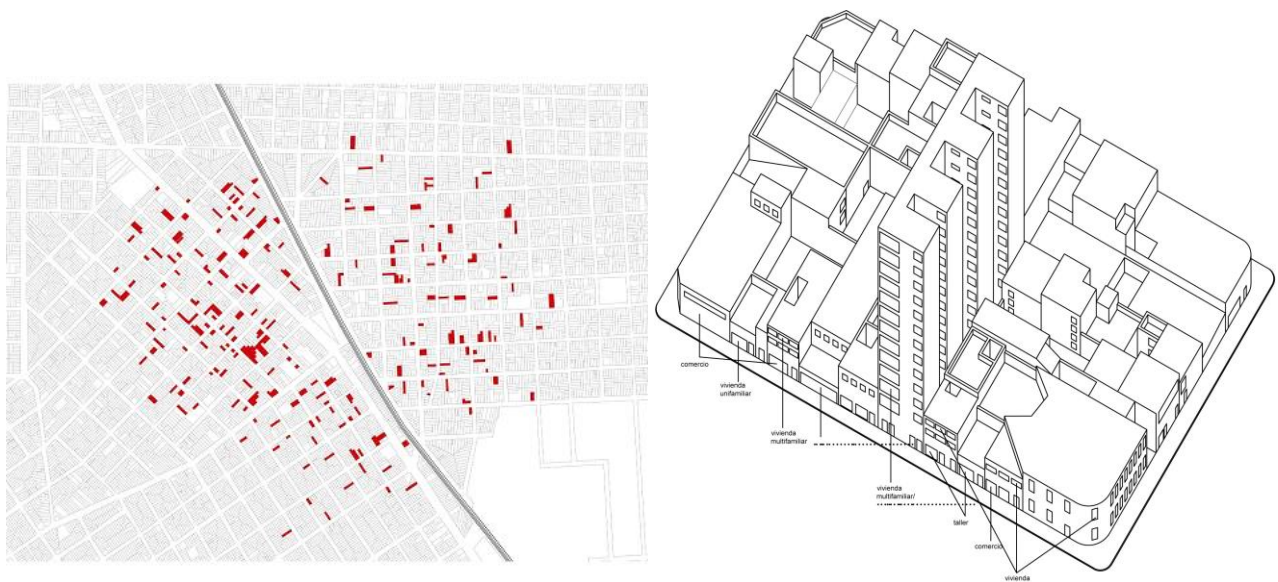
Así como Fontibón y Venecia nacen y crecen favorecidos por la implantación de industrias en sus proximidades, el carácter “popular-industrial” de los loteos en la zona del sur del conurbano bonaerense condicionó la formación de una manzana de uso mixto, distintiva del tejido urbano del sur de la Ciudad Capital (barrios de Parque Patricios y Nueva Pompeya) y de los 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. 9).



**Fig. 9. 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: Kozak, Vecslir (2012)

Sobre este tejido urbano híbrido pueden distinguirse dos procesos recientes de transformación, especialmente notorios en las áreas entorno de las principales estaciones ferroviarias. Por un lado, la densificación y “verticalización” promovidas por la proliferación de emprendimientos residenciales privados; y por otro, la revalorización del “comercio a cielo abierto”, tanto desde iniciativas provenientes del mercado inmobiliario como desde el impulso dado por algunas políticas públicas municipales.

La profusión de emprendimientos de vivienda multifamiliar en altura, durante los años 90 y sobre todo 2000, en las zonas colindantes a las estaciones de Lanús, Avellaneda y Lomas de Zamora, manifiestan 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. Esta demanda proviene en gran parte de los propios municipios, 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 económicos– de esos nuevos productos verticalizados.



**Fig. 10. Edificios en altura y manzana híbrida en el área central del municipio de Lanús, 2011.**  
Fuente: Kozak, Vecslir (2012); Patricia Tejero (2013)

Paralelamente, en algunos municipios como Lomas de Zamora, el tejido urbano ha sufrido otro tipo de transformación basada en la reactivación del comercio tradicional. La zona apodada *Las Lomitas*, contigua al centro tradicional de este municipio, aporta una nueva tipología de distrito comercial, gastronómico y de diseño en el 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*.<sup>11</sup> 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, 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.



**Fig. 11. Las Lomitas (Lomas de Zamora)**  
Fuente: Kozak, Vecslir (2012)

En definitiva, entre las diferentes lógicas y patrones de cambio que afectan la ciudad genérica del sur del conurbano bonaerense 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 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;<sup>12</sup>
- 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*).

Por otro lado, y si bien no son objeto de nuestro trabajo, las transformaciones en este tipo de ciudad genérica también ocurren a partir del deterioro de la estructura socioeconómica de sus poblaciones, y la progresiva "tugurización" de algunos sectores del tejido (Monte Chingolo, Villa Caraza, Pasco). La dificultad de acceso a la vivienda, la subdivisión informal de lotes y la ampliación (horizontal o vertical) de la superficie construida dentro de los lotes existentes por crecimiento del grupo familiar o incorporación de alguna actividad económica a la vivienda (por ejemplo un taller, bar o pequeño comercio), llevan muchas veces a contravenir lo impuesto por las normas urbanísticas en vigor.

#### **4. POTENCIALIDADES DE LA CIUDAD GENÉRICA Y ALGUNOS TEMAS DE PROYECTO**

De acuerdo al análisis realizado, el tejido híbrido objeto 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 el *patchwork* dibujado por la yuxtaposición de diferentes tramas; y a escala de fragmento, como resultado de la repetición regular de una manzana compleja formal y funcionalmente. El aspecto característico de esta unidad básica, que termina configurando su impronta, es la hibridación de actividades y las adecuaciones que va asumiendo para poder satisfacer las nuevas demandas funcionales y establecer al mismo tiempo, una cierta articulación entre el espacio doméstico y el espacio público (fundamentalmente la calle).

Así, entre las principales problemáticas de la *ciudad genérica* se han mencionado la discontinuidad o fragmentación que suele darse entre algunas partes de la grilla, así como la falta de un viario de escala intermedia o la descontextualización por la irrupción de grandes piezas (aeropuerto, *shopping*), que generan una desarticulación de escalas (local-global).

En algunos casos, el acelerado proceso de densificación del tejido y el desajuste de las normas vigentes, han generado alturas excesivas en relación a los anchos de vía existentes o la "verticalización discontinua" de áreas interiores fuera de los principales corredores de movilidad, derivando en reacciones por parte de la población local o desde la gestión municipal, tales como la suspensión de obras y/o reforma de los respectivos códigos de planeamiento (tratando de remediar parcial y sesgadamente los indicadores de edificabilidad o altura máxima).

La diversidad morfotipológica de la manzana híbrida plantea, asimismo, 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.

Sin embargo, paralelamente, la ciudad genérica presenta una serie de potencialidades entre las que nos interesa destacar la flexibilidad para transformarse y adaptarse a las cambiantes demandas funcionales, manteniendo los trazados originales, y en gran medida el grano parcelario. Las tipologías de vivienda progresiva permiten una rápida evolución de los tejidos, con capacidad de incorporar con una cierta velocidad nuevos usos y actividades diferentes de la puramente residencial (comercios, talleres, almacenes, servicios) o con flexibilidad para evolucionar, uniéndose a otras estructuras, en piezas mayores que no modifican el carácter de la manzana.

Asimismo, dentro de la homogeneidad del tejido de la ciudad genérica, emergen algunos ejes con capacidad estructurante (Avenida 51 sur, Calle 13 y Calle 63 en Bogotá; Avenida Hipólito Irigoyen y Ferrocarril Roca, en la región sur de Buenos Aires). Estos atractores permanecen expectantes de lecturas renovadas y pautas de ordenamiento urbano específicas, en relación a la urbanización del espacio público atendiendo todo el "espesor" del corredor;<sup>13</sup> la reordenación del tráfico de paso o de carga, del tráfico local, vehicular, peatonal y del transporte público; la regulación de la "sección" o perfil edificado, y especialmente de las plantas bajas (usos, alturas, alineaciones y retranqueos); así como la puesta en valor de hitos o espacios referenciales.

En sintonía con lo anterior, la resolución de los finales, los "detrases" de la malla, así como de los límites o las discontinuidades (cambios de directrices) entre fragmentos de tejido se presenta como potencial instrumento organizador de los tejidos híbridos. Estrategias que buscan convertir los bordes en transiciones y los límites en articulaciones. En los casos de estudio, resultan ejemplos paradigmáticos la renovación del borde de Fontibón en su articulación con el aeropuerto, o la reestructuración del eje Riachuelo.<sup>14</sup>

Por último, desde el punto de vista metodológico y frente a la dinámica inherente a estas transformaciones, se considera necesario buscar nuevas alternativas de análisis que establezcan una forma de aproximación más inductiva o fenomenológica al objeto de estudio. Para ello, de manera paralela a los análisis urbanísticos tradicionales de masa-vacío, accesibilidad, usos, etc., es necesario ensayar mecanismos de lectura por muestreo sobre fragmentos representativos de los procesos en curso, que permitan explicar ciertas características de la transformación e hibridación de los tejidos, difícilmente observables desde escalas mayores.

En este sentido, la identificación de procesos o fenómenos más que de formas estáticas resulta fundamental en aras de reconocer con mayor precisión, los motores que desencadenan determinados episodios o situaciones urbanas. Si bien es cierto que el trabajo realizado indica que los procesos se dan de manera simultánea y bajo parámetros similares en las diferentes áreas de estudio, es posible constatar al mismo tiempo que las grandes piezas logísticas o de equipamiento condicionan, en gran medida, la tendencia hacia uno u otro sentido en la disposición o configuración de las nuevas actividades al interior de la grilla urbana.

Es así que la disposición a observar estos procesos en tiempo real implica la búsqueda de métodos renovados de análisis, que superen la noción de la cartografía finalista para convertirla en un mecanismo activo de conocimiento y espacialización de las nuevas dinámicas urbanas y territoriales, como herramienta fundamental de análisis y proyecto.

## Bibliografía citada

- AUGE, M. (1992). *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris: Seuil.
- BOERI S., LANZANI A., MARINI E. (1993). *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi, e immagini delle regione milanese*. Milano: AIM, Ed. Abitare Segesta.
- BOERI, S. (2002). *Use: Notes for a research program*. Mutations. Actar
- BOERI, S. (1998). "Eclectic Atlases. Four possible ways of seeing the city", *Daidalos* 69/70.
- 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".
- KOOLHAAS, R. et al. (1995). *S, M, L, XL: small, medium, large, extra-large*. New York: Monacelli Press.
- MOLINA, H., SALAZAR, J., SALGUERO, M. (1983). *Alternativas para la construcción y el mejoramiento de vivienda en barrios de desarrollo progresivo en relación con las pautas de poblamiento y morfología de los asentamientos*. Bogotá: Universidad de Los Andes, Centro de Planificación y Urbanismo.
- SECCHI, B. (2010). "Scenarios" *Diary of a Planner*. <<http://www.planum.net/planum-magazine/diary-of-a-planner/scenarios>>
- SOLÀ-MORALES, M. de (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Ediciones UPC, 1ª ed.
- TARCHÓPULOS, D. y CEBALLOS, O. (2003). "Formas de crecimiento urbano en Bogotá: patrones urbanísticos y arquitectónicos en la vivienda dirigida a sectores de bajos ingresos". *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VII, núm. 146 (077). <[http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(077\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(077).htm)>
- TORRES, H. (1993). *El Mapa Social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: FADU-UBA.
- VAPÑARSKY, C. (2000). *La aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires: Eudeba.

---

## NOTAS

<sup>1</sup> 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. 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 – o más repetida – de nuestro estudio, la que cubre la mayor superficie del primer cordón en el sur del conurbano bonaerense, o que compone alrededor del 70% de la región urbana de Bogotá tiene poco que ver con los enclaves globales y los suburbios homogéneos de la *generic city* koolhaasiana.

<sup>2</sup> En el caso de Buenos Aires, se parte de la reelaboración y reflexión sobre los materiales producidos para la redacción del *Plan Urbano Territorial del Municipio de Lanús* (2011-2012), financiado por el BID (Programa Multisectorial de Preinversión III), junto con el Dr. Adrián Gorelik dentro del equipo de consultores coordinado por la Arq. Laura Schächter.

En el caso de Bogotá, se parte de los resultados de los Talleres de proyecto de la asignatura Centros Urbanos (Pontificia Universidad Javeriana), desarrollados durante los cursos 2010, 2011 y 2012.

<sup>3</sup> Entre otros autores que han explorado sobre este tipo de metodología de análisis y que han servido como referencia para nuestro estudio cabe citar a Boeri (1998, 2002), Secchi (2010), Sola Morales (1997).

<sup>4</sup> Basada en la metodología propuesta por Sola Morales (1997) para el estudio de las formas del crecimiento urbano (Laboratorio de Urbanismo de Barcelona, 1971-72), según la cual las distintas fases de construcción del tejido residencial (parcelación, urbanización y edificación), y su forma de combinarse en el tiempo y en el espacio, se utilizan para explicar la variedad morfológica y la evolución de la ciudad.

<sup>5</sup> Las tipologías r7 y r8, que son las que finalmente caracterizarán estos tejidos, tienen 5,5 m de frente y superficies máximas de 90 y 65 m<sup>2</sup> respectivamente. En el barrio Venecia, los lotes son ligeramente más grandes con 6m de frente y 120m<sup>2</sup>.

<sup>6</sup> Según Tarchópulos y Ceballos (2003:5), esto se debe a la agregación de barrios de diversos tamaños "cuyo desarrollo se rige por la iniciativa individual y por una lógica de distribución espacial basada en la máxima explotación del suelo." Las mismas autoras reconocen, sin embargo, una diferencia entre los desarrollos de origen formal de los años setenta y ochenta, "en la medida en que el proceso de urbanización de los primeros constituía una forma de crecimiento de naturaleza distinta por su racionalidad económica y social, su forma de relación con la malla urbana y su estructura espacial, la cual respondía a procesos de urbanización planeada."

<sup>7</sup> El crecimiento del barrio porteño San Cristóbal Sur (hoy Nueva Pompeya) y de Barracas al Sud (actualmente municipio de Avellaneda), y de las actividades productivas ligadas a la industria de la carne, avanzaron hacia el partido de Lanús, arrastrando los patrones industriales de urbanización y dando origen a una larga tradición de saladeros, curtiembres y graserías que caracteriza ese sector del Riachuelo.

<sup>8</sup> Este era uno de los slogans de la Compañía "La Obrera", desarrolladora de la villa homónima (de Paula et al., 1974: 143).

---

<sup>9</sup> Cabe mencionar que en el caso de Buenos Aires y su entorno metropolitano, la manzana tradicional -de dimensión cuadrada- se subdivide en lotes similares, en un comienzo de 10 varas (8,66 m) de frente– y profundidad variable (hasta 50m). El tejido convencional de esta grilla es una edificación baja y compacta, con patios interiores.

<sup>10</sup> Un tipo de urbanización que fue caracterizada como “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”, una “urbanización salvaje” (Torres, 1993:15-16).

<sup>11</sup> A semejanza de la Bienal de Venecia en Bogotá, Gallery Night es un recorrido cultural que nace en Buenos Aires en el año 2001, buscando acercar el arte a la comunidad en los espacios públicos. Se desarrolla en distintos barrios de la ciudad (Barrio Norte, Puerto Madero, Retiro y Palermo) y desde 2008 en Las Lomitas, primera sede del evento en el conurbano bonaerense.

<sup>12</sup> Una variación de este primer grupo está constituida por operaciones en una escala levemente mayor, sin llegar a la categoría de Grandes Proyectos Urbanos (Cuenya, 2004), tales como la sustitución o reciclaje de grandes piezas industriales obsoletas, y su refuncionalización como supermercados, universidades, centros comunitarios y equipamientos culturales.

<sup>13</sup> Es decir no sólo la avenida y sus manzanas contiguas, sino también el entorno extendido que participa de la dinámica urbana del corredor.

<sup>14</sup> Ambos ejemplos se tratan de desafíos actuales de proyecto, objeto de diversos estudios y propuestas en curso. En el caso de Engativá y especialmente Fontibon, los conflictos de borde aparecen ligados a la operación estratégica del Aeropuerto Internacional Eldorado que busca convertir su área de influencia en una gran plataforma de servicios y comercio internacional, combinando la producción liviana de alto valor agregado con servicios logísticos y empresariales. El tratamiento de la cuenca del río Matanza, llamado Riachuelo en el tramo que bordea el sur de la Ciudad de Buenos Aires hasta su desembocadura en el Río de la Plata, también ha sido un tema de reflexión y debate reciente, centrado principalmente en la problemática ambiental y el riesgo de la actividad industrial en la cuenca. La creación de la ACUMAR (Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo) en 2006 dio lugar a la propuesta de un Plan Integral de Saneamiento Ambiental, y desde 2008 existe una causa judicial que determina responsabilidades y plazos de cumplimiento para detener y revertir la contaminación de la zona.