

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

SEMINARIO DE LICENCIATURA EN GEOGRAFÍA

Tema

*“Urbanismo Neoliberal y conflictos urbanos en el Área Metropolitana de Mendoza:
Transformaciones en zonas pericentrales de Guaymallén.”*



Alumno: Rodrigo Martín Magallanes

Registro n°: 19953

Dirigido por: Prof. Diego Bombal

Codirigido por: Mg. Rodolfo Morgani

Mendoza, 08 de mayo de 2017

Agradecimientos

En este largo camino recorrido a lo largo de casi cuatro años desde cuando empecé a preguntarme de qué será mi tesis hasta este preciso instante en el que me encuentro escribiendo las últimas letras, se pasan por mi cabeza tantas caras, palabras, sonrisas, rabias, alegrías, frustraciones que cuesta mucho intentar sintetizarlo. Esa misma cantidad se multiplica si me atrevo a retrotraerme hacia aquel adolescente que allá por el año 2008 ingresó a la Facultad con la intriga de qué saber qué significa y para qué sirve ser geógrafo, ya habiendo pasado un poco más de nueve años creo que la primera pregunta la puedo responder, sin embargo a la segunda todavía le sigo buscando o quizás inventando una respuesta.

De toda el agua transcurrida sí puedo llegar a una rápida conclusión que no soy lo que soy hoy únicamente a partir de haber deglutido y aprehendido conocimiento científico, más bien soy parte de un conocimiento colectivo que se fue forjando a lo largo de los años en una Universidad pública, al trabajar en conjunto con compañeros/as y convencernos de que la Geografía es una herramienta importante para la transformación social.

Para dar comienzo a la larga lista de agradecimientos quiero primero que nada nombrar a mi familia conformada por mi padre Roberto, mi madre Marina, mis hermanos/as Emmanuel, Romina y Sebastián, como así también a mi abuelo ya fallecido Horacio Magallanes, por acompañarme, formarme y haberme dado las alas necesarias para volar en este lindo e indescifrable camino que es la vida. Particularmente a mi madre por ser mi señorita y mi guía incansable; y a mi padre un gran tipo, laburante, simple, compañero como pocos.

En segundo lugar quiero dejarle mi cariño a mi actual compañera Carla por brindarme su cariño en mis más profundas alegrías y amarguras.

A mis compañeros-hermanos de casa Álvaro y Pablo que atravesaron conmigo todo este proceso mudanzas hacia un nuevo hogar donde finalmente logré concretar la escritura mi tesis; ya mi gata Manteca que con sus ronroneos fue quien vivió más de cerca las innumerables horas vividas frente a la computadora.

A mis compañeros/as de la Murga La Caciqueña por llenar mis días de música combinada con alegría y crítica social.

A mi director Diego Bombal por animarse a ser mi director aun sabiendo los riesgos que implicaba, y que en este largo camino con vaivenes supimos guiar esta investigación hacia un destino, a partir de un gran compromiso y un trato muy compañero que nos encontró creyendo siempre que este momento de cierre llegaría alguna vez. Sobre todo por su ayuda para pensar los mapas, que junto con Pepe Molina logramos nuestros objetivos en conjunto.

A mi co-director Rodolfo Morgani por ser quien ayudó a despejar la nebulosa de idea que existió en un primer momento muy conflictivo, y que finalmente me guió hasta la concepción del objeto de estudio definitivo. Agradezco fraternalmente las ganas de siempre alentarme, presionarme, guiarme desinteresadamente para que las dispersiones no prevalezcan por sobre el objetivo de la tesis.

Quiero dejar un particular agradecimiento a mis compañerxs de militancia universitaria del Colectivo de Geografía en Movimiento, Joaco, Pedro, Gina, Pedrito, Emma, Lucho, Nacho, Sofi, Vane, Ana, Marta por ser parte de una generación que se propuso juntarse, acompañarse, formarse, soñar, practicar y creer que a través del trabajo colectivo y comprometido las clases trabajadoras pueden ser parte de la Universidad y de esa Geografía que construimos críticamente. Y esta militancia me lleva a agradecer a la Federación de Estudiantes de Geografía (Fadeg) que a través de los Encuentros Nacionales de Estudiantes de Geografía (ENEG) pude conocer otras miradas, intercambiar experiencias teóricas y prácticas, forjar nuevas y grandes amistades con gente y geografías de todo el país.

Al equipo de investigación “Urbanismo Neoliberal, mercado del suelo y conflictos urbanos en el AMM”, que fue el grupo que me abrió la cabeza, hizo despertar mi interés y me llenó de herramienta para abordar estudios urbanos desde una perspectiva crítica que intenten interpelar a la lógica imperante del capital.

A todos/as los/as profesores/as que me formaron, que me mostraron la amplitud de esta hermosa ciencia. Particularmente a Pablo Rizzo por tomarse el tiempo para darme observaciones muy importantes para esta tesis; y a Marcelo por enseñarnos su compromiso y nobleza a la hora de educar.

A mis numerosos/as compañeros/as de cursado desde los/as múltiples del comienzo hasta mis compañeros/as inventado/as que me acompañaron en las solitarias últimas clases de cursado en materias específicas de la licenciatura.

A todos/as mis amigos/as, a algunos les agradezco llenarme la casa con recordatorios para que todos los días me tome un “té-sis”, y los/as múltiples que alguna vez me apoyaron o despertaron una sonrisa en todo este proceso.

Al querido Carlos Romero que hoy ya no está entre nosotros, pero que está en su construcción en el barrio y también en la presente tesis, en una entrevista hecha entre risas y amigos.

A Federico Díaz por mantenerme al tanto siempre de la realidad del querido Club Atlético Argentino, por brindarme su entrevista y permitirle aportarle algunos análisis.

A la Feria Popular de Guaymallén, y particularmente a Estela Fernández por siempre mostrarse dispuesta por sociabilizar su información y confianza en este duro camino de lucha; como así también por permitirme hacer algunos aportes para la exposición en la Banca del Vecino de Guaymallén.

A Ricardo Ponte por abrirme las puertas de su casa aún sin conocerme, y brindarme toda su información y conocimiento sobre la historia del área de estudio.

A cada una de las personas que aportaron sus discursos y se transformaron en actores claves para la construcción de esta tesis.

A mi profe de foto y amigo Matías por ayudarme a liberar y sensibilizar el ojo artístico, y así encaminarme al laberíntico camino de la fotografía que se transformó en un elemento importante en esta investigación.

A la cerrajería Magallanes por permitirme trabajar y hacer la carrera a la par con todo lo que ello implica.

A todas las escuelas en donde he trabajado y a todos/as los/as compañeros/as docentes con quienes compartimos las certezas de luchar por una educación pública, gratuita, laica y liberadora.

A la música hecha tango, jazz, murga, a los diversos folclores argentinos que me inspiró a escribir. Al mate fiel compañero de ideas.

A todos/as aquellos que por las profundas desigualdades no pueden acceder a la universidad.

A la Geografía, a la poesía, a la fotografía

Para todos ellos/as y por ellos/as es que hago esta humilde investigación, que por esas casualidades de la escala, se circunscribe en el barrio donde crecí y transito diariamente.

ÍNDICE

Introducción.....	13
Capítulo 1: Marco Teórico	
1.1. Urbanismo Neoliberal y especulación inmobiliaria en la producción de la ciudad.....	19
<i>1.1.1. El Neoliberalismo y la Ciudad.</i>	
<i>1.1.2. Mercado del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y sus agentes.</i>	
<i>1.1.3. El rol del Estado en la dinámica del suelo urbano.</i>	
1.2. Hacia una definición de zonas pericentrales.....	28
1.3. El centro histórico y el patrimonio.....	30
1.4. El Derecho a la Ciudad y los conflictos territoriales.....	33
<i>1.4.1. El Derecho a la Ciudad y las lógicas de apropiación/ dominación.</i>	
<i>1.4.2. El territorio y la territorialidad.</i>	
<i>1.4.3. Los conflictos territoriales en el marco del neoliberalismo.</i>	
Capítulo 2: Urbanismo Neoliberal, mercado del suelo y conflictos urbanos en el AMM	
2.1. El proceso de conformación del Área Metropolitana y sus tendencias.....	40
2.2. Urbanismo Neoliberal en el Área Metropolitana de Mendoza.....	42
<i>2.2.1 Rasgos del urbanismo Neoliberal en las últimas décadas del siglo XX.</i>	
<i>2.2.2 El AMM en la última década larga (2003-2015)</i>	
<i>2.2.3 La profundización de la fragmentación urbana.</i>	
<i>2.2.3.1. Las urbanizaciones cerradas.</i>	
<i>2.2.3.2. Asentamientos informales en el AMM.</i>	
<i>2.2.4. El AMM un polo Turístico y Cultural en la competencia interurbana.</i>	

2.3 Transformaciones en áreas centrales del AMM:.....58

2.3.1 El caso del Ferrocarril San Martín.

2.3.2 La proyección de la ciudad de las torres y conflictos subyacentes.

Capítulo 3: Transformaciones en áreas pericentrales del AMM: Un recorte espacial del área pericentral de Guaymallén

3.1. Presentación del Área de Estudio.....68

3.2. Breve historia del Casco Histórico de Guaymallén:.....77

3.2.1. Etapa prehispánica (antes de 1561).

3.2.2. Etapa Colonial y republicana (1561-1822).

3.2.3. Etapa como arrabal de la Ciudad de Mendoza (1822-1858).

3.2.4. Etapa como distrito de San José del Departamento de Guaymallén (1858-1900).

3.2.5. Etapa como arrabal de la ciudad y como territorio de inmigrantes a partir de conventillos, bodegas, bares, clubes y prostíbulos (1900-1943).

3.2.6. La modernidad del casco histórico: El surgimiento del Ferrocarril, el auge del Teatro Recreo y los clubes sociales (1943-1970)

3.2.7. Etapa neoliberal temprana: transformaciones y decadencia del Casco histórico (1977-2001).

3.3. Algunas reflexiones sobre el casco histórico, el patrimonio y su evolución.....97

Capítulo 4: Transformaciones urbanas en el área de estudio a partir de inversiones públicas y privadas.

4.1. El Estado como actor principal en la revitalización del área:.....100

4.1.1. El proceso de renovación del predio de la ex Estación del Ferrocarril Belgrano.....102

4.1.1.1. El motor de las transformaciones: El Espacio Cultural Julio Le Parc.

4.1.1.2. <i>La promoción de un polo audiovisual provincial en la ex Estación.</i>	
4.1.1.3. <i>Construcción de espacios verdes en el área.</i>	
4.1.1.3.a. <i>Proyecto Parque Central Estación Belgrano o el Ecoparque.</i>	
4.1.1.3.b. <i>Creación de espacio Verde en el sector aledaño al ferrocarril.</i>	
4.1.1.4. <i>Otras inversiones en obras públicas en el área aledaña al Le Parc.</i>	
4.1.1.5. <i>El moderno proyecto de urbanización del concurso del BID UrbanLab.</i>	
4.1.1.6. <i>¿Hacia la reactivación del ferrocarril?</i>	
4.1.1.7. <i>Renovación del asfalto en calles importantes de San José.</i>	
4.1.2. El proyecto de refuncionalización de la calle Mitre como nuevo eje de conexión de Acceso Norte y Sur.....	129
4.1.3. Grandes transformaciones sobre calle Godoy Cruz	132
4.1.3.1. <i>Construcción del Boulevard.</i>	
4.1.3.2. <i>El nuevo proyecto de transformación integral de Calle Godoy Cruz.</i>	
4.1.4. Transformaciones en torno a la Avenida Costanera.....	138
4.1.4.1. <i>La Construcción del Nudo Vial Costanera- Vicente Zapata.</i>	
4.1.4.2. <i>Proyecto de refuncionalización de Avenida Costanera.</i>	
4.1.4.3. <i>Proyecto de reestructuración de la Terminal de Ómnibus de Mendoza</i>	
4.2. Las nuevas inversiones privadas en el área de estudio.....	146
4.2.1. <i>El grupo Millán un gran inversor privado en el área.....</i>	148
4.2.1.1. <i>La revitalización de la Bodega Los Toneles: una bodega boutique en el área urbana.</i>	
4.2.1.2. <i>Supermercados Átomo existentes en el área</i>	

4.2.1.3. <i>¿Millán S.A. y la especulación inmobiliaria?</i>	
4.2.2. <i>Grandes emprendimientos turísticos y comerciales en la zona sur.....</i>	158
4.2.3 <i>Nuevo emprendimiento gastronómico: Café-Restaurante Churrico.....</i>	161
4.2.4. <i>La empresa Red Mercosur y su localización estratégica.....</i>	163
4.2.5. <i>El boom de los emprendimientos habitacionales.....</i>	164
4.2.6. <i>La Avenida Costanera como eje de inversiones:.....</i>	172
4.2.6.1. <i>Se inauguró el local concesionario de FORD más moderno de Mendoza.</i>	
4.2.6.2. <i>Se construyó una YPF de las más modernas y grandes en la provincia.</i>	
4.2.6.3. <i>Otros emprendimientos sobre Costanera.</i>	
4.2.7. <i>Inversiones privadas en Avenida Mitre cerca del Le Parc.....</i>	179
4.3. Baldíos urbanos en el área de estudio.....	182
4.4. Sobre las zonificaciones, planificaciones y proyecciones del Municipio en el área....	185
4.4.1. <i>Algunas características del área de estudio</i>	
4.4.2. <i>La Planificación de UNICIPIO y la nueva ordenanza municipal</i>	
 Capítulo 5: Conflictos urbanos en el área de estudio	
5.1. <i>Un área donde emergen conflictos.....</i>	193
5.2. <i>Estudios de caso.....</i>	202
5.2.1. Conflicto por acceso a la vivienda: El asentamiento Estación Belgrano....	201
5.2.2. Conflicto por los terrenos del Club Atlético Argentino.....	209
5.2.2.1. <i>Conflicto por posible venta del predio a la empresa Walt Mart</i>	
5.2.2.2. <i>Conflicto con Belgrano Cargas y el proyecto Ecoparque.</i>	

5.2.3. Conflicto de la Feria Popular de Guaymallén por el acceso al espacio público.....	219
5.2.3.1. Rasgos generales del conflicto	
5.2.3.2. Breve historia de la Feria Popular de Guaymallén.	
5.2.3.3. Situación actual del conflicto	
Capítulo 6: Desarrollo geográfico desigual en zonas del área de estudio.....	233
Conclusiones.....	249
Bibliografía.....	260
Índice de figuras.....	272

Retratos del viejo barrio

Acá no hay fin del cuento

Acá no hay tufos derroteros

Acá no cabe la resignación

ni las artimañas del dolor

No nos dibujen sus injurias

No nos escupan el estofado

No seremos rehenes del castigo

No miraremos hacia otro lado

Porque en mi viejo barrio

hay cazuelas de furia disueltas,

manos parando el cincuenta,

Hay escarapelas color barrio,

Goleadores en arcos de piedra,

Hay colibríes besando las frentes,

pericotes picoteando el cielo,

Hay una milonga de fieles inocentes,

locos creyentes en las cejas del vecino,

Hay agujeros hechos cráteres del asfalto,

grietas donde percolan las tímidas voces,

Hay un señor vendiendo tortitas caseras,
perros embajadores de las calles,

Hay ángeles acariciándonos el viento,

chusmetas de historias nauseabundas,

Hay hostiles tras la medianera,

nobleza en los vocablos del viejito,

Hay niños ahorcando prematuros anhelos,

Gladiadores batallando en las tizas,

Hay conspiraciones de cucharachas,

Caravanas de ciruelos florecidos,

Hay gente zafando del suicidio,

Ardientes soles quemando las ventanas,

Hay bellotas de deseos compartidos,

Hay paciencia, rabia, ganas, sueños,

Renacientes destellos del alba...

Por eso de aquí no me he ido

Tincho

Octubre de 2014

INTRODUCCIÓN

El proyecto neoliberal instaurado en la Argentina durante las últimas décadas del siglo XX, ha logrado penetrar en los espacios urbanos, permitiendo ponderar a los agentes del mercado como los principales productores de la ciudad, dando por resultado un modelo de desarrollo territorial que reconoceremos como urbanismo neoliberal. El mismo viene generando profundas reestructuraciones urbanas, revitalizando áreas históricas que se habían visto pauperizadas, y junto a ello han proliferado conflictos territoriales que desencadenan un enfrentamiento cada vez más recurrente entre modos antagónicos de habitar y producir la ciudad. Creemos que es importante producir conocimiento científico sobre las ventajas y desventajas que supone la reestructuración urbana que se ha desarrollado en las ciudades de Argentina en las últimas dos décadas, especialmente en lo que se refiere a las tensiones entre los procesos de neoliberalización y los usos del espacio urbano.

El presente trabajo pretende indagar sobre las reestructuraciones urbanas y los conflictos que se vienen desarrollando en las áreas centrales y pericentrales del Área Metropolitana de Mendoza, ante la emergencia de rasgos del urbanismo neoliberal. Para ello, se tomará como caso de estudio el proceso de renovación que desde comienzos del nuevo siglo se viene desarrollando en un sector de la zona pericentral de Guaymallén, a partir de grandes inversiones públicas y privadas. Esta área se localiza en un espacio estratégico del Área Metropolitana de Mendoza, posee un alto valor inmobiliario y una importante riqueza patrimonial. Pero durante las últimas tres décadas del siglo pasado se vio pauperizada de modo considerable a partir de la implementación de políticas neoliberales en su faceta destructiva, dejando como resultado un empobrecimiento de la población, la falta de obras públicas, la desaparición de empresas e instituciones, y el surgimiento de una gran cantidad de baldíos urbanos.

En los últimos años se están produciendo aceleradas transformaciones territoriales donde a partir de grandes inversiones públicas direccionadas a renovar con énfasis el área, los inversores privados encuentran un espacio fructífero para desarrollar sus inversiones en diversos rubros. Por ello, se pondrá énfasis en las transformaciones que se han generado sobre todo a partir de la construcción del gran proyecto inmobiliario estatal “Espacio Cultural Julio Le Parc” en el año 2012, en el predio de la ex Estación de Ferrocarril General Belgrano, que fue el puntapié inicial para que desembarquen numerosos proyectos estatales en el área de estudio con el objetivo de ponderarla en la competencia interurbana. En el último año ante el cambio de gestión y el surgimiento del UNICIPIO como una figura interdepartamental para la gestión de la

ciudad, se han multiplicado los proyectos de obras públicas diseñados para el área. A su vez, los inversores privados han encontrado un espacio atractivo por la gran cantidad de baldíos urbanos y galpones desocupados-desvalorizados para desarrollar proyectos inmobiliarios relacionados con emprendimientos habitacionales, hoteles, comercios, depósitos industriales, donde han arribado empresas de alcance regional y nacional.

Ante este escenario de aceleradas renovaciones urbanas están emergiendo conflictos en la disputa por el espacio urbano, que tienen que ver con el acceso a la vivienda, con el deterioro de las relaciones sociales en espacios históricos de la ciudad, el crecimiento urbano y las lógicas de exclusión que plantea la ciudad neoliberal. Tomaremos cuatro casos de estudio de diversos tipos de conflictos que se desarrollan en el área para intentar entender si se pueden identificar prácticas del Derecho a la Ciudad entre los actores que participan en dichos conflictos.

Por lo tanto, esta investigación trabajará desde una perspectiva crítica la relación existente entre la lógica del urbanismo neoliberal, la dinámica del mercado inmobiliario, los conflictos urbanos y la práctica del Derecho a la Ciudad en el acelerado proceso de transformación del sector de la zona pericentral de Guaymallén, a partir de grandes inversiones públicas y privadas.

Para guiar la investigación formulamos las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son las recientes manifestaciones del urbanismo neoliberal que vienen emergiendo en las zonas centrales y pericentrales del Área Metropolitana de Mendoza?
- ¿Se puede definir como casco o centro histórico de Guaymallén nuestra área de estudio?
- ¿Qué transformaciones urbanas se han producido en este sector de la zona pericentral de Guaymallén desde el año 2001 hasta la actualidad?
- ¿Qué rol cumple el Estado en este proceso de renovación del área?
- ¿Cuáles son los nuevos proyectos con capitales privados que han surgido?
- ¿Qué tipos de conflictos por acceso al suelo urbano han surgido a partir de la renovación?
- ¿Existen prácticas del derecho a la ciudad en dichos conflictos?

Objetivo general

Analizar las reestructuraciones urbanas y conflictos territoriales en las áreas centrales del Área Metropolitana de Mendoza, que tienen su origen en la tensión entre los procesos de urbanismo neoliberal y los procesos de derecho a la ciudad.

Objetivos específicos

- Conocer las manifestaciones del Urbanismo Central que existen en zonas centrales y pericentrales del Área Metropolitana de Mendoza.
- Reconocer la importancia del valor histórico-patrimonial del casco o centro histórico de Guaymallén.
- Analizar las transformaciones urbanas producidas en la zona pericentral de Guaymallén seleccionada desde el año 2001 hasta la actualidad.
- Comprender el rol del Estado y de los inversores privados en el proceso de transformación.
- Identificar los conflictos por el acceso al suelo urbano emergentes en el área de estudio.
- Analizar las prácticas de apropiación/dominación que ejercen los actores intervinientes en dichos conflictos.

Marco metodológico

En términos metodológicos la investigación se inscribe en un análisis cualitativo y cuantitativo con una estrategia de estudio de caso, abordada desde el enfoque de la Geografía Crítica. La unidad de análisis es un recorte espacial de un sector de la zona pericentral de Guaymallén, que se encuentra comprendida entre los distritos de San José y Pedro Molina en su totalidad, el extremo noroeste de Bermejo (al oeste de la Avenida Mitre), y el oeste de los distritos General Belgrano y Nueva Ciudad. Los límites precisos no están establecidos a partir de un criterio único ni administrativo ni cuantitativo. Se ha establecido un recorte espacial sobre un sector de la zona pericentral de Guaymallén porque entendemos que es donde se están produciendo las más aceleradas transformaciones que tienen que ver con inversiones públicas y privadas. A su vez, se ha tomado un recorte temporal de los procesos ocurridos a partir del año 2001 hasta la actualidad.

Las técnicas de recolección de datos se basaron en:

- una minuciosa recopilación de artículos de diarios, revistas y páginas web de instituciones e inmobiliarias;

- entrevistas informales, y formales semiestructuradas y estructuradas a informantes claves;

- la observación directa;

- el análisis de discursos;

- se utilizaron también técnicas propias de metodologías cuantitativas como fue el relevamiento sistemático de datos en campo y a partir de la utilización de tecnologías de la información googlemaps y googlestreet para poder generar información necesaria para la elaboración de mapas temáticos;

- análisis de estadísticas;

- análisis de contenido de ordenanzas municipales;

- hemos llevado a cabo un registro fotográfico que se ha utilizado como un recurso metodológico proporcionando un sustento visual de los fenómenos descriptos.

En el **primer capítulo** proponemos un abordaje teórico del urbanismo neoliberal, interpretando sus características principales, ligándolo a las reestructuraciones urbanas y el giro empresarial en la planificación del espacio urbano. Además se analizan las lógicas del mercado del suelo urbano explorando desde una perspectiva crítica los tipos de especulación inmobiliaria existente y el rol que ejerce el Estado en la configuración de la renta de la tierra urbana. También se presentan los fundamentos teóricos para analizar zonas pericentrales, cascos históricos y patrimonio. Y por último se presentan los conceptos relacionados con conflictos territoriales, territorio y territorialidad, proponiendo una clasificación de tipos de conflictos; como así también se incluye la perspectiva del Derecho a la Ciudad como una herramienta importante para realizar estudios críticos urbanos.

En el **segundo capítulo** se lleva a cabo un análisis histórico y actual de las características y transformaciones urbanas que se desarrollan en el Área Metropolitana de Mendoza (AMM), y en las áreas centrales de la ciudad, que nos sirven para ubicar a nuestra área de estudio en el contexto de las transformaciones a escala metropolitana. Se presenta los principales rasgos del Urbanismo Neoliberal que podemos encontrar en el AMM, como así también se analiza el fenómeno de las urbanizaciones cerradas y la proliferación de asentamientos. Y por último, se

describe el caso de estudio de renovaciones y conflictos en el área del Ferrocarril San Martín de la Ciudad de Mendoza estudiado por Rodolfo Morgani y Pablo Rizzo (2014), que nos permite establecer comparaciones con las transformaciones que acontecen en nuestra área de estudio.

En el **tercer capítulo** en un primer momento se presenta detalladamente el área y su denominación como Zona Pericentral de Guaymallén. Luego se explora sobre las distintas etapas históricas que fue atravesando nuestra área de estudio (desde la etapa precolonial hasta la actualidad), buscando recopilar sus características históricas más importantes que nos brinde fundamentos para afirmar que se trata del casco histórico del departamento de Guaymallén.

En el **cuarto capítulo** se analizan las inversiones públicas y privadas que han arribado al área de estudio en los últimos diecisiete años. Se lleva a cabo un minucioso relevamiento de diversas fuentes de información como artículos de diarios, páginas web, observación directa, imágenes satelitales, entrevistas que permitan entender las aceleradas transformaciones que vienen sucediendo. A partir de la información recopilada se presentan diversos mapas temáticos sobre los fenómenos analizados.

En el **capítulo cinco** se realiza una aproximación empírica de los conflictos por acceso al espacio urbano que ha surgido en nuestra área de estudio durante el período de tiempo establecido. Para ello, la clasificación de conflictos propuesta en el marco teórico nos permite ordenar los múltiples conflictos que han surgido. Luego abordamos el caso de estudio de cuatro conflictos seleccionados por la relevancia pública tuvieron: el conflicto por acceso a la vivienda del ex asentamiento “Estación Belgrano”, el conflicto por la posible venta de los terrenos del Club Atlético Argentino, el conflicto entre el Municipio y el club Atlético Argentino por la utilización de los terrenos abandonados del Ferrocarril Belgrano, y el conflicto por el acceso al espacio público entre la Feria Popular de Guaymallén y el Municipio.

En el **capítulo seis** se desarrolla un análisis por zonas diferenciadas del área de estudio buscando interpretar el desarrollo geográfico desigual que existe en este sector con fuertes transformaciones de Guaymallén. Para ello se presentan zonas que comparten procesos y características teniendo en cuenta la magnitud de las transformaciones, el potencial de desarrollo inmobiliario y la cantidad de conflictos estudiados en esta zona. Presenta como resultado final un mapa síntesis de los fenómenos estudiados en nuestra área de estudio.

Y por último presentamos las **conclusiones finales** de la investigación donde sintetizamos todo lo analizado en nuestra área de estudio y se establecen algunas proyecciones.

CAPITULO 1:

MARCO TEÓRICO

1.1. Urbanismo neoliberal y la especulación inmobiliaria en la producción de la ciudad

1.1.1. El neoliberalismo y la ciudad

En la presente investigación haremos foco en un modo de construcción de la ciudad que denominaremos urbanismo neoliberal. Para ello definiremos al termino urbanización, que como señala David Harvey (1989) es un proceso social de base espacial, en el que se involucra un amplio espectro de actores diferentes, con objetivos y programas distintos, y se interrelacionan a través de una configuración determinada de prácticas espaciales entrelazadas. Estas prácticas adquieren un contenido de clase en la sociedad capitalista, relacionadas con la circulación del capital, con la reproducción de la fuerza de trabajo y de las relaciones de clase. La urbanización produce numerosos dispositivos.

Guy Thuillier (2005) en su análisis sobre las urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana de Buenos Aires toma el concepto de urbanidad como central. Lo define como el conjunto de propiedades de un espacio urbano y las relaciones establecidas entre los habitantes y ese espacio. Luego distingue tres componentes interrelacionados, que tienen que ver con: a) las formas que adquiere la ciudad, o sea el sustrato material, la escenografía que condiciona y permite el desarrollo de la urbanidad; b) las funciones/prácticas urbanas, que tienen que ver con cómo a partir de un proyecto de un urbanista o promotor, deviene un espacio apropiado y vivido por los habitantes; c) y por último, tiene que ver con las relaciones sociales que establecen los residentes.

Otro concepto fundamental para el presente trabajo es entender a qué nos referimos cuando hablamos de neoliberalismo. Para ello nos remitiremos a la definición propuesta por Brenner, Theodore y Peck (2009), que sostienen que es una ideología que busca lograr el desarrollo económico a través de los mercados abiertos, competitivos y no regulados ni sometidos por la injerencia estatal ni acciones colectivas sociales. Esta política tomó importancia a fines de la década del '70 en distintas partes del mundo durante la crisis del Estado de Bienestar keynesiano y el decrecimiento de la producción industrial masiva. Brenner et al.

(2009), afirman que esta doctrina buscó justificar proyectos que tenían como fin la desregulación del control del Estado sobre la industria; la reducción de impuestos corporativos; la contracción y/o privatización de los recursos y servicios públicos; el desmantelamiento de los programas de bienestar social; la ampliación de la movilidad del capital internacional; las ofensivas contra el trabajo organizado; entre otras.

Pero en su análisis plantean que es fundamental hacer una diferenciación entre la ideología neoliberal y el neoliberalismo realmente existente. Este último, tiene que ver con la inserción que tienen los proyectos de reestructuración en contextos específicos (nacionales, regionales y locales); y la dependencia de sus trayectorias, que hace referencia al legado de marcos institucionales, políticas estatales, prácticas regulatorias y conflictos políticos que se han transmitido a través del tiempo, en determinados contextos. Por ello es importante analizar cómo las estrategias neoliberales de reestructuración interactúan con las configuraciones institucionales, usos del espacio, fuerzas de poder político preexistentes. La evolución de las reformas dependerá de la trayectoria, generando resultados con características contradictorias y específicas en cada espacio; pudiendo surgir formas híbridas de neoliberalización, teniendo en cuenta las peculiares características emergentes.

Para complejizar el análisis los autores introducen el concepto de “destrucción creativa”, también utilizado por Harvey, ya que entienden que el neoliberalismo realmente existente debe pasar por dos momentos dialécticamente interconectados e interdependientes. Un momento de destrucción (parcial), que busca el desmantelamiento de formas institucionales que le son antagónicas a sus aspiraciones, principalmente la destrucción de sistemas colectivistas que tenían como objetivo la redistribución progresiva, y la desaparición de todo tipo de regulación económica. Y un momento de creación, que busca generar nuevos modos de regulación institucional y formas de gestión estatal con un fuerte corte empresarial. Sugieren que la neoliberalización debe ser entendida como un proceso abierto que se va redefiniendo constantemente, y no como una etapa cerrada, ya que el viejo orden nunca se desmantela repentinamente ni el nuevo orden se despliega como una totalidad formada.

Cuando hablamos de *urbanismo neoliberal* es necesario hacer referencia a David Harvey (1989), quien afirma que los espacios urbanos han tenido un rol muy importante en la transición general de la dinámica capitalista de acumulación de capital fordista-keynesiano, hacia el modelo de acumulación flexible. Las ciudades del mundo capitalista han avanzado hacia un consenso

general en donde el “empresarialismo” urbano es la actitud más acertada para lograr un desarrollo económico en estos espacios. Las características principales que tiene este nuevo modo de gestionar la ciudad se basan primordialmente en el establecimiento de vínculos estrechos entre el sector público y el sector privado, con el fin de atraer nuevas fuentes de financiación externa, nuevas fuentes de empleo y nuevas inversiones directas. Esta alianza público-privado se considera empresarial porque tiene un diseño y un modo de ejecutar eminentemente especulativo, en contraposición con el desarrollo urbano planeado racionalmente de la etapa anterior. Esto supone muchas veces que el sector público suele asumir los riesgos y el sector privado se hace de los beneficios. Sus proyectos económicos no están diseñados necesariamente para mejorar condiciones de vida y de trabajo dentro de un territorio determinado, sino que buscan la renovación del espacio urbano que permita ponderarlo en la competencia interurbana. Aunque puede aportar beneficios a la población de una jurisdicción determinada, los mismos suelen ser de manera indirecta y la mayor parte del potencial tiene fines foráneos.

Este vuelco neoliberal que toma la gestión de la ciudad, permite la aparición de nuevos artefactos urbanos, tal como señala De Mattos (1999) en su análisis sobre los impactos de la globalización en las áreas metropolitanas. Entre ellos encontramos la aparición de nuevos núcleos de actividades empresariales representadas por megaproyectos inmobiliarios con funciones combinadas y centros empresariales especializados, y por la difusión de parques o centros industriales en la corona periférica. El desarrollo de grandes centros comerciales que alientan al consumo desenfrenado, como son *shopping malls*, y el surgimiento de grandes superficies comerciales para el consumo diversificado (super e hipermercado) y consumo especializado (por ej: centro de ventas de artículos para el automóvil, los patios de comida rápida) en detrimento de pequeños negocios. También se incluye la aparición de hoteles de cinco estrellas y recintos para conferencias y eventos de gran envergadura; la proliferación de configuraciones urbanas para el esparcimiento como es el caso de las grandes salas cinematográficas construidas por cadenas multinacionales, y grandes centros culturales. Y otro sello distintivo de estos artefactos es la construcción en grandes cantidades de edificios y conjuntos residenciales protegidos y segregados con la aparición de complejos cerrados y custodiados, barrios privados y semi privados, country club, club de campo, etc.

Como sostiene Cuenya (2011) al analizar los procesos de reconfiguraciones urbanas en Puerto Madero (Buenos Aires), los proyectos de gran envergadura propiciados por la nueva asociación público-privada, buscan generar profundas transformaciones funcionales y físicas en áreas estratégicas, sobre todo en aquellas que fueron quedando en desuso desde la etapa anterior. Estas transformaciones se tienden a llevar a cabo sobre terrenos ferroviarios y portuarios, sitios de carga y de descarga, etc; que supieron tener un gran dinamismo durante el período industrialista, y que por lo general se encuentran localizados en el centro de la ciudad. Los grandes inversores suelen hallar en ellos un nuevo nicho de acumulación, logrando convertirlos en ambientes construidos relumbrantes, con diseños y tecnologías de vanguardia, que trascienden el ámbito local para incluir a inversores, empresas y usuarios nacionales e internacionales. En la literatura sobre el tema también se suelen conocer como “urbanizaciones sobresalientes”, ya que tienen el objetivo de vender la imagen de la ciudad, y así generar un escenario favorable para las inversiones, el turismo, viviendas y la promoción de la cultura.

Cuenya (2011) afirma que estos grandes proyectos urbanos necesitan una articulación empresarial innovadora entre los recursos públicos y privados, que suelen ser utilizados para financiar el desarrollo en épocas de crisis presupuestaria. Tienen una lógica especulativa ya que le permiten tanto al sector público como al privado, la obtención de plusvalías y ganancias extraordinarias, producidas por los cambios urbanísticos que se generan en el área, y en la mayoría de los casos no existen políticas estatales que busquen capturar estas plusvalías.

Los cambios de usos del suelo y el aumento de la capacidad de edificación, generan el aumento de los valores del suelo y plantean un escenario favorable para las prácticas especulativas.

Siguiendo con el análisis propuesto por Brenner et al. (2009), los procesos de destrucción creativa están operando en todas las escalas espaciales, y se dan con una gran intensidad en la escala urbana, tanto en las ciudades grandes como en las ciudades-regiones. Esto principalmente porque la urbanización y sus sofisticadas infraestructuras son fundamentales para el proceso de acumulación y regulación del capitalismo neoliberal, ya que es en las ciudades donde se genera el excedente del plusvalor que requiere el sistema; pero a su vez el capitalismo requiere de la urbanización para absorber el sobreproducto que genera constantemente (Harvey, 2013; Brenner et al., 2009). Esto lleva a que los espacios urbanos se inserten en un marco geoeconómico absolutamente incierto caracterizado por los movimientos especulativos del capital financiero,

las lógicas globales de las compañías transnacionales, la competencia entre localidades y la inestabilidad monetaria. Por lo tanto, las ciudades se convierten en focos de experimentación de políticas neoliberales con nuevas formas de promoción local, que promueven el marketing territorial, que crean nuevas zonas empresariales, y se reducen los impuestos locales. Todas estas políticas buscan moldear a los espacios de la ciudad en pos de un crecimiento económico con una clara orientación hacia el mercado, al consumo de las elites, y a establecer el orden y control social sobre poblaciones excluidas (Brenner et al., 2009).

En las últimas décadas del siglo XX y comienzos del siglo XXI se vienen dando profundas reestructuraciones urbanas, que tienen que ver con la destrucción creativa característica del urbanismo neoliberal. Según Brenner et al. (2009) en la etapa de desmantelamiento se forzó a las municipalidades a que implementen medidas con el fin de rebajar costos, sobre todo en lo que respecta a la reducción de impuestos, recortes en los servicios públicos, privatización de infraestructuras, concesiones de tierra, etc. Se buscó con esto acelerar las inversiones de capitales extranjeros, buscando una mayor eficacia administrativa, promoviendo los subsidios estatales a las grandes corporaciones, y se privatizaron todo tipo de funciones de reproducción social, para lograr un mejor clima de negocios.

Brenner et al. (2009) llevan a cabo un análisis detallado donde hacen una tipología diferenciada entre los momentos destructivos y los creativos más característicos del urbanismo neoliberal, esto teniendo en cuenta que el neoliberalismo realmente existente se ejecuta de manera distinta en cada contexto. Entre los momentos destructivos podemos nombrar: el desmantelamiento de sistemas de apoyo de gobiernos centrales a las actividades municipales y la imposición de medidas de austeridad sobre los mismos; el abandono de las formas burocratizadas y jerárquicas de la administración pública local; la eliminación de monopolios públicos proveedores de servicios públicos municipales (sanidad, seguridad pública, transporte, etc); el aniquilamiento de la vivienda social y otras formas para alojamiento a bajo precio; eliminación de control sobre alquileres y subsidios a la construcción de proyectos habitacionales; eliminación de los espacios públicos urbanos y la intensificación de la vigilancia sobre los mismos; destrucción de barrios de clases obreras a favor de la reurbanización especulativa; desaparición de iniciativas de planificación orientadas a la comunidad; destrucción de la ciudad liberal en la que todos los habitantes poseen las libertades sociales básicas, derechos políticos y

servicios sociales; la formación de discursos sobre el desorden urbano y “clases peligrosas” proclives a la segregación; entre otras.

Y entre las numerosas formas creativas características del corte empresarial del urbanismo neoliberal Brenner et al. (2009) nombran: el otorgamiento de grandes responsabilidades a los municipios sin apoyo del gobierno central, para alentar la búsqueda del “crecimiento endógeno”. Para subsanar la reducción de finanzas públicas se crean nuevos instrumentos de recolección de ingresos, con fuerte dependencia en fuentes de ingresos locales, pagos de los usuarios y otros mecanismos de finanzas privadas.

Como respuesta a la progresiva destrucción del Estado de Bienestar se avanza con la privatización de la provisión de servicios sociales y surgen nuevas formas locales de sistemas de prestaciones sociales condicionadas. Se llevan a cabo asociaciones público-privadas, como nueva forma de administración pública, donde se incorporan los intereses de las elites empresariales al desarrollo local. Se ejecuta la privatización y subcontratación de servicios municipales. En cuanto al mercado de viviendas se abren nuevas oportunidades para la inversión especulativa en el centro de la ciudad, desde donde surgen soluciones de emergencia de forma transitoria para los sin techo, los precios de los alquileres están determinados por el mercado y la capacidad de los arrendatarios. En relación al trabajo se dictan medidas que acentúan el trabajo precarizado, con el reclutamiento de trabajadores para empleos con bajos sueldos, y surgen numerosas economías informales como respuestas. La estrategia de desarrollo territorial está orientada a inversiones capaces de crear zonas de libre comercio, zonas empresariales y otros tipos de espacios “desregularizados” dentro de la ciudad.

El ambiente y las formas de la ciudad mutan a espacios cada vez más privatizados, diseñados para el consumo de elites; se crean megaproyectos destinados a inversiones corporativas, que modifican los usos del suelo; se expanden los procesos de gentrificación y la polarización social. En materia de regulación civil se expanden las políticas de seguridad basadas en los modelos de “tolerancia cero y ventanas rotas”, la introducción de nuevas formas de control social y vigilancia. Y se busca lograr una ciudad rejuvenecida y bella para que adquiriera prestigio a nivel mundial.

1.1.2. Mercado del suelo urbano, la especulación inmobiliaria y sus agentes

La lógica del urbanismo neoliberal permite que la dinámica de crecimiento de la ciudad esté atravesada hoy por un fuerte proceso de especulación inmobiliaria. Para ello es importante entender que el suelo urbano se convierte en una mercancía que, como sostiene Jaramillo (2003), se caracteriza por ser irreproducible e inmóvil. Esto es porque la tierra en sí misma no tiene un valor, sino que adquiere este valor a través de lo que se denomina “capitalización de la renta de la tierra”, que es el proceso en el cual el propietario de la tierra (que posee un control jurídico del suelo), bajo determinadas circunstancias, captura una parte del valor que requiere del suelo para llevar a cabo su operación. El propietario se considera un agente pasivo ya que no contribuye a la formación de esa sobre-ganancia de la que se apropia. Esto es importante si se tiene en cuenta que el precio del suelo siempre tiende a crecer constantemente respondiendo a una lógica estructural del mercado, pudiendo tener variaciones dependiendo de movimientos coyunturales o particulares (Jaramillo, 2003).

El suelo al convertirse en una mercancía, lleva a que los distintos agentes entren en competencia por hacerse de las ganancias que de éste surgen; y los movimientos del precio del suelo abren paso a las prácticas de especulación. Jaramillo (2003) al explicar sobre la *especulación inmobiliaria*, afirma que los incrementos de los precios del suelo siempre benefician a quien tiene la propiedad jurídica, esto lleva a que distintos agentes se movilicen y entren en competencia por capturar esas ganancias. Pero no son ellos los que generan el aumento del precio (aunque pueden incidir), ya que su rol es esperar a que se den mutaciones favorables del precio del suelo, y capturar esos beneficios en el momento oportuno. El mismo autor identifica tres tipos de especuladores inmobiliarios:

- 1- *El protoespeculador*: cumple el rol de terrateniente y usuario final a la vez; ya que hace uso del terreno pero el aumento constante de los precios lo superpone con otra lógica basada en la búsqueda de obtención de estos incrementos. Las inversiones que hacen sobre sus terrenos las consideran como una forma de ahorro, aunque no todos los propietarios se consideran especuladores, y suelen tener una relación no muy fuerte con los movimientos del mercado. Incluye a sectores amplios y diversos de la población.
- 2- *Especulación pasiva*: es un tipo de especulación pasiva porque el propietario no lleva a cabo ninguna acción productiva, sólo cumple el rol de vender y comprar tierras, buscando sacar provecho por las fluctuaciones de los precios que ni controla ni genera él. Su trabajo es identificar el lugar y el momento preciso donde ocurren estas mutaciones del

precio. Suele contar con un gran conocimiento de las pautas de las operaciones que se llevan a cabo en dicha ciudad y a su vez, poseen información de los diversos agentes claves que intervienen. Suelen asumir el riesgo de vender o comprar muy tarde o muy temprano, pero si logran comprar o vender en el momento oportuno pueden percibir una importante renta extraordinaria.

- 3- *La especulación inductiva*: este tipo de especulación solo es ejercida por los promotores y constructores, ya que requiere que los agentes tengan una considerable cantidad de capital acumulado. Esto les permite poder desarrollar espacios urbanos de manera considerable, tienen un rol más activo que el anterior grupo. Pueden comprar suelos a precios de uso que no permita obtener grandes rentas, y con su accionar lograr una transformación de este mismo uso. Si esta operación les es favorable, pueden vender el espacio construido a precios que se adapten al nuevo uso, logrando obtener rentas muy superiores. El cambio de uso les permite tolerar rentas superiores a las que antes tenían. Este agente es fundamental para entender el funcionamiento de la ciudad ya que logra cumplir una doble función: la de capitalista productor (obtiene una ganancia productiva) y la de especulador (captura los incrementos del precio de los terrenos).

A lo largo de este trabajo intentaremos comprobar si existe algún tipo de especulación inmobiliaria en el proceso de renovación que se está llevando a cabo en nuestra área de estudio. Para ello, buscaremos también entender cómo incide el Estado en este proceso de especulación llevado a cabo por agentes privados.

1.1.3. El rol del Estado en la dinámica del suelo urbano

En cuanto al rol del Estado en la dinámica del suelo urbano, Jaramillo (2003) propone la siguiente clasificación teniendo en cuenta los modos de influir en la conformación de los precios:

- 1- *El Estado como productor de espacio construido*: el Estado es un agente fundamental en la conformación de los precios del suelo, ya que se encarga de producir inmuebles destinados a distintos usos, que pueden alterar la estructura urbana. Uno de estos usos puede ser para el mismo Estado (sedes y oficinas administrativas), para uso colectivo (instituciones educativas, culturales, de salud, etc), e inmuebles de uso privado. Estas construcciones pueden generar incrementos de precios de terrenos aledaños, y permite dar lugar a una acción estatal que busque capturar los precios para la comunidad en las

áreas urbanas renovadas. Puede llevarse a cabo mediante una imposición de tasas de impuestos o contribuciones (lo que se denomina recuperación de “plusvalías) o mediante negociación con distintos propietarios y promotores urbanos, donde éstos contribuyen con equipamiento o donan terrenos.

- 2- *El Estado como suministrador de equipamiento:* uno de los roles fundamentales del Estado es el de proveedor de infraestructura para la vida urbana, que logra generar impactos en los precios particulares. Pueden ser la construcción de obras viales, espacios públicos, redes de servicios, entre otras tantas. El mismo al proveer infraestructura urbana para usos colectivos permite que de alguna manera pueda funcionar, pero en sí misma esta acción no genera rentas de la tierra. La renta se relaciona con la irreproductibilidad del capital individual que en el ámbito urbano incluye fenómenos sociales. La cantidad de valor que un propietario puede obtener del suelo, se relaciona de esta irreproductibilidad y no del trabajo ejecutado en la infraestructura. Esto es porque el Estado puede alterar los precios de los terrenos pero obrando de manera indirecta, transformando las pautas de utilización del espacio, y logrando que algunos lotes se vean afectados de manera positiva y otros de manera negativa. Un ejemplo concreto es la construcción de una obra vial, que suele generar incremento del precio en terrenos que se localizan más en la periferia, haciendo descender el privilegio de los suelos cercanos al centro. Estas inversiones estatales pueden hacer mutar las condiciones de consumo del espacio construido o condiciones técnicas de producción, o hasta repercutir en las prácticas sociales de uso.
- 3- *El Estado como regulador de usos del suelo:* el Estado tiene la función de reglamentar ciertas normas que impactan en la dinámica del suelo y sus usos. Este mediante su obrar puede buscar una mayor equidad y planificación que la espontaneidad del mercado inmobiliario no puede brindar. El autor entiende que hay dos aspectos de suma importancia, una es la reglamentación de usos y otra es la reglamentación de densidades del espacio urbano. En lo que respecta al primer aspecto es necesaria una reglamentación de usos porque permite establecer un orden en la ciudad regulando a la lógica espontánea del mercado. Puede generar restricciones en ciertas zonas y así impedir que se disparen precios de la renta más elevados; pero a su vez puede eliminar restricciones y hacer que los precios de un área determinada suban repentinamente; aunque no basta con

que se cambie la reglamentación y se autorice un nuevo uso para que efectivamente se eleven los precios, esto es así si la lógica del mercado lo permite. Y en el segundo aspecto, un cambio en las restricciones sobre densidades (la construcción en altura) traerá aparejado efectos sobre el precio de todos los terrenos y sobre las mismas densidades de las construcciones. Al permitir que nuevas áreas se incorporen a la ciudad, que antes se encontraban excluidas, lleva a que se modifique el límite donde se manifiesta la renta absoluta urbana; y si este proceso no va acompañado de una reglamentación reguladora, puede generar ingresos muy importantes a los beneficiarios, que en la mayoría de los casos encontramos a especuladores inmobiliarios (Jaramillo, 2003).

1.2. Hacia una definición de zonas pericentrales

Para definir nuestra área de estudio hemos decidido hablar de zonas pericentrales, para ello tomamos como guía el artículo de Gray de Cerdán, Schillan de Becette y Razquín (1982) donde buscan entender los modelos de usos del suelo en la zona pericentral mendocina. En dicho trabajo definen a la zona pericentral o zona de transición como aquel sector de comercio mixto y de usos del suelo no comerciales, que tiende al deterioro y la ruina, y que separa en su localización al centro de ventas al por menor de la ciudad de los barrios residenciales circundantes o los distritos de la industria pesada.

Existen dificultades para definir y caracterizar los comportamientos de estas áreas ya que en el interior de los barrios pericentrales se desarrolla un complejo entramado de fenómenos, que se encuentran en cambios continuos. El suelo es utilizado de forma mixta, lo que lleva a que exista una mezcla de funciones y se encuentra atravesado por una gran inestabilidad.

Resulta difícil establecer sus límites, ya que no responden a una delimitación administrativa, más bien dependen exclusivamente de la amplitud del fenómeno. Este fenómeno responde a las aceleradas transformaciones que se desarrollan en las ciudades, lo que lo lleva a que sea más difícil captar las fluctuaciones de este proceso ambiguo, y así poder establecer una zona pericentral precisa.

Los/as autores/as del artículo nombrado se basan en la teoría de Preston (1966) que sugiere que dentro de la mancha urbana continua debe establecerse una diferenciación entre usos centrales y pericentrales. Esta mancha está separada por umbrales que señalan distintos tipos de

usos, y diferentes niveles de densidad. De esta manera se definen dos espacios distintos con usos definidos y densidades propias:

- 1- El CDN (Centro de negocios): está representado por un predominio absoluto de usos centrales como son los servicios comerciales y personales, finanzas, oficinas, y comercios de detalle.
- 2- La ZP (Zona pericentral): presenta en su interior un predominio de usos pericentrales, combinando distintas funciones como son el comercio de uso diario, usos públicos, organización social, industria liviana, transporte y depósitos, comercios mayoristas, y residencias.

Según los estudios llevados a cabo por el autor, el límite externo de la ZP se presenta a partir de barreras naturales, industrias pesadas, espacios vacíos, grandes espacios públicos abiertos que señalan usos netos del espacio. Pero en la mancha urbana de Mendoza esta separación no se manifiesta de modo similar, según lo estudiado por Gray de Cerdán et al. (1982).

Para definir la zona pericentral definen una ZP consolidada y otra en formación para ese entonces. Dentro de este grupo se encontraba a comienzos de la década del '80 nuestra área de estudio, hoy con los profundos cambios sufridos podemos decir que se trata más de un área consolidada. Este fenómeno se prolonga sobre las arterias de mayor circulación que permiten una conexión efectiva con el CDN, donde la dinámica del suelo responde al movimiento efectivo de personas y mercaderías.

La ZP crece buscando las mejores ventajas de localización que permitan el rápido intercambio de mercaderías (depósitos, mayoristas, transportes, industrias livianas), por lo que estas actividades necesitan contar con espacios extensos, que en conjunto les permita un ahorro creciente en relación al transporte.

Como sostienen Gray de Cerdán et al. (1982) este proceso está basado en mecanismos socioeconómicos que producen en el tejido urbano un importante proceso de reorganización interna, y que a su vez conlleva un proceso de adaptación. Si analizamos el proceso de reorganización de estos espacios debemos decir que el crecimiento del mercado urbano con sus nuevas demandas, alteran las ventajas locacionales de algunos sectores urbanos, principalmente

en el CDN. Esto provoca en el interior del CDN un reajuste para el aprovechamiento del suelo y el desplazamiento de actividades y población hacia la periferia.

También las aceleradas transformaciones que se producen en la ciudad llevan a que las áreas de mayor accesibilidad muten, se desplacen hacia otro punto de la ciudad posibilitada por grandes obras urbanísticas que le brinden mayor accesibilidad y conectividad. Así aparecen nuevas áreas de máxima accesibilidad ya no en el CDN sino que en las ZP. Esto genera que los precios de los terrenos en la ZP se eleven considerablemente, y se desplazan hacia allí ciertas actividades consumidoras de espacio (residencial, industria liviana, transporte y depósitos) que quedan excluidas del área central. En el CDN son reemplazadas por actividades terciarias competitivas, como el comercio especializado y terciario superiores.

El proceso de adaptación se plasma en edificios urbanos que o son reutilizados o demolidos para construir nuevos que se adapten a las nuevas demandas.

Con esta base conceptual intentaremos justificar por qué nuestra área de estudio se localiza en un sector del área pericentral del AMM.

1.3. El centro histórico y el patrimonio

Así como afirmamos que nuestro caso de estudio se localiza en un sector del área pericentral de Guaymallén y el AMM, también podemos decir que se trata de un centro histórico.

Al hablar de centro histórico citaremos a Carrión (2000) que los define como aquellos espacios urbanos que condensan el proceso histórico que ha atravesado y forjado la ciudad, y que por ello adquieren un valor acumulado a lo largo del tiempo. Fruto de este valor acumulado pueden existir diversos centros históricos en el interior de la ciudad, es decir, las ciudades son policéntricas debido a su dinamismo. Aunque existen espacios que concentran más pasado que presente.

Además Carrión (2000) sostiene que la posibilidad de mantener vivo un centro histórico depende de la cantidad de valor que se le suma a lo largo del tiempo; por lo tanto, los centros históricos tienen un comienzo pero no un fin. Ésta es una mirada que rompe con la concepción patrimonialista que tienden a ponderar lo antiguo por sobre lo moderno, y pretenden congelar el pasado viendo a la historia como un hito o un monumento. La visión que propone el autor reconoce el carácter dinámico de la ciudad, que ha llevado a que los centros históricos hayan

cambiado sus funciones y su manera de relacionarse con la ciudad misma. Este dinamismo permite amalgamar en su interior manifestaciones de distintos tiempos (coloniales, modernos, etc), habitantes y sub espacios con disparidades socioeconómicas, y una gran diversidad de actividades económicas.

También la dinámica acelerada de cambios en las ciudades ha generado una disociación entre el centro histórico y el centro. El área matriz del centro histórico ha ido perdiendo centralidad en beneficios de una nueva centralidad, localizada en otro lugar de la ciudad. Esto puede generar dos posibilidades: por un lado, puede dar paso a una centralidad compartida, donde el centro histórico mantiene algunas actividades que le dan vida, y desplaza otras que fortalecen a la nueva centralidad. Y por otro lado, puede ocurrir que el centro histórico pierda sus funciones de centralidad, al punto de llegar a estar al borde de disolución; o que sufra un proceso de periferización, que termina por convertirse en un barrio histórico sin centralidad urbana.

Producto de esta pérdida de centralidad, el autor afirma que la centralidad histórica nace en el momento de su decadencia, o sea, que ve la luz en el estigma de su crisis. Esto tiene que ver con que el deterioro de su centralidad ha generado procesos de pauperización hacia el interior de los centros históricos; pero ha despertado el interés por preservar su carácter patrimonial, y comienza a ser el foco de interés para inversiones de capital inmobiliario. Sobre todo en un contexto latinoamericano donde existe una cierta tendencia a repoblamiento de áreas centrales y pericentrales de las ciudades, que suelen ir acompañadas con planes de renovación urbana (Carrión, 2000).

Arze, Elgueta y Pallares (2015) en su estudio sobre renovación en el centro histórico de Santiago de Chile, aportan a esta idea sosteniendo que la mayor parte de los centros históricos de las ciudades latinoamericanas han sufrido profundos procesos de degradación física, humana, funcional y medioambiental en las últimas décadas del siglo pasado. Pero en su interior concentran un importante patrimonio urbano y arquitectónico, que ha despertado el interés de preservar su carácter patrimonial, sus valores históricos y la memoria colectiva.

Al hablar de patrimonio, Carrión (2000) asegura que hace referencia a la construcción de sustentabilidad de los centros históricos. Ya que plantea la necesidad de que el centro y la

historia de un período pasado con una comunidad específica, puedan ser transmitidos a otro momento, con una sociedad distinta.

Victoria Sosa (2010), en su estudio sobre patrimonio y renovación en el Casco histórico de Buenos Aires, aporta una importante conceptualización desde un punto de vista crítico al hablar sobre patrimonio. La autora plantea que el patrimonio histórico y cultural se puede entender desde un plano cultural pero también desde un plano económico. La primera concepción pone énfasis en la construcción de identidad y el sentimiento de pertenencia en una comunidad. Y la segunda, relaciona el patrimonio directamente con el mercado del turismo cultural urbano y al plusvalor que genera la renta inmobiliaria en estos espacios con valor histórico.

Interpretar el pasado como recurso cultural pretende legitimar la historia y fortalecer el sentido territorial de pertenencia. La antigüedad del patrimonio genera una discontinuidad respecto a la idea modernista de progreso y evolución. Los bienes culturales (los edificios, los símbolos, costumbres, etc) crean un paisaje que permite encontrar huellas del pasado y así, intentar recomponer una secuencia histórica de la ciudad.

En cambio, al entender el patrimonio como recurso económico, se transforma en una mercancía que debe ser explotada para comercializarla en el mercado turístico internacional. De esta manera, la autora sostiene que el turismo genera una relación parasitaria con la cultura. Además, cree que esta mirada coincide con la idea de redefinición del espacio urbano bajo un nuevo paradigma económico, caracterizado por la descentralización productiva y desindustrialización de la metrópolis (Sosa, 2010).

En los procesos de renovación de centros históricos tienen un rol fundamental dos actores sociales. Por un lado el Estado, por lo general representado por su figura municipal o distrital, que es quien puede desarrollar políticas de renovación urbana, rehabilitación de centros históricos y establecer límites de edificación, entre otras cosas. Y por otro lado, los desarrolladores inmobiliarios que buscan explotar el recurso, invertir en aquellos espacios con un fuerte potencial de plusvalor, y generar instancias de “gobernanza”, donde adquieren un poder mixto de decisión junto al Estado en políticas urbanas de renovación. Como sostiene Carrión (2010), las políticas orientadas al turismo en centros históricos se expresan en la construcción de centros culturales, museos y calles peatonales. En ello se busca exaltar la faceta escenográfica y

fachadismo, con una propuesta elitista. La renovación de centros históricos y la revalorización del patrimonio como recurso económico, suelen ir acompañados por procesos de gentrificación y de desplazamiento de población residente y el comercio ambulante.

Por ello, al ejecutarse políticas destinadas al turismo en áreas patrimoniales, se corre siempre el riesgo que dichas políticas terminen actuando como un componente de distorsión en el mercado inmobiliario, las identidades sociales y tradiciones culturales. Como reflexión nos quedaremos con la idea de Carrión que afirma al combinar lo económico con lo cultural de los centros históricos, se debe buscar tanto fortalecer el sentido de pertenencia e identidad de la población residente, como también buscar una mejor calidad de vida (Carrión, 2010).

1.4. El Derecho a la Ciudad y los conflictos territoriales

1.4.1. La perspectiva del Derecho a la Ciudad

Otro concepto importante para el presente marco teórico es el relacionado con la perspectiva del Derecho a la Ciudad. La misma es una corriente de análisis de estudios urbanos surgida a fines de los años '60 y comienzos del '70, con el objeto de desafiar a los antiguos planificadores y constructores del espacio urbano (arquitectos, planificadores, ingenieros) que buscaban ordenar la ciudad siguiendo meramente las lógicas del mercado. Por lo que la obra de Henri Lefebvre (1968), viene a romper con esta mirada proponiendo no sólo este nuevo concepto, sino también incorporando un método práctico para alcanzarlo, a través de la transducción y la utopía experimental. La transducción plantea que a partir de la realidad se construya un objeto posible, una nueva ciudad. Respecto a la utopía Lefebvre sostenía que todos somos utópicos, pero no hay que callarla ni revestirla de positivismo, sino que debe ser experimental, es decir, que la creación de una comunidad ideal requería el estudio de la vida cotidiana en las actuales configuraciones urbanas.

Esta nueva propuesta teórica metodológica intenta explicar desde una perspectiva contra-hegemónica las profundas y aceleradas transformaciones que se vienen llevando a cabo en las ciudades en nombre del progreso y la modernización, para posicionarse así en la dinámica mundial. Siguiendo con esta línea de trabajo, Carlos Alessandri (2007) plantea que la ciudad capitalista de hoy presenta una nueva manera relacionar el espacio y tiempo, ya que estamos frente a un escenario donde los cambios urbanos se dan a un ritmo cada vez más acelerado, llevando a que el tiempo esté dominado por lo efímero, y que de ello devenga un espacio

amnésico carente de símbolos. Estos cambios vienen produciendo múltiples efectos en el desarrollo y funcionamiento de la ciudad, y a su vez en los comportamientos de los habitantes. Algunas de estas mutaciones que pueden identificarse tienen que ver con la fragmentación del espacio, la alteración de las identidades, la pérdida de la memoria social y de las referencias colectivas, el debilitamiento de relaciones de vecindad, la desaparición de los antiguos espacios de sociabilización, entre otros.

Así el Derecho a la ciudad busca enfrentar a la ciudad capitalista que históricamente ha marginado a la clase obrera hacia la periferia, expoliándole los resultados y beneficios de su propio trabajo. Por lo que según Lefebvre (1968), debe ejercerse el derecho a producir lugares que permitan el encuentro y diluciden la posibilidad de cambios hacia una centralidad renovada y una vida urbana digna, hacia una mutación en los ritmos y usos del tiempo que permitan un uso pleno y entero de los momentos y lugares en la ciudad. Es un derecho que no sólo debe ser reclamado, sino practicado por la clase oprimida; garantizar no sólo el acceso a lo que ya existe, sino el derecho a crear un entorno urbano cualitativamente diferente.

En palabras de David Harvey (2013), el Derecho a la Ciudad es más bien un derecho a modificarnos nosotros mismos transformando la ciudad, a través del ejercicio del poder colectivo que desafíe al poder de la urbanización. Borja (2003) aporta a esta definición afirmando que es necesario perseguir un Derecho a la Ciudad que en su horizonte tenga luchar por una vida digna, un entorno signficante, que logre que el espacio de la vida cotidiana tenga hitos y lugares de referencia, que sean parte de la historia, la identidad, y la memoria colectiva. A su vez, buscar una mejora en la accesibilidad y visibilidad, en los elementos de centralidad y monumentalidad, en los equipamientos y los entornos cualificados, en la mixtura de poblaciones y actividades, y sobre todas las cosas luchar por una participación política con un mayor acceso a la información y a la toma de decisiones.

Siguiendo la óptica de análisis de Lefebvre en *La producción del Espacio* (2013), plantea que en el espacio encontramos un permanente *conflicto entre el valor de uso y el valor de cambio* típico de la ciudad capitalista. Los procesos de mercantilización de la ciudad están llevando a que existan cada vez menos espacios donde el valor de uso no ha sido cooptado por el valor de cambio, provocando que este último vaya tomando mayor poder en cada rincón de la misma. Y a su vez, repercutiendo de manera directa sobre las prácticas de los individuos normalizándolos en relaciones de compra y venta, limitándolos al uso de la propiedad privada,

de lugares privatizados y vigilados (el caso del centro comercial). Ello provoca que el valor de cambio, relacionado más bien con un espacio abstracto de relaciones económicas, triunfe sobre el valor de uso, relacionado con el espacio concreto de la vida cotidiana (Lefbvre, 2013). Esto viene generando la destrucción de antiguas relaciones de sociabilidad de los habitantes urbanos, eliminando los espacios de encuentro, fragmentando la ciudad en pedazos de vidas según las clases sociales a las que pertenece cada uno. Pero si bien ésta es la tendencia, no todos los espacios y prácticas están involucrados en este triunfo del valor de cambio, ya que surgen pequeños intersticios en las ciudades que pugnan por empoderar nuevamente al valor de uso (Carlos, 2007).

Para entender mejor ésta idea lefebvriana es necesario analizar la otra gran contradicción que se lleva a cabo sobre el espacio, que tiene que ver con las distintas lógicas de producción y reproducción que ejercen los diversos actores que construyen el territorio de la ciudad. Podemos identificar dos grandes lógicas que se contraponen y están en permanente conflicto; pero que a su vez no son esquemas acabados, ya que los actores varían según el caso concreto analizado y el modo de abordar la realidad. Así por un lado encontramos las *prácticas de dominación*, y por el otro las *prácticas de apropiación*; que como sostiene la autora brasilera Carlos Alessandri (2007):

La dominación gana el contenido de las estrategias políticas que producen el espacio de la coacción, aunque normalizado por el orden que se impone a toda la sociedad, trayendo como consecuencia, el direccionamiento espacial. Esto entra en conflicto con el sentido de apropiación como práctica creativa en lucha contra la norma. (p. 6)

Por lo tanto las prácticas de dominación son las que lleva adelante el poder dominante (y reproducidas por las mayorías por estar impuestas hegemónicamente) y son las que condicionan fuertemente (casi que determinan) la organización del territorio y la lógica de funcionamiento del mismo. En el caso de los conflictos urbanos que se analizarán, se intentará explorar y entender cómo se manifiestan estas contradicciones entre los actores enfrentados por maneras disimiles de construir y de interpretar la ciudad.

1.4.2. El territorio y la territorialidad

Para analizar los conflictos que se desarrollan en espacio urbano es importante entender qué se entiende por *territorio*, ya que es un concepto que a lo largo de la historia de la Geografía ha sido interpretado desde posiciones muy diversas. El mismo surge tempranamente por parte del alemán Friedrich Ratzel (1887), que como sostiene Schneider y Peyré Tartaruga (2006), lo hace desde una perspectiva materialista, con una base naturalista y jurídico-administrativa. En su definición le asigna importancia al poder, pero en este caso al poder ejercido únicamente desde el Estado, en su “espacio vital”, para hacer uso de las riquezas que le pertenecen por el sólo hecho de encontrarse dentro de sus límites territoriales. Luego el término fue abandonado por un largo tiempo por las distintas corrientes de pensamiento en la disciplina, y quienes lo abordaron lo hicieron complejizando el análisis, pero siempre entendiendo al territorio como parte del Estado.

Pero el término sufre un cambio importante cuando es retomado por autores que se posicionaron desde la Geografía Crítica, entre ellos Raffestin (1993) que fue el primero en hacer un gran aporte enfrentando a la concepción ratzeliana dominante. Estas redefiniciones son las que adoptaremos en la presente investigación, ya que se aborda desde una posición foucaultiana sumando a la lectura espacial de la microfísica del poder. Este entiende al territorio como una manifestación espacial del poder surgido desde el seno de las relaciones sociales, relaciones que se fundan con energías plasmadas en acciones y estructuras concretas, y con el flujo de información manifestado en acciones y estructuras simbólicas. Luego Haesbaert (2004) aporta a dicha definición, sosteniendo que el territorio pone en relación los conceptos de espacio geográfico y poder, pero no sólo en relación al tradicional poder político, de dominación; sino también en un sentido más implícito y simbólico, el de apropiación (Haesbaert, 2004).

Del concepto de territorio deviene el concepto de *territorialidad*, que nos servirá para complejizar el análisis sobre los conflictos ya que tiene que ver con cómo los individuos construyen su territorio. El mismo es abordado por distintos autores, el primero en plantearlo es Sack (1986), que lo toma como una categoría central de análisis del territorio, y lo entiende como “el intento por parte de un individuo o grupo de afectar, influenciar, o controlar personas, fenómenos y relaciones, a través de la delimitación y el establecimiento de un control sobre un área geográfica” (p. 219).

Luego Rogelio Haesbaert (2004) suma su visión respecto a la territorialidad diciendo que:

Está íntimamente ligada al modo cómo las personas utilizan la tierra, cómo ellas propias se organizan en el espacio y como ellas le dan significado al lugar [...] el territorio puede ser usado tanto para contener o retener, como para excluir, y no es necesario que los individuos o grupos que ejercen el control del mismo, estén dentro de él (p. 3).

Por lo tanto, al concepto de territorio lo tomaremos como central para poder analizar los distintos poderes que se encuentran en disputa en el territorio del Casco histórico de Guaymallén que hemos tomado como caso de estudio. A su vez, servirá para entender cómo se materializa esta disputa en el espacio y de qué manera se interviene en el mismo. Pero ese ejercicio del poder es llevado a cabo por distintos actores sociales que se apropian y construyen sus territorios a través de prácticas disímiles. Por lo que hablaremos de territorialidad para entender el modo de cómo utilizan cada uno de ellos la tierra y le dan significado desde lo simbólico y lo material.

1.4.3 Los conflictos territoriales en el marco del neoliberalismo

Los procesos de destrucción creativa generados por el urbanismo neoliberal desencadenan importantes transformaciones urbanas que buscan ponderar a la ciudad en la escena mundial, y por el otro lado se acentúa la fragmentación urbana posibilitando el desarrollo geográfico desigual. La ciudad se encuentra dominada por las lógicas del mercado que imponen los agentes inmobiliarios, abriendo camino a la especulación inmobiliaria posibilitada por la no regulación del Estado. En este marco, en los últimos años han proliferado conflictos por el acceso al suelo urbano, que como afirman Vives y Rullán (2010) están íntimamente ligados a la búsqueda de apropiación de la renta por parte de los sectores dominantes, teniendo en cuenta el contexto de alza de los precios de los inmuebles, y sobre todo porque la renta urbana está integrada en la circulación del capital. Así cualquier espacio de la ciudad puede estar sujeto a la mercantilización, pero puede suceder que determinados sectores olvidados, se transformen en obstáculos para las expectativas inmobiliarias, al presentar resistencia a las transformaciones que acompañan el proceso de mercantilización, y así generar conflictos.

Los conflictos plantean la disputa entre el valor de uso y valor de cambio, representada por distintos actores, que operan con lógicas disímiles y posibilitan el enfrentamiento sobre el espacio urbano. Desde esta perspectiva al hablar de *conflictos urbanos*, resulta apropiado tomar

la definición propuesta por el grupo de investigación Conflictos urbanos en Santiago de Chile (2009), que los entienden como:

Las acciones colectivas que manifiestan públicamente los problemas y tensiones explícitas o subyacentes al modelo vigente de producción de ciudad, y se enfrentan a actores o instituciones representantes de ese modelo en busca de una solución. Son luchas que no sólo se dan en el espacio urbano; más bien, el espacio urbano se convierte en el centro mismo de la disputa (p. 2).

Siguiendo con esta definición, para considerar que hay conflicto son necesarias dos características fundamentales: por un lado, es imprescindible que existan actores que se movilicen para manifestarse como respuesta a un problema que los afecta, y que por lo tanto se sitúan frente a actores con intereses antagónicos. Y por otro lado, la problemática debe estar contenida en la ciudad como escenario primordial, sobre todo en lo que concierne a la apropiación y uso del espacio urbano. Bajo estas normas el equipo de investigación clasifica a los conflictos relevados en cuatro grupos:

1) *Conflictos por acceso a la vivienda*: se basa en conflictos que generan las lógicas del mercado del suelo urbano y las políticas públicas en relación al ejercicio del derecho humano por el acceso a la vivienda y sus componentes. Se relaciona con procesos de exclusión al acceso a la vivienda generada por el mercado, en el marco de profundas desigualdades.

2) *Conflictos por el crecimiento urbano*: tienen que ver con conflictos generados con la dinámica de crecimiento inmobiliario privado imperante, se relaciona también con la construcción en altura, el desarrollo de autopistas, los distintos equipamientos comerciales que surgen, conflictos por la regulación del suelo en determinadas áreas, etc.

3) *Conflictos medioambientales*: se relacionan a los problemas ambientales que generan determinados proyectos y acciones que se realizan sobre la ciudad, que tienen impactos directos o indirectos sobre el medio ambiente.

4) *Conflictos por deterioro urbano*: Son conflictos generados a partir del deterioro del espacio urbano o barrial; se incluyen en esta clasificación a problemas por la protección patrimonial, conflictos por la ocupación y deterioro de espacios públicos, el deterioro de relaciones sociales en espacios que históricamente son importantes en la ciudad.

Los conceptos presentados en este capítulo nos servirán como base teórica para analizar los procesos que se desarrollan en el Área Metropolitana de Mendoza, y en nuestra área de estudio en particular.

CAPÍTULO 2:

URBANISMO NEOLIBERAL, MERCADO DEL SUELO Y CONFLICTOS URBANOS EN EL AMM

2.1. El proceso de conformación del Área Metropolitana y sus tendencias

El Área Metropolitana de Mendoza es el aglomerado urbano más importante del oeste de Argentina, y el cuarto más grande del país. Se erige como metrópolis regional, al concentrar funciones políticas administrativas, servicios e industrias especializadas. Su configuración actual incluye los espacios urbanizados de los departamentos de Capital, Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras, Maipú y Luján de Cuyo. El área urbana total ocupa sólo un 0,1% del territorio de la provincia, lo que muestra una muy fuerte concentración en el oasis Norte provincial.

En las últimas décadas ha tenido un importante crecimiento en cantidad de habitantes y en su extensión. Tal como plantean Marsonet y Berridy (2014) la mancha urbana del AMM se duplicó en el transcurso de cuatro décadas, ya que para el año 1970 tenía una población de 482.767 y hacia el año 2010 los resultados Censo Nacional de Población y Vivienda, decían que poseía 948.360 habitantes. Hubo un aumento sobre todo en la cantidad de migrantes proveniente de otras provincias y desde el campo a la ciudad, y además este proceso de crecimiento llevó a que centros menores que se encontraban separados de la trama urbana, sean incorporados al AMM; como es el caso de Maipú y Luján de Cuyo que se transformaron en ciudades satélites.

Tal como plantean Gudiño, Ghillardí y Dalla Torre (2015) hasta el año 1950 la ciudad crece armónicamente respetando una macro-forma de tipo polinuclear, dispersa en el territorio pero que vincula entre sí, a través de rutas y ferrocarril, a las cabeceras de cinco departamentos del oasis norte. Pero es en este año cuando se construye la Avenida Acceso Este, permitiendo que la urbanización se dirija hacia el este. En la década de 1970 se lleva a cabo una explosión en el crecimiento de población y la densificación de sectores centrales. Se expanden las vías de comunicación, lo que permite que las industrias consolidadas se desplacen hacia la periferia. Junto a ello aumenta la centralización capitalina y su función de centralidad se recarga con equipamiento de gran escala. La crisis en el campo genera un intenso éxodo rural que acelera el proceso de urbanización, haciendo que la ciudad crezca de manera desordenada, se pierde progresivamente el trazado original, y se produce la conurbación con los centros departamentales. Comienza así un intenso proceso de competencia por el uso del suelo con

actividades agrícolas, un fuerte avance hacia el piedemonte y un crecimiento en forma vertical en la ciudad de Mendoza, como así también se erradican un importante número de asentamientos informales.

Según Gudiño et al. (2015), entre 1971 y 1983, se produce una fuerte expansión de la ciudad, favorecida por la aparición de grandes infraestructuras de acceso a la ciudad, que terminan por prolongar la urbanización hacia nuevos ejes. Ya no son el ferrocarril y el sistema de riego las principales líneas vinculantes, sino que las autopistas generan grandes cambios en el sistema de transporte, como así también posibilita el avance sobre tierras agrícolas de alto valor ambiental.

Pero en la década del '80, Gudiño et al. (2015) sostienen que es el Estado quien moviliza el mercado inmobiliario. Ya que la inflación y la crisis económica generó una importante disminución de inversiones privadas, y es el Estado quien toma el mando en la operatoria de viviendas que se construyen en la periferia del área central, ahí donde las tierras son más baratas. También en esta década existe una acentuación de migración rural hacia el centro, debido a la crisis de la vitivinicultura que tuvo consecuencias desfavorables en toda la provincia, y llevó que quienes trabajaban en dicha actividad tengan que desplazarse hacia la ciudad en búsqueda de trabajo. A su vez, el terremoto de 1985 y la llegada de un alto número de migrantes de sectores populares chilenos que llegaron expulsados por el contexto de crisis de su país y se sumaron a la anterior cadena migratoria de chilenos/as en búsqueda de refugio político, fueron un aliciente para la propagación de asentamientos informales y barrios populares en la periferia del área. Todo este proceso en su conjunto, provocó un gran aumento poblacional y de la mancha urbana, tal como lo muestra el mapa (fig.1). Al finalizar la década del '80 se produce una fuerte ruptura social y una marcada acentuación de la pobreza, provocada por el aumento de la desocupación, la hiperinflación y la degradación de los salarios.

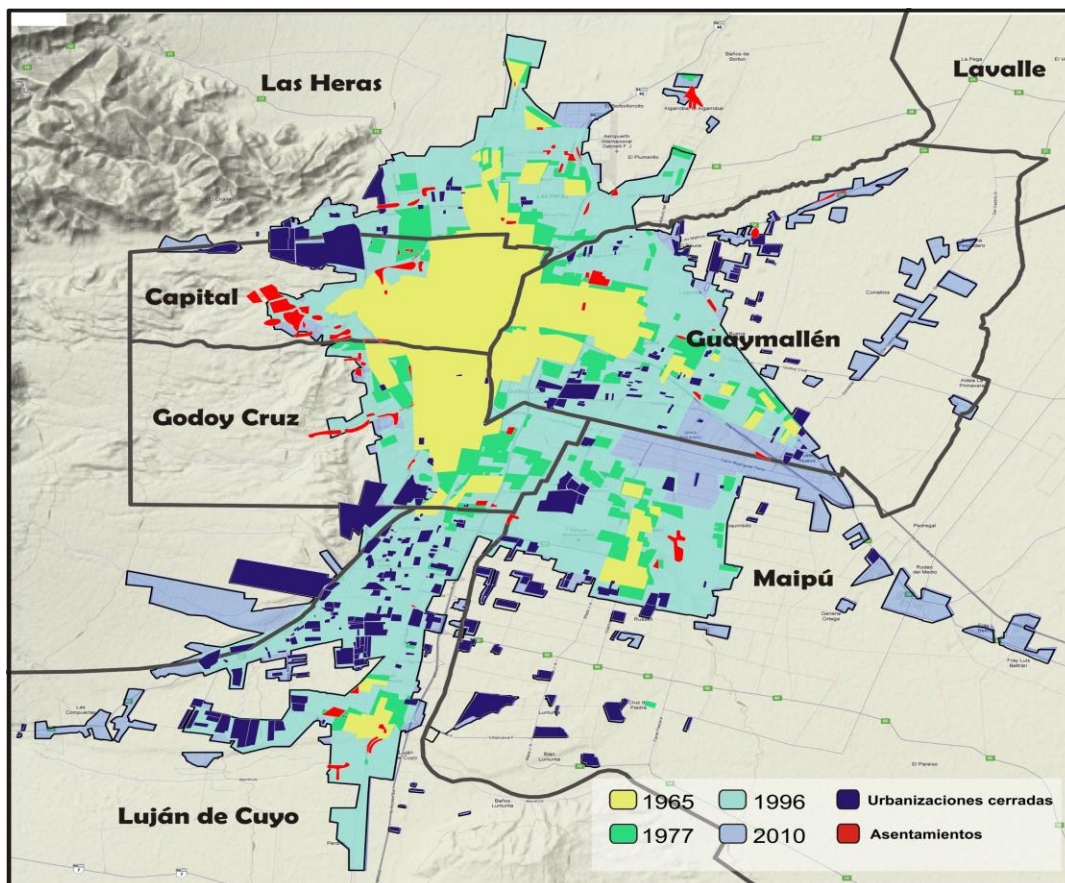


Fig. 1. Mapa sobre la evolución de la mancha urbana del AMM, elaborado por Pablo Rizzo.

2.2. Urbanismo Neoliberal en el Área Metropolitana de Mendoza

2.2.1. Rasgos del urbanismo Neoliberal en las últimas décadas del siglo XX

Hacia la década del '90 con el apogeo del modelo neoliberal, se producen fuertes impactos en el AMM, abriendo paso a la lógica del urbanismo neoliberal. Principalmente durante esta década se profundiza en la etapa de “destrucción creativa” que plantea David Harvey (1989), donde se busca terminar con todo tipo de políticas provenientes del Estado de Bienestar, y así permitir que sean los capitales privados los principales estructuradores del espacio urbano, tomando protagonismo los desarrolladores inmobiliarios.

Según Gudiño (2005), el AMM tiene un crecimiento abrupto, ya que crece un 81,48 % con respecto a la superficie total existente en la década del 80'. Se produce durante ésta década una importante disminución de población residente en el centro. Según lo observado por Morgani y Rizzo (2014) se produce por primera vez una disminución de población en el

Municipio de Capital, pasando de 121.620 a 110.993. Esto se debe principalmente a la especialización en comercios y servicios, y a la degradación en la calidad de vida y la infraestructura urbana para residentes; que lleva a que los antiguos residentes del centro busquen mejores condiciones de vida, sobre todo normas paisajísticas y de seguridad, en la periferia de la ciudad. A la par se acentúa el proceso de fragmentación urbana, sobre todo a partir del aumento de la pobreza generada por la desregulación económica y la ejecución de políticas neoliberales sobre la educación, el sistema de salud, y asistencia social, etc.

También durante esta década se privatizan empresas estatales productoras de servicios públicos, que pasan a ser gestionadas por entidades privadas, tales como: el Banco Mendoza y Banco de Previsión Social; servicios provisionales (AFJP); la empresa Obras Sanitarias Mendoza (OSMSE) encargada del servicio de agua potable y saneamiento; y la empresa de electricidad Energía Mendoza (EMSE) y servicio; se privatizan bodegas líderes del mercado vitivinícola como Viñedos Giol; se privatiza Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF). Políticas que en su conjunto acentúan la situación de pobreza (Morgani & Raffani, 2015).

También se produce un marcado retroceso en obra pública, lo que genera un notable desfasaje con el proceso de continuo de crecimiento del área. Entre las pocas obras públicas que se desarrollaron debemos remontarnos al año 1999, cuando se construye el Corredor del Oeste con el objetivo de mejorar la conectividad con Chacras de Coria, y abriendo una etapa de profundización expansión de la mancha urbana hacia el sur y oeste. Tal como plantean Diego Bombal, Ana Sedevich y Caren Becerra (2005) el corredor ha conectado el centro con suburbios residenciales de clase media-alta y alta, y a partir de este enlace crecen aceleradamente barrios, ocupando valiosas tierras agrícolas del sur de la provincia, como Chacras de Coria, Vistalba y las Compuertas en Luján de Cuyo. Con ello se introducen nuevos elementos de diferenciación entre barrios populares construidos por el IPV que existían previamente, y los nuevos barrios tipo country que comienzan a surgir masivamente. Se produjo un aumento acelerado del valor del suelo (el estudio muestra que sólo entre 1994 y 2003 aumentó un 500%) y se abrió paso un proceso de especulación inmobiliaria deliberado, principalmente de especulación pasiva. El Estado como suministrador de equipamiento contribuyó a intensificar este proceso de especulación, al no aplicar políticas de regulación del suelo y de captura de plusvalías.

Al hablar de la etapa creativa del proceso de neoliberalización es necesario recordar que en el año 1991 la Argentina conformó junto a Brasil, Paraguay y Uruguay el Mercado Común

del Sur (MERCOSUR). Este tratado buscó generar una integración regional, profundizando los intercambios comerciales, conocimientos y experiencias entre países del Cono Sur. Las ciudades de San Pablo (Brasil) y Buenos Aires (Argentina) buscan transformarse en “ciudades globales”.

Esto trajo grandes cambios en las principales ciudades del país, tanto en las grandes ciudades como las intermedias. El AMM se ha visto beneficiada por encontrarse localizada en una posición estratégica respecto al Corredor Bioceánico del MERCOSUR que une la salida al Pacífico con los principales puertos de Brasil, atravesando las principales áreas productivas de país y del continente. Esta situación le brinda oportunidades para integrarse al mercado internacional, que impacta directamente en las áreas urbanas.

Tal como plantea Gray de Cerdán (2005) estos nuevos factores de posición y la aparición de nuevos centros y periferias urbanas tienden a generar fuertes impactos territoriales, ya que pueden modificar la extensión de ocupación territorios urbanos y definir nuevas formas de integración y marginalidad de áreas y equipamientos. A su vez, la aparición de nuevas tecnologías de organización urbana y el acceso a este mercado generan nuevas desigualdades sociales. Las actividades que se instalan generan un fenómeno bipolar: pueden revalorizar o revalorizar tierras, o en caso contrario abandonarlas, es decir, se actúa de forma especulativa sobre el mercado de tierras urbanas, produciendo situaciones que permiten generar plusvalía o en caso contrario llevar al deterioro rápido. De esta manera, el AMM se consolida como ciudad del comercio y del transporte internacional del MERCOSUR; se pondera como una puerta de entrada y salida al mercado del Pacífico, y se especializa en la producción de servicios y energía.

Durante la década del '90 se produjo un importante crecimiento económico provocado por fuertes Inversiones Directas Extranjeras (IDE) en servicios comerciales y financieros; esto ocurría a la par que entraba en decadencia el sector industrial como ocurría a nivel nacional. La vitivinicultura sufre una profunda reconversión, integrándose al mercado internacional y transformándose en uno de los sectores que mayores inversiones reciben, buscando elaborar vinos de alta calidad para exportar. Con ello surgen numerosas bodegas boutique en la periferia de la ciudad, alentadas por fuertes inversiones provenientes de países europeos y de Chile principalmente, que encuentran un marco favorable (tanto económico como ambiental) en la provincia (Gudiño, 2005).

Gudiño (2003) muestra que entre los años 1994 y 1998 arriba un monto de U\$1.507 millones de IDE, en forma take overs, ampliaciones, greenfields y franquicias. De las cuales 245,3 millones de dólares son destinadas al comercio y servicio (principalmente a telecomunicaciones), 206,03 millones de dólares destinados a actividades extractivas (sobre todo gas y petróleo), y 71,8 millones a industria manufacturera (principalmente alimentos y bebidas). El AMM recibe principalmente las inversiones en comercio y servicio, donde la mayor parte de estas inversiones las representan las cadenas de supermercado y shopping.

También durante ésta década se diseminan artefactos de la globalización, posibilitado por las cadenas instaladas que abren nuevos locales como Carrefour, Wall Mart, Jumbo, Mendoza Plaza Shopping. Se localizan en la periferia de la ciudad, cercanos unos de otros, y en torno a dos principales vías de circulación como son el Acceso Este y Sur, sobre todo por la necesidad de encontrar terrenos de gran amplitud que estén cercanos al microcentro. A su vez, la decisión del Estado provincial por alentar el turismo permitió el arribo de numerosos hoteles, moteles, hosteles, restaurantes, cafés; y con ello el desembarco también de grandes cadenas como Ibis, Marriot, Howard Johnson, Microhotel, etc. Se transforman en enclaves estratégicos que cubren el mercado a escala regional, cuentan con grandes superficies (como playas de estacionamiento) y se localizan cerca de nuevos barrios residenciales que carecen de servicios (Gudiño, 2003). Estos centros comerciales generaron cambios en la estructura urbana, modificando la dirección de los flujos vehiculares y demandando nuevas vías de comunicación, compitiendo con el centro al concentrar todo tipo de servicio en la periferia. Producen una excesiva concentración en determinados puntos, marginando a otros; compiten con almacenes barriales y antiguos centros de recreación como cine, plazas, clubes al ponderarse como nuevos espacios de encuentro. Una de las áreas que mayor cantidad de inversiones recibe es Villanueva, en Guaymallén, al ser el destino de más de 120 millones de dólares. Aparecen en el distrito grandes cadenas internacionales, que tienden a localizarse aledañas al Acceso Este, tales como: Carrefour, Mendoza Plaza Shopping, Multiplex Village, Vea, Hotel Ibis y Marriot (Gudiño, 2003). Esto genera una gran renovación y especialización en el área.

La masificación del uso del automóvil como medio de transporte, sobre todo en clases media-altas y altas, generó un escenario favorable para esta nueva lógica de localización. La aparición de estos nuevos centros comerciales, junto a la profundización de la suburbanización con el surgimiento de country y barrios cerrados periféricos, lleva a que diariamente se generen

embotellamientos vehiculares en las principales vías de transporte. Esto se produce a diario provocado por la no evolución del sistema vial y los movimientos pendulares que desarrollan a diario los/as habitantes para ir a trabajar, cumplir con sus actividades o atender a sus necesidades de consumo (Gudiño, 2003).

2.2.2. El AMM en la última década larga (2001-2015)

La década larga se conoce como el período que va desde el año 2001 hasta el 2015 en la Argentina, y está marcado por un proyecto neodesarrollista desarrollado a nivel nacional, bajo los gobiernos de Nestor Kirchner y Cristina Fernández. Dicho proyecto planteó ciertos cortes con el modelo neoliberal sobre todo proponiendo una cierta centralidad del Estado en diversas actividades y esferas sociales y económicas; pero podemos afirmar que no existió una ruptura con el proyecto neoliberal en el espacio urbano (Morgani & Raffani, 2015).

Se puede encontrar una continuidad del giro neoliberal en el desarrollo urbano de Argentina y Mendoza. Durante éste período se profundiza un modelo de “gestión” urbana dirigido principalmente por los intereses privados, con el objetivo de maximizar ganancias y lograr que la ciudad se transforme en el mejor escenario para la reproducción del capital. Esto se afirma principalmente porque no existió una regulación del suelo, dando paso al “laissez faire” (dejar hacer) que propone el urbanismo neoliberal. Fueron los desarrolladores inmobiliarios quienes lideraron y lideran directa o indirectamente la planificación urbana del AMM, aprovechando la ausencia de reglas que limiten el desarrollo, son ellos quienes terminan por decidir hacia dónde y cómo va a crecer la mancha urbana (Morgani & Raffani, 2015).

Coincidimos con Gudiño (2005), que dice que el desarrollo de la ciudad no se relaciona directamente con el crecimiento del número de habitantes, sino con el dinamismo económico, el incremento de los ingresos en las clases sociales mejor posicionadas, y sobre todo en el desarrollo del sector inmobiliario. Se lleva a cabo una gran expansión urbana a partir de grandes inversiones en el sector. Estas inversiones toman un carácter especulativo, favorecido por las escasas restricciones y la incorporación de nuevas áreas con terrenos de bajo costo.

2.2.3. La profundización de la fragmentación urbana

2.2.3.1. Las urbanizaciones cerradas

Una de las características de las ciudades latinoamericanas de las últimas décadas tiene que ver con la fragmentación urbana. Se han multiplicado en las ciudades conjuntos habitacionales, barrios y condominios cerrados; mientras que a la par han surgido un gran número de asentamientos informales acusando el problema de vivienda. Tal como afirma Svampa (2004) el intenso proceso de desindustrialización, la crisis del Estado y el aumento de la inseguridad urbana, han traído como consecuencia la acentuación de la brecha entre los sectores más favorecidos de la sociedad, con los otros pobres y excluidos.

Estos espacios buscan generar una homogeneidad social interna, pero de gran disparidad social entre uno y otro, fortaleciendo la conformación de una ciudad dual. Existe un sector social que habita el espacio global, que vive y disfruta la ciudad en su mayor amplitud (opciones culturales, gastronómicas, comerciales, etc), y viven entre un “nosotros” que le brinda un status y seguridad, formando un fragmento recluso del resto de la ciudad. Y en el otro extremo, los/as habitantes con menores ingresos que terminan por optar por la ocupación informal de tierras, para responder a sus necesidades de vivienda (Dalla Torre & Ghilardi., 2011).

En la Argentina dicho fenómeno comienza en la década del ´70 con epicentro en el Área Metropolitana de Buenos Aires, con viviendas tipo *country* localizadas en las afueras de la ciudad donde las clases altas las utilizaban como vivienda secundaria. Pero a partir de la década del ´80 se comienza a expandir en todo el país, alentado por la búsqueda de una vida verde y una mejor calidad en las afueras de la ciudad, por parte de residentes de las áreas centrales. Posibilitado por la construcción de grandes autopistas y el contexto de desregulación económica, se hacen masivos los barrios privados en las principales ciudades del país (Molina, 2013).

Existe una gran diversidad de tipologías para clasificar las urbanizaciones de las *gated communities*, pero siguiendo con la clasificación propuesta por Svampa (2001) podemos nombrar los *country club* que son residencias secundarias destinados a la vida social y deportiva de la clase alta, ; los *barrios privados o cerrados* que son los más difundidos desde la década del ´80, localizado en las áreas suburbanas, y existe una gran heterogeneidad ya que están destinados para clases alta y media-alta, actualmente se han masificado facilitados por una clase media que puede acceder al crédito y busca seguridad. Las *ciudades pueblo o nuevas ciudades* que son mega emprendimientos inmobiliarios que van de 100 a 16000 hectáreas; planificados para lograr el mayor autoabastecimiento en un espacio común concentrando todos los servicios necesarios (salud, educación, abastecimiento a través de supermercados) para sus habitantes, y alberga en su

interior decenas de barrios privados. En Mendoza existen dos ejemplos como Palmares Valley (en pleno desarrollo) localizado en Godoy Cruz y El Torreón, localizado en Maipú e inaugurado en 2008. Y un cuarto tipo de urbanización cerrada tiene que ver con condominios que se tienden a localizar en las áreas más urbanizadas de la ciudad, se presentan como una opción más económica y un paso intermedio entre departamentos y barrios privados (Molina, 2013).

Actualmente la mancha urbana crece de forma difusa, desordenada, profundizando un proceso de suburbanización guiado por el sector privado, que favorece la fragmentación urbana. La urbe sigue avanzando hacia la periferia en dos sentidos: bien, ocupando las tierras más fértiles e irrigadas del oasis norte; trayendo como consecuencia una reducción de áreas productivas, ya que son ocupadas para la construcción de barrios, en su mayoría responden urbanizaciones cerradas. O bien, hacia el oeste sobre el piedemonte, trayendo aparejado un aumento en riesgos aluvionales, y generando un mayor costo en el aprovisionamiento de servicios y protección ante los riesgos (Morgani & Rizzo, 2014).

Mientras se avanza sobre las zonas agrícolas y el piedemonte, quedan dispersos en la trama urbana una gran cantidad de terrenos baldíos en proceso de “engorde”, es decir, que son terrenos que se encuentran subutilizados a la espera de mejoras urbanísticas a sus alrededores, que le permitan aumentar considerablemente su valor sin ejercer ningún tipo de inversión. Esto lleva a que aumenten los precios tanto en la periferia de la urbe como en las áreas centrales, siendo los especuladores inmobiliarios los doblemente beneficiados; y trayendo como consecuencia la disminución de posibilidades de acceder a diversos tipos de viviendas por parte de la clase media en Mendoza (Morgani & Raffani, 2015).

Tal como sostienen Morgani, Marsonet y Rizzo (2011) la capacidad que tienen los grandes emprendedores inmobiliarios de impulsar proyectos de lujo en las periferias urbanas, beneficiados por su gran capacidad económica y política, logran transformar aquello que los marcos legales plantean como no urbanizable en loteos de lujo; esto impacta en el desarrollo de toda la ciudad en su conjunto, y libera el desarrollo de la especulación inmobiliaria tanto pasiva como inductiva. Tal como sostiene Jaramillo (2003) estos empresarios cuentan con ventajas ya que existe un acceso asimétrico a la información entre el desarrollador, quien vende el terreno y quienes compran el lote; cuentan con una cantidad de capital capaz de construir y valorizar terrenos; y poseen capacidad de influencia política (lobby) para la construcción de obras de infraestructura pública en su favor. En este sentido aparece el Estado como un actor principal en

la dinámica del suelo, realizando inversiones estatales a la construcción de viviendas sociales, y en mayor medida a la realización obras de infraestructuras favorables a este tipo de urbanizaciones, lo que permite una sobrevaloración de quienes reciben estas inversiones, y un aislamiento a quienes no lo reciben. El Estado se convierte en un suministrador de equipamiento y productor de espacio construido, y opta por no invertir en la regulación del suelo. Decide no ejecutar leyes existentes como la Ley N° 8051 de Ordenamiento Territorial y de Usos del Suelo (que existe desde el año 2009), o elaborar normas tendientes a la captura de plusvalías, dando plena libertad al proceso de concentración de tierras urbanas.

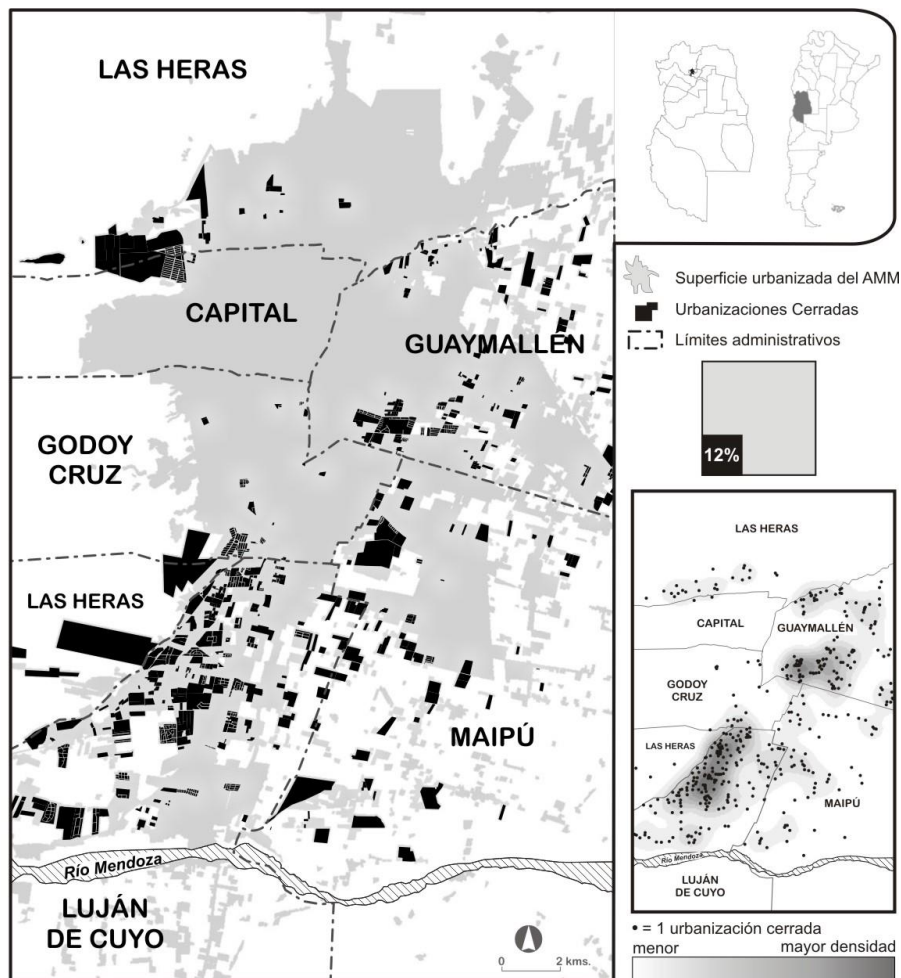
Morgani et al. (2011) afirman que estas lógicas especulativas llevan al aumento de la presión sobre el suelo, que se encuentra altamente concentrado en manos de grandes emprendedores inmobiliarios, generando también un aumento desproporcionado de los precios de la tierra, y planteando mayores conflictos para acceder a ella. La oferta habitacional se ve acotada, queda a disposición de quienes manejan el mercado inmobiliario en el AMM, situación que lleva a que los habitantes terminen por elegir a las urbanizaciones cerradas como casi la única opción para su tranquilidad y seguridad. Tal como sostienen Dalla Torre y Ghilardi (2011), las familias de clase media-altas y altas se desplazan a zonas periurbanas de alto nivel socioeconómico y mayor calidad ambiental, generando una mayor proliferación de urbanizaciones cerradas, principalmente en Luján de Cuyo, Maipú, y en menor medida Guaymallén.

Este proceso de periurbanización hoy ocupa alrededor de un 10% del AMM, se profundiza de forma acelerada, que lleva a que actualmente sea difícil contabilizar con exactitud el total de urbanizaciones cerradas existentes (Morgani & Rizzo, 2014). Según un informe presentado por Edición Uncuyo (2015) denominado “La década loteada”, en base a datos aportados por los municipios y el trabajo de especialistas, se estima que existen en el AMM más de 300 barrios privados de distintos tipos. Ésta cifra la convierten en la segunda provincia con mayor cantidad de barrios privados del país, detrás del Área Metropolitana de Buenos Aires; pero si se tiene en cuenta la proporción de barrios privados en relación a la cantidad de habitantes es la que más urbanizaciones cerradas posee. En la provincia este proceso se inició en la década del '80 con el Barrio Dalvian (en el piedemonte de la ciudad de Mendoza) como el pionero. El proceso se aceleró en la década del '90, y a partir de 2004 existe una explosión en la cantidad de barrios privados, del total relevado en el informe el 60% se construye desde 2004.

A partir de 2003, surgen nuevos tipos de emprendimientos inmobiliarios en forma de condominios, que son viviendas colectivas de gran nivel, donde se comparten servicios comunes de alta gama, apuntado principalmente a clases media-alta y alta. Esto permite el surgimiento de torres o edificios de altura en la ciudad de Mendoza, y en barrios socioeconómicos con niveles socioeconómicos diversos, localizados cercanos al centro (Dalla Torre & Ghillardi, 2011).

La proliferación de este tipo de urbanizaciones trae como consecuencia el empoderamiento de la gobernabilidad privada, ya que son los dueños de los barrios quienes se comportan como órganos de control y regulación dentro de los límites. La privatización de espacios públicos, el fortalecimiento de los emprendedores inmobiliarios como hacedores y planificadores del AMM, a expensas de un cada vez más debilitado rol del Estado. A su vez, aumenta la segregación social urbana, las situaciones de inseguridad y conflicto social (Molina, 2013).

A continuación presentamos un mapa extraído del artículo de Morgani y Raffani (2015), que muestra donde se localizan las urbanizaciones cerradas identificadas a partir de un relevamiento llevado a cabo por Pablo Rizzo en el año 2012. Nos permite ver que este tipo de urbanización ocupa ya cerca del 12 % de todo el territorio del AMM, situación que se profundizará en el corto y mediano plazo.



Fuente: Elaboración cartográfica sobre la base del relevamiento de Rizzo (2012)

Fig. 2. Urbanizaciones cerradas en el AMM. Fuente: Morgani y Raffani (2015)

2.2.3.2. Asentamientos informales en el AMM

Tal como plantean Morgani et al. (2011) la excesiva concentración de tierras y el control del mercado inmobiliario por parte de los agentes privados, sumado al aumento de la demanda lleva a que se produzca un aumento acelerado del precio del suelo, volviéndose cada vez más inalcanzables las posibilidades de acceso por parte de sectores medios medios-bajos y bajos. La demanda sin posibilidades de acceso a la tierra lleva a que se multipliquen las respuestas extralegales para acceder al suelo y a la vivienda (Jaramillo, 2003).

Las ocupaciones de tierra y la autoconstrucción de vivienda desde la informalidad es un fenómeno que se reproduce en las ciudades como respuesta a la concentración del mercado. Los sectores con menores ingresos deben afrontar la vida urbana sin contar con la mayoría de los servicios básicos ni una tenencia segura del espacio en que habitan. Su vida se desarrolla en la

informalidad de la tierra y en la mayoría de los casos también la informalidad laboral, viviendo con una calidad de vida muy inferior al resto de los/as habitantes urbanos. Esta doble informalidad aumenta su inseguridad y acceso de modo seguro a la ciudad y sus beneficios (Morgani et al., 2011).

Estos habitantes condenados a vivir en la informalidad urbana comúnmente tienen dificultades para transitar libremente por la ciudad cada vez más embellecida y moldeada bajo las leyes del mercado. Son catalogados como indeseables en los centros urbanos y en los escenarios que el Estado junto con el mercado pondera para el turismo (Morgani et al., 2011).

El Estado termina interviniendo de forma acotada para dar respuestas al fenómeno, ya que no busca una resolución del problema estructural de pobreza e informalidad de estos habitantes, sino que interviene tratando de dar respuestas al problema de la vivienda de forma concreta. Como afirman Morgani et al. (2011) tiende a dejar afuera de la legalidad a un elevado porcentaje de personas, que dispara la contradicción de que por un lado el sistema jurídico del Estado desconoce la realidad de las ciudades, y por otro, implementa programas de regularización de esa informalidad que él mismo condiciona y empuja al carácter de ilegal.

En el AMM la situación de encarecimiento de acceso al suelo ha llevado a que los sectores de bajos ingresos ocupen diversos espacios de la ciudad que se encontraban subutilizados o de poco valor inmobiliario. Según Lentini et al.(2010a) existen diferentes patrones donde se tienden a instalar dichos asentamientos:

- a. En terrenos vecinos a asentamientos existentes: suelen ser los hijos o familiares de vecinos que ya habitaban dicho asentamiento.
- b. Terrenos en el piedemonte situados en tierras fiscales: suelen estar cercanos a población de altos ingresos, les permite acceder a la propiedad en el mediano o largo plazo y conlleva menores riesgos de desalojo que si se localizan en un terreno privado.
- c. Terrenos aledaños a basurales: el basural se convierte en una oportunidad económica de trabajo y aprovisionamiento para su subsistencia.
- d. Terrenos cercanos a cursos de agua: en el AMM principalmente a canales de riego, pero también cercanos a ríos y arroyos.

- e. Construcciones existentes en el espacio urbano en estado de abandono: son ocupadas y transformados en albergues, es el caso de bodegas, estaciones de ferrocarril, viviendas desocupadas, etc.
- f. Espacios libres entre obras viales de gran envergadura.

Existen escasos datos respecto al avance que han tenido los asentamientos informales en el AMM en los últimos años, sobre todo porque es muy difícil cuantificar este proceso. Pero datos proporcionados por Lentini, Palero y Montaña (2010b) que toma en cuenta los hogares que son propietarios de la vivienda pero no del suelo que habitan, indica que en Mendoza (no en el AMM solamente) hacia el año 2007 existía un 2,8% de hogares en villas y asentamientos informales. Y desarrolla una aproximación a la evolución que han tenido los asentamientos en el AMM a partir de datos suministrados por el Instituto Provincial de Vivienda, afirmando que entre 1984 y 1991 la población que habitaba en villas y asentamientos informales aumentó un 109%, entre 1991 y 2004 aumentó un 20%, y en cambio entre 2004 y el 2007 se redujo un 45% esa población.

El Estado ha intervenido tanto para regularizar y consolidar asentamientos, o para erradicar villas y cambiar su localización. Se puede observar que a partir del año 2003 tanto por planes nacionales como provinciales, ha existido un rol más activo para garantizar acceso a la vivienda a quienes no lo puede hacer a través del mercado. Según datos proporcionados por Lentini et al. (2010a) en el AMM se llegaron a desarrollar más de treinta planes con el objetivo de proporcionar vivienda a hogares que habitan en villas o asentamientos precarios, llevando a que el 43% de las viviendas construidas esté representado por este sector.

En el año 2004, bajo el gobierno de Julio Cobos, se aplicó el plan “Mendoza sin villas” que tenía como objetivo buscar una solución a la problemática de vivienda en el período de 2004-2007, a partir del trabajo conjunto con el Instituto Provincial de la Vivienda y con fondos del BID y de la Nación. (Consejo provincial de la Vivienda, 2004). Se relevaron para ese entonces 167 barrios y asentamientos, en donde existían 14.500 hogares que vivían en condiciones de hacinamiento. Hacia el año 2007 se contabilizaron 10.533 hogares en asentamientos (el 2,8% de hogares de la provincia) lo que mostró ese descenso. Se lograron resultados favorables con este mecanismo de provisión de viviendas, tal como plantea Lentini et al. (2010a) con el Plan Mendoza sin Villas se logró consolidar siete asentamientos, se

construyeron cuarenta barrios nuevos y se beneficiaron a 5.592 hogares al terminar 2.824 viviendas en el período propuesto. También en el 2010 se ejecutó el Plan de erradicación de villas, que buscó también dar respuesta a esta problemática habitacional en el AMM.

Tal como plantean Morgani et al. (2011) en este período se identifica una importante falta de coordinación entre planes nacionales y el rol de los municipios, que son quienes terminaron otorgando las prioridades de localización y las familias a asignar. Se puede notar también que existe un cambio en el modo de actuar, ya que las políticas se orientaron más a radicar las villas en su propio lugar, a diferencia de lo que ocurrió en la década del '90. Pero esta radicación no se dio en todos los casos, sino que en aquellos asentamientos localizados en áreas periféricas y de bajo valor del suelo; en cambio, aquellas que se encontraban en áreas centrales sí fueron desplazadas hacia las áreas periurbanas. Esto evidencia la dificultad que sigue existiendo para los sectores de más bajos ingresos, y aún con un Estado que provee viviendas, para acceder a la centralidad urbana, y son las reglas del mercado las que termina decidiendo los procesos de urbanización.

Aún con un rol más activo del Estado, logrando resultados positivos, debemos decir que han surgido otros problemas como manifestación de las dificultades que presenta el acceso a la tierra, ya que se han consolidado áreas de mayor segregación residencial socio-económica, y en los últimos años han surgido nuevos asentamientos que no han sido incluidos en las políticas públicas ejecutadas, y probablemente nunca lo sean (Morgani et al., 2011).

Este modo de urbanización es un reflejo de una sociedad cada vez más desigual, donde la ciudad se transforma en el escenario donde se materializan más agudamente estas desigualdades, y así se profundiza la fragmentación urbana y la segregación social, quedando cada vez menos espacios para el encuentro entre distintas clases sociales.

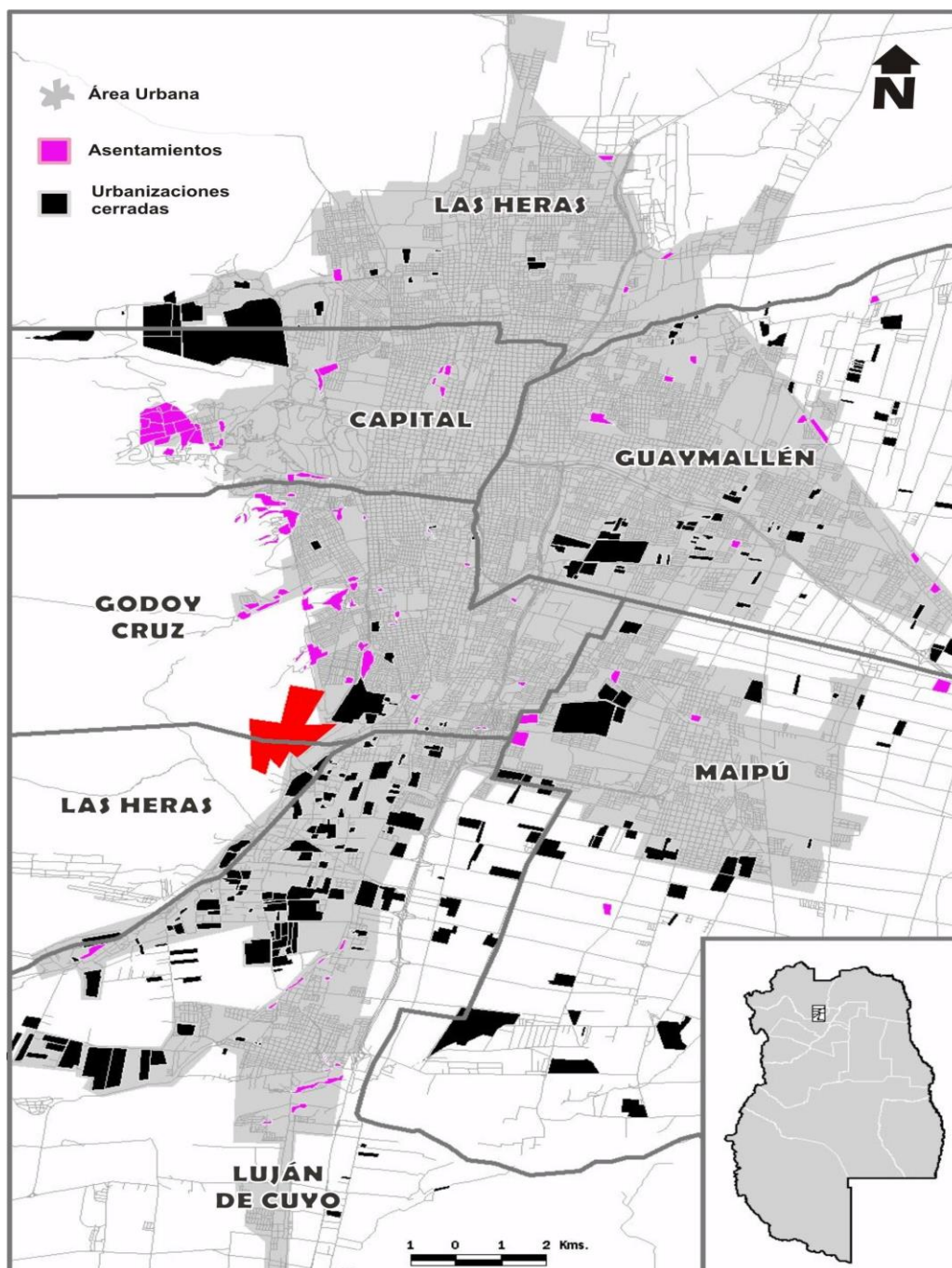


Fig. 3. Extensión de urbanizaciones cerradas y de villas y asentamientos en el AMM, 2009. Fuente: Morgani et al. (2011).

2.2.4. El AMM un polo Turístico y Cultural en la competencia interurbana

Otro de los rasgos principales del urbanismo neoliberal tiene que ver con buscar insertar las ciudades en la competencia interurbana. Para ello el Estado tiende relaciones estrechas con el sector privado, formando sociedades mixtas, para elaborar políticas que desarrollen sectores

claves como el turismo, la Cultura y la industria creativa. Bajo esta lógica, los espacios urbanos son rediseñados con el objetivo de lograr un mayor crecimiento económico, principalmente orientado al consumo de elites; este proceso va acompañado con un fuerte control y disciplinamiento sobre poblaciones excluidas. (Brenner et al., 2009).

Mendoza ha logrado posicionarse como un destino turístico a nivel internacional, a partir de una fuerte promoción desarrollada por el Estado desde los niveles nacionales, provinciales y municipales. Ha buscado aprovechar su atractivo paisajístico al encontrarse al pie de la montaña, su industria vitivinícola moderna, su localización estratégica en el corredor Bioceánico del MERCOSUR; y como así también ha buscado convertirse en un escenario donde se desarrollan importantes eventos culturales.

El contexto nacional le fue favorable, ya que el gobierno promulgó una nueva ley de turismo, buscando jerarquizar el Ente Nacional de Turismo, ejecutó un Plan Federal destinado al turismo, reordenó los feriados nacionales, y generó una importante reestructuración del circuito aéreo de conexión nacional con el fin de alentar el turismo nacional (Morgani & Rizzo, 2014).

El gobierno provincial desarrolló políticas activas como la atracción de eventos culturales y deportivos de alcance mundial (Copa América, grandes recitales promovidos por el Estado, etc), e instauraron slogans que buscaron promover el turismo en la provincia aludiendo a un lugar privilegiado, seguro, limpio y bello, haciéndose conocer como “Mendoza, la ciudad más limpia del país”. También surgieron otros slogans como “Mendoza, ciudad maravillosa” y llegó a postularse como una de las siete ciudades maravillosas a nivel mundial; “Mendoza, capital internacional del país” haciendo alusión a la industria y la cultura del vino, acompañando a la reconocida Fiesta Nacional de la Vendimia que se realiza todos los años.

Mendoza se ha posicionado como un importante destino turístico relacionado con la cultura del vino a nivel nacional, y reconocido en el mundo. El turismo del vino se relaciona al proceso de transformación del sector vitivinícola, y se presenta como un atractivo para el turismo durante todo el año, donde se intenta valorizar el patrimonio cultural, regional y local. El Estado ha hecho una muy grande inversión en la pavimentación de rutas para incentivar el enoturismo en lo que denominó “Caminos del vino” o “Ruta del Vino”. Ésta es una propuesta turística llevada a cabo por el entonces Ministerio de Turismo de Mendoza y la Asociación de Bodegas de Argentina, que consta en la visita por distintos tipos de bodegas y procesos de elaboración del

vino, para hacer conocer a los/as turistas la historia y la cultura alrededor de esta bebida en la provincia. Incluyen degustación de vino, reconocimiento de su diseño arquitectónico, recorrido por viñedos, salones de venta de productos, cavas, gastronomía regional, entre otras cosas. El circuito del recorrido se desarrolla en las bodegas localizadas en Luján de Cuyo, Valle de Uco, Guaymallén, Godoy Cruz y Maipú (Morgani & Rizzo, 2014).

El Estado generó un marco favorable para el desarrollo del turismo de alta gama a través del marketing y la publicidad de ciertos destinos, buscando una mayor competitividad y captar más inversiones de capitales extranjeros. Se destacan inversiones de capitales chilenos, estadounidenses y franceses; como así también capitales nacionales. Con ello proliferan las bodegas boutique y restaurantes de alta gama localizados en áreas privilegiadas.

Buscó desarrollar otras facetas del turismo, también asociados a la vitivinicultura, como: turismo aventura, turismo cultural, nieve y ski, turismo religioso, turismo de feria y congresos, entre otras alternativas.

Al potenciarse Mendoza como polo turístico abrió el paso a que nuevos inversores privados arriben a la provincia para responder a la demanda del servicio de alojamiento. Un estudio realizado por la Red de Observatorios de Cuyo (2011; citado por Morgani & Rizzo, 2014) indica que en el año 2002 existían en la provincia 339 establecimientos prestadores de servicios turísticos, y hacia el año 2010 ascendió a 725. Esto demuestra un gran crecimiento de plazas para albergar a turistas que llegan a la provincia.

Esto se puede constatar ya que han aparecido nuevas plazas de alojamiento especializado, que incluye a las principales cadenas hoteleras del mundo como Intercontinental, Park Hyatt Mendoza, Sheraton Mendoza, Hotel Park Suites, Diplomatic Executive Hotel Park; como así también aparecen una gran cantidad de hosteles y hoteles de segunda línea. Todas las plazas hoteleras se encuentran localizadas principalmente en la ciudad Capital y en la periferia, en espacios estratégicos del AMM con gran accesibilidad y conectividad, logrando modificar considerablemente el paisaje urbano (Morgani & Rizzo, 2014).

También el Estado ha invertido en la construcción de importantes centros culturales que alientan al turismo cultural como es el caso de la Nave Cultural y Nave Universitaria en la Ciudad, y el Espacio Cultural Julio Le Parc en Guaymallén.

A la par de este proceso del florecimiento del turismo como una importante actividad económica, y el embellecimiento de la ciudad, se han profundizado las políticas tendientes al orden y control dentro del AMM, y principalmente en la ciudad de Mendoza. Se privilegia lo estético por sobre las necesidades sociales y urbanísticas, se le otorga prioridad a obras y gestiones en espacios determinados de la ciudad buscando la maximización de las ganancias. Los distintos municipios que componen el AMM han dispuesto la intervención de la fuerza y diversos dispositivos de seguridad, principalmente en aquellas áreas céntricas y de atractivo turístico. Han adoptado la instalación de cámaras de videovigilancia, se han cerrado con rejas numerosas plazas (primero en Godoy Cruz y luego en la Ciudad de Mendoza) poniendo en jaque el sentido de lo público, se destina un mayor número de uniformados en las esquinas de estas áreas. A su vez, se ha buscado erradicar a través de políticas públicas, a aquellas imágenes que ensucian al inconsciente colectivo de la ciudad Maravillosa, erradicando a vendedores ambulantes, a artistas callejeros, limpiavidrios y todo tipo de trabajo informal en las calles. Los vendedores ambulantes y artesanos terminan por localizarse en ferias persa o galpones que buscan “ordenar” la ciudad (Morgani & Rizzo, 2015).

A su vez, a la par que del sostenido crecimiento de las diversas actividades productivas, con la incorporación de nuevas tecnologías en los procesos productivos y la disposición de leyes de flexibilización laboral, se plantea un marco favorable para la precarización laboral-salarial, aumentando así la desocupación, subocupación y el “trabajo en negro” o informal (Morgani & Raffani, 2015).

2.3. Transformaciones en áreas centrales del AMM

2.3.1. El caso del Ferrocarril San Martín

La ciudad de Mendoza actualmente está sufriendo un importante proceso de renovación, a partir de grandes proyectos urbanos llevados a cabo por el Estado y grandes emprendedores inmobiliarios.

Tal como plantea Cuenya (2012) las mega-operaciones urbanísticas se desarrollan en áreas que han quedado relegadas, pero tienen un potencial estratégico por su accesibilidad y la posibilidad de transformación y valorización urbanística. Suelen ser predios, tanto públicos como privados, localizados dentro del espacio urbano, que poseen una excelente accesibilidad, pero que se han deteriorado en los últimos años por el declive de sus anteriores usos (suelen ser de

uso industrial y de servicios) y por la existencia de asentamientos informales. Su importancia está dada por poseer una gran extensión y una gran capacidad para albergar nuevos usos. Por esta razón poseen un bajo valor del suelo, pero grandes procesos de re funcionalización y transformación física puede provocar que adquieran altos valores; comúnmente son conocidos como espacios de oportunidad. La valorización del suelo no se genera sólo en las zonas aledañas, sino también en los propios suelos donde se localizan estos grandes emprendimientos.

La autora sostiene que esta valorización que generan las mega-operaciones inmobiliarias tiene tres orígenes: a) las inversiones en infraestructura que lleva a cabo el Estado (obras viales y servicios públicos) para acondicionar el área. b) modificaciones en el uso del suelo y densidades edilicias, que permiten un uso del suelo más jerarquizado y un mayor aprovechamiento del suelo a través de nuevas normas de edificación. c) Las inversiones llevadas a cabo por grandes inversores privados que construyen edificios de alta gama y desarrollan emprendimientos inmobiliarios (Cuenya, 2012).

Los grandes proyectos urbanos encuentran en zonas portuarias o ferroviarias degradadas y subutilizadas, antiguos distritos industriales o viejos aeropuertos las condiciones adecuadas para su desarrollo. Las transformaciones abren paso a nuevos usos jerarquizados, capaz de crear una nueva centralidad. Pasan a albergar actividades comerciales, administrativos, culturales, residenciales, recreativos y turísticos, edificios de alta gama y una arquitectura de vanguardia para responder a la demanda de las empresas líderes de la economía tanto nacional como internacional, como también a consumidores de alta gama y a los requerimientos del turismo mundial (Cuenya, 2012).

Las áreas centrales del AMM están siendo el escenario de transformaciones generadas por grandes proyectos urbanos. Las enormes superficies del ferrocarril que han quedado obsoletas y atrapadas en el entramado urbano más antiguo, a partir del proceso de privatización y el posterior cierre del servicio, han sido el foco de las transformaciones. Existen casos que dan cuenta de ello, se puede constatar en las transformaciones urbanas generadas en los terrenos de la Estación Ferrocarril San Martín en la Ciudad de Mendoza, como así también en los terrenos correspondientes a la Estación Benegas en Godoy Cruz; y las transformaciones generadas en los terrenos de la Estación Ferrocarril Belgrano de Guaymallén, cuyo caso analizaremos en el siguiente capítulo.

Resulta relevante narrar alguna de las transformaciones que actualmente se están generando en la Estación Ferrocarril San Martín en la Ciudad de Mendoza, que ha sido estudiado por Morgani y Rizzo (2014) y que se pueden encontrar numerosas similitudes con el proceso de transformación que viene ocurriendo en el casco histórico de Guaymallén.

El espacio donde se está llevando a cabo este acelerado proceso incluye los antiguos terrenos del Ferrocarril San Martín y su espacio aledaño. A partir de la privatización ferroviaria en la década del '90 los terrenos han sido objeto de numerosos proyectos urbanísticos propuestos por la Municipalidad en una estrecha relación con capitales privados. (Morgani & Rizzo, 2014)

El F.C. San Martín dejó de operar en el año 1993, a partir del cierre del servicio de pasajeros, aunque el transporte de cargas fue cedido a la gestión privada, primero al Grupo Pescarmona y luego éste lo vendió a la empresa brasilera América Latina Logística. Aquellos terrenos que no habían sido concesionados pasaron a estar administrados por la empresa Ferrocarriles Argentinos y luego serían liquidados. Desde 1996 hasta mediados del 2000 pasó a estar administrado por la ENABIEF (Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios, y luego se fusiona con la Dirección Nacional de Bienes del Estado y se crea la ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes) que es quien se encarga de la administración de la infraestructura ferroviaria, estaciones, vías y edificios.

A partir del proceso de privatización y concesión, los terrenos de la Estación Central de la Ciudad (de 36 has) permanecieron abandonados, transformándose en el único gran baldío localizado en el centro de la capital de Mendoza. Durante la gestión municipal de Roberto Iglesias (1992-1997) la Municipalidad de Ciudad compra a la Nación estos terrenos, por una suma de 5 millones de pesos. La sesión definitiva incluía 12 has destinada para un proyecto de parque, más espacios de 6 ha reservados para la construcción de edificios y 6 mil m² para la construcción de la catedral de Mendoza. Se proyectó en el área un gran desarrollo inmobiliario que fue denominado por el municipio como la “Tercera Fundación de Mendoza”. El objetivo planteado fue desarrollar complejos habitacionales con servicios y núcleos comerciales, acompañado de un gran espacio público y la generación de un nuevo polo cultural. A su vez, esto favorecido por una mejora en la conectividad con la ampliación de la línea del Metrotranvía hacia Las Heras.

Desde que el municipio adquiere los terrenos comienza un acelerado proceso de transformación, en 2005 se inaugura el Parque Central financiado por préstamos de 1,3 millón de dólares otorgados por el Banco Mundial. El proyecto se localizaba sobre un polígono de 12has que incluía un espacio público abierto con un diseño arquitectónico moderno, y puentes peatonales sobre Av. Mitre que conectan con los galpones del ex Ferrocarril.

En el año 2006 la empresa Ecipsa S. A., que había construido el proyecto inmobiliario Casa Magna localizado en la zona, presentó el proyecto Master Plan del Parque Central, que tuvo el visto bueno de la comuna que lo declaró de interés municipal. El mismo planteaba el desarrollo inmobiliario en los 75.000 m² de los terrenos aledaños al parque y estimaba un total de 183.000 metros de espacio construible. Desde el 2008 el municipio decidió vender una importante cantidad de terrenos localizados en torno al parque, con las intenciones de profundizar este proceso de transformación.

Bajo las gestiones de Víctor Fayad (2008-2014) se buscó generar un “shopping a cielo abierto”, ejecutando políticas tendientes a la seguridad como la instalación de cámaras, y promoviendo el consumo de actividades culturales y de recreación. Se pensó al turismo y a la cultura como un componente más de consumo, por eso hacia el año 2010 inauguró la Nave Cultural convirtiéndose un nuevo espacio cultural que permitió refuncionalizar y reutilizar los antiguos galpones ferroviarios de la ex estación de cargas. Posteriormente, en el año 2015 se inauguró el centro cultural de la Universidad Nacional de Cuyo, denominado Nave Universitaria, localizado en el galpón ferroviario n° 2, que fue cedido a comodato por 50 años por la municipalidad. Además en el área aledaña al parque central se tienen previsto desarrollar otros proyectos para seguir consolidando este nuevo polo cultural, como es el proyecto de construcción del Vinópolis o Ciudad del Vino, que será un multiespacio en torno a la temática del vino, que se localizará en el último de los galpones ferroviarios que se encuentra deteriorado. Y también en el año 2002 la Municipalidad de Mendoza donó un terreno de gran extensión localizado frente a la Nave Cultural, donde está previsto construir la Catedral de la Iglesia Católica de la provincia (Morgani & Rizzo, 2014).

El uso comercial también estuvo incluido en la planificación del área, ya que se creó el Hipermercado Coto, inaugurado a mediados del año 2015. El mismo se localiza cercano al Parque Central, entre calle Perú y Videla Correa, donde antiguamente funcionaba la playa municipal. Tiene una superficie de 30.000 m² que fueron comprados por la empresa al

municipio a un costo de 27 millones de pesos, y la inversión total del emprendimiento fue de 260 millones de pesos. Cuenta con una moderna infraestructura de servicios y comercio, que a su vez ha generado espacio verde en los alrededores destinados a la recreación y cultura (Diario Los Andes, 09-07-2015).

2.3.2. La proyección de la ciudad de las torres y los conflictos subyacentes

La Municipalidad a través del diseño de políticas públicas en coordinación con grandes capitales privados en el área, busca re densificar el espacio urbano, urbanizar los terrenos baldíos existentes, e incentivar a la construcción de viviendas modernas que lleven a que la ciudad sea nuevamente un espacio atractivo para ser habitado, principalmente por población de clase medio y alto. Atendiendo a estos objetivos, se diseñaron dos proyectos que cambiaran la funcionalidad y el dinamismo en el área.

Uno de ellos data del el año 2002, cuando se conoció la existencia de un mega-proyecto urbanístico en el área, denominado “Mendoza Madero”. Era un ambicioso proyecto de unas 36 ha en los terrenos del Ferrocarril San Martín, ubicados entre calles Las Heras, Tiburcio Benegas, Suipacha y un sector al norte de la calle Suipacha. En dicho espacio se encuentran los antiguos talleres ferroviarios y la Estación Central del Ferrocarril San Martín. Dicho proyecto incluía edificios de 15 a 20 pisos, y respondía a un esquema urbanístico de alta gama, muy similar al diseño de Puerto Madero localizado en Capital Federal, que es símbolo del urbanismo neoliberal en la Argentina (Morgani & Rizzo, 2014). En dicho proyecto era el Estado el principal agente promotor del mercado privado, ya que formó una asociación con la Corporación Antiguo Puerto Madero, donde firmó un Convenio Marco Asociativo para dar comienzo a la edificación de una nueva ciudad hacia el norte. Luego se firmaron numerosos convenios, en uno de ellos se afirmaba que dicha intervención incorporaría al área nuevos usos destinados a servicios, residenciales, culturales y comerciales, que respetarían las características urbanísticas del entorno y preservando los componentes patrimoniales. Se sancionó una ordenanza que estableció que considera al área como Espacio de Uso Puntual, y que además incluiría la prolongación y conexión de Calle Godoy Cruz con Av. Roque Saenz Peña al oeste, y el área para la estación de trenes a reutilizar. Pero su desarrollo se vio atravesado por resistencia que ejercieron tanto ex trabajadores ferroviarios, colectivos culturales y organizaciones sociales que presentaron proyectos alternativos de reutilización del área (Morgani & Rizzo, 2014).

Finalmente, por motivos que poco se conocen, y a pesar de los esfuerzos del Municipio (sobre todo bajo la gestión de Fayad) por atraer estos capitales y generar la “Nueva Fundación de Mendoza”, el mega-proyecto no terminó prosperando y quedó en suspenso hasta el año 2015.

Pero recientemente en el Segundo Seminario Metropolitano de Urbanismo, realizado en agosto de 2016, que estuvo presidido por el intendente Rodolfo Suarez, representantes de la Agencia de Administración de Bienes del Estado (AABE), y otros representantes del gobierno junto con arquitectos prestigiosos, se anunció que se dará paso a la urbanización del área. (Mdzol, 24-08-2016) En setiembre de este mismo año, el gobierno nacional dio a conocer mayores detalles de este proyecto que se erige como prioridad a nivel nacional. El mismo ya no incluye 36has sino 24 has ubicada entre calles Las Heras y Suipacha (tal como se muestra en la imagen satelital) que han sido cedidas por el gobierno nacional a la Ciudad de Mendoza, para que este los venda a capitales privados con el objetivo de desarrollar proyectos urbanos.



Fig. 4. Imagen satelital de los terrenos a urbanizar

Se prevé desarrollar 22,4 manzanas, de las cuales 4 manzanas serán destinadas a espacios verdes, y en las restantes se podrán construir más de 300.000 m² cubiertos de usos mixtos que incluirán viviendas, oficinas, comercios y edificios culturales. Además este plan nacional aseguró que serán las oficinas técnicas del municipio las que se encargarán de diseñar planes

maestros para la zonificación, donde se establecerá superficie total y alturas de las nuevas edificaciones. En tanto, el producto de la venta de la tierra, o sea las plusvalías urbanas que se generarán con la nueva normativa, será repartido entre el municipio (75%) y la Nación (25%). Además se terminará de concretar la obra ya empezada de conexión de calle Godoy Cruz este-oeste, que había quedado inconclusa por no tener el permiso para atravesar la zona de talleres y de maniobras ferroviarias. Se propuso trasladar dichos talleres a Palmira, del departamento de San Martín. El proyecto tendrá una vinculación directa con las torres de ProCreAr y el ramal del Metrotranvía que se construye actualmente unirá la Ciudad con el departamento de Las Heras (Mdzol, 19-09-2016).



Fig. 5. Imagen del Nuevo Proyecto urbanístico. Fuente: Diario Mdzol (19-09-2016)

El otro proyecto surgió a partir de las negociaciones hechas por el municipio con el Estado Nacional, para continuar con el proceso de regeneración sobre los terrenos restantes que quedaban disponibles del ferrocarril. Así, a fines de 2012 se conoció la noticia que los terrenos localizados entre calle Suipacha, Tiburcio Benegas y las vías del Ferrocarril, se destinaría para la construcción de viviendas financiadas por el Programa de Crédito Argentino (ProCreAr)(Rizzo, 2014). Estos terrenos pertenecientes a la Administración de Infraestructura Ferroviarias Sociedad del Estado (ADFSE), ex ONABE, son el escenario donde construyen desde diciembre de 2014 1.103 viviendas dispuestas en 15 torres de departamentos, destinados 4.412 personas de clase media que puedan acceder a los créditos propuestos. La construcción está a cargo de numerosas

empresas constructoras tales como Oha Construcciones SRL, Laugero Construcciones SA, Ceosa, entre otras; y cada una de estas torres serán destinadas no sólo para vivienda, sino que contarán también con entre 11 y 15 departamentos para usos comerciales, y cocheras. Esta mini ciudad requiere urbanización, incluirá la apertura de nuevas calles y espacios verdes, que han quedado en manos de las empresas constructoras Tolcon SRL y Ceosa (Mdzol, 18-07-2015).



Fig. 6. Fotografía propia: “La ciudad del futuro”

Pero la concreción de estas torres del ProCreAr debió enfrentarse con dos conflictos. Uno que tuvo ver con la disputa por el acceso al suelo urbano, entre el Estado y dos asentamientos informales que existían desde hacía 15 años en el mismo espacio donde hoy se construye la mini ciudad. Durante todo el proceso de pauperización del área ferroviaria surgieron tanto el asentamiento Escorihuela con 75 familias, y uno más pequeño denominado Malargüe con más de 40 familias. Esta implacable transformación también reprodujo los rasgos de fragmentación que caracterizan al AMM, ya que optó por expulsar a la población “indeseable” y conflictiva, erradicando las villas para favorecer a la “ciudad compacta” que atraiga habitantes con mayores ingresos. Así el Estado actuó erradicando a los/as habitantes de los asentamiento, no estando exento de numerosos procesos de violencia tanto simbólica como física. A 68 familias del barrio

Escorihuela se les otorgó su casa propia, a través del accionar del Instituto Provincial de la Vivienda, localizada detrás del Cerro de la Gloria, en un terreno cedido por la Municipalidad de Las Heras. Mientras que a las 7 familias restantes de este asentamiento, y a todas las personas que habitaban la villa Malargüe no quedaron incluidos en este programa. Entonces la Municipalidad obligó a que abandonen el predio, y fueron desalojados/as a la fuerza. Mientras que a cada una de las 68 familias que obtuvieron casa, se le dieron 12 mil pesos para que puedan alquilar hasta que las casas estén terminadas (Diario Uno, 12-03-2016).

Vale aclarar en el predio del ferrocarril localizado al sur de la calle Suipacha, donde se proyectan las otras torres, existía el asentamiento Costa Esperanza. Éste fue desalojado y relocalizado, a partir del accionar de la Municipalidad de Mendoza, el ONABE y la Corporación Antiguo Puerto Madero S. A., cuando se pretendía desarrollar “Mendoza Madero”. El IPV trabajó en conjunto con el municipio de Ciudad y Guaymallén en un plan de relocalización que buscó la desconcentrar a los habitantes de este barrio, formando grupos reducidos divididos reubicados en distintos barrios existentes. Se obtuvieron así diversos destinos socio-espaciales en Guaymallén: Barrio Capilla del Rosario II, Barrio Belgrano II, Barrio km.11 y Barrio Dos Costas. Esta situación generó conflicto entre los nuevos vecinos y los antiguamente existentes. (Morgani & Rizzo, 2014). Todas estas políticas ejercidas por el Estado buscaron expulsar a los habitantes con menores ingresos hacia la periferia, quitando con ello las redes construidas a lo largo de 15 años, y privando del derecho a la centralidad urbana.

El otro conflicto que debió sortear, no terminó siendo un conflicto, más bien se transformó en una nueva manifestación de cómo el Estado puede actuar a favor del mercado inmobiliario si su voluntad política y las leyes del mercado lo requieren. Tal como plantea Cuenya (2012) los grandes proyectos inmobiliarios son posibilitados por excepciones en usos del suelo y edificaciones que el Estado autoriza en determinadas áreas, permitiendo albergar oficinas, centros comerciales, torres residenciales, etc. Así en el año 2011 el municipio sancionó un nuevo Código de Edificación Urbana, donde se modificaban el permiso de densificaciones constructivas (las alturas, perfiles y retiros de las construcciones), como así también la sanción de una nueva ordenanza de uso del suelo.

Todas estas tendencias, transformaciones urbanas y dinámicas del mercado del suelo en el AMM descriptas a lo largo del presente capítulo, sirven para entender los procesos de transformación que se desarrollan actualmente en nuestra área de estudio. En el próximo capítulo

se intentará describir, reflexionar y problematizar las renovaciones urbanas generadas en el casco histórico de Guaymallén, correspondiente a un área central del departamento que se encontraba muy degradada y que está siendo regenerada por fuertes políticas públicas y privadas.

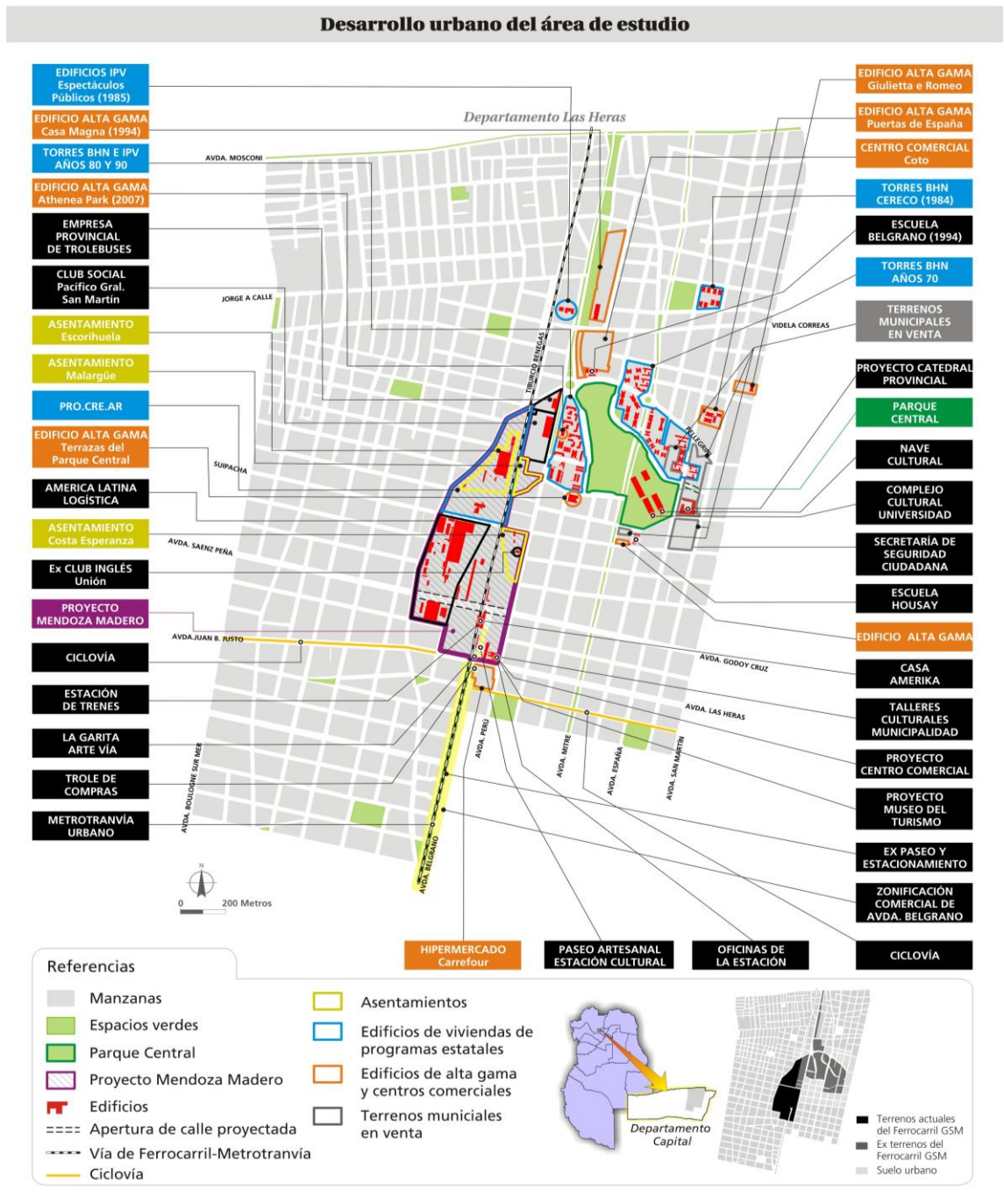


Fig. 7. Mapa inventario del área de los terrenos del Ferrocarril San Martín. Fuente: Morgani & Rizzo (2014).

CAPÍTULO 3:

TRANSFORMACIONES EN ÁREAS PERICENTRALES DEL AMM: UN RECORTE ESPACIAL DEL ÁREA PERICENTRAL DE GUAYMALLÉN

3.1. Presentación del área de estudio

El área de estudio es un recorte espacial de un sector de la zona pericentral del AMM, localizada en el departamento de Guaymallén. Más precisamente se encuentra comprendida entre los distritos de San José, Pedro Molina, el extremo oeste de Bermejo, y el oeste de los distritos General Belgrano y Nueva Ciudad. Los límites precisos no están establecidos a partir de un criterio único ni administrativo ni cuantitativo. Se ha establecido un recorte espacial sobre un sector de la zona pericentral de Guaymallén porque entendemos que es donde se están produciendo aceleradas transformaciones a partir de importantes inversiones públicas y privadas que han arribado en los últimos años. Hemos establecido un recorte espacial de un sector de la zona pericentral y no la totalidad de la zona pericentral de Guaymallén porque creemos que escapa a las posibilidades y objetivos de esta investigación, ya que de por sí es muy difícil establecer sus límites precisos debido al gran dinamismo que acontece en ella, y además entendemos que las transformaciones que analizamos se desarrollan con cierta homogeneidad únicamente en el área de estudio seleccionada.

Área de estudio división político administrativa y área metropolitana de Mendoza

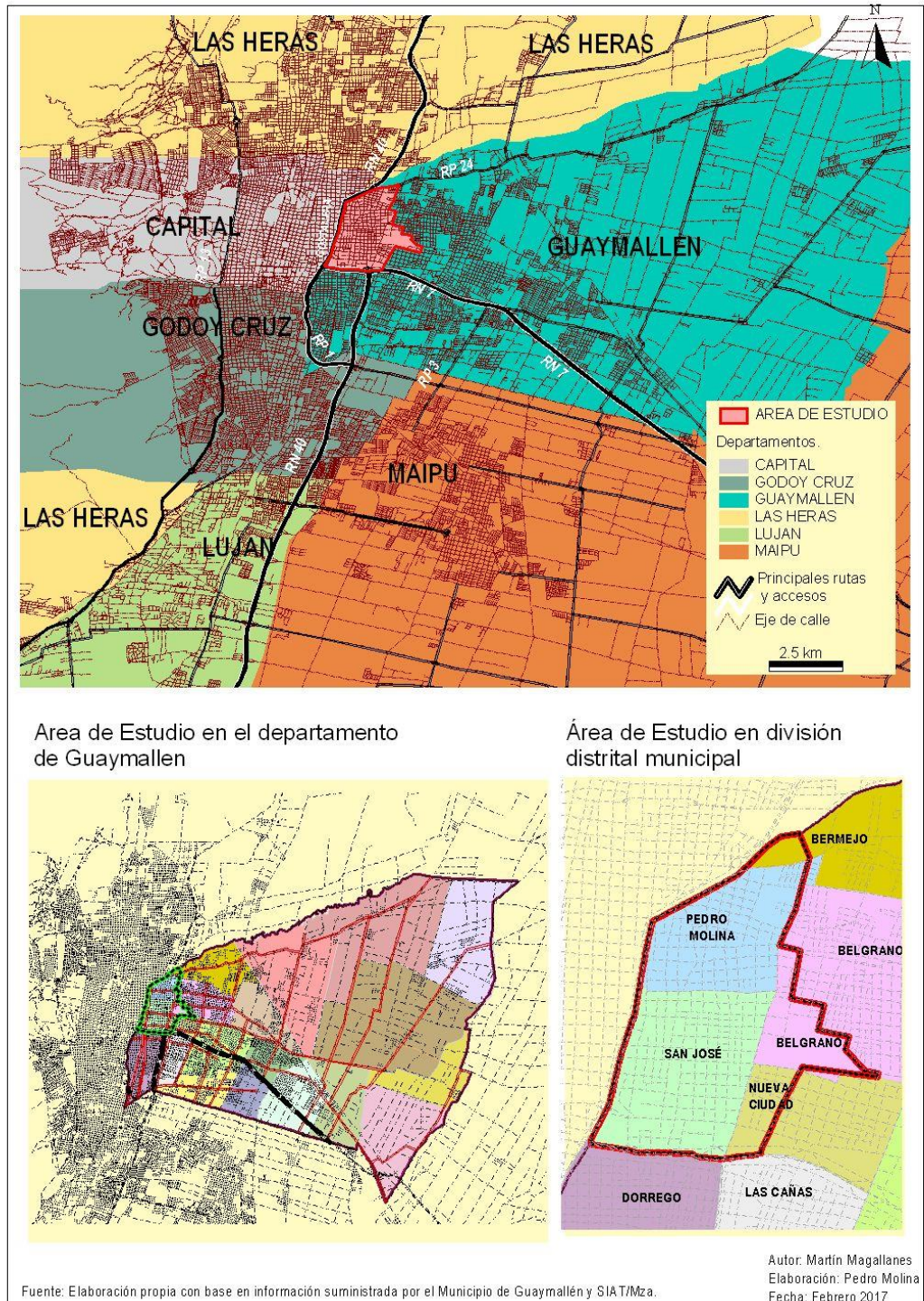


Fig.8. Mapa de área de estudio, división político administrativa y AMM.

Ante ello podemos decir que nuestra área de estudio se encuentra delimitada de la siguiente manera según cada punto cardinal:

-El límite Norte es interdepartamental ya que está establecido por la Avenida Costanera-Acceso Norte que actúa como línea divisoria entre los municipios de Guaymallén, Ciudad de Mendoza y Las Heras.

-El límite Sur es un límite intra-departamental, establecido por el Acceso Este que separa los distritos San José-Nueva Ciudad de Dorrego.

- El límite Oeste es también un límite interdepartamental establecido por la Avenida Costanera, dividiendo Guaymallén y Ciudad de Mendoza.

-El límite Este es el más impreciso ya que no responde estrictamente a un criterio administrativo, sino más bien está establecido por la Avenida Mitre y su área de influencia, como así también por la extensión en su totalidad del predio del Ferrocarril General Belgrano. Es hacia este espacio donde avanza la zona pericentral de Guaymallén y es donde se ha hecho el recorte espacial más arbitrario. Si hablamos de calles que lo atraviesan se establece por calle Mitre desde el norte hasta llegar a Pedro Molina donde el límite lo establece la calle Rafael Obligado (distrito General Belgrano), luego incluye todos los terrenos del Ferrocarril Belgrano hasta calle Colón, y continúa por Allayme (Distrito de Nueva Ciudad) hasta llegar al Acceso Este.

Hemos decidido llevar a cabo esta delimitación ya que el área en su totalidad comparte rasgos comunes desde el punto de vista histórico, la densidad de su urbanización, su localización estratégica, como así también funciones específicas como zona pericentral, y además podemos decir que están atravesados por procesos de transformaciones alentados por inversiones que buscan explotar el potencial de esta zona en particular por ser una de las ZP más dinámicas, cercana y conectada al centro. Cabe aclarar que el extremo oeste de los distritos General Belgrano, Nueva Ciudad y Bermejo fueron incluidos porque las principales transformaciones que se están llevando a cabo en torno a la calle Mitre, se encuentran localizadas administrativamente en dichos distritos (límite con San José) y los fenómenos tienen influencia a ambos lados de la Calle Mitre.

Si lo analizamos desde su posición relativa, podemos decir que el área de estudio tiene una localización estratégica dentro del Área Metropolitana, ya que es atravesada por las

principales rutas nacionales e internacionales que conectan a Mendoza con sus provincias aledañas y la República de Chile. Así pues, por el oeste (en su límite con Capital) y por el Norte (en su límite con Las Heras) la bordea la ruta Nacional 40; y por el Sur es atravesada por el Acceso Este y el Acceso Sur que termina su trayecto sobre la Calle Mitre. Encontramos en torno a ella el punto con mayor accesibilidad del AMM como es el nudo vial Costanera-Acceso Este-calle Vicente Zapata, como así también otros de segundo orden a escala metropolitana como es en el límite sureste el nudo vial entre el Acceso Este y Acceso Sur, y en el límite noreste la Rotonda del Avión con el Acceso Norte.

Dentro del área de estudio encontramos puntos de máxima accesibilidad, que no se comparan con los puntos de máxima accesibilidad a escala metropolitana, pero aun así son muy importantes. Es el caso de la intersección de Mitre-Godoy Cruz, Bandera de los Andes-Mitre, Costanera-Godoy Cruz, Pedro Molina-Costanera, Bandera de Los Antes-Costanera; y existen otros cruces de segundo orden tal como lo muestra el mapa de la figura número 9. Existen otros puntos que ante la posible concreción de grandes obras viales que describiremos más adelante, se podrían convertir en puntos de máxima accesibilidad a escala metropolitana como es el cruce Mathus Hoyos y Avenida Mitre.

Área de estudio y accesibilidad en el AMM

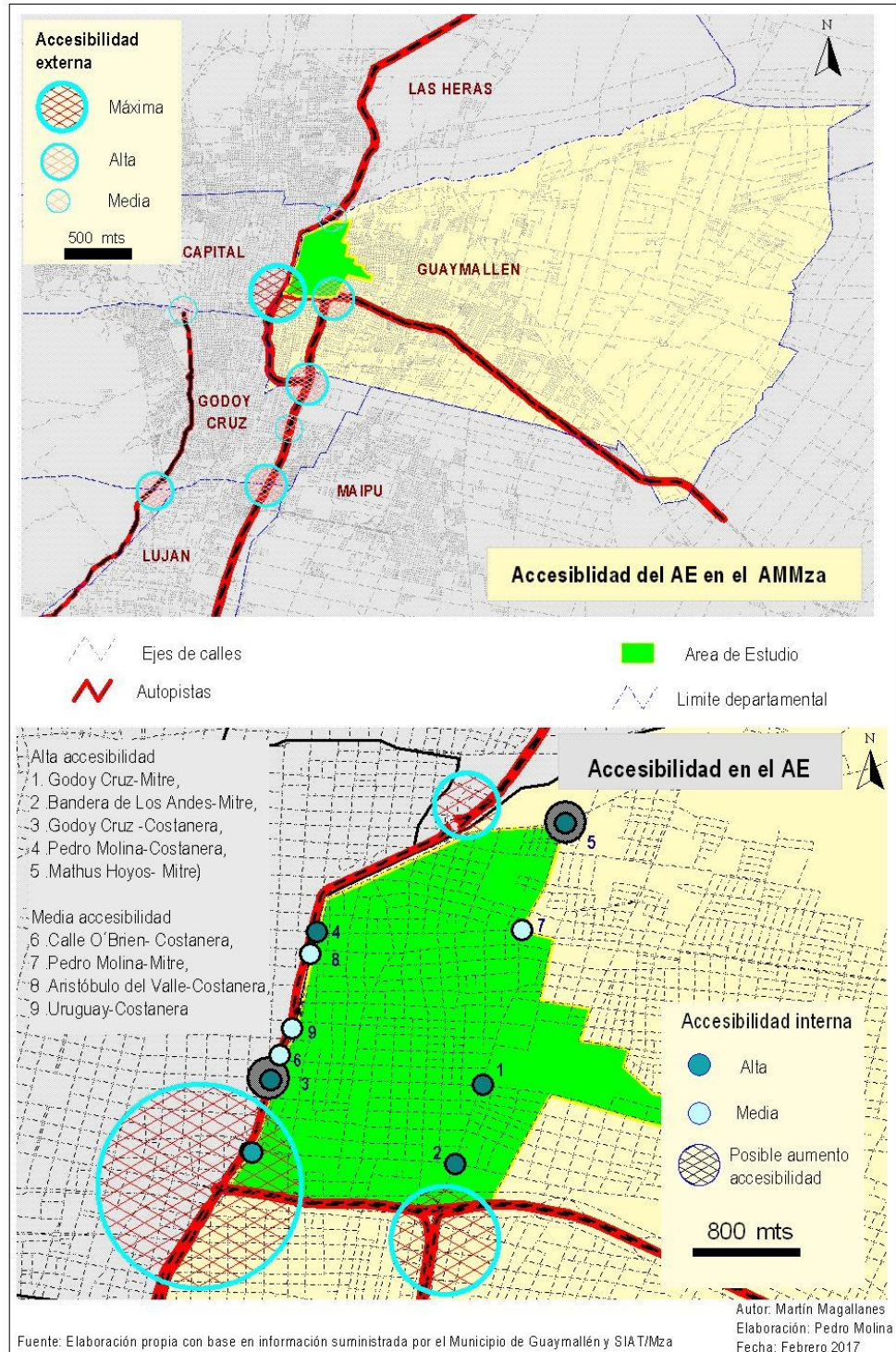


Fig. 9. Mapa de área de estudio y accesibilidad en el AMM

El área de estudio es una Zona pericentral del AMM ya que se localiza muy próxima al Centro de Negocios de la Ciudad de Mendoza, y presenta un predominio de usos pericentrales complementarios (comercio de uso diario, usos públicos, industria liviana, mayorista, transporte y depósitos). Tal como anticipaban ya en el año 1982 Gray de Cerdán et al. (1982), se trata de una zona pericentral hoy consolidada, sobre todo por las calles que conectan de manera directa con el centro de negocios como son Carril Godoy Cruz, Bandera de los Andes, O'Brien y Pedro Molina. Explicaba que el fenómeno se alargaba por bandas que penetraban el tejido urbano en antiguas zonas residenciales, y se compactaban entre el Carril Godoy Cruz y Av. De Acceso Este. Situación similar ocurre actualmente en el sector sur, ya que es el espacio más dinámico. Las arterias de mayor circulación están abriendo el paso a usos pericentrales especializados.

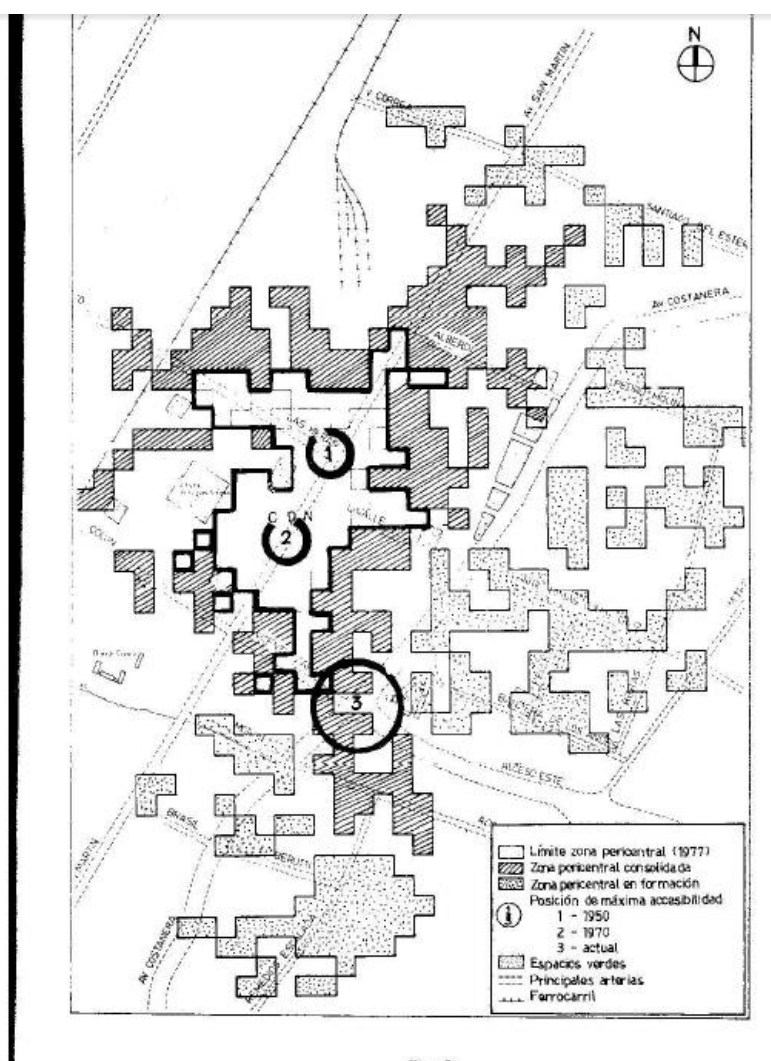


Fig. 10. Carta del CDN y ZP del AMM de Gray de Cerdán et al. (1982)

Se posiciona como zona pericentral porque brinda ventajas de localización para el rápido movimiento de mercaderías para actividades que necesitan contar con mayores espacios y crecientes ahorros en materia de transporte. Pero actualmente las transformaciones que se están llevando a cabo en nuestra área han permitido el surgimiento funciones propias del CDN, sobre todo en materia de servicios terciarios para el turismo, el comercio y la industria cultural. Esto es posibilitado por el crecimiento que ha tenido el Centro de Negocios en sus usos centrales como servicios comerciales, oficinas, servicios relacionados al turismo, comercio; situación que ha llevado a que algunas funciones centrales se expandan hacia zonas pericentrales atendiendo a las demandas que la ciudad neoliberal requiere. Hoy nuestra área de estudio comparte numerosos servicios complementarios con el CDN (sobre todo los destinados al turismo como transportes, comercios, hospedajes, combustible, espacios culturales, etc) y la gran mayoría de la población residente trabaja en la capital provincial. A su vez, su localización aledaña al centro permite que las propiedades tengan un alto valor por metro cuadrado y se convierta en un polo de desarrollo del mercado inmobiliario.

Las obras públicas que ha desarrollado o pretende desarrollar el Estado son una muestra de que se está buscando que los usos del CDN sigan avanzando hacia la zona pericentral, y que sobre todo las arterias principales de nuestra área de estudio pasen a ser Zonas pericentrales consolidadas, y ya no ZP en formación. Los grandes proyectos de conectividad existentes atraviesan el área de forma transversal, y buscan dar una mayor conexión entre la ZP y el centro de negocios, intentando eludir la barrera que hasta hoy significa la Avenida Costanera. Hoy muchos de los antiguos depósitos y talleres industriales, así como algunas actividades relacionadas al transporte han desaparecido, y han surgido nuevos usos. Existen numerosos ejemplos de antiguos galpones que han quedado en desuso y desvalorizados a partir de la época de crisis, y hoy también están siendo un foco para inversiones inmobiliarias. A su vez, hacia el interior de las manzanas existen entre los usos residenciales y terciarios importantes espacios baldíos que denotan el no aprovechamiento intenso del espacio.

En definitiva nuestra área de estudio cumple características propias de las ZP: la mixturas de uso residencial y actividades terciarias que llevan a que se superpongan en el espacio actividades heterogéneas. Esta heterogeneidad genera núcleos más o menos definidos y con funciones dominantes en la misma área de estudio, a su vez la misma mezcla de funciones genera una inestabilidad que es provocada por una continua renovación de estas actividades. Y

también se produce un cambio estructural continuo que busca renovar el espacio atendiendo a las demandas del mercado.

Pero si lo analizamos desde el plano histórico se ubica dentro de lo que corresponde al casco histórico, ya que en los primeros planos existentes se puede percibir que existía un importante núcleo urbano en los distritos de Pedro Molina y San José, con una estrecha relación con el Área Fundacional. Además, los actuales distritos de nuestra zona de estudio se localizan dentro de lo que es el núcleo fundacional del departamento de Guaymallén, que le brinda un valor patrimonial cultural e histórico importante. Podemos encontrar hitos históricos significativos que atestiguan este valor patrimonial como el Cine Teatro Recreo, la Casa Molina Campo, la antigua Bodega Los Toneles, la aún existente bodega Toso, la ex Estación de Ferrocarril Manuel Belgrano, la plazoleta del Indio y la iglesia San José (que se encuentra emplazada donde se ubicó antiguamente el primer hospital de Mendoza). Por lo tanto, se trazará un recorrido histórico por las distintas etapas que atravesó nuestra área de estudio hasta llegar al actual proceso de renovación. Como resultado de este recorrido hemos elaborado un mapa que representa los principales hitos históricos que existieron en cada una de las etapas analizadas (ver figura 15).

También fue elegida porque comparte características socio-espaciales elocuentes, ya que es una zona del AMM muy urbanizada, con población de clase media y media-baja, envejecida y pauperizada en los últimos años del siglo pasado. Desde lo arquitectónico podemos decir que posee construcciones bajas con predominio de casas unifamiliares, que fueron construidas en los años 60-70 en su mayoría. Actualmente han aparecido numerosos emprendimientos habitacionales que lentamente están renovando el aspecto del área. Debemos decir que existen diferencias por el nivel de transformación entre distintos sectores del área que demuestran su heterogeneidad. A partir del 2000 con el boom inmobiliario aparecen nuevas modalidades habitacionales en todas las zonas antiguas degradadas del AMM, aprovechando los bajos precios; y nuestra área de estudio es un ejemplo de ello.

Como bien expresamos previamente, en principio es un área del AMM pauperizada en los últimos años del siglo pasado, pero hoy está sufriendo un proceso de transformación acelerado, producto de grandes inversiones públicas y privadas que se manifiesta en su interior. Sobre todo se convierte en un espacio interesante para nuestro estudio a partir de la construcción del Espacio Cultural Julio Le Parc en la ex estación del ferrocarril General Manuel Belgrano por

parte del Estado provincial, y las claras intenciones de volver a dinamizar el área tanto de los anteriores intendentes Alejandro Abraham y Luis Lobos y el anterior gobernador Francisco Perez, como así también la nueva gestión municipal a cargo de Marcelino Iglesias y la nueva gestión provincial del gobernador Alfredo Cornejo. Si bien ya existían obras importantes previo a su construcción, como la reactivación de la Bodega Los Toneles y el Cine Teatro Recreo, a partir de la concreción (del más importante espacio cultural del interior del país) se ha acentuado la presencia de políticas por parte del Municipio y el Estado provincial a través de significativas inversiones en obras públicas como alumbrado, asfaltado, embellecimiento. Además existen importantes proyectos urbanísticos a desarrollar en el corto plazo que buscan posicionar al área en el conjunto de las transformaciones que atraviesan a toda el AMM. Y junto a esta fuerte presencia del Estado, también se ha transformado en un sitio atractivo para importantes inversores privados, que ya han adquirido terrenos desvalorizados o baldíos, y están desarrollando importantes proyectos inmobiliarios destinados a rubros tanto habitacionales, como turísticos, comerciales y depósitos industriales para aprovechar las ventajas que brinda como ZP.

También consideramos relevante estudiar los conflictos que han surgido en el área a partir de esta reactivación inmobiliaria, donde se pondera la lógica del mercado ante las necesidades reales de pobladores, quienes en muchos casos deciden luchar contra esta situación. Podemos encontrar en el área conflictos por acceso a la vivienda, como es el caso del asentamiento existente detrás del Espacio Julio Le Parc. Como así también hallamos conflictos por deterioro urbano que tienen que ver con la defensa patrimonial de espacios que son importantes para la ciudad y que se ven amenazados por intereses inmobiliarios que pretenden desarrollar grandes proyectos, como es el caso de la posible compra de terrenos del Club Atlético Argentino por un hipermercado. O el conflicto por el acceso al espacio público en un área que resulta atractiva para emprendimientos públicos y privados, que encuentra enfrentados a la Feria Popular de Guaymallén con la Municipalidad de Guaymallén.

En este trabajo pretendemos interpretar las transformaciones que se están llevando a cabo en nuestra área de estudio, al empezar a posicionarse como un espacio atractivo para inversiones públicas y privadas que siguen consolidando esta zona pericentral. Y a partir de ello, interpretar los conflictos surgidos por las distintas maneras de apropiación y dominación del espacio urbano.

3.2. Breve historia del Casco Histórico de Guaymallén

La mayor parte de nuestra área de estudio se encuentra comprendida entre los distritos de San José y Pedro Molina de Guaymallén. El territorio actual de estos distritos forma parte de la historia viva de la provincia, ya que su existencia data desde primera fundación de Mendoza.

Para hablar de casco histórico nos hemos basado principalmente en el profundo estudio historiográfico que ha realizado Ricardo Ponte (2014) a partir de la Mendoza originaria. Como así también en el artículo inédito facilitado por el propio autor, denominado “El casco urbano de Pedro Molina” (2010). En el presente, Ponte (2010) identifica siete períodos históricos que recorren la historia del área y nos da fundamentos para afirmar que se trata de un casco histórico. A la información propiciada por dicho autor, se la complementa con numerosos artículos de diarios y consulta a páginas web de instituciones que se localizan o se localizaron en el área de estudio. Además, parte de esta historia del Casco histórico se intenta reconstruir a partir de consultas realizadas a antiguos vecinos/as del área.

3.2.1 Etapa prehispánica (antes de 1561)

Esta etapa se localiza temporalmente antes de 1561, previa a la llegada de los españoles, el área pertenecía a comunidades Huarpes. Por un lado, una importante porción de nuestra área correspondía a las “Tierras de Tantayquen”, que era donde se asentaban las familias huarpes descendientes del Cacique Felipe Esteme (“Señor de este Valle y Tierras”). Y en el espacio que actualmente se conoce como la Media Luna de Pedro Molina, eran las tierras del Cacique Ycano. Según resultados encontrados por Ponte, desde esta época existía la acequia alta de Tantayquen, acequia de la que se hablaba en el Acta de los Caciques Comarcanos de 1574.

A continuación, presentamos una cartografía elaborada por Ponte (2014) y publicada en su artículo “Historizar el territorio y espacializar la historia a través de la cartografía hidráulica de Mendoza, Argentina (S. XVI-XVIII)”. La misma se titula “Sistema de cauces aluvionales y acequias y asentamiento huarpe antes de 1561”, y se muestran las principales acequias que atravesaban a lo que hoy es la Ciudad de Mendoza, y aparece nuestra área de estudio al este del curso medio del Río Goazap Mayu. Además en este mapa se espacializa la división de tierras Huarpes según caciques. (ver fig. 11)

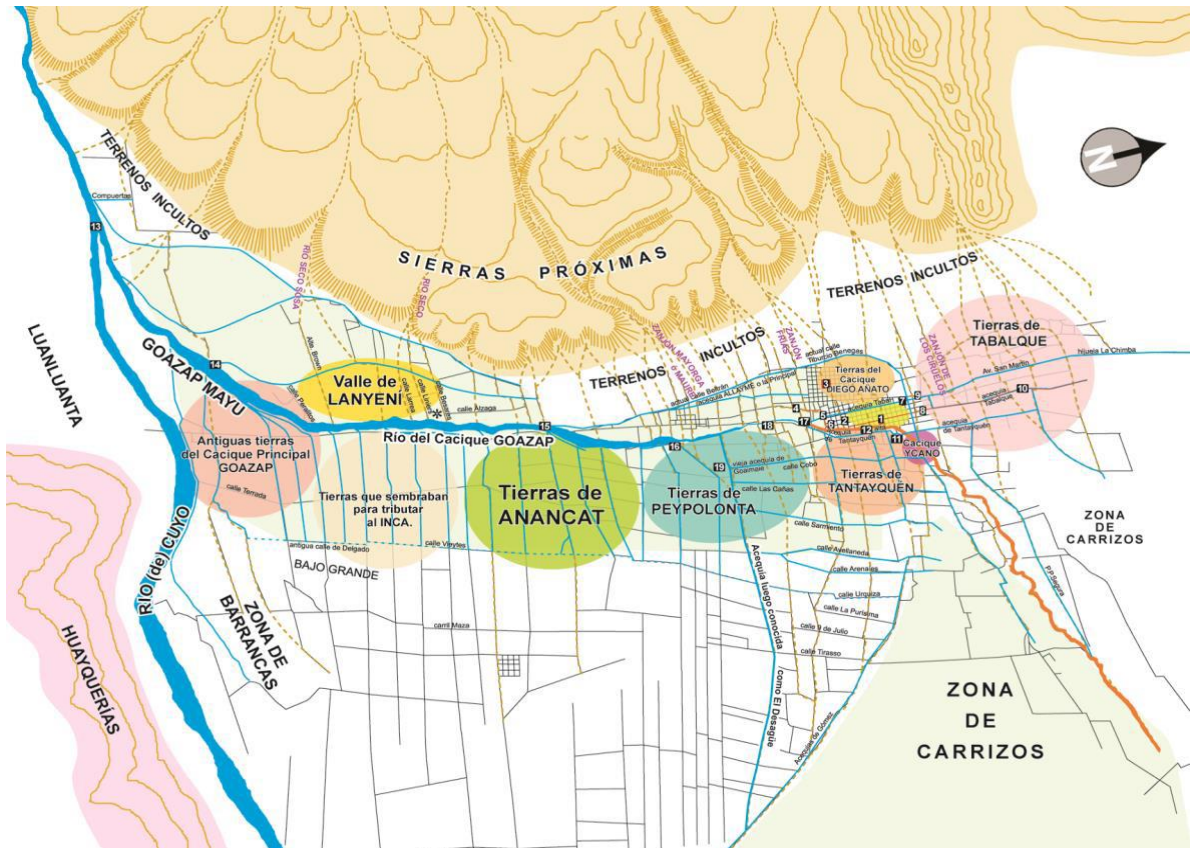


Fig. 11. Mapa elaborado por Ponte R. (2014) “Sistema de cauces aluvionales y acequias y asentamiento huarpe antes de 1561”.

3.2.2. Etapa Colonial y republicana (1561-1822)

Esta etapa va desde la fundación de la ciudad de Mendoza en 1561 hasta 1858. Cuando Pedro del Castillo funda la ciudad diseña el casco urbano de cinco por cinco manzanas, elaborado a partir de una plaza central localizada en el centro del trazado. También establece un ejido que rodea al casco, que posee las proporciones de un cuadrado más grande alrededor del casco urbano, con dimensiones equidistantes entre el casco y el ejido. Luego por fuera del ejido se establecen parcelas rurales, de forma rectangular todas; el tamaño de la mayoría de las propiedades es de dos cuadras por el lado menor (que mira hacia el tejido) y tres cuadras por el lado mayor, aunque algunas parcelas son más grandes que otras (Ponte, 2014).

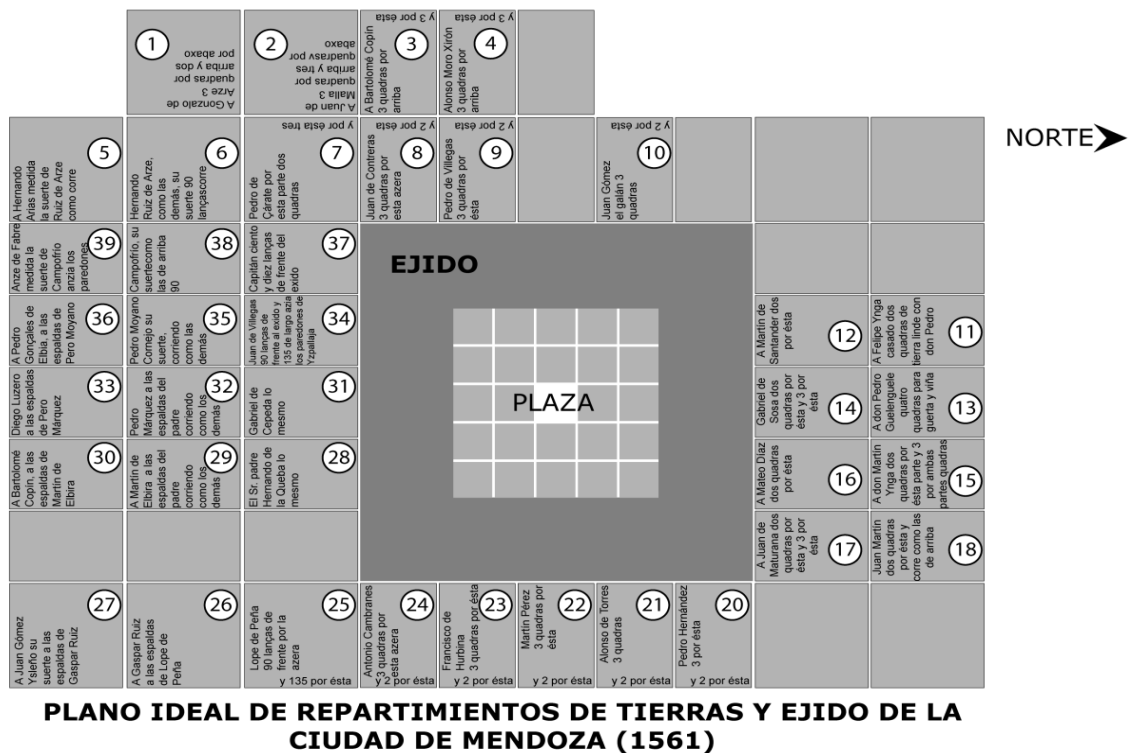


Fig. 12. Plano elaborado por Ponte (2014): Infografía territorial del “Repartimiento de tierras a los primeros pobladores de la ciudad de Mendoza” (1561) redibujado (F.Mazza).

Lo interesante de esto es que el propio casco fundacional incluía una pequeña porción del noroeste del actual distrito de Pedro Molina de Guaymallén. Además el actual distrito de San José constituía una parte importante del *ejido* de la Ciudad de Mendoza, eran tierras comunales para pastoreo, que le confería un perfil estrictamente rural y pastoril al territorio actual del departamento.

Los planos históricos del Archivo Nacional de Chile que aparecieron en 1766, ya identifican dentro de su trazado a ejes importantes de circulación del actual departamento, que coincide con las principales calles que atraviesan y conectan nuestra área de estudio. Nos referimos a la Calle Larga de Guaymallén (hoy llamada Pedro Molina), y la actual calle Francisco de la Reta que nace desde San Antonio hacia el norte, hasta topar con la Calle Larga.

La calle larga era el eje principal para ingresar a la ciudad de Mendoza desde el Litoral y Buenos Aires, por el camino de las carretas. En el siglo XVII la calle Bandera de los Andes era proyectada con el nombre de “Camino Real”.

También en esta época aparece la Acequia de la Ciudad que recorre San José y Pedro Molina por la actual calle Alberdi, como así también atraviesa el área la *acequia del Molino*.

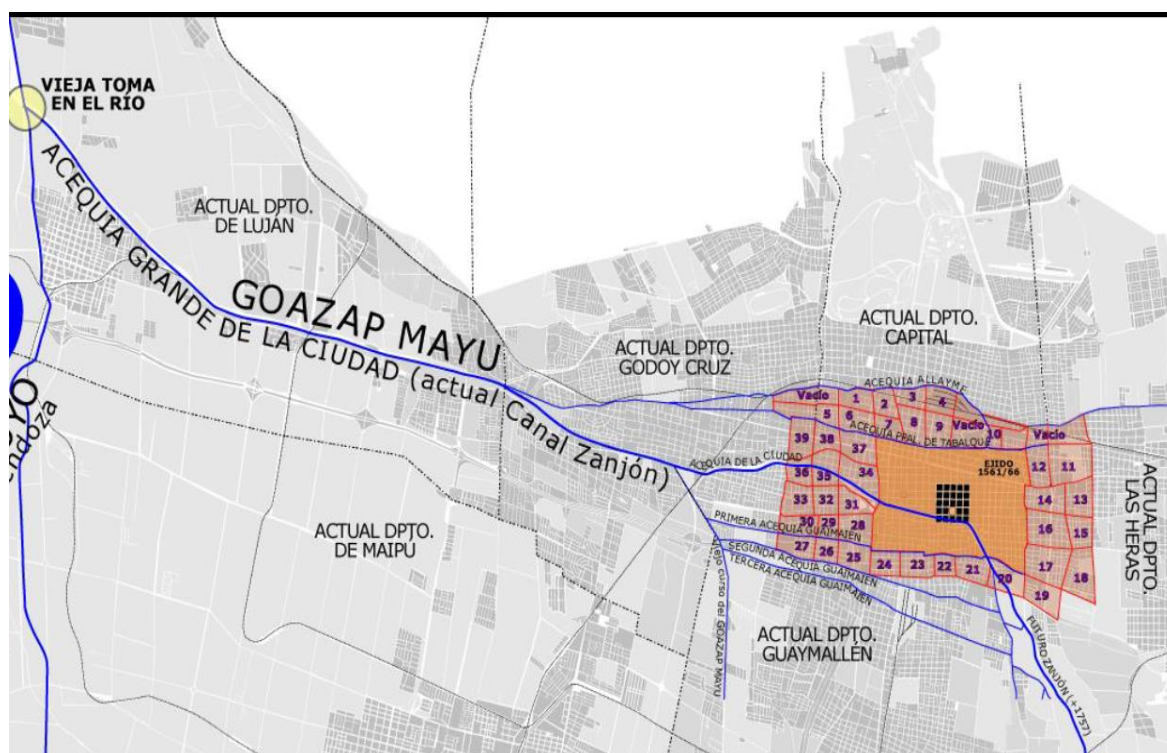


Fig. 13. Mapa elaborado por Ponte R.: “Infografía que muestra la localización relativa del casco fundacional, el ejido y las chacras.” (dibujó F. Mazza).

En el siglo XVII se funda a los alrededores de lo que hoy es la Plaza Lencinas o también llamada San José (localizada en calle Bandera de los Andes y Francisco de la Reta) el primer Hospital de Mendoza, en los terrenos donados por Doña Petrona Jofré de Lima y Melo, localizado en donde hoy funciona la Iglesia San José (que se destruyó con el terremoto de 1861 y fue relocalizado). Esta institución adquiere una mayor importancia histórica ya que colaboró con el general José de San Martín aportando el cuerpo médico del Ejército de Los Andes; también funcionó como asilo de caridad, hospital militar de campaña y cárcel de mujeres. Como así también a los alrededores de la plaza San José se ubicó la Iglesia San José, que se localizaba donde hoy funciona la Comisaría 25 y la escuela hermanas Domínicas. Se trató del primer establecimiento religioso de Guaymallén, que había sido fundado en el siglo XVI por el capitán

Juan de Villegas y Reinos, primer alcalde del Cabildo de Mendoza. Los terrenos habían sido donados por la señora de La Reta y según dicen los archivos estaba todo rodeado de fincas. Pero el edificio fue destruido con el terremoto de 1861, y el capitán Porcel de Peralta la reconstruyó donde se ubica actualmente.

Otro edificio que surge en el siglo XVI, en torno a lo que hoy es la plaza San José, es la primera Bodega de Guaymallén, emplazada al lado de donde hoy se sitúa la escuela de las Hermanas Domínicas (calle Pellegrini y Viamonte). Fue creada por el capitán Alonso Videla, transformándose en una de las primeras bodegas de Cuyo. Este solar tenía además su chacra, su hacienda y su molino harinero, que también fue uno de los primeros en la provincia. Luego este edificio desapareció también con el terremoto de 1861 (Los Andes, 24-10-2014).

3.2.3. Etapa como arrabal de la Ciudad de Mendoza (1822-1858)

Esta etapa va desde 1822 hasta 1858, durante este período los distintos planos históricos muestran cómo los actuales distritos de Pedro Molina y San José, representaban parte de los arrabales de la Ciudad de Mendoza.

Hacia 1846 se identifican en los planos al *Barrio San Antonio*, localizado en las proximidades de la actual Calle Francisco de la Reta y Olascoaga del distrito de San José. Sus primeros pobladores en la colonia fueron el capitán D. Juan de Villegas y Reinoso, el capitán D. Alonso de Videla y el capitán D. Antonio Chacón.

También se encontraba el *Barrio de la calle larga*, localizado entre la actual calle Pedro Molina y Obligado. El *Barrio del Río Negro*, localizado en las proximidades de la calle Río Negro y Mitre del distrito de Pedro Molina, en su interior se encontraba la casa de los Sotomayor y Molina, la actual Casa Molina Pico. Sus primeros pobladores en la colonia fueron las familias Sotomayor, Videla, Correas, Godoy y Lemos.

Y también existía el *Barrio El Infiernillo*, localizado en el área Dorrego que limita con San José (entre las actuales calles Dorrego, Cobos, 25 de Mayo y Adolfo Calle). Su nombre que hacía alusión a los hornos de ladrillo que se encontraban en la zona (Los Andes, 24-10-2014).

A su vez, Ponte (2014) señala que en esta época aparece la Acequia del *Tovar Grande* que corre por la zona de Pedro Molina, a través de la Media Luna llega a la calle Allayme.

3.2.4. Etapa como distrito de San José del Departamento de Guaymallén (1858-1900)

Esta etapa comienza en 1858 cuando se crea el Departamento de Campaña de Guaymallén hasta comienzos del siglo XX. El mismo adopta como cabecera a la barriada de San José, en la zona donde se localiza actualmente la Plaza San José o Lencinas, y queda subdividido en tres distritos. Se da como cabecera a San José por su cercanía a la Ciudad de Mendoza, tomando como referencia la separación que generaba el Canal Zanjón. Además la iglesia, el hospital y la bodega inaugurados en etapas anteriores, plantearon un escenario jerárquico para esta zona del nuevo departamento.

Posteriormente, la ocupación del departamento continuó hacia el este por el Carril Nacional Bandera de Los Andes, y se crea una nueva villa donde se establece el eje administrativo del departamento en torno al Carril Nacional Bandera de los Andes en 1895, con el nombre de Villa Nueva. Entonces, San José pasó a ser reconocida como la *villa vieja*.

Durante las dos últimas décadas del siglo XIX se comienza a desarrollar la industria vitivinícola en Mendoza, alentado por la Ley de Aguas de Mendoza sancionada en 1884, que fue fundamental para transformar la red de riego tradicional a partir de la construcción de diques y canales. Y en 1885 la llegada del Ferrocarril Andino a la provincia, con ello la llegada de inmigrantes italianos, españoles y franceses, algunos especializados en la agroindustrias, existen numerosos casos de inmigrantes que primero comienza a trabajar como terratenientes locales y luego abren sus propias empresas.

Durante este período apareció en nuestra área de estudio una bodega muy importante fundadas por Pascual Toso, inmigrantes italiano proveniente de Piamonte. Esta bodega que aún continúa funcionando, se localizó en calle Alberdi, entre Godoy Cruz y Pascual Toso; fue fundada en 1890 y desarrollada por la familia Toso, que permitió posicionarla como una de las bodegas más importantes de la provincia.

También en el departamento (cercano a nuestra área de estudio) surgieron otras importantes bodegas fundada por inmigrantes: como la Bodega Santa Ana, fundada en 1891 por el genovés Luis Tirasso (localizada en calle Godoy Cruz y Urquiza); la Bodega Bombal, Bodega Piccione y Bodega Los Leones (Moretti-Baldín, 2008).



Fig. 14. Bodega Toso. Fachada tipo pantalla oculta de la nave industrial. Foto publicada por Moretti-Baldín (2008), de la colección Familia Toso.

3.2.5. Etapa como arrabal de la ciudad y como territorio de inmigrantes a partir de conventillos, bodegas, bares, clubes y prostíbulos (1900-1943)

Durante este período en el casco histórico de Guaymallén comienzan a funcionar otras actividades que le dan dinamismo y le confieren identidad.

La zona de Pedro Molina se encontraba muy relacionada con el entonces Matadero Municipal de la Municipalidad de Capital (localizado cercano al área fundacional), ya que durante este período existieron dos curtiembres que trabajaban con los cueros provenientes del Matadero municipal. Las curtiembres localizadas en nuestra área de estudio funcionaban a partir de las turbinas hidráulicas accionadas por el canal Tovar, y brindaron trabajo a los habitantes de la zona.

El Canal Zanjón que dividía a Guaymallén con Capital, todavía estaba revestido por cañaverales, que marcaban un umbral con los arrabales de la “Media Luna” en Pedro Molina, que comienza a reconocerse por la existencia de conventillos. La historia indica que existieron los famosos conventillos conocidos como *la Luz Roja*, *Luz Verde* y *los Staiti*; que comienzan a ponderarse como una zona de “malevaje” en el imaginario urbano de la ciudad de Mendoza (Ponte, 2010).

En el actual distrito de San José se funda en el año 1922 la Bodega Los Toneles, por inmigrantes italianos (ver apartado de Bodega los Toneles), y se localiza sobre la calle Sotomayor (actualmente Av. Mitre) y Bandera de los Andes. Además surgen numerosas viviendas y algunos talleres en torno a las principales calles que atraviesan el distrito (Diario Mdzol 23-08-2013).

En 1915 se funda por resolución provincial la Escuela primaria 1-120 José Rudecindo Ponce, localizada en calle Alberdi y Uruguay, y trasladada en el año 1982 a su actual ubicación sobre calle Francisco de la Reta y Olascoaga. Es conocida como una de las escuelas más antiguas que existen en el área, recientemente ha cumplido sus 100 años de vida, y porta el nombre de un reconocido intelectual y político de la época (Diario Los Andes, 01-05-2015).

En 1932 surge la Escuela Italiana de Mendoza, localizada en calle Alberdi frente a la Bodega Toso, que pone de manifiesto la necesidad de los/as inmigrantes de origen italiano que habitaban la zona de conservar sus tradiciones. La misma fue fundada por iniciativa de la Comisión Escolar de la Sociedad Dante Aligheri, y se erigió como una institución de educación primaria privada de habla bilingüe, que brindó formación a hijos/as de inmigrantes italianos (Escuela italiana, 2016) .

También fue un escenario fértil para el surgimiento de clubes Sociales y Deportivos, que marcaron la vida social del casco histórico. Tal como plantea Sebastián Espiño (2010), los clubes han sido desde principios del siglo XX en nuestro país, un agente socializador relevante. Desde sus inicios sirvieron de nexos para que las comunidades inmigrantes llegadas desde 1880 pudieran superar las distancias e hicieran más fácil el destierro. De a poco la tradición influyó a los *criollos* y así el nacimiento de clubes se propagó por todo el territorio argentino. En muchos casos la práctica deportiva significó el motivo por excelencia para formalizar las instituciones y dar forma a los clubes. El primer club en aparecer fue el Club Social y Deportivo Juventud de Pedro Molina, quien fue fundado el 7 de agosto de 1931, sobre la *Calle Larga* (hoy calle Pedro Molina) a la altura de la hoy llamada calle Matienzo. A fines de ese año fue necesario abrir la Calle Matienzo y el Club fue trasladado a su ubicación actual: Matienzo 2073, esquina Gutierrez. Nace con el nombre *Club Sportivo Casa Hijos de Juan López* y el 26 de enero de 1933 se fusiona con otro club existente el barrio, el *Club Deportivo y Social Destilería Ángel Rossi*, para dar origen al hoy conocido *Juventud Pedro Molina*. A partir de allí fue creciendo y adquiriendo gran importancia no sólo en el barrio sino también en toda la provincia. Llegó a contar con más de

300 socios activos, ofreciendo una gran diversidad de actividades deportivas y recreativas; actuando como centro de reunión de vecinos de todas las edades y clases sociales. Logró ser un foco de actividades nocturnas bailables, llegando a tener en su escenario a figuras destacadas de la música nacional, como fue el caso de Alberto Castillo durante la década del '40 (Diario Los Andes, 25-09-2011).

Años más tardes surge el Club Unión Deportiva de San José, inaugurado en 1939 y se conforma a partir del trabajo que llevaron a cabo en conjunto el Centro Social y Deportivo Argentino, Club Peñarol y el Club Deportivo Libertad. Este club fue un ícono del básquetbol mendocino, en sus comienzos hizo de local en un campo de juego prestado, localizado en las calles Viamonte y Francisco de la Reta. Luego en 1950 adquiere su campo de juego propio localizado en la Avenida Bandera de los Andes 1187, en un terreno de 3.000 m² donde funcionó el campo de juego de básquet, camarines, cancha de bochas techada, salón comercial y la sede social (Diario Los Andes, 20-05-2014). Otro club de barrio que surge en este período es otro emblema del básquetbol local, el Atenas Sport Club. Se funda en el año 1941 y en un primer momento se localiza en calle Saavedra, en un terreno prestado. Luego de un tiempo, la sede se trasladó al Carril Nacional. Pero luego comienza a subarquilar un terreno a la familia Barón, que era propietaria de un caserón que se ubicaba en la esquina de Pellegrini y Viamonte. La propiedad era alquilada por el Club Atlético Argentino, que luego de un acuerdo con Atenas, en 1944, comenzó a subalquilarle una porción de terreno donde actualmente se encuentra el rectángulo de juego del "apache". Luego en 1956 el entonces presidente del club Atlético Argentino compra el terreno a 25.000 pesos y se lo cede a Atenas. Otro club que surge en esta época y se convierte también en un ícono del básquetbol es el Club Sayanca, localizado sobre calle Pedro Molina y Vicente López y Planes. Esta diversidad de clubes se convertirá en el principal escenario de interacción social del área, sobre todo en el siguiente período (Diario Los Andes, 17-06-2007).

Otro dato importante tiene que ver con el surgimiento sobre la Calle Larga del cine Belgrano, que posteriormente pasó a llamarse Cine Recreo. Fue fundado por el matrimonio de la actriz Rosa Cassano con uno de los pioneros de la aviación nacional, Mario Casale. Casale construyó en el año 1912 la primera fábrica de hielo del departamento sobre la Calle Larga, luego en la zona aledaña a la fábrica construyó su casa familiar y en el terreno contiguo edifica en 1923 el primer biógrafo cerrado (en aquellos años se llamaba así a las salas de cine) con

butacas de cuero, alfombras, telón de terciopelo y piano. Rápidamente se convirtió en un sitio de expresión teatral, cinematográfico y musical, siendo el espacio de encuentro de personalidades destacadas de la provincia; y donde se presentaron grandes obras musicales como Florencio Sánchez y Gregorio Laferrière, o grandes artistas como Héctor Casciani, Alberto Rodríguez y Vicente Mirón. Con el tiempo este espacio fue alquilado y entró en un período de transición hasta la década del '40 (Diario Los Andes, 29-05-2010).

3.2.6. La modernidad del casco histórico: El surgimiento del Ferrocarril, el auge del Teatro Recreo y los clubes sociales (1943-1977)

Esta etapa va desde 1943 hasta 1977, y está marcada por la fundación de la Estación Ferrocarril Belgrano, el surgimiento de numerosas instituciones públicas y privadas, que ponen de manifiesto el auge del modelo asociacionista durante el desarrollo de los gobiernos populistas. El casco histórico adquiere una particular importancia al nutrirse de espacios sociales-culturales como clubes, cines, escuelas, y por ser el escenario desde donde se forja el Nuevo Cancionero Cuyano.

Se toma de referencia al año 1943 porque se habilitó la Estación Ferrocarril General Belgrano, localizada en intersección de calle Godoy Cruz y Av. Mitre de San José. Se convirtió en la principal estación ferroviaria de trocha angosta de la Provincia de Mendoza. La misma conectaba a Mendoza con el Norte del país, a través del Ramal A 10 (que va desde Guaymallén a Pie de Palo en San Juan, con una extensión de 186 km), que permitía hacer combinaciones para llegar a Córdoba, a diversos puntos fluviales del país, y otras provincias del norte argentino, hasta llegar a Bolivia. Pero también ésta estación supo ser el punto de partida del Tren Trasandino (con el ramal A12 que unía en sus 22 km la estación Mendoza con Paso de Los Andes, en Chacras de Coria) que se inauguró en abril de 1910 y se nacionalizó en 1938, cuando se lo integró a la red del Ferrocarril del Estado. El tren circuló hasta el año 1984 con destino a Chile, y le confirió al área una importante jerarquía dentro del mapa provincial. El nombre Ferrocarril General Belgrano fue puesto en enero de 1949 con la nacionalización de toda la red de ferrocarriles, durante el gobierno de Juan Domingo Perón, con la formación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (Diario Uno, 08-06-2010).

El ferrocarril generó grandes impactos en nuestra área de estudio ya que la convirtió en un punto estratégico del AMM. El tren generó un mayor flujo de personas y mayor dinamismo

en el área, permitiendo la llegada de una gran cantidad de inmigrantes provenientes de Bolivia que pueblan las áreas aledañas. A partir de ellos se densifica más el entramado urbano, surge el Barrio Ferroviario, y numerosos comercios, que tienden a localizarse sobre las calles principales (Carril Godoy Cruz, Bandera de los Andes y Pedro Molina). En terrenos de gran extensión se crean galpones ligados al uso industrial que posibilitaba la cercanía al tren, como así también surgen numerosos talleres relacionados con la metalúrgica, mecánica y otros clásicos oficios que tienen su auge durante esta época. Las industrias más importantes que existieron en el área que podemos nombrar son: la Cerámica Alberdi (se localizaba sobre calle Mitre en torno a los terrenos del Ferrocarril); la conservera Santa Isabel (Nietos y Asociados) que se funda en el año 1942 sobre calle Bandera de los Andes (frente a la Bodega Los Toneles), y se transforma en la empresa líder de conservas agroindustrial de la provincia. En la década del '60 la familia Angulo abre la aceitera La Joya (localizada en calle Matienzo y Godoy Cruz) (Diario Los Andes, 25-10-2008).

En 1960 se funda la Cooperativa de Trabajo Transporte Automotores de Cuyo (TAC), con su sede central localizada en calle Godoy Cruz y Mitre de San José, sus talleres funcionaban en las adyacencias de los terrenos del ferrocarril sobre calle Gomensoro, y una de sus estaciones de servicio se localizaba sobre calle Alberdi de San José (entre calle Saavedra y Bandera de los Andes). Ésta fue la empresa de transporte más importante de Mendoza y una de las más grandes del país. En sus mejores tiempos llegó a contar con 2 mil asociados, transportar 17 millones de pasajeros al año, realizando viajes provinciales, nacionales e internacionales (Diario Los Andes, 22-08-2007).

Ponte (2010) plantea que la vitalidad económica del área de la Media Luna se generaba desde el otro lado de la Avenida Costanera, donde actualmente existe el Área Fundacional de Mendoza, ya que existía la Feria Municipal. Algunos datos dicen que dicha feria de Verduras y Frutas ubicada en el territorio del departamento de capital, estaba administrada por la Municipalidad de Guaymallén. Ésta funcionó hasta la década del '60, brindando un importante soporte productivo; pero su desaparición generó un empobrecimiento importante del área.

Durante este período surgen también importantes establecimientos educativos, entre las que se destaca la aparición en 1941 de la Escuela Primaria Guillermo Cano, localizada en Calle Godoy Cruz (entre calles Lavalle y Pelegrini). Su edificio fue construido por los hermanos arquitectos Civit, desarrollando los principios de funcionalidad y racionalidad, con el discurso

médico/higienista de la época (Diario Mdzol, 24-09-2010). En 1954 se crea la Escuela Fábrica N°198 dependiente de la Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional del Ministerio de Educación, posteriormente llamada ENET N°1 localizada en calle Uruguay de San José. Esta institución se fusionó con la ENET N°4 de la Ciudad de Mendoza y pasó a llamarse Escuela Técnica San José, transformándose en una de las escuelas técnicas más importantes de Mendoza ofreciendo las especialidades de Maestro Mayor de Obras, Electricidad y Mecánica (Diario Los Andes, 04-11-2011).

La Bodega Toso es comprada en el año 1960 por el grupo Llorente Hermanos, este grupo se posicionó en aquella época como uno de los mayores distribuidores de bebidas del país. También durante esta época la Bodega Los Toneles se transforma en un símbolo de la vitivinicultura mendocina, posicionándose entre las principales bodegas del país.

Si bien en el período anterior es cuando surgen casi todos los clubes del área, este período está marcado por la importancia que toman los clubes sociales y deportivos en la vida social-cultural del casco histórico. El último en aparecer fue el Club Atlético Argentino, fundado en 1943 y en 1947 inaugura su estadio ubicado en Calle Mitre y Correa Saá de San José. El mismo se crea en los terrenos cedidos por la familia Aldo Casé Serra (propietarios de bodegas) y tiene una capacidad para 10.000 personas (Club Atlético Argentino, 2016). Este club, principalmente de fútbol, rápidamente se transforma en un ícono de San José, y con el correr de los años pasa denominarse Boli, por estar localizado en un área aledaña a donde se asentó una parte importante de inmigrantes de origen boliviano (Diario Los Andes, 26-08-2012).

Tal como plantea Espiño (2010) la industrialización impactó en un fuerte proceso de urbanización en el marco del afianzamiento de la clase obrera y los sectores populares y las mejores condiciones socio-económicas adquiridas les permitieron tener una mayor disponibilidad de tiempo destinado al ocio y a la vida social, encontrando en los clubes el espacio que más se adecuaba a aquella demanda, adquiriendo éstos una gran importancia en el seno de la sociedad. En este contexto los clubes del casco histórico toman una gran importancia como espacio de deporte, se populariza el fútbol, el básquet, las bochas, etc; pero también fueron el espacio donde se desarrollaban los bailes, milongas y carnavales; se transforman en el eje de la consolidación de identidades colectivas. Entre ellos se destaca la importancia del club Pedro Molina y Club San José.

Este contexto de industrialización y asociacionismo planteó también un escenario favorable para la apertura del Cine Recreo, localizado sobre calle la Calle Larga (hoy calle Pedro Molina) donde había existido el Cine Belgrano en la etapa anterior. En la década del '40 se convierte en el espacio donde hombres, mujeres y niños se juntaban a ver una función. Los/as vecinos/as se tomaban un “recreo” y acudían a ver el próximo capítulo en la sala donde se proyectaban películas sonoras; denominación popular que terminó por brindarle el nombre de Cine Teatro Recreo. También en el año 1943 surge el Cine Iris, que se localizó sobre Carril Nacional 805 de Guaymallén, y rápidamente se hizo popular en la zona. Durante todo este período adquiere un protagonismo social muy importante, es la época de esplendor del cine en Mendoza ya que surgen las principales salas de cine en la Ciudad de Mendoza y se hacen populares los cines de barrio. Pero la aparición de la televisión en 1961 comienza a marcar la decadencia de los cines de barrio y el Cine Recreo se ve atravesado por esta realidad. Con el correr de los años posteriores fue perdiendo su prestigio, hasta tener que cerrar sus puertas en la década del '70 por falta de rentabilidad (Ponte, 2010).

En torno a la calle Pedro Molina y la Media Luna se genera una zona de bares, entre los que se recuerda al bar *Don Ramis* y *Bar Florencia* (Pedro Molina y Alberdi). Esta zona se transformó en la cuna de un gran movimiento cultural que marcó la historia de la provincia y el país. Grandes artistas oriundos del barrio de la Media Luna lideraron el movimiento entre la década del 50' y el 60', entre ellos se destacan: el poeta Armando Tejada Gómez, el escritor Vicente Mirón, los destacados músicos locales Hilario Cuadro, Oscar Mathus, quien contrajo matrimonio con Mercedes Sosa. El teatro y los clubes sociales fueron los escenarios por donde fluía la música y la poesía de la Media Luna. En 1963 se presenta en sociedad el Nuevo Cancionero, que erige como una nueva corriente musical que planteó fuertes cambios en las armonías y el ritmo, y en la renovación poética generando una revolución al plantear una música combativa que se difundió por toda América. En este cancionero participaron Armando Tejada Gómez, Mathus, Tito Francia, Juan Carlos Sendero, Horacio Tusoli, Víctor Nieto y Mercedes Sosa. Desde este momento zona de la Media Luna adquiere un fuerte reconocimiento histórico cultural (Diario Los Andes, 18-05-2009).

3.2.7. Etapa neoliberal temprana: transformaciones y decadencia del Casco histórico (1977-2001)

Esta etapa va desde la década del '70 hasta el año 2001. Está marcada por el advenimiento del modelo económico neoliberal, a partir de la última dictadura militar que azotó al país (1976-1983), y la profundización de estas políticas en las décadas posteriores. El neoliberalismo generó un gran impacto en el casco histórico, ya que planteó un escenario de renovación a partir de grandes obras viales y construcción en puntos estratégicos que permitió conectarlo no sólo con toda la provincia sino con todo el país y el mundo. Pero también provocó consecuencias negativas profundas, manifestado en la agudización de la pobreza, el cierre del ferrocarril como sistema de transporte, sumado al cierre de empresas y la crisis de espacios sociales de gran importancia en la etapa anterior. Situación que también se puede visualizar en el surgimiento de numerosos basurales a cielo abierto y tomas de tierra en espacios subutilizados.

En la década del '70 se construye la Avenida Costanera y genera gran impacto, sobre todo en el tramo Este del Canal Zanjón, ya que desaparecen los cañaverales que se encontraban aledaños al Canal Zanjón, y los rancheríos que se localizaban en los espacios intermedios y sin dueños. Pero esta vía permitió generar una mayor conectividad en el área.

En el año 1971 se edifica en la zona aledaña al ferrocarril, calle Sarmiento y Gutenberg del Distrito General Belgrano, el Mercado Cooperativo de Guaymallén. Si bien no está localizado dentro del casco histórico, esta nueva forma de comercialización generó impactos de forma indirecta en el área de estudio, ya que brindó un mayor dinamismo a toda la zona urbana de Guaymallén. Se crea con el objetivo de canalizar directamente los productos generados por productores de frutas y hortalizas de Mendoza. Rápidamente fue adquiriendo una gran cantidad de asociados, que le permitieron convertirse en el mercado con mayor volumen de ventas de la provincia, capaz de abastecer a los centros de comercialización de frutas y verduras a nivel nacional e internacional (Mercado Cooperativo de Guaymallén, 2016).

En 1972 se inaugura la Terminal de Ómnibus de Mendoza, localizada en la calle Bandera de los Andes y Costanera de San José. Se construye un edificio con el objetivo de que pueda cumplir las necesidades del Gran Mendoza en los siguientes 50 años. Ocupa una superficie de 57.000m², y según los datos disponibles del 2011 operan 38 empresas de transportes, y posee en su interior una gran diversidad de locales comerciales, características que le permitieron convertirse en una de las terminales más grandes del país. Esto generó también un proceso de renovación en la zona sur de San José, cercana a la calle Bandera de Los Andes (Sistema Estadístico Municipal Guaymallén, 2011).

En el año 1977 se produce otro cambio de gran impacto, tal como lo plantea Ponte (2010), a partir de la decisión de las autoridades del Departamento General de Irrigación de Mendoza de hacer dejar de circular agua por el antiguo *Canal Tovar*. El mismo canal que supo activar los molinos y curtiembres que brindaban trabajo en el área de Pedro Molina.

En el año 1979 se inaugura la Avenida Acceso Este (Ruta 7) que pasa a ser el eje principal de comunicación con Buenos Aires, y a partir de ello deja de utilizarse el Carril Nacional Bandera de los Andes como vía de transporte interprovincial. A comienzos de la década del 80' se instrumentan los Acceso Sur y Norte, que le permiten tener al departamento una condición de conectividad privilegiada (Diario Los Andes, 04-05- 2012).

Durante esta etapa el casco histórico se ve afectado por el terremoto que azotó a la provincia en 1985, sobre todo el distrito de Pedro Molina, que marcan un punto de inflexión en la etapa de decadencia del área. Caen antiguas construcciones de adobe, y los testimonios de antiguos conventillos e inquilinatos que fueron característicos en la etapa anterior (Ponte, 2010).

En 1994 la Municipalidad de Guaymallén adquiere el inmueble del Cine Recreo, remodela profundamente dicho espacio y emprende un proceso de revitalización de este importante hito histórico del Casco histórico de Guaymallén. Posteriormente cambia su nombre y pasa a llamarse Centro Cultural Armando Tejada Gómez (Ponte, 2010).

Si hablamos de los impactos negativos que generó el neoliberalismo en nuestra área debemos hacer mención a la crisis del sistema ferroviario, que caló hondo en el casco histórico. En el contexto de privatizaciones de empresas públicas y en la masificación del automóvil como medio de transporte, hacia el año 1991 deja de funcionar el sistema de transporte de pasajeros que partía desde la Estación Ferrocarril Belgrano. Sólo quedaron funcionando algunos vagones de carga de manera muy precaria, y toda su infraestructura (estación central, andenes, galpones, área de cargas) pasaron a estar en desuso, y con el paso del tiempo se fueron deteriorando progresivamente. Con ello desaparecieron una gran cantidad de actividades que se beneficiaban mutuamente con el ferrocarril, y este espacio del departamento entra en un profundo proceso de pauperización. Hacia fines de la década del '90 y comienzos del nuevo milenio, en medio de la crisis económica más severa que atravesó el país, la situación era desoladora. Esto planteó un escenario favorable para que el amplio predio del ferrocarril con sus inmuebles en desuso, se

conviertan en un espacio fértil para ser ocupado de manera informal por personas con deficiencias habitacionales por agudización de la pobreza. (Diario Los Andes, 13-07-2005)

Durante este período también se produce la conversión del modelo vitivinícola. En la década del '80 el sector vitivinícola entró en una profunda crisis debido a la disminución del consumo interno, el fuerte endeudamiento que contrajeron una gran cantidad de empresas familiares que las pusieron al borde de la quiebra. Esta crisis dejó como resultado la erradicación de una gran cantidad de hectáreas cultivadas en toda la provincia y llevó al cierre de numerosas bodegas. En este contexto, fue necesario la equiparación jurídica de capitales nacionales y extranjeros, el aliento a la innovación tecnológica para incentivar inversiones extranjeras, la merma en el control de precios y volúmenes por parte del Estado. Hacia la década de 1990 se reestructura la trama vitivinícola y se busca posicionar los vinos locales en el mercado externo. Las empresas dejan de abastecer sólo las demandas del mercado interno, basado en la producción de grandes volúmenes de baja calidad; para buscar la producción menos masiva de vinos de alta gama que puedan ser vendidos en el exterior. Esto llevó a que los capitales de origen extranjero y empresas multinacionales inviertan en el negocio del vino y se produzcan una profunda recomposición de las relaciones laborales (Poblete, 2013).

En el área de estudio el proceso de reconversión atravesó de distinta manera a las dos bodegas existentes, ya que la Bodega Los Toneles entró en una profunda crisis producto de las deudas contraídas y la disminución del consumo de estos productos, que llevó a que mediados de la década del '90 la empresa entre en proceso de quiebra y deje de producir. Recién hacia mediados de la década del 2000 sus antiguos inmuebles son comprados por grandes inversores locales, y actualmente se ha vuelto a posicionar en el mercado mundial con la producción de vinos de alta gama. (ver apartado bodega Los Toneles).

Por su parte la Bodega Toso sufrió grandes problemas financieros contraídos por la propia familia Toso, que derivó a que su socio Hermanos Llorente adquiriera en 1987 el 45% de las acciones de la bodega, y en 1995 el control total. El grupo empresario Hermanos Llorente buscó posicionar la vitivinicultura local en el mercado internacional. Tal es así que en el año 1997 adquirió la bodega Martelén (con fincas que habían sido propiedad del diario Los Andes); en 1998 se asoció con Disney Latinoamérica y compró una gran cantidad de hectáreas. Esto permitió que la bodega Toso haya atravesado satisfactoriamente el proceso de reconversión, manteniéndose como una leyenda viva del pasado vitivinícola de la provincia, y llegando a

producir 6 millones de litros al año desde el 2001, asesorada por el reconocido enólogo californiano Paul Hobbs (Poblete, 2013).

Otra de las grandes empresas que entraron en decadencia durante esta etapa fue la Cooperativa de Transportes TAC. En la década del '70 había sobrevivido a los gobiernos militares con su formato de cooperativa, y en la década del '80 se consolida como la principal empresa de transportes de Cuyo y del país. En su etapa de esplendor llegó a controlar más de la mitad de los recorridos corta, de media y larga distancia, y contaba con casi 2 mil socios en la cooperativa. Además contaba con talleres y estaciones de servicio pertenecientes a la cooperativa (en nuestra área de estudio existía una localizada en calle Alberdi muy cerca de la Terminal). Pero durante la década del '90 comienza un profundo proceso de crisis producto de cuantiosas deudas con acreedores y personal empleado, y su poca capacidad para adaptarse a las nuevas demandas del mercado, llevaron a que la cooperativa quiebre a fines de la década. Con ello dejaron de funcionar todos sus inmuebles hasta que fueron rematados en la década siguiente (Los Andes, 22-08-2007).

Otra empresa que entró en decadencia a fines de la década del 90' fue la Conservera Santa Isabel, que en la etapa anterior se había posicionado como una de las principales empresas provinciales de conservas. La situación de crisis económica que vivía el país se manifestó al interior de la empresa, situación que llevó a que a comienzo del nuevo milenio las deudas fueron tan grandes que la empresa se declaró en quiebra (Los Andes, 02-01-2007).

La crisis también repercutió en los espacios sociales que habían sido fundamentales en la etapa anterior. Los clubes sociales y deportivos entraron en una profunda crisis, desde la década del '70, sobre todo a partir de los gobiernos militares. Las políticas fuertemente represivas propiciadas, llevaron a que un amplio espectro de la sociedad sea replegada hacia el ámbito privado, teniendo como consecuencia la decadencia de las actividades en espacios públicos y de encuentro (Cáneva & Jaufret, 2007). Como afirma Espiño (2010) con la irrupción del modelo neoliberal el sistema cooperativo y asociacionista que caracterizaba a los clubes se desmoronó, a la par que lo hacía la realidad socio-económica de sus asociados. Luego de cuatro décadas de progresivo despojo de estos espacios sociales, se generó un estado de crisis profunda hacia fines de la década del '90 y comienzos del nuevo siglo, que planteó a una situación de quiebre e incertidumbre por la supervivencia o no de los clubes. En el área de estudio todos los clubes se vieron afectados de esta manera, las malas gestiones, la crisis económica y las nuevas ofertas de

ocio que surgieron llevaron a que algunos dejaron de funcionar como fue el caso del Club Sayanca. Algunos perdieron a todos/as sus socios/as y cerraron las actividades durante varios años como fue el Club Pedro Molina y el Club San José. Otros buscaron estrategias para tratar de mantenerse vivos, como alquilar sus canchas para otro tipo de evento, pero contrajeron grandes deudas y el club entró en decadencia, como es el caso del Club Atlético Argentino. Al finalizar la década de los '90 los inmuebles de grandes dimensiones que pertenecían a dichas instituciones se vieron amenazadas por intereses inmobiliarios, y la mayoría de los clubes inmersos en sus profundas crisis estuvieron cerca de desaparecer (Los Andes, 17-06-2007).

La etapa de decadencia del casco histórico se manifestó también en el fuerte proceso de desinversión en obra pública que atravesó al departamento. Las calles deterioradas y sin alumbrado, plazas vacías y sin mantenimiento, aumentaron la situación de crisis. También proliferaron basurales a cielo abierto en aquellos espacios que quedaron abandonado, como es el caso del Ferrocarril Belgrano y predios que colindan con la Avenida Costanera. Y en sintonía con ello, en los últimos años de esta etapa aparecen asentamientos informales también en espacios subutilizados como una respuesta a los problemas de vivienda que acusaba la realidad económica; el caso más representativo es el surgimiento del asentamiento Ferrocarril Belgrano.

Aún es poco reconocido este espacio como Casco histórico, pero existen algunos proyectos que han intentado reforzar el alto valor histórico, patrimonial y cultural que posee.

En el año 2004 el investigador Ricardo Ponte, que en ese entonces formaba parte del equipo técnico de la Municipalidad de Guaymallén cuando García era intendente, presentó un proyecto de conservación patrimonial en el distrito de Pedro Molina. El mismo consideraba de vital importancia preservar la fachada de las casas con ladrillos, el paisaje urbano, la homogeneidad edilicia con edificaciones bajas de una sola planta, las construcciones al ras de la línea municipal, por ser un testigo importante del pasado de la provincia. El objetivo fundamental del proyecto era salvaguardar los valores arquitectónicos, históricos y culturales ante los posibles avances de proyectos inmobiliarios, y/o construcción de casas con una estética anárquica (Ponte, 2004).

El otro tiene que ver con el proyecto presentado en la legislatura provincial en el año 2014 por el entonces diputado Víctor Scatareggia (UCR) basado en el estudio realizado por Jorge Ricardo Ponte, con el objetivo de colocar placas y reseñas en 11 lugares históricos de San

José, Dorrego y Pedro Molina, por su valor cultural patrimonial en sus edificaciones, muchas de ellas coloniales. Entre ellos se destaca el antiguo Barrio San Antonio, ubicado entre calles Francisco de la Reta y Olascoaga de San José; el Barrio San Antonio entre calles Pedro Molina y Obligado, en el distrito de Pedro Molina; el sector de la “Media Luna” donde se encontraba el “pucará de Caubanete” construido por los Incas y el antiguo barrio El Infiernillo en Dorrego (límite con San José). Entre otros hitos importantes que se nombran en dicho proyecto son la Plaza San José o Lencinas, el sitio donde existió la Primera Bodega de Guaymallén, y las calles Francisco de la Reta y Bandera de los Andes (Los Andes, 24-10-2014).

Ambos proyectos no fueron aprobados y terminaron en el olvido, lo que muestra el poco interés de las autoridades por reconocer el importante valor histórico y patrimonial que tiene ésta área central del AMM.

A continuación presentamos un mapa elaborado a partir del relevamiento llevado a cabo para la construcción de este recorrido histórico, donde se muestran los principales hitos históricos correspondientes a cada etapa.

Etapas históricas de los principales hitos urbanos

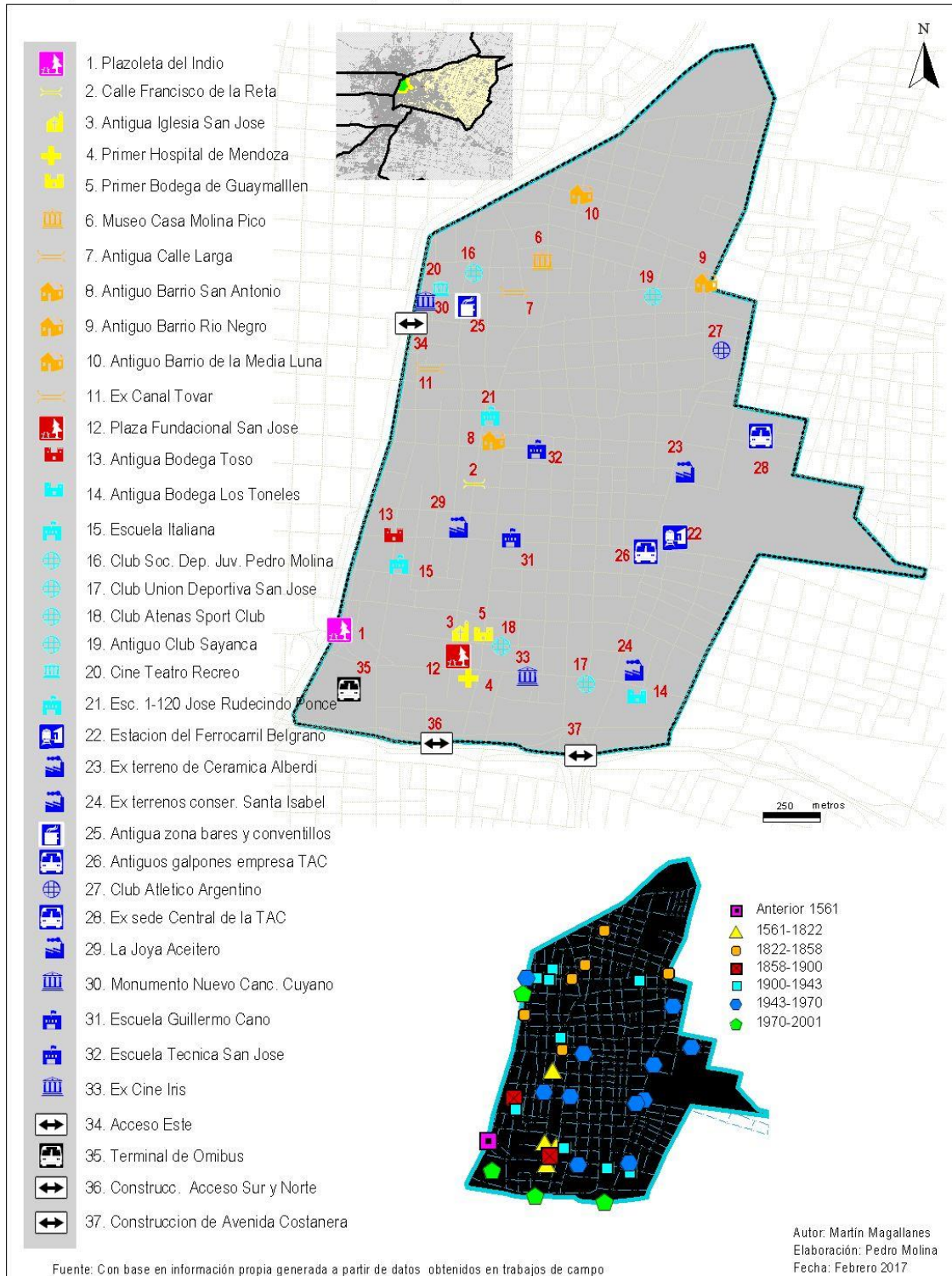


Fig. 15. Mapa de etapas históricas de los principales hitos urbanos

3.3. Algunas reflexiones sobre el casco histórico, el patrimonio y su evolución

Lo explorado en este apartado nos permitió dar fundamentos para sostener que el área de estudio se circunscribe dentro del casco histórico de Guaymallén, aunque en la cotidianidad poco se referencie de esta manera. Hablamos de casco histórico del departamento porque aquí existieron los primeros barrios de Mendoza a partir de la fundación de la ciudad, como así también fue en el distrito de San José donde se fundó el Municipio de Guaymallén en el año 1858. Además existen numerosos hitos históricos localizados y explicados en el presente trabajo que son testigos de su rica historia, y que le configuran un fuerte valor patrimonial, aún poco explorado.

Si analizamos el patrimonio por su valor histórico- identitario, debemos decir que el proceso de pauperización que atravesó el área durante las tres últimas décadas del siglo XX, con los cambios en los modos de habitar la ciudad, la desaparición de antiguos espacios y formas de representación social, entre otras cosas, alentaron a que esta identidad vaya siendo erosionada, moldeada por la nueva cultura globalizante. Hoy la mayor parte de su población no reconoce este legado histórico patrimonial, pero el Estado desde su figura municipal llevó a cabo algunos intentos para que sea reconocido este valor histórico patrimonial, aunque pocos llegaron a buen puerto. Entre los que sí pudieron concretarse en pos de consolidar esta identidad podemos nombrar las inversiones públicas destinadas a la rehabilitación de la Casa Molina Pico y del Cine Teatro Armando Tejada Gómez.

Pero si la valorización del patrimonio histórico se analiza como recurso económico, podemos decir que hasta el día de hoy también ha sido poco explotado su potencial, aunque existen emprendimientos que analizaremos a continuación, que lo han sabido aprovechar, respondiendo a tendencias globales de revalorización de sitios históricos que se inscriben en la ciudad. El caso testigo es el proceso de recuperación de la Bodega Los Toneles por el Grupo Millán, como así también inversiones que ha llevado o pretende llevar el Estado para la reutilización de antiguos edificios históricos como son los galpones y andenes del Ferrocarril.

Desde esta perspectiva también resulta necesario analizar los cambios en las funciones de centralidad que ha atravesado el casco histórico a lo largo de su historia. Se puede afirmar que en las últimas décadas han existido proyectos ejecutados por el Estado que le han otorgado centralidades específicas dentro del AMM, respondiendo al constante dinamismo de la ciudad y

sus demandas. El crecimiento de la mancha urbana y la aceleración de las transformaciones urbanas llevan a que algunos espacios se modifiquen y pierdan funciones, mientras otros espacios de la ciudad se fortalecen y adquieren funciones más relevantes. Desde sus comienzos nuestra área de estudio ha modificado sus funciones de centralidad. Primero nace como cabecera del Departamento de Guaymallén, pero la necesidad de ocupar y controlar el extenso territorio poco explorado en ese momento, llevó a que hacia el año 1895 las autoridades decidieran desplazar el eje del poder administrativo al distrito de Villa Nueva. Así comienza a perder funciones de centralidad, y pasa a ser reconocida para ese entonces como la Villa Vieja. Pero su localización le permitió cumplir siempre una función de complementariedad y de transición con la ciudad de Mendoza.

Esta estrecha relación llevó a que los cambios que se produjeron en la ciudad capital repercutieran directamente en el casco histórico de Guaymallén. Así por ejemplo cuando ocurrió el terremoto de 1861 que destruyó casi por completo a la ciudad Fundacional, y el gobierno decidió refundarla en otro punto localizado en torno a la Plaza Independencia, y permitiendo un importante proceso de renovación. Esto generó una distorsión entre el antiguo centro histórico y el nuevo centro urbano, donde el centro histórico sufrió una pérdida total de sus funciones de centralidad, y con el correr de los años se transformó en un barrio histórico carente de funciones relevantes en la trama urbana. A partir de entonces entró en un fuerte proceso de pauperización a lo largo del siglo XX, rescatándose sólo algunos valores históricos promovidos para el turismo (la Plaza Pedro del Castillo y las Ruinas de la Iglesia San Francisco). Toda la zona de la cuarta sección, el Parque O'Higgins entraron en un fuerte proceso de tugurización, estigmatización o tipificación negativa, profundizado por la falta de políticas públicas de mantenimiento en el área. Esto también afectó de manera directa al casco histórico de Guaymallén, ya que si bien siempre ha cumplido una función complementaria para con el centro de la ciudad, el desplazamiento del centro urbano hacia la Plaza Independencia, llevaron a que se modifique su centralidad.

Pero a lo largo del siglo XX existieron dos grandes proyectos urbanos diseñados por el Estado que generaron en nuestra área de estudio el surgimiento de nuevas funciones y usos del suelo, y con ello una nueva centralidad urbana. El primero fue desarrollado en la década del '40 cuando se inauguró la Estación Ferrocarril Belgrano en San José, esto permitió la afluencia de una gran cantidad de personas, el surgimiento de barrios y actividades económicas relacionadas con el servicio ferroviario. Era el punto desde donde se partía en tren hacia el Norte del país o al

país vecino de Chile por el tren Trasandino, como así también era el punto donde llegaron una gran cantidad de inmigrantes de provincias y países limítrofes.

Y el otro gran proyecto tiene que ver con la construcción de la Terminal de ómnibus de Mendoza en la década del '70, que decidió localizarse estratégicamente en San José, en el límite con el municipio capitalino. Esta obra permitió también consolidar su centralidad urbana, como un área complementaria con la Ciudad de Mendoza.

Pero en la última década del siglo XX se produjo la privatización del ferrocarril, y el consecuente vaciamiento y crisis del Ferrocarril Belgrano, que llevó a que el casco histórico pierda una de sus funciones centrales, dejando un vacío urbano importante en el entramado. La falta de inversiones tanto públicas como privadas llevó a que el área se viera atravesada por un fuerte proceso de tugurización, estigmatización y tipificación negativa.

Por ello creemos que la construcción del megaproyecto urbanístico Espacio Cultural Julio Le Parc en la primera década del siglo XXI, fue una obra pensada estratégicamente por el Municipio en conjunto con el gobierno provincial y nacional, para otorgarle al área de estudio una nueva centralidad, que permite ponderarlo en la competencia interurbana. Marcó un punto de quiebre para revertir el deterioro de la última etapa, generando condiciones para que otras inversiones y proyectos públicos y privados, que están transformando el área de estudio dándole un perfil renovado.

CAPÍTULO 4:

TRANSFORMACIONES URBANAS EN EL ÁREA E ESTUDIO A PARTIR DE INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS

4.1. El Estado como actor principal en la revitalización del área

Como señala Jaramillo (2003), el Estado como productor de espacio construido es un agente fundamental en conformación de los precios del suelo, sobre todo cuando se encarga de ser productor de inmuebles de gran envergadura capaces de alterar la estructura urbana. Estos inmuebles pueden ser de uso privado o colectivo, permitiendo generar nuevas plusvalías urbanas en áreas renovadas.

En nuestra área de estudio el Estado ha sido el principal generador de transformaciones a partir de grandes inversiones públicas direccionadas a este recorte espacial de la Zona Pericentral de Guaymallén. En el siguiente mapa (fig. 16) presentamos cuáles son y donde se localizan las múltiples inversiones públicas que hemos identificado a través del trabajo exploratorio en diarios, páginas web, consultas a la Municipalidad de Guaymallén.

Inversiones públicas en el Área de Estudio

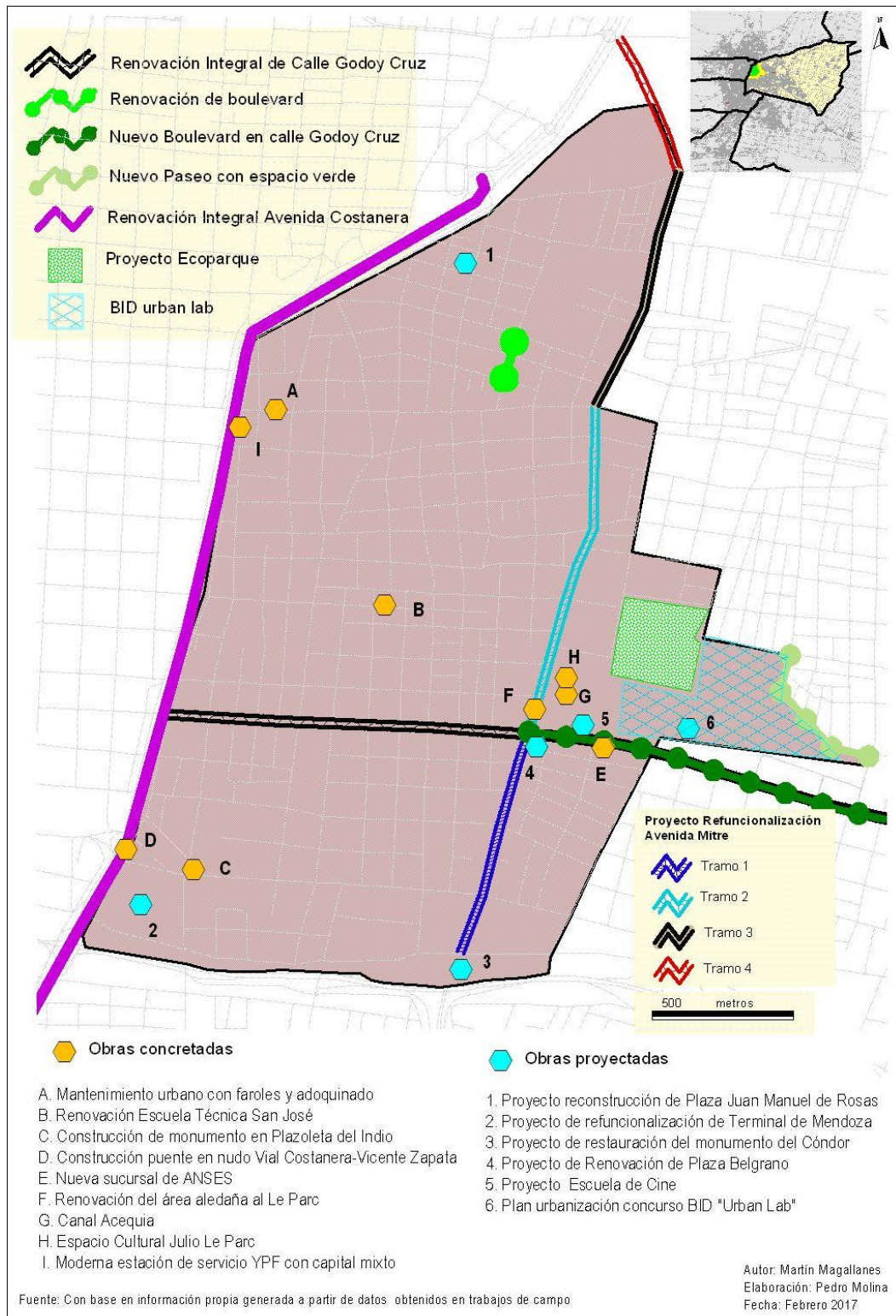


Fig. 16. Mapa de inversiones públicas en el área de estudio

4.1.1. El proceso de renovación del predio de la ex Estación del Ferrocarril Belgrano

4.1.1.1. El motor de las transformaciones: El Espacio Cultural Julio Le Parc

Quizás el más claro ejemplo del rol fundamental que ha tenido el Estado en este sector de la Zona pericentral de Guaymallén es la construcción del Espacio Cultural Julio Le Parc en los terrenos de la ex estación del Ferrocarril Belgrano. Este emprendimiento concretado en el año 2012 consideramos que fue el punta pie inicial para la reactivación de esta área, a pesar de que ya existían algunas transformaciones importantes previamente, y a partir de esta gran obra el área comienza a ponderarse como punto estratégico dentro del Área Metropolitana de Mendoza. Esta afirmación toma más relevancia si nos remontamos a los dichos del entonces intendente de Guaymallén, Alejandro Abraham, al momento de su inauguración:

Sin ninguna duda, este proyecto es muy importante para nuestro departamento. Primero poner en valor una zona que estaba olvidada en nuestro departamento. Los distritos de San José y Belgrano, con una población de 80 mil vecinos, se van a ver beneficiados. Además del centro cultural, el desarrollo de lo que es el comercio y las obras de infraestructuras viales, urbanísticas, de iluminación van a categorizar la zona. Si hacemos un imaginario turístico vamos a tener el shopping, complejo hotelero, casino, otro emprendimiento comercial con open mall en el Acceso Sur, más todo lo que tiene para ofrecer Guaymallén en cuanto a lo artístico y cultural. Este emprendimiento es único, sin precedentes, no hay en la Argentina un centro cultural de esta naturaleza, donde la persona tenga la posibilidad de acudir a las salas a disfrutar de un espectáculo o al patio de comidas. Además, estarán todas las actividades complementarias como espacio para ceramistas, talleres de vitraux, estudios de grabación. El fin del centro más allá del turístico y esparcimiento es tratar de profesionalizar las actividades culturales para que sean verdaderas fuente de ingresos para quienes la ejercen. Quien hace hoy por hoy una actividad cultural tiene que tener otro trabajo. Con este centro lo que se trata es que a través de la profesionalización el artista pueda vivir de su trabajo (Entorno Económico, 9-2012).

Dicho emprendimiento estatal se localiza en una porción de los terrenos del ex Ferrocarril General Belgrano, entre las calles Bartolomé Mitre y Carril Godoy Cruz (límite entre los distritos de San José y General Belgrano), y es considerada la principal obra en materia cultural del interior del país. Antecedentes que permiten entender este emprendimiento nos remiten primero al año 1989, cuando el entonces presidente Carlos Menem llevó a cabo una serie de reformas neoliberales que incentivaron a la privatización de empresas de servicios públicos (electricidad, agua, gas, teléfono), y en ellas se incluyeron las redes ferroviarias nacionalizadas en 1948 bajo el gobierno de Juan Domingo Perón. La Estación Belgrano formaba parte de un ramal fundamental de la época dorada del ferrocarril ya que desde allí partía el Tren Trasandino con destino a Chile, y otro con destino a Jáchal en San Juan. Pero durante el proceso de privatización toda la infraestructura entró en franco deterioro y dejó de brindar el servicio de transporte de personas. Durante la década del '90 el ferrocarril siguió funcionando pero sólo prestando el servicio de carga, a través de la concesión que hizo el Estado a empresas privadas, aunque funcionó de manera muy precaria debiendo sortear numerosos obstáculos producto de la desinversión estatal (se ampliará en el punto 4.1.1.6).

En el año 2005 el entonces intendente de Guaymallén Juan Manuel García y el gobernador Julio Cleto Cobos (ambos de la Unión Cívica Radical) comienzan con la iniciativa de reactivar este espacio central y subutilizado del departamento, gestionando el traspaso de 6 hectáreas del predio (sobre las 34 hectáreas totales) que se encontraba en manos de la empresa concesionaria Belgrano Cargas S. A. La misma tenía como objetivo poder destinarlas a un emprendimiento de uso público. Pero entró en conflicto con los intereses de los técnicos y ferroviarios de base, la empresa concesionaria Belgrano Cargas y el sector gremial ya que tal emprendimiento se localizaría en el área de maniobras de las formaciones ferroviarias (donde estaban los galpones de la firma Ledesma). Finalmente, en diciembre de 2006 la Secretaría de Transporte de la Nación, el gobierno provincial y el Municipio de Guaymallén acordaron que estas 6 hectáreas pasaran a manos de la comuna; las cuales quedaban comprendidas entre calles Emilio Civit, Avenida Mitre, Tomás Godoy Cruz y la continuación de las calles Rafael Obligado-General Soler. Además la comuna decidió ocupar las instalaciones centrales de la ex estación para que sean utilizados como oficinas municipales, y comenzaron este proceso de recuperación del espacio sin afectar la continuidad de la Escuela de Niños Cantores de Mendoza que funcionaba previamente en el predio (Los Andes, 22-11-2006).

El emprendimiento consistía en la construcción de un “mega” estadio techado con capacidad para 15 mil personas, que según fuentes oficiales se trataba del proyecto de infraestructura deportiva techada más grande del país. En aquel entonces el municipio ya había acordado con el gobernador que se destinarían 20 millones del Presupuesto 2007, sumado a los 2 millones que había entregado previamente para las obras preliminares. En diciembre de 2006 la comuna firmó contrato con el arquitecto Marcelo Vila, del estudio Vila-Sebastián-Vila de Buenos Aires, quien fue ganador en el concurso para el diseño arquitectónico del emprendimiento. En él se determinó la fracción central del terreno para la construcción del mega estadio, y el sector que limita con calle Emilio Civit a equipamientos complementarios y alojamientos para deportistas. Además, se tenía la idea de llevar a cabo un diseño arquitectónico moderno, con una fuerte relación con la montaña, el clima desértico, la madera, la piedra y el agua. Sumado a ello, también se habló de una propuesta de levantar un complejo de 400 departamentos en el predio sobre calle Emilio Civit de la ex cerámica Alberdi (Los Andes, 22-12-2006).

En el año 2007 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales donde además se eligieron a los candidatos a gobernador, diputados, intendentes y concejales. Los resultados arrojaron cambios en el escenario político provincial y departamental ya que resultó electo gobernador Celso Jaque y Alejandro Abraham como nuevo intendente de Guaymallén, ambos del Partido Justicialista. El cambio de gestión repercutió en la continuidad del proyecto, ya que se dio marcha atrás con dicha propuesta y quedó inmersa en la incertidumbre la reactivación del área. No existieron fundamentos sólidos respecto a esta decisión, algunos alegaron que se debió a motivos económicos, pero la gran mayoría entiende que respondió a cambio de intereses políticos en el área.

Recién a fines del 2008 se logró esclarecer el desenlace del conflicto, cuando el gobernador Celso Jaque, con apoyo de Alejandro Abraham, anunció oficialmente el proyecto de construcción de centro provincial de la cultura y la licitación de la obra en los terrenos cedidos de la ex Estación Belgrano. El predio donde se decidió levantar el centro cultural tiene una superficie de 29.560 metros cuadrados y el objetivo principal fue contener a los hacedores culturales de la provincia. En junio de 2009 el gobernador y el intendente llevaron a cabo un acto donde se anunció que la inversión sería superior a los 50 millones de pesos y se estimaba que las obras del “Centro Cultural del Bicentenario” comenzaran en julio de ese año, para que en el 2010

estuviesen listas de cara a los festejos de esa fecha (El Sol, 24-06-2009). Cuando se oficializa la decisión de llevar a cabo el proyecto, los vecinos de la zona, nucleados por la Unión Vecinal Villa Barón y en su mayoría comerciantes, presentaron un petitorio con mil firmas en apoyo a que se le diera uso a ese espacio abandonado que perteneció al ferrocarril (Los Andes, 22-09-2010).



Fig. 17. Fotografía propia: Espejos del Espacio Julio Le Parc.

Luego de un año de retraso, recién en abril de 2010 se dio comienzo a la obra. La empresa encargada de la primera etapa fue OHA Construcciones SRL, y la segunda etapa estuvo a cargo de la misma empresa en conjunto con Laugero Construcciones S.A.. Los organismos ejecutores de dicho proyecto fueron el Ministerio de Infraestructura y Energía, la Subsecretaría de Obras Públicas, y la Dirección de Administración y Contratos de Obra Pública. Los autores del proyecto fueron los profesionales del estudio de arquitectura Paoletti-Bocanegra, quienes proyectaron un diseño atemporal, con una fuerte identidad, que contrasta con cualquier tipo de infraestructura existente en la provincia. Posee 110 metros de longitud con forma de semilla alargada, un lugar dinámico y predominantemente vertical, con volúmenes independientes y fugados hacia los extremos, que refleja la imagen de una catedral del arte. (Los Andes, 28-2-2013) Es la superficie cubierta más grande de la provincia con 8.800 m², y conceptualmente

consta de tres niveles y un subsuelo en un eje transversal: en un área funcionan los locales de incubación de actividades culturales (un total de 27 locales de 70 m²); el área central se integra con tres niveles de altura interconectados para beneficios del público: circulación, zona de estar y exposiciones, servicios sanitarios y administración. Y otra que está conformada por cinco salas de espectáculos culturales con características distintas, con una capacidad total para 1.196 personas. De estas cinco salas existe una “Sala Circular” con capacidad para 390 personas destinada principalmente a actividades de danza; otra “sala Multiuso” con capacidad para 135 personas, principal función de proyección de películas. Dos salas “gemelas” con capacidad para 268 espectadores, ideales para obras de teatro o eventos más convocantes; y otra sala con capacidad para 135 personas con características similares a las gemelas (Entorno Económico, 9-2012). En el espacio externo del complejo existe un pequeño teatro griego al aire libre que permite desarrollar actividades artísticas, y un predio con estacionamiento para 300 automóviles. Otros rasgos que identifican al proyecto tienen que ver con el aspecto acústico específico del techo central y un sistema de luces tipo led que visten las paredes y le dan un aspecto de majestuosidad. La obra del proyecto paisajístico en la ex estación del ferrocarril incluyó también el parquizado y forestado de todo el predio, con riego por aspersión y por goteo. Además una importante renovación del hormigonado, obras de irrigación, sistema de drenaje, apertura de calles, luminarias públicas y veredas completamente nuevas.



Fig. 18. Imagen satelital de donde se encuentra construido el Espacio Julio Le Parc

Este importante emprendimiento se inauguró en agosto de 2012, mediante una video conferencia en vivo de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, quien felicitó a Mendoza por contar con un centro cultural de vanguardia modelo y ejemplo en la República Argentina. Se hicieron presente también el entonces gobernador de Mendoza Francisco Pérez, el ex gobernador Celso Jaque, Jorge Coscia (Ministro de Cultura de la Nación), el intendente de Guaymallén Alejandro Abraham, e importantes artistas locales como Quino (Joaquín Lavado) y el arquitecto Julio Le Parc. Justamente el nuevo espacio cultural se bautizó con el nombre del arquitecto en su homenaje. El Espacio Julio Le Parc se construyó con recursos provenientes del Fondo Federal Solidario de la Soja y de regalías petroleras, y el costo total de la obra fue mucho mayor que el estimado en un comienzo, ya que la cifra final fue de \$92.330.000 (Los Andes, 28-2-2013).



Fig. 19. Fotografía propia: Fachada del Espacio Cultural Julio Le Parc.

Podemos considerar la concreción de esta obra como una de las inversiones más importantes del Estado mendocino en los últimos años, y su localización dentro del casco histórico de Guaymallén es una clara manifestación de políticas públicas tendientes a revitalizar este espacio pauperizado del Área Metropolitana de Mendoza.

También si analizamos su emplazamiento, podríamos decir que responde a una tendencia provincial por recuperar antiguos espacios del ferrocarril que se encontraban subutilizados en áreas centrales de la ciudad, formando grandes baldíos urbanos.

4.1.1.2. La promoción de un polo audiovisual provincial en la ex Estación

Como bien señalamos previamente, la inversión estatal en los terrenos pertenecientes a la ex Estación Ferrocarril General Belgrano está siendo el motor de la construcción del Espacio Cultural Julio Le Parc. Es que las intenciones del Estado provincial como productor de espacio construido y al mismo tiempo como suministrador de equipamiento, es lograr transformar el área en un importante polo audiovisual, para ello ha invertido importantes sumas de dinero en distintos rubros audiovisuales. Cabe aclarar que previo a la construcción del palacio de la cultura existía ya la Escuela de Niños Cantores de Mendoza en la sede central de la ex Estación Ferrocarril Belgrano.

Una de las principales inversiones tiene que ver con la inauguración en marzo de 2014 del primer canal estatal provincial. La infraestructura del Canal Acequia se encuentra localizada en las instalaciones del Le Parc, y fue creado con el objetivo de que lleguen a la pantalla principalmente contenidos locales (Los Andes, 26-3-2014). El proyecto costó una inversión inicial de \$10 millones por parte del Estado local, y actualmente tiene un presupuesto anual de \$6 millones, que se tiene previsto poder duplicarlo a \$12 para ampliar la oferta audiovisual de su transmisión (Los Andes, 26-3-2015).

Sumado a ello, en 2014 llega también al centro cultural la escuela de Animaciones y Artes Digitales de Mendoza (Escaad) que ya existía en otro espacio desde el año 2009, con el objetivo de desarrollar la industria audiovisual local. Esta institución ha recibido importantes subsidios del Instituto Nacional de Cine y Artes Audiovisuales (INCAA) para la realización de trabajos propios, como videoclips y trabajos particulares para universidades y clientes de todo el mundo (Los Andes, 30-8-2012).

Y para completar este perfil audiovisual que se quiere establecer, en marzo de 2015 se conoció la noticia de que concedería el viejo anhelo de la Escuela Regional de Cine y Video, ya que el gobierno provincial bajo el mando de Francisco Pérez hizo oficial el proyecto de construcción de su edificio. La misma ha sido proyectada en donde fueron los andenes y las vías

de estación del ex Ferrocarril Belgrano (ver figura 16), que es un sitio aledaño al Espacio Julio Le Parc (en el apartado 4.1.1.6. se ampliará la información sobre el ferrocarril).

Mendoza Argentina
espíritu grande

LICITACIÓN PÚBLICA

**Remodelación edificio para
Escuela Regional Cuyo de Cine y
Video - IES 9-017 - Guaymallén**

DACOP. Dirección de Administración de Contratos y Obras Públicas
Expediente Licitatorio: 457-D-2015-30093
Presupuesto Oficial: \$8.370.921,17
Precio del Pliego: \$8000

Apertura de sobres:
25 de marzo de 2015, a las 11 horas.

La documentación respectiva, podrá ser consultada y adquirida por los interesados en la sede de la DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN DE CONTRATOS Y OBRAS PÚBLICAS, 8º piso de Casa de Gobierno, Centro Cívico, Mendoza, a partir del 11 de marzo de 2015, de 8 a 13, donde se abrirán los sobres en la fecha y hora indicada.

Mendoza ^{Ministerio de} INFRAESTRUCTURA

Fig. 20. Imagen publicada en la web del Gobierno de Mendoza. Año 2015

Esta institución nació en 1990 y hacía tiempo que reclamaba un espacio propio, ya que tuvo que ir alquilando y mudándose de distintos inmuebles en la Capital de Mendoza, que poseían una escasa capacidad para la demanda existente. Por ello, el Estado provincial ha resuelto invertir para la construcción del nuevo edificio una cifra cercana a los \$8,3 millones. Se llevará a cabo una edificación en seco y se tiene pensado aprovechar la infraestructura de los andenes, buscando conservar su importante valor cultural. Los terrenos fueron adquiridos por un convenio con la entonces empresa concesionaria del lugar, Belgrano Cargas. El proyecto que se ha diseñado cuenta con un salón de usos múltiples, un set de filmación, siete aulas, sanitarios, buffet y oficinas de administración, como rectoría y salas de profesores. Y en el exterior, en las adyacencias al Le Parc, se destinará para la concreción de un espacio verde. La obra estará a cargo del Ministerio de Infraestructura, ya ha sido licitada y se esperaba que estuviese terminada en setiembre u octubre de 2015; pero una vez terminado el año electoral con tantas promesas, dicho proyecto no se ha concretado y se encuentra en un escenario de incertidumbre su concreción (Los Andes, 5-3-2015).



Fig. 21. Fotografía propia: “Andén al pasado”, tomada en el andén donde se proyecta la escuela de cine

4.1.1.3. Construcción de espacios verdes en el área

1.1.3.a. Proyecto Parque Central Estación Belgrano o el Ecoparque Joaquín Lavado

Al importante proceso de transformación que se viene forjando, se le suma un nuevo proyecto de grandes dimensiones que tiene como objetivo seguir reutilizando los antiguos terrenos de la Estación Ferrocarril General Belgrano que fueron abandonados durante un largo tiempo.

En junio de 2015, en medio de un clima de elecciones municipales y provinciales, el entonces intendente interino Luis Lobos dio a conocer la noticia de que se tiene en carpeta la creación del denominado Parque Central Estación Belgrano. El mismo se encuentra proyectado en un predio de 6 hectáreas, localizado en el sector noroeste de los ex terrenos del Ferrocarril, entre calles Gomensoro, Rafael Obligado y Allayme (ver figura 16 y 22).



Fig. 22. Imagen del predio donde se proyecta el Ecoparque. Fuente: Diario Los Andes (25-04-2016).

Según fuentes oficiales municipales, se tenía previsto crear un importante espacio verde que incluiría un centro cultural, pistas de salud, reservorios de agua y equipamientos recreativos con juegos infantiles. Con esto se busca subsanar la escases de espacios verdes existente en este sector muy urbanizado del departamento, como así también seguir embelleciendo la fachada de este sector cada vez más valorado.



Fig. 23. Imagen publicada en el facebook oficial del entonces intendente Luis Lobos.

A comienzos del año 2016, ya con Marcelino Iglesias como nuevo intendente, se siguió adelante con la idea de generar un nuevo espacio verde en el área, y no se hablaba de 2 hectáreas sino de 5 ha. En abril el Ferrocarril Belgrano Cargas cedió las cinco hectáreas del terreno a la Municipalidad de Guaymallén. La operación la llevó a cabo entre el senador nacional Julio Cobos, quien fue el enlace entre el municipio y el organismo nacional; el actual intendente Marcelino Iglesias; y el presidente de Belgrano Cargas, Ezequiel Lemos. Dicho convenio especifica las actividades que estarán permitidas desarrollar en el terreno y cuáles no. Se pretende que no afecte a las actividades que actualmente se realizan en el ferrocarril, ya que periódicamente llega el tren carguero procedente del ingenio Ledesma (Jujuy); y que tampoco afecte a los proyectos existentes a futuro (Mdzol, 19-04-2016). Pero el convenio no terminó de convencer a la municipalidad de Guaymallén, ya que Belgrano Cargas sólo ha cedido el terreno a comodato por un lapso de tres años.

Hacia mayo de 2016 se pudo conocer algunos datos más sobre el proyecto que ha decidido denominarse el “Ecoparque de Guaymallén”, y en hacia los primeros meses del 2017 se conoció que recibiría el nombre de Parque Joaquín Lavado, en homenaje a “Quino” el creador de Mafalda que es oriundo de San José (Guaymallén). Se busca generar un pulmón y dos grandes espacios de esparcimiento público, con intención de integrarlo al Le Parc. Lleva el prefijo eco ya que el espacio se proyecta con el objetivo de generar conciencia ambiental, donde se sembraran plantas típicas de nuestra región para que la gente pueda conocer y valorizar. Tal

como afirmó Marcelino Iglesias al Diario Los Andes (25-04-2016): “para ello se forestará con flora autóctona que necesita poco consumo de agua a diferencia de la exógena que tiene mucho requerimiento”.

Además se pretende crear juegos para niños con material reciclado. Siguiendo con la idea del Eco parque el intendente remarcó que “es importante desde niños ir generando conciencia”. Además argumentó que se piensa al Ecoparque “como un espacio lúdico para que la familia pueda ir a tomar mate, pasear, leer un libro y disfrutar de la naturaleza” (Los Andes 25-04-2016).

El municipio se compromete a brindar mayores condiciones de seguridad y sanidad en la zona. Para ello la primera inversión estará destinada al reacondicionamiento del sitio y al tratamiento paisajístico del terreno que conlleva un arduo plan de limpieza, desmalezado, dotar de iluminación y la construcción de un cierre perimetral tipo alambrado olímpico. En las inmediaciones del terreno existe un antiguo galpón del ferrocarril, sobre el que se llevará a cabo un mantenimiento y se ejecutarán obras menores de instalaciones sanitarias y provisión de energía. El monto estimado sólo para la inversión inicial es de 5 millones de pesos, pero la autorización para comenzar a ejecutar la obra se ha retrasado debido a que el municipio cree que el comodato generado por Belgrano Cargas, que sólo es por tres años, no justifica semejante inversión pública(Los Andes, 03-05-2016). Actualmente se encuentra negociando una mejora en la propuesta del comodato, y el proyecto del nuevo Ecoparque está incluido en el concurso que ganó Mendoza para diseños de proyectos urbanísticos del BID Urbanlab (ver apartado 4.1.1.5.)



Fig. 24. Fotografía “El galpón del predio donde se proyecta el Ecoparque”. Fuente: Diario Los Andes (25-04-2016).

El terreno sobre el cual se pretende construir el parque plantea tres conflictos o problemáticas urbanas, algunas ya resueltas y otras inconclusas, que la comuna debe responder previamente: por un lado, desde el año 2001 los terrenos fueron ocupados por familias, encontraron una respuesta a sus necesidades de acceso a la vivienda, y desde el año 2004 es en ésta área de los terrenos del ferrocarril donde se han levantado la mayor cantidad de casas del asentamiento Estación Belgrano (El Sol, 9-11-2012). A fines del año 2015 el municipio logró erradicar dicho asentamiento, otorgándoles viviendas sociales en un nuevo barrio localizado en Bermejo (Guaymallén²⁴, 06-06-2015). Pero aún residen en el predio 5 o 6 familias que poseen permiso de ocupación al ser ex trabajadores del ferrocarril que viven allí, lo que plantea la obligación del municipio de disponer de un operativo de reubicación habitacional (Los Andes, 03-05-2016).

Otra problemática tiene que ver con que el área se ha transformado en un basural difícil de erradicar, y con ello también ha generado también numerosas problemáticas de inseguridad en el área. Ante esta situación, la gran mayoría de vecinos/as del área se encuentran muy entusiasmados/as ante la posible concreción del parque y erradicación definitiva del basural.

Entrevistas realizadas por el Diario Los Andes (25-04-2016) a vecinos/as del área son

más que elocuentes. Dario Rueda, un vecino que vive en la esquina de donde se proyecta el Parque argumentó:

Se trata de una obra positiva que podría seguir complementando el cambio de la zona que comenzó con la construcción del Le Parc y continuó cuando se levantó un asentamiento que había en el predio de más de 100 familias[...]El problema fue que cuando se fueron se dejó el lugar como estaba, lleno de basura, así que este proyecto va a venir bien para que se limpie todo y se mejore. (Diario Los Andes, 25-04-2016)



Fig. 25. Fotografía propia del basural en el predio del Ferrocarril

Complementó su visión positiva recordando que anteriormente no se podía pasar por ese lugar y que eso ha cambiado bastante aunque "igualmente algunos delincuentes se siguen escondiendo allí" (Diario Los Andes, 25-04-2016).

Pero también las opiniones demuestran el descontento con las promesas sin cumplir que se han hecho sobre dicho terreno a lo largo de los años, tal como plantea otra vecina al Diario Los Andes (25-04-2016): "muchos intendentes que se hicieron cargo del departamento dijeron que iban a hacer algo allí desde plazas, hasta parques y canchas de fútbol".

Y también opinó sobre la situación de seguridad que se vive y los cambios que traería argumentando: “había robos a toda hora y eso ya no sucede tanto, creo que con el parque y mayor iluminación podría aportar para que siga mejorando”.

Otra vecina, Estela, dio su punto de vista positivo sostenido a partir de la necesidad de espacios verdes que tienen estos distritos de Guaymallén, y comparó con las transformaciones generadas en terrenos del Ferrocarril en otros departamentos:

Tengo a mis padres en Godoy Cruz y con el parque Benegas realmente les cambió la vida. Pasaron de vivir cerca de una zona fea a un lugar de esparcimiento[...]Suelo buscar espacios verdes en Capital para ejercitarme, pero si tengo un parque al lado de mi casa me va a solucionar un tema y más si se trata de un sitio seguro. (Diario Los Andes, 25-04-2016)

Y por otro lado, existe un tercer conflicto que radica desde comienzos de la década del 2000. Estas 5 hectáreas de los ex terrenos del ferrocarril fueron cedidos a comodato al club Atlético Argentino, con el objetivo de que la institución deportiva pueda desarrollar canchas de entrenamiento en las inmediaciones. Pero la crisis económica que atravesó el club en aquellos años llevó a que no se le pueda dar el uso correspondiente a los terrenos, y el comodato quedó inconcluso. Hoy el club se encuentra en un proceso de superación de su crisis, y sus representantes están presionando para que ese comodato vuelva a tener vigencia. (ver apartado 5.2.3.).

4.1.1.3.b. Creación de espacio Verde en el sector aledaño al ferrocarril.

Sumado a este proyecto de realización del parque, la Municipalidad desarrolló un nuevo espacio verde en otro sector aledaño, también perteneciente a los terrenos del ferrocarril. En junio de 2015 la Dirección de Espacios Verdes y Servicios Públicos comenzó con la erradicación del basural a cielo abierto que bordeaba el muro norte de las instalaciones ferroviarias. El predio localizado sobre calle Belgrano, se extiende desde calle Colón a Irigoyen, y se encontraba con numerosos escombros y desechos, pero la nueva obra incluyó la limpieza y movimiento del suelo para su posterior sembrado y parqueizado. Se planea generar un nuevo paseo con espacio verde, de una extensión de 550 metros de largo y 6 metros de ancho, que permita cambiar la estética del lugar. No se ha especificado el monto económico del emprendimiento (Diario Uno, 29-06-2015).

Con respecto al proyecto Parque Central Estación Belgrano, podemos afirmar que es una clara manifestación de la sólida decisión política que tiene el municipio de seguir revitalizando y ponderando a este sector del Casco histórico de Guaymallén. Este proyecto se inscribe en la tendencia provincial y nacional de revitalización de terrenos ferroviarios que permanecen de manera ociosa, con la existencia de asentamientos informales y problemas de inseguridad. En el AMM ya se han desarrollado procesos de renovación de inmuebles ferroviarios con fines culturales y recreativos públicos, como es el caso de la ex estación Benegas en el Municipio de Godoy Cruz y en la Ciudad de Mendoza con la creación del Parque Central y la construcción de la Nave Cultural y Nave Universitaria.

El Estado como productor de espacio construido y suministrador de equipamiento en espacios públicos en este caso, permitirá alterar la estructura urbana y con ello generar un incremento en los precios del suelo. Existen ya especuladores inmobiliarios que han puesto su lupa en el área, a la espera de la concreción de estas importantes obras nombradas.

4.1.1.4. Otras inversiones en obras públicas en el área aledaña al Le Parc.

La concreción del mega emprendimiento estatal Espacio Cultural Julio Le Parc generó la necesidad de emprender nuevas inversiones de obras públicas en el área circundante. Tal como señalamos antes, el costo final de la obra fue de \$92.330.000, incluyó la apertura de veredas y luminarias públicas completamente nuevas; a su vez importantes se desarrollaron obras de irrigación y hormigonado en un espacio que se encontraba muy degradado previamente. Se abrieron dos nuevas calles: por el límite norte se le dio continuidad a la calle Alberdi y por el sur a la calle Soler, que permitieron separar los terrenos del establecimiento cultural con los pertenecientes al ferrocarril. Además se construyó un muro de hormigón que hizo manifiesta la separación simbólica con los asentamientos informales existentes en el predio del ferrocarril.

A partir de entonces, el Municipio de Guaymallén ha venido desarrollando importantes inversiones o tiene en carpeta proyectos de inversión en infraestructura pública que aportarán al proceso de renovación de la ZP. Cabe aclarar que mucho de estos proyectos se han visto obstaculizados por los cambios de gestiones y por los intereses políticos coyunturales, que terminan por dejar inconclusas las obras planeadas. A continuación detallaremos algunos proyectos.

4.1.1.5. El moderno proyecto de urbanización del concurso del BID Urban Lab.

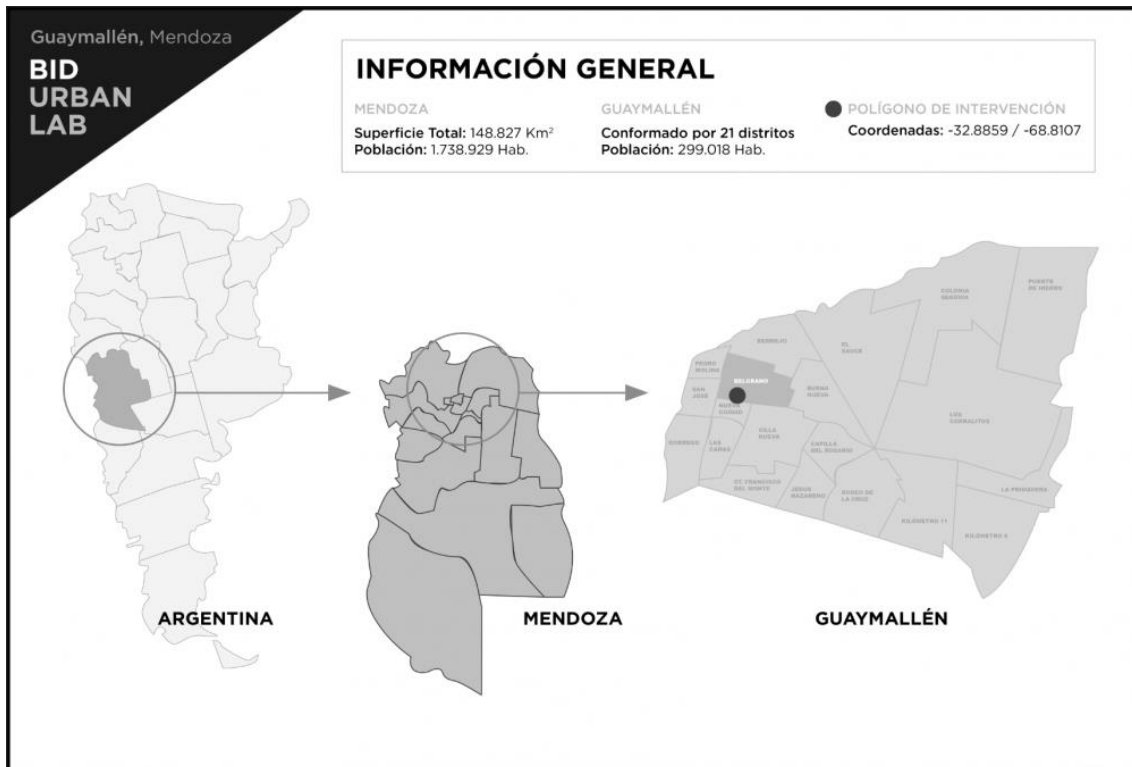


Fig. 26. Imagen con información general del proyecto BID Urbanlab. Fuente: (Banco Interamericano de desarrollo, 2017).

A fines de febrero del 2017 se conoció la noticia que Mendoza a través de la figura del UNICIPIO (en el apartado sobre el rol de la Municipalidad en el área se explica mejor) ganó el concurso propuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), denominado UrbanLab. Dicho concurso nació en el año 2015 y proviene del Programa de Ciudades Sostenibles del BID, tiene como objetivo buscar ideas de proyectos urbanos transformadores, concretos y sostenibles. El área seleccionada para desarrollar este proyecto urbano de vanguardia es el área de la ex Estación Ferrocarril Belgrano en Guaymallén. Incluye la totalidad del área de 26ha, dividida en dos sectores: sector A que corresponde a las 6 ha proyectadas para el Ecoparque o Parque Joaquín Lavado, y el sector B que corresponde a las 20 ha restantes del terreno del ferrocarril, tal como lo muestra la figura 27(Banco Interamericano de desarrollo, 2017).



Fig. 27. Polígono de intervención del concurso BID Urbanlab. Fuente: (Banco Interamericano de desarrollo, 2017).

Esta iniciativa en sus principios pretende introducir una mirada multisectorial y participativa que ponga en discusión los paradigmas de la planificación urbana, y la vez pretende funcionar como una incubadora de talento que promueva la innovación regional. Para ello BID UrbanLab desde marzo de 2017 será lanzado en su plataforma virtual. Las universidades del mundo podrán postular proyectos trabajados en equipos multidisciplinarios (economistas, sociólogos, trabajadores sociales, arquitectos, etc). Serán seleccionados a fin de año tres trabajos, de donde saldrá el ganador.

El AMM forma parte de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) desde el año 2016, a partir de la conformación del UNICIPIO, que es un programa de asistencia técnica no reembolsable que provee apoyo directo a los gobiernos centrales y locales para desarrollo y ejecución de planes sostenibles urbanos. Aborda las intervenciones urbanas para afrontar los principales obstáculos que impiden el crecimiento sostenible en ciudades de América Latina y el Caribe. El UNICIPIO toma como prioritario poder desarrollar proyectos de vanguardia en esta

área porque entiende que el gran baldío urbano del ferrocarril tiene un potencial estratégico para explotar, y porque existen numerosos proyectos concentrados en un mismo espacio que requerirá de una adecuada planificación urbana. Los ejes transversales de esta iniciativa son: la sostenibilidad mediambiental/cambio climático, sostenibilidad urbana, y sostenibilidad fiscal/gobernabilidad (Sitio Andino, 26-02-2017).

Esta es la tercera edición de dicho concurso, vale decir que en el año 2015 resultó beneficiario del primer concurso el barrio Curundú de la ciudad de Panamá, caracterizado por altos índices de pobreza, violencia y desigualdad. Para entonces se recibieron 176 propuestas de 16 países y 65 universidades de América Latina y el Caribe. Resultaron ganadores tres proyectos.

En el segundo concurso resultó beneficiario el barrio Pescaíto de Santa Marta, Colombia. En el mismo se presentaron 106 propuestas de 13 países y 63 universidades. El equipo ganador fue un proyecto argentino presentado desde la UBA.

El proyecto plantea la intervención conjunta del Estado con instituciones académicas importantes, y la alianza estratégica con reconocidas instituciones, ONG, gremios, profesionales y el sector privado. Los gobiernos locales y los aliados estratégicos buscan el desarrollo de ciudades sostenibles, dando la posibilidad al sector académico que tome retos reales. Además pretende generar una red de especialistas y jóvenes profesionales en el diseño y gestión sostenible de ciudades (Sitio Andino, 26-02-2017). Los requisitos para participar se presentan en la figura 28.

El equipo que resulte ganador recibirá un premio de \$5.000 USD, y los proyectos destacados en el concurso obtendrán diplomas de reconocimientos y serán exhibidos en la sede principal del BID en Washington.

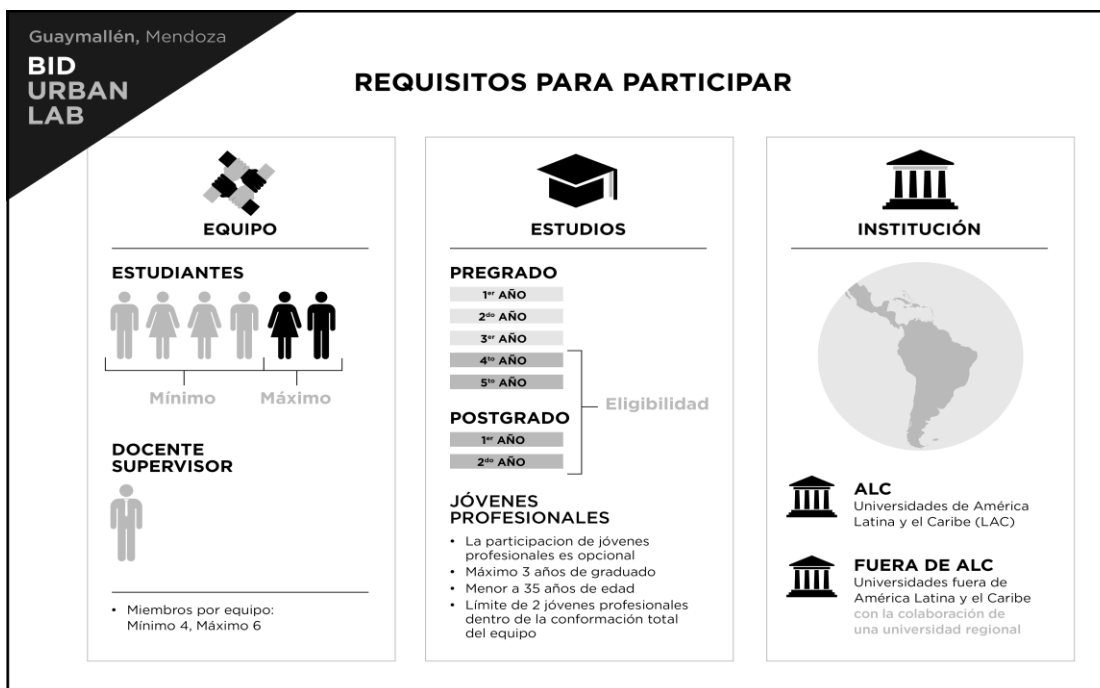


Fig. 28. Requisitos para participar del concurso UrbanLab. Fuente: Web oficial del concurso BID UrbanLab.

Aún no se conoce sobre el proyecto urbanístico que se desarrollará, pero se sabe que en principio busca ofrecer un nuevo espacio urbano de vanguardia y poner en valor el patrimonio industrial del AMM. Este nuevo proyecto es un claro indicio de los firmes intereses que existen desde el Estado para profundizar las transformaciones en el área. Seguramente surgirán en el corto plazo grandes proyectos tanto públicos como privados en el área que producirán muy fuertes renovaciones. Resulta interesante y despierta intriga saber quién será el encargado de ejecutar el proyecto ganador y que deudas con el BID deberá asumir el Estado en su nivel Municipal y Provincial.

4.1.1.6. ¿Hacia la reactivación del ferrocarril?

Si hablamos de la revitalización del área de estudio a partir de la inversión estatal, hay que tener en cuenta el contexto actual donde se está pretendiendo reactivar el servicio del ferrocarril en todo el país, a partir de la sanción de la ley de Estatización de Ferrocarriles. La misma fue sancionada el 15 de abril de 2015, apoyada por una amplia mayoría en el Congreso de la Nación, dando por consiguiente la creación de la empresa pública Ferrocarriles Argentinos.

Esta ley pretende otorgarle la plena administración de toda la infraestructura ferroviaria del territorio argentino, proponiendo también la gestión mixta del servicio estatal-privado

(Página 12,16-04-2015). Por ello, es importante entender cómo involucra esta política de Estado a nuestra área de estudio, que incluye los terrenos importantes del Ferrocarril General Belgrano.

Debemos comenzar analizando la historia de la Estación del Ferrocarril General Belgrano ubicada en San José, que fue habilitada en 1943 y se erigió como la principal estación ferroviaria de trocha angosta de la Provincia de Mendoza. La misma conectaba a Mendoza con el Norte del país, a través del Ramal A 10 (que va desde Guaymallén a Pie de Palo en San Juan, con una extensión de 186 km), que permitía hacer combinaciones para llegar a Córdoba, a diversos puertos fluviales del país, y otras provincias del norte argentino, hasta llegar a Bolivia. Pero también esta estación supo ser el punto de partida del Tren Trasandino (con el ramal A12 que unía en sus 22 km la estación Mendoza con Paso de Los Andes, en Chacras de Coria) que se inauguró en abril de 1910 y se nacionalizó en 1938, cuando se lo integró a la red del Ferrocarril del Estado. Este tren circuló hasta el año 1984 con destino a Chile, y le confirió al área una importante jerarquía dentro del mapa provincial. El nombre Ferrocarril General Belgrano fue adquirido en enero de 1949 con la nacionalización de toda la red de ferrocarriles, durante el gobierno de Juan Domingo Perón, con la formación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (Diario Uno, 08-06-2010).

El Ferrocarril Belgrano cumplió un rol fundamental en la integración del territorio nacional, tal como sostiene Schweitzer (2010) logró alcanzar áreas del país donde aún no había llegado el tendido férreo establecido por ingleses desde mediados del siglo XIX con el avance del modelo agroexportador. Su longitud llegó a alcanzar los 14.400km de vía, cumpliendo la doble función de traslado de cargas y de pasajeros, lo que permitió el surgimiento de numerosos pueblos dependientes de este medio de transporte, sobre todo durante el modelo de sustitución de importaciones. Se convirtió en el ferrocarril más extenso, abarcando a las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Juan, La Rioja, San Luis, Mendoza, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Formosa, Jujuy y Salta. Pero la autora afirma que los ferrocarriles comenzaron a entrar en crisis en la segunda mitad del siglo XX, a partir del informe elaborado durante la presidencia de Arturo Frondizi, denominado “Transportes Argentinos, Plan de Largo Alcance”. El mismo terminó derivando en el “Plan Larkin” que fue llevado a cabo por consultores de Italia, Holanda y Estados Unidos (estrechamente vinculados al Banco Mundial), donde se recomendaba que fueran suprimidas 10.000 km de líneas férreas para ser reemplazadas por carreteras. A partir de este momento comienza a tomar mayor importancia el transporte por

carretera y la industria del automotor, logrando la masificación del automóvil; mientras que el ferrocarril vio mermar su supremacía, generando un vaciamiento progresivo del servicio. Si tenemos en cuenta el contexto histórico de surgimiento del neoliberalismo como modelo imperante en el mundo, esta situación de vaciamiento planteó un escenario ideal para que a comienzos de la década del '90 culmine con la privatización del servicio. El entonces electo presidente Carlos Saúl Menem a partir de 1989 comienza a aplicar reformas neoliberales con la aplicación de la ley 23.696 de Reforma del Estado; la misma proponía la privatización o concesión de empresas estatales, y en ella se incluyó la privatización de toda la red ferroviaria. El decreto 666/89 daba cumplimiento de aquella ley, entregando a concesión los ferrocarriles. El principal argumento se basó en la existencia de un alto déficit fiscal generado durante el anterior período. Aunque Schweitzer (2010) cuestiona estos planteos, ya que afirma que los subsidios que recibían los ferrocarriles hasta esta fecha eran tres veces menores que los que recibe el ferrocarril actualmente, aún con una cifra menor a un cuarto de las vías que se encuentran en condiciones medianamente de ser operadas.

Según la autora, el país en su época dorada del siglo XX tuvo 44.000 km de tendidos férreos, que contrasta fuertemente con los 6.000 y 7.000 kilómetros que se utilizaban hacia el año 2010, situándose una la mayoría en el AMBA (1.000 km). Así durante el proceso de privatizaciones el ferrocarril de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires quedó concesionado en 7 líneas, los trenes interurbanos de pasajeros dejaron de funcionar en su mayoría ya que pasaron a estar en manos de las provincias. Y los trenes de cargas fueron adquiridos por 6 empresas concesionarias, circulando de manera restringida.

Como demuestra Schweitzer (2010) el Ferrocarril Belgrano fue el único que no pasó a ser concesionado, ya que siguió existiendo bajo propiedad del Estado hasta el año 1999, siendo operado por la Empresa Ferrocarril General Belgrano. Durante este período tuvo dos intentos trancos de ser licitado, pero recién a fines de la década ante un contexto de profunda crisis que atravesaba el país, el Estado cedió su administración a empresas privadas. Así fue que se concesionaron el servicio de forma directa a la empresa Ferrocarril Belgrano Cargas S.A., se acordó una duración de 30 años. Los capitales de dicha empresa pertenecían a la Unión Ferroviaria en un 51%, un 48% a la Cooperativa Industrial Laguna Paiva, y un 1% al Estado Nacional.

Durante todo este período el Ferrocarril Belgrano entró en una profunda decadencia que llevaron a desactivar numerosos ramales, generar pueblos fantasmas, estuvo al borde de extinguirse. El ramal que llegaba a Mendoza vio mermar considerablemente sus cargas, sólo sobrevivieron algunos vagones que transportaban azúcar desde el Norte del país; en su mejor momento llegó a transportar unas 2.000 toneladas de cargas por mes, que llegaban con cuatro trenes de cuatro vagones (Los Andes, 01-04-2007). Pero a mediados de 2002 el tráfico de cargas se interrumpió por la crecida del río Mendoza en el límite con San Juan, situación que se prolongó durante todo el 2003 también. Luego retoma en un corto plazo el transporte de mercadería desde el norte de manera precaria, pero en mayo de 2005 la crisis de tracción provocada por la falta de locomotoras operativas en el ferrocarril Belgrano obligó a suspender el servicio en los ramales de Córdoba a Mendoza, pasando por San Juan. Las antiguas locomotoras que se usaban fueron derivadas a zonas con más movimiento del país, sobre todo en el corredor central, en el norte argentino, lo que generó imposibilidad de continuar con la actividad en la Estación Mendoza (Los Andes, 01-04-2007). La situación de absoluta decadencia se reiteró en otras partes del país, lo que llevó a que en el año 2006 el Estado Nacional declarara en situación de emergencia al ferrocarril Belgrano Cargas. Se resolvió brindarle un convenio de gerenciamiento a la Sociedad Operadora de Emergencia Sociedad Anónima (SOESA), que se encontraba conformada por el Grupo Macri, el grupo Roggio, la empresa china Sanhe Hopefull Grain & Oil, la Unión Ferroviaria, la empresa EMEPA, La Fraternidad y la Mutual de Camioneros. El Estado quedó a cargo de los costos operativos y las obras prioritarias, mientras que la nueva empresa estaba encargada de la operación, administración, gerenciamiento y explotación de emergencia (Schweitzer, 2010).

En el año 2007, ya con la empresa SOESA funcionando como administradora, el Estado comienza a invertir de forma considerable en la reparación de sectores puntuales del ferrocarril, se hablaba de un paquete de 300 millones de dólares para el período 2007-2009. Este año retoma el tren a la Estación General Belgrano, proveniente del Ingenio Ledesma (Jujuy), trasportando una carga de 526 toneladas de azúcar que se depositaron en los galpones existentes en el área que le pertenecen a esta empresa. A partir de entonces comenzó a enviar una vez por mes sus productos atravesando 1.474 kilómetros, sorteando los obstáculos que presentan las vías. En el ramal que va desde Ledesma a Deán Funes (Córdoba) el trayecto se podía considerar como aceptable. Pero el principal obstáculo se encontraba desde este último punto hasta Mendoza, con un recorrido de 643 km, donde las malas condiciones llevaban a que el tren circule a 20-25km/h,

frente a los 40-60 km/h que transita en el resto del país (Los Andes, 20-04-2007). Esta reactivación de los trenes de carga hacia la estación ubicada en Guaymallén se dio en medio de una situación tensa entre el municipio y el gremio de los ferroviarios. Para ese entonces ya se había comenzado con las gestiones por la cesión de las 6 hectáreas para la construcción del mega estadio, y como éstas se encontraban localizada en el área de maniobras de cargas, los ferroviarios alzaron sus voces de queja ya que consideraban este espacio de vital importancia para su actividad. En una nota brindada al diario Los Andes (01-04-2007) un veterano representante de los ferroviarios sostuvo: “Ese terreno pertenece a la playa de maniobras, que perderá una importante cantidad de metros. Hubiéramos preferido la entrega de la parcela de la ex playa de la aduana, que es casi igual, y no este inmueble que se ha entregado”. La principal preocupación del gremio era que se estaba poniendo en riesgo la concreción del Tren Regional Cuyano, que en ese entonces se impulsaba desde San Juan y el municipio de Lavalle, ya que se estaba cediendo el antiguo edificio de la estación al municipio para otra actividad. Pero el municipio creía que ambos proyectos podrían convivir sin problemas. A su vez, el conflicto se complejizaba aún más si se tiene en cuenta que para aquel entonces ya habían sido ocupados los galpones de material de remolque (locomotoras) por familias con problemas de acceso a la vivienda (ver apartado sobre el conflicto). Sólo se conservaron libres los talleres de Ledesma y el taller de Vías y Obras que estaba en manos de la Unión Ferroviaria (Los Andes, 01-04-2007).

En octubre de 2008 el Estado Nacional, mediante el decreto 1771, comienza el proceso de terminación de contrato de concesión a la empresa Belgrano Cargas S.A., debido a que no se cumplieron las promesas de obras e inversiones. El objetivo fue otorgarle la administración a las empresas Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) y la operación a la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), todas sociedades estatales. En 2009 la ADIF confeccionó un proyecto de inversiones para la recuperación y rehabilitación del Belgrano, que consistía en la recuperación de 480 kilómetros del corredor que une las localidades de Embarcación (Salta), Avía Terai (Chaco) y Barranqueras (Chaco) (ADIF, 2010). En mayo de 2011 la presidenta Cristina Fernández de Kirchner anunció un plan que aseguró que sería “la mayor inversión ferroviaria en treinta años” para la reactivación del servicio. Se aseguró que el desembolso sería de 5800 millones de dólares y que serían financiados por el Tesoro Nacional, el Banco Mundial, la Cooperación Andina de Fomento y el Banco de Desarrollo de China (La Nación, 06-12-2013).

A fines del año 2012 el Belgrano se encontraba en pésimas condiciones, funcionando sólo cinco mil operativos y muchos tramos intransitables. Por tal motivo, mediante la Resolución 585/2012 del Ministerio del Interior y Transporte, se determinó la intervención definitiva en la empresa SOESA, buscando dejar en manos del control del Estado el ferrocarril de cargas.

En el año 2013 mediante el decreto 566/2013 se creó la sociedad anónima Belgrano Cargas y Logísticas, la misma nuclea a las líneas General Belgrano, San Martín y Urquiza. Es una sociedad estatal conformada por ADIF, Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF) y la Administración General de Puertos (AGP). Tuvo como objetivo comenzar con la estatización del control del transporte ferroviario de cargas, a fin de unir las largas distancias que deben recorrer las producciones para ser exportadas. Por lo que se pretende generar una mejor conexión entre los distintos polos productivos, principalmente los relacionados a la soja y la minería, con los más importantes puertos fluviales navegables del país (La Nación, 04-06-2013). A fines del 2013 el ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, firmó un acuerdo con la empresa China Machinery Engineering Corporation (CMEC), para obtener un crédito de US\$2099 millones proveniente del Banco de Desarrollo de China, que financiará la reconstrucción y equipamiento del ramal ferroviario. Es un crédito a 15 años con cuatro de gracia, a una tasa de interés de 7,1% anual. Además el Estado se comprometió a invertir 370 millones de dólares adicionales para completar el plan de inversión. Se estableció que el crédito se usara por un lado, para comprar a China vías, material rodante, maquinaria para colocarla y la señalización del ramal; y por otro lado para financiar la obra. Además se llevará a cabo la reparación de 2000 vagones de carga, que será realizado por mano de obra local. A fines de ese año, según datos del gobierno se hicieron 400 kilómetros nuevos de vías y se repararon 400 vagones.

En este contexto de fuerte inversión público privada en el ferrocarril, el 7 de diciembre de 2013 vuelve a partir un tren con carga de vino desde la Estación Ferrocarril Belgrano ubicada en Guaymallén, luego de 19 años. La carga consistía de un total de 5 vagones tonel proveniente de la bodega Giol (Fecovita) de Maipú. Su destino es Salta, debiendo cruzar San Juan (pasando por Pie de Palo, Bermejo, Marayes), La Rioja (pasando por Chepes y Milagro) y Córdoba en Dean Funes; donde es acoplado por otro tren que lo transporta con destino al Norte (Los Andes, 11-12-2013).

Durante el 2014 la inversión creció, y generó el escenario ideal para que en abril de 2015, año electoral en el país, se sancione la ley de Estatización de Ferrocarriles. Esta ley plantea que

es nuevamente el Estado el responsable de la planificación, ordenamiento, control y gestión integral del sistema carguero y de pasajeros. Pone a cargo del Estado la gestión de la circulación de trenes, controla las vías, establece un esquema de acceso abierto a ramales, habilita la reconfiguración de concesiones vigentes y establece los requisitos que deben cumplir los privados para registrarse como operadores, dejando abierto a que nuevas empresas privadas desarrollen el servicio bajo las reglas de juego que imponga el Estado. La empresa Belgrano Cargas y Logísticas quedará al frente de los ramales cargueros. Al otro día de la sanción de la ley, el entonces ministro Florencio Randazzo se hizo presente en la estación General Belgrano de San José, alentando a la revitalización del área como punto de partida de importantes cargas hacia distintos puntos del país. En el acto argumentó:

La administración del Estado, nos ha permitido ofrecer tarifas promocionales y la apertura de nuevos destinos como es el que estamos despachando hoy hacia Salta, donde transportamos 22 mil toneladas de producción de la FECOVITA, cooperativa que agrupa a más de 5 mil pequeños y medianos productores. (Diario Uno, 16-04-2015).

Con las claras políticas nacionales por reactivar el ferrocarril, es inminente que nuestra área de estudio se encuentra sujeta a importantes cambios en el corto plazo. El ex intendente de Guaymallén y actual Diputado Nacional, Alejandro Abraham, al ser consultado sobre la situación de los ferrocarriles en Guaymallén, sostuvo que la voluntad es recuperar el sistema ferroviario y que para ello se están protegiendo los terrenos ferroviarios del Ferrocarril Belgrano en el departamento, mientras se esperan las inversiones. Y planteó que ante la imposibilidad de refuncionalizar la terminal ferroviaria en la ex Estación General Belgrano en San José, por la existencia del Espacio Julio Le Parc y otros proyectos, la idea es descentralizar la red creando una nueva estación ferroviaria a la altura de Rodeo de la Cruz, desde donde partirá el que antiguamente fue el Tren Trasandino. (Diario Mdzol, 01-10-2013). A su vez, en el año 2012 se comunicó como posibilidad la construcción de un tren de pasajeros que conecte la estación de San José con todos los departamentos del este mendocino. Se hablaba que el proyecto para el desarrollo de la obra iba a ser concretada por la empresa china Sinohydro (socia de la empresa constructora local CEOSA), en el acuerdo firmado por el gobernador Francisco Pérez en su visita al país oriental; finalmente este proyecto ha quedado trunco, al menos por ahora (Diario Mdzol, 15-11-2012).

Restará por conocer cuáles son las estrategias que el Estado emprenderá para desarrollar los proyectos expuestos, teniendo en cuenta el contexto de gobiernos con un perfil neoliberal más definido, y sobre todo porque en los terrenos del ferrocarril se va a proyectar una nueva urbanización de vanguardia a través del concurso UrbanLab. A corto plazo sabremos si este proyecto incluye la reactivación del ferrocarril en el área, o si finalmente se está planeando trasladar la estación hacia otro punto de la provincia.

4.1.1.7. Renovación del asfalto en calles importantes de San José

Hacia comienzos del año 2016 el panorama del asfalto en las calles de Guaymallén era desolador, al punto que fue declarado en estado de “emergencia” por las dificultades que presentaba el tránsito por las mismas. A partir de la asunción del actual intendente Marcelino Iglesias las políticas públicas fueron encaminadas principalmente a reparar el estado de las calles.

Actualmente se están recomponiendo una gran cantidad de calles del departamento, principalmente aquellas que se localizan en lugares estratégicos. Según Iglesias, entre obras ejecutadas, en ejecución, licitadas o en trámite de licitación se invertirán unos 65 millones de pesos, siendo que la mayor parte *"ya la tenemos en nuestras cajas de ahorro listos para pagar los certificados de obras"*, mientras que el resto se espera obtenerlos mediante el acuerdo entre la Provincia y la Nación para la reparación del 15% de Coparticipación. Por lo tanto, la mayor parte de los fondos destinados provienen de recaudaciones que ha llevado a cabo la nueva gestión municipal.

El distrito de San José (comprendido en toda nuestra área de estudio) se ha transformado en el epicentro de las inversiones públicas. Actualmente se han reparado o se proyecta reparar las calles Pellegrini, Francisco de la Reta, Aristóbulo del Valle, Olascoaga y Santa María de Oro. Existen tramos en dichas calles que son considerados irrecuperables y están siendo reconstruidos totalmente.

En palabras del intendente Marcelino Iglesias respecto al particular epicentro de inversiones en San José se refirió: “hacía mucho tiempo que aquí hacía falta una intervención en serio, integral y completa, que hemos iniciado y que no se va a detener en los próximos meses” (Guaymallén24, 26-01-2017).

En algunos tramos se han recuperado cruces de calles importantes como son los de Saavedra y Francisco de la Reta; Francisco de la Reta y O'Brien; Francisco de la Reta y Uruguay; y Francisco de la Reta y Aristóbulo del Valle (Guaymallén24, 26-01-2017).

Si bien no se han conocido los montos invertidos por el Estado en nuestra área de estudio para este tipo de mantenimiento, se puede dilucidar un particular interés por parte del Municipio en acompañar el proceso de transformación este sector de la zona pericentral de Guaymallén. Es importante entender que muchas de esas calles renovadas coinciden con los espacios donde se han detectado importantes inversiones privadas, lo que también demuestra las intenciones del municipio por seguir generando una imagen positiva, señales y obras concretas para los nuevos y futuros inversores que arriben al área.

4.1.2. El proyecto de refuncionalización de la calle Mitre como nuevo eje de conexión de accesos Norte y Sur

La calle Mitre es una de las arterias más transitadas del departamento de Guaymallén, si la describimos en sentido sur-norte, nace como continuación del Acceso Sur (en la intersección con el Acceso Este) y termina en la intersección con el Carril Mathus Hoyos. A lo largo de sus casi tres kilómetros de longitud atraviesa el área urbana del departamento, configurándose como una línea limítrofe oeste-este, entre los distritos de San José y Pedro Molina al oeste, y Nueva Ciudad, General Belgrano y Bermejo al este, tal como se muestra en el mapa de la figura 8.

Esta calle es una de las más antiguas del departamento, en los planos históricos del Archivo Nacional de Chile de 1776 aparecía ya localizada con el nombre de calle Sotomaior. Durante el siglo XIX fue un eje de tránsito hacia los primeros arrabales del área urbana de Mendoza, como fue el Barrio del río Negro (entre calles Mitre y Río Negro); y cuando se funda el departamento de Guaymallén rápidamente comienza a posicionarse como una línea divisoria con los nuevos distritos que fueron surgiendo. A mediados del siglo XX tomó una fuerte importancia con la llegada del ferrocarril y la fundación de la Estación General Belgrano, convirtiéndose en un eje de tránsito para las cargas y pasajeros que partían desde este punto estratégico. Y en la historia más reciente de la provincia, vuelve a tomar un gran impulso en el tejido urbano a partir de la construcción del Acceso Este y Acceso Sur en la década del '80.

Desde la década del '90 se puede notar un progresivo proceso de desinversión y un profundo deterioro del pavimento, producto del constante tránsito de todo tipo de vehículos,

sobre todo de vehículos con cargas pesadas provenientes del Acceso Sur. A mediados de aquella década ya existía un ambicioso proyecto para la refacción y refuncionalización de esta importante calle, que pretendía conectar el Acceso Sur con el Acceso Norte. Pero la crisis que vivió el país a fines de la década menemista planteó un escenario adverso para la obra. Durante toda la primera década del 2000 estuvieron siempre latentes las intenciones de activar el proyecto, pero nunca se pudo concretar por la falta de fondos para inversión (Los Andes, 19-02-2014).

La inauguración del Centro Cultural Julio Le Parc en el año 2012 generó no sólo el interés, sino también la necesidad de invertir en esta vía de comunicación, ya que ha ponderado a la zona como un importante centro turístico-recreativo del AMM. La calle Mitre se ha transformado en el principal eje de circulación para un flujo cada vez mayor de personas que acuden a sus instalaciones, provenientes de distintas partes de la provincia y del país.

En julio de 2013 el Municipio de Guaymallén finalmente comenzó a reactivar el proyecto que corresponde a Vialidad Provincial, que divide la obra en cuatro etapas (ver mapa de figura 16):

- 1- Primera etapa: desde calle Bandera de Los Andes al carril Godoy Cruz.
- 4- Segunda etapa: desde calle Alberdi hasta Pedro Molina.
- 5- Tercera etapa: desde Pedro Molina hasta el carril Mathus Hoyos.
- 6- Cuarta etapa: prolongación de calle Mitre hasta la ruta 40 a través de un puente de 22 metros sobre el Canal Cacique Guaymallén, a la altura de calle Pescadores, cerca del barrio Ujemvi (Las Heras).

En aquel año se ejecutó la primera etapa de asfaltado de unos 800 metros de calle, que tuvo un plazo de concreción de cuatro meses y un costo total de 2 millones de pesos. Incluyó el ensanchado de la calle (16 metros de ancho), como así también la habilitación de nuevos semáforos, la construcción de alcantarillado, cunetas y banquetas (Los Andes, 19-02-2014). La empresa privada Linares fue la encargada de romper el asfalto antiguo, y el trabajo de pavimentación lo llevaron a cabo empleados municipales, lo que permitió disminuir los gastos.

El ensanchamiento de la calzada tuvo como objetivo generar un mayor espacio para el tránsito de cargas pesadas y lograr un mejor dinamismo en la circulación vehicular. Pero su

concreción entró en conflicto con dos propiedades privadas localizadas en la intersección de Mitre y Bandera de Los Andes, donde el municipio buscó comprarle a los vecinos parte de su propiedad (un viejo taller en desuso), ya que en ese tramo la calle se hace más angosta y se han sucedido numerosos accidentes viales, aunque no logró ensancharla suficientemente. La obra fue terminada por completo recién en febrero de 2014.

Una vez finalizada esta primera etapa hasta calle Godoy Cruz, y con el tramo julio Le Parc (de unos 450 metros) terminado previamente, se comenzó a pensar en el desarrollo de la segunda etapa, desde Emilio Civit hasta Pedro Molina. Pero su desarrollo requería de una inversión muy superior al primer tramo, por lo que estaba sujeto al financiamiento proveniente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Tal es así que en febrero de 2014 el secretario de Obras Públicas departamental, Federico Sampieri, aseguró que ya estaban las aprobaciones para recibir el préstamo internacional que permitiría concretar la siguiente etapa, con una previsión de inversión de \$40 millones de pesos, el doble de los \$24 millones que había estipulado previamente el intendente Luis Lobos (Los Andes, 19-12-2013) . Pero complicaciones con los trámites ante la entidad crediticia, llevó a que no se cumplan los plazos planteados para el reasfaltado de estos 1.000 metros de calle. La obra aún no concretada incluye en su proyecto el ensanchado de la calle, construcción de alcantarillado, cunetas y banquetas.

El proyecto de reasfaltado en su tercera etapa, desde Pedro Molina hasta Mathus Hoyos, incluye las mismas características que la segunda. Mientras que para la cuarta etapa el Municipio de Guaymallén junto a Vialidad Provincial deberán adquirir los terrenos ubicados sobre el Carril Mathus Hoyos hasta calle Los Pescadores, situación que requerirá un trabajo conjunto con el Municipio de Las Heras para la concreción del ansiado puente.

Hoy sigue inconcluso este ambicioso proyecto para lograr conectar los accesos Norte y Sur por esta arteria de Guaymallén. Seguirá estando sujeto a la posibilidad de adquirir fuentes de financiamiento, y a la voluntad política del intendente de turno. Hoy en un contexto de reciente cambio de gestión, con distintas fuerzas políticas, la posibilidad de concreción es incierta, aunque sigue apareciendo en carpeta de las principales obras viales a desarrollar por Vialidad Provincial.

Pero si tenemos en cuenta los distintas obras que se han proyectado en el área y las grandes inversiones privadas que ya existen sobre esta calle, podemos deducir que de concretarse

el proyecto de refuncionalización, la calle Mitre se erigirá como el principal eje de circulación y de inversión dentro del área estudiada.

4.1.3. Grandes transformaciones sobre calle Godoy Cruz

4.1.3.1. Construcción del Boulevard

La calle conocida como Carril Godoy Cruz es una arteria muy antigua y fundamental dentro del corazón de Guaymallén. La misma atraviesa una gran cantidad de distritos, conectando desde el oeste a la Ciudad de Mendoza con el distrito de Corralitos, en el extremo este de Guaymallén. En el tramo de la calle comprendida en el distrito de San José, desde la ruta 40 hasta calle Bartolomé Mitre, es un foco comercial importante del departamento, donde además existen algunas reparticiones municipales y entidades bancarias. Continuando hacia el este, en el límite entre los distritos General Belgrano y Nueva Ciudad, la traza del carril se hace más ancha y se transforma en doble mano. Este último tramo se encuentra actualmente en mal estado con numerosos pozos que muestran un desgaste constante del asfalto y un proceso de desinversión prolongado en el área. Tal como lo expresó el Secretario de Obras Públicas del departamento, Federico Sampieri: *“hace 40 años que no se la toca”* (Diario Los Andes, 20-02-2015).

Pero ante la inauguración del Espacio Cultural Julio Le Parc ha surgido el interés del Municipio de Guaymallén por invertir para embellecer y brindar mejores condiciones de circulación en el área. La primera manifestación de ello fue la construcción de un boulevard sobre el tramo ancho del Carril Godoy Cruz, con un trazado de 1200 metros que va desde calle Bartolomé Mitre a Pedro B. Palacios, en el distrito de General Belgrano (ver mapa de figura 16 y figura 29). Según fuentes oficiales, para su desarrollo completo se prevé un gasto final cercano a los 4 millones de pesos, que incluirá la construcción del cantero boulevard con espacios verdes, iluminación y cruces peatonales; y sobre todo, la añorada repavimentación del carril. Lo llamativo de la cuestión es que parece ser que el municipio priorizó el embellecimiento antes que la refacción, ya que en un primer tramo se construyó el boulevard, y se dejó para segunda supuesta instancia la repavimentación. Se tenía previsto finalizar la obra a fines de julio o comienzos de agosto de 2015, aunque en la actualidad está lejos de concretarse. Desde el municipio se afirmó que la planta de personal y las máquinas las pondrá la comuna, y se estima

que con ello se pueda ahorrar el 40% en comparación con la posibilidad de que lo realice una empresa privada.



Fig. 29. Extensión del Boulevard. Fuente: Diario Los Andes.

La obra generó opiniones encontradas entre los/as habitantes de la zona, esto queda expresado en las entrevistas realizadas por el diario Los Andes, donde existen opiniones a favor, sobre todo por parte de comerciantes como fue la opinión de Liliana:

Veo bien que se esté construyendo un cantero y se haga bulevar. Va a sumar muchísimo para el paisaje, va a ser más lindo para la vista y tener espacios verdes siempre suma. Si queda terminado como en otros lugares en los que se ha hecho, va a ser muy bueno. (Los Andes, 20-02-2015)

Como también sostuvo Jimena que tiene un quiosco cerca de la esquina de Godoy Cruz y Videla Correa: “va a ayudar para que la gente pueda cruzar. A veces los autos vienen muy rápido y, en el espacio verde, al menos la gente va a poder pararse a esperar” (Los Andes, 20-02-2015).

Mientras quienes no vieron la obra como fundamental para la calle sostienen que debería haber priorizado la repavimentación antes que el embellecimiento, tal como señala una vecina del área:

No sé si es una idea buena o mala, pero creo que debería haberse hecho antes algo con los problemas que hay en el lugar cada vez que llueve. Los autos terminan todos en la acequia y el asfalto está destruido. (Los Andes, 20-02-2015)

En tanto, el entonces representante del Municipio de Guaymallén, Federico Sampieri, justificó el desarrollo de esta importante obra afirmando:

El bulevar va a servir para ordenar un poco más el tránsito y, además, para ayudar a los peatones cuando quieran cruzar. También brindará más iluminación a la zona, teniendo en cuenta que la calle es ancha, y será bueno para la seguridad. (Los Andes, 20-02-2015)

Una vez terminada la época de elecciones, el proyecto nunca terminó por concretarse, las obras de pavimentación, iluminación y embellecimiento del boulevard no se completaron. Esta situación generó malestar entre los/as vecinos/as que transitan a diario. El cambio de autoridades municipales a fines del año 2015, llevaron a que se replantee si era realmente necesario construir ese boulevard. Tal es así que en julio del presente año se decidió retirar el tramo del boulevard comprendido entre calles La Purísima y Tirasso. Se llevó a cabo la remoción de dicho tramo debido a que se consideraba un diseño deficiente y riesgoso para el constante flujo vehicular que recibe constantemente el área. Tal como lo planteó la comuna en un comunicado que hizo público a los medios:

Genera situaciones de riesgo debido a un diseño deficiente combinado con el alto flujo vehicular y de transporte público de pasajeros, las cuales se ven agravadas por el estrechamiento de la bocacalle entre La Purísima y Godoy Cruz (paso de las vías del Ferrocarril Belgrano) y la deficiente resolución de la rotonda situada en el encuentro de la calle Tirasso y Godoy Cruz. (Los Andes, 21-07-2016)

Esto no hace más que demostrar el problema que históricamente acusa al Municipio de Guaymallén debido a la falta de continuidad de políticas públicas ante los cambios de gestiones. Demuestra la falta de una planificación integral y a largo plazo en el territorio municipal.

4.1.3.2. El nuevo proyecto de transformación integral de Calle Godoy Cruz

Pero este proceso de transformación de una de las arterias principales de Guaymallén que había comenzado con la construcción inconclusa del boulevard, continúa y el cambio de gestión con Marcelino Iglesias como intendente planteó un escenario favorable para profundizar las transformaciones. Tal es así que en setiembre del año 2016 se conoció la noticia de que se ha proyectado desarrollar el sistema de Metrobús en el Área Metropolitana de Mendoza, tal como se

ha desarrollado en los últimos años en la ciudad de Buenos Aires. El proyecto plantea la construcción de un sistema de transporte con ramales troncales de tránsito rápido y carriles exclusivos para micros.

Es una importante propuesta urbanística relacionada al transporte, que ha llevado a que tengan que ponerse de acuerdo seis intendentes del Gran Mendoza y el Gobierno provincial. La primera parte incluye la construcción de dos ramales troncales que cruzan el AMM, de norte a sur, uniendo Las Heras con Luján; y de este a oeste uniendo Guaymallén con la ciudad. Este último tramo que atravesará el departamento será trazado en Guaymallén por el Carril Godoy Cruz en su intersección con Tirasso al este, y se conectará con la Ciudad de Mendoza hasta la Universidad Nacional de Cuyo. El ex secretario de Servicios Públicos de la provincia, Sergio Marinelli, argumentó al Diario Uno sobre los trayectos y tiempos a realizar:

En base a ese plan vamos a concretar una licitación a fines del año que viene para reestructurar todo el transporte público para que funcione a fines del 2018. Si no llegamos se estirarán los plazos previstos, porque lo queremos hacer bien. Pero nos vamos a anticipar con dos redes troncales que cruzarán el Gran Mendoza de norte a sur, de Luján a Las Heras, y de este a oeste, desde calle Tirasso, en Guaymallén, a hasta la UNCuyo. (Diario Uno, 25-09-2016)

El proyecto pretende convertir a Mendoza en la primera ciudad del interior del país en copiar al modelo porteño, pero se diferenciará porque se pretende que funcione con micros híbridos que puedan funcionar tanto con gasoil como con electricidad. Desde el Gobierno Nacional que ha otorgado una asignación presupuestaria de \$320 millones de pesos; de los cuales \$300 millones serían invertidos en año 2017 y \$20 millones en 2018. Para ello se comenzará un trabajo de auditoría del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con colaboración de especialistas en urbanismo, donde se analizará cómo proyectar la ciudad en base a estos dos ejes troncales.



Fig. 30. Imagen del futuro Metrobus. Fuente: Diario Los Andes (28-09-2016)

Ante esta situación el ex Secretario de Obras Públicas, Sergio Marinelli, argumentó sobre los objetivos del plan de Movilidad en el AMM:

Con la nueva licitación lo que se busca es recuperar el plan de movilidad para el Área Metropolitana 2030 que se ideó con la Corporación Andina de Fomento. Es un plan que tiene metas a corto, mediano y largo plazo. Ahora con el Municipio y la política del Gobierno provincial de darles unidad a las acciones y potenciarlas para trabajar en común, el transporte tiene que ir al compás de esa política. (Diario Uno, 25-09-2016)

Con esto se busca hacer frente al problema de colapso vehicular que atraviesa al AMM, apostando a un transporte público más eficiente y más rápido. Por ello, se ha decidido comenzar con las dos redes troncales donde existe un mayor flujo de pasajeros transportados constantemente. Se pretende que estas redes troncales tengan estaciones multimodales donde los pasajeros puedan llegar, y dejar sus autos en playas de estacionamiento (que tendrán un costo más barato que una playa del centro); o también llegar con su bicicleta, dejarla estacionada y subirse al micro. A su vez, el secretario de Servicios Públicos argumentó sobre otras transformaciones que incluye el proyecto: “estamos hablando de un proyecto integral, que tiene

que ver con mejoras de infraestructura, paradas distintas y carriles exclusivos. Además debe estar resuelto el tema de cloacas para que no se esté rompiendo el pavimento por obras” (Los Andes, 28-09-2016)

En febrero de 2017 el gobernador de Mendoza, Alfredo Cornejo, junto al intendente de Guaymallén, Marcelino Iglesias, anunciaron la aprobación del proyecto que transformará integralmente al carril Tomás Godoy Cruz. La inversión superará los \$370 millones y el financiamiento se realizará con fondos nacionales, provinciales y municipales. Detallaron que la obra que irá desde Costanera hasta calle Tirasso contempla la pavimentación de 6.600 metros; y la recuperación de los servicios públicos que incluye 12.500 metros de nueva red cloacal; iluminación con 457 led, 23.000 metros de nueva red de agua, 14.000 metros de cunetas, cordón y banquina renovado; y una mayor accesibilidad con 9.500m² en esquinas.

El proyecto es considerado por el actual intendente como *“la obra más importante en la historia de Guaymallén en los últimos años”*, ya que sumado a ello incorpora la intervención en 5.000m² de espacios verdes y la incorporación de otros 5000m². Se buscará rehabilitar espacios verdes como la plaza Belgrano localizada frente al Le Parc con nueva luminaria peatonal, la mejora del arbolado público con la reforestación de 1500 árboles y 25.000 arbustos. Además contará con 6.500 metros de ciclo vía, se reconvertirá la red de semáforos utilizando semáforos inteligentes, y se colocarán botones antipánico y cámaras de seguridad en paraderos y esquinas (Sitio Andino, 06-02-2017).

El proyecto se licitará en cinco etapas, una por mes. La primera se licitará en abril del presente año y comprende el tramo entre Costanera hasta calle Mitre; y en los cuatro meses siguientes se licitará el resto de la obra de renovación del Carril Godoy Cruz. Es un plan integral que tiene la Municipalidad de Guaymallén en conjunto con el Estado provincial, tal como plantea el gobernador Alfredo Cornejo:

Guaymallén está tratando de preservar la zona comercial del departamento mientras que la Provincia está tratando de hacer más accesible su canal de comunicación entre el Este y el Oeste. Sin dudas, muchas calles requieren de cambios, pero la calle Tomás Godoy Cruz requería de especial atención, porque va a ser en un futuro inmediato la vía clave del transporte público de pasajeros (Sitio Andino, 06-02-2017).

Este ambicioso proyecto de renovación urbana en el área pericentral de Guaymallén se transforma en un claro ejemplo del cada vez más acelerado proceso de transformación en el área. De concretarse generará un considerable mejoramiento en la accesibilidad, se convertirá en un atractivo turístico del AMM y seguramente subirán de manera considerable los precios de las propiedades aledañas.

Estas políticas son una manifestación del rol fundamental que cumple el Estado en la dinámica del suelo urbano. Ya que como suministrador de equipamiento no genera en sí mismo rentas de la tierra, pero puede estar obrando de manera indirecta hacia una posible alteración de los precios del suelo. Restará por ver los efectos que generará en el corto y mediano plazo sobre los precios del suelo.

4.1.4. Transformaciones en torno a la Avenida Costanera

4.1.4.1. La Construcción del Nudo Vial Costanera- Vicente Zapata

El 6 de octubre del año 2007, el entonces Gobernador de Mendoza Julio Cleto Cobos, inauguró una de las obras más representativas de su gestión, la construcción del nudo vial de calle José Vicente Zapata y Costanera (ver mapa figura 16). Esta obra proveniente desde Vialidad Provincial generó grandes controversias en el ambiente político y social del momento, ya que buscaba darle una solución al problema de caos y embotellamiento de automóviles en el ingreso de la ciudad.

Dicha obra se localiza sobre Costanera, punto de máxima accesibilidad del AMM donde se cruzan la Ruta N°40 con Ruta N°7, y la calle Vicente Zapata, que por sus dimensiones es la principal avenida de ingreso a la Ciudad de Mendoza. Se inauguró en octubre de 2007 y tuvo un costo final de 40 millones de pesos, monto que también generó controversias ya que el costo inicial era de 28,5 millones de pesos, pero se terminó pagando un 40% más. En su momento el Gobierno justificó esos 11,5 millones más alegando que 5,7 millones se correspondieron con la inflación sufrida, y los otros 5,8 millones se agregaron para obras adicionales (Mdzol, 01-01-2017).

El proyecto consistió en un viaducto de 560 metros que funciona como cruce a desnivel sobre el Canal Cacique Guaymallén y marca el nuevo trazado de Costanera en este tramo, y cruza por arriba a la salida de calle Vicente Zapata. El detalle técnico de la obra dijo que

construyó 156 vigas que conforman el puente y 260 módulos de hormigón. A su vez, la obra incluyó la ampliación del puente de Vicente Zapata, la construcción de dos nuevos puentes: uno que conecta calles Rondeau de Ciudad con calle 25 de Mayo de Guaymallén, y otro sobre el canal que conecta a calle Barraquero de Ciudad con calle Pedro Vargas de Guaymallén (Los Andes, 15-03-2014).

Estas obras buscaban no sólo descongestionar el nudo en cuestión, sino también facilitar la salida de tránsito desde Ciudad. Pero transcurrido ya diez años de la realización de la obra, especialistas creen que pocos objetivos pudieron cumplirse, tal como indicó Daniel Tejada, que es técnico superior en Accidentología Vial y fue miembro de la agencia de Seguridad Vial de Mendoza en el año 2014:

Se solucionó muchísimo el tema del tránsito en Costanera, pero no en el Acceso Este. La solución integral no tiene que pasar sólo por obras, sino que hace falta replantear todo el sistema. Porque el grueso del tránsito se vuelca a la ciudad. Capital ha ampliado a seis carriles de circulación Vicente Zapata, y ni así da abasto. Una de las alternativas de solución es transformar en un acceso directo la calle Mitre de Guaymallén (continuación del Acceso Sur) y que desde allí se conecte hasta la parte norte de la Costanera. (Los Andes, 15-03-2014)

No es el objetivo del presente trabajo profundizar sobre problemas viales que existen en el AMM, pero sí podemos decir que la cada vez más abultada cantidad de autos está trayendo conflictos serios que requieren una rápida respuesta por parte del Estado. Y en estas propuestas está latente la posibilidad de refuncionalizar la Calle Mitre que permita descongestionar este nudo vial.

4.1.4.2. Proyecto de refuncionalización de Avenida Costanera

En febrero de 2017 el gobernador Alfredo Cornejo anunció que se llevará a cabo una renovación integral de la Avenida Costanera desde la Rotonda del Avión (límite entre Ciudad, Guaymallén y Las Heras) hasta calle Brasil (límite entre Guaymallén y Godoy Cruz), que incluye un total de 14 kilómetros de renovación. Este proyecto planteado desde Vialidad Provincial que involucra a todo el límite oeste y norte de nuestra área de estudio, prevé la inversión de 15 millones de dólares en esta ruta importante de la provincia, ya que entienden que

tal como sostuvo el gobernador: “salvo el nudo vial, no hay ninguna inversión de este tipo que se haya hecho en los últimos 40 años” (Diario Uno, 20-02-2017).

La obra se enmarca en el Programa de Fortalecimiento de la Gestión, que se trata un crédito de U\$141,4 millones de dólares otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a partir de un acuerdo entre el Gobierno de la Nación y las provincias de Salta, Corrientes, Neuquén y Mendoza. De ese total U\$33 millones llegarían a la provincia, U\$15 millones se destinarían a la obra vial, U\$9 millones a financiar seis proyectos de modernización en la provincia, y los U\$9 millones restantes tendrían como destino una obra prevista para el sur del AMM de la cual no se conocen los detalles. A propósito de ello, el gobernador viajó a Estados Unidos junto al ministro de Hacienda y Finanzas, Martín Kerchner con el objetivo de lograr ese préstamo que permita concretar la obra. Es una gran inversión en un punto estratégico de Mendoza, tal como sostuvo Kerchner:

Es una obra muy importante para Mendoza, enmarcada en un programa que nos pone metas y a cambio de esas metas vamos obteniendo subsidios. La primera etapa ya fue aprobada. Abarca desde la Rotonda del Avión y llega hasta la calle Brasil, en el límite entre capital y Godoy cruz. Beneficiará a unas 600 mil personas, a los casi 100 mil vehículos y a los 4000 camiones que transitan la zona. (Diario Uno, 20-02-2017)

La obra renovará completamente la calzada por donde transitan 100.000 autos a diario, y construirá de 15 nuevos cruces. Además, pretende intervenir en el espacio público con 11.000 metros más de veredas, eliminación de escalones y construcción de rampas, incorporación de 3.700 metros de baldosas para no videntes. Se intervendrá fuertemente un punto conflictivo y muy degradado como es la Rotonda del Avión. Se generarán espacios verdes en torno al Canal Cacique Guaymallén, tal como sostuvo el coordinador de la Unidad de Financiamiento Internacional, Alejandro Zlotolov:

Está proyectado un puente diagonal sobre el canal Cacique Guaymallén que nos sirva para ordenar el tránsito y llegar al centro de la rotonda, de esta manera será más funcional tanto para los que vayan a calle Mathus Hoyos, como los que sigan por el Acceso Norte. Ese tramo actual de la costanera se convertirá en un espacio verde. (Diario Uno, 20-02-2017)

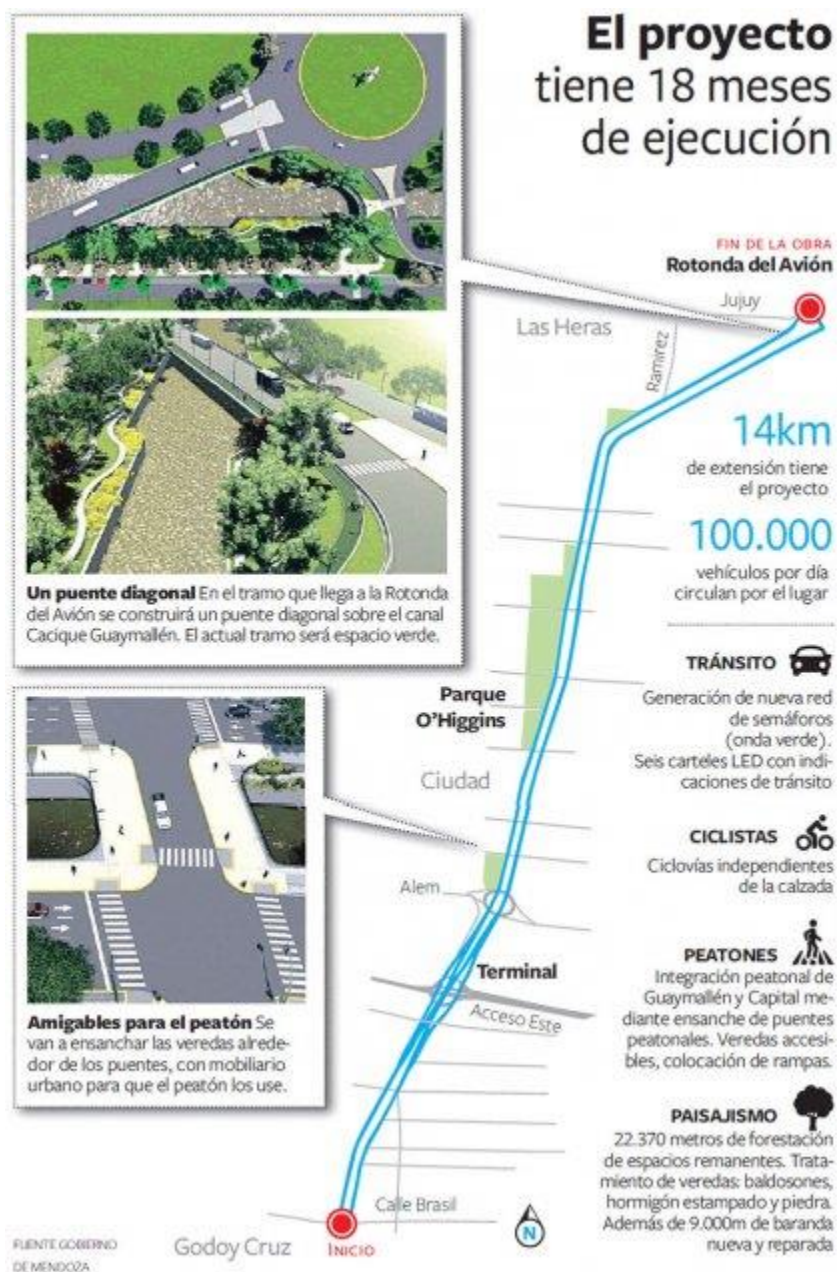


Fig. 31. Imagen del proyecto de renovación de Avenida Costanera. Fuente: Diario Uno (20-02-2017)

Este ambicioso proyecto también desarrollará un espacio para bicisendas al norte y sur de la Avenida Costanera, que se extenderá desde calle Ayacucho (cerca de la Rotonda del Avión) hasta calle Pedro Molina de Guaymallén. Esto permitirá beneficiar a quienes se desplacen en bicicleta desde la Ciudad de Mendoza hacia Las Heras. Entre otras cosas plantea el rediseño paisajístico del cordón vial, la construcción de 50 mil m² de jardines en las laterales del canal, recuperación de barandas helicoidal del canal Cacique Guaymallén como patrimonio mendocino,

iluminación LED, carteles LED con indicaciones tránsito, y generación de nueva red de semáforos.



Fig. 32. Imagen de las proyecciones sobre el Canal Cacique Guaymallén. Fuente: Diario Uno (20-02-2017).

Este proyecto se integra a los proyectos próximos a desarrollar de remodelación del Parque O'Higgins (Municipalidad e Capital) y la Remodelación de la Terminal (Gobierno de Mendoza). Además busca desde una mirada estratégica, jerarquizar y orientar la acción municipal sobre los ejes transversales a la Costanera que recorren sitios de mayor circulación como son calles: Beltrán-P.Molina, Lavalle-Godoy Cruz, Alem-Bandera de los Andes, Acceso Este- V.Zapata- Morón-Adolfo Calle, y Brasil-Berutti (Diario Uno, 20-02-2017).

Como bien muestra en los objetivos de la obra, el gobierno provincial en conjunto con el gobierno nacional y los tres municipios que se conectan por la Avenida Costanera pretenden jerarquizar el área. Resulta interesante resaltar que se está jerarquizando la Costanera ya no como una vía que divide departamentos sino como una unión entre los mismos. Esto permitirá profundizar esta extensión de funciones centrales hacia la zona pericentral de Guaymallén estudiada, fortalecida principalmente con la otra gran obra vial que se desarrollará en el Carril Godoy Cruz

4.1.4.3. Proyecto de reestructuración de la Terminal de Ómnibus de Mendoza



Fig. 33. Maqueta del proyecto de renovación de la T.O.M. Fuente: Diario Los Andes (09-03-2017)

Hacia mayo del año 2012 el Estado provincial presidido por Francisco Pérez, quedó a cargo de la administración de la ex Terminal del Sol ya que caducó el contrato que sostuvo durante veinte años la UTE, que estaba conformada por la Cooperativa TAC y Cooperativa del Sol. El gobierno asumió la administración “por tiempo indeterminado”, con la convicción que el predio localizado en Guaymallén pronto sería adjudicado al sector privado, ya que ese mismo año había anunciado la remodelación total de la Estación Terminal de Ómnibus Mendoza (ETOM), y no pretendía que el Estado se hiciera cargo de la gran inversión. (El Sol, 28-05-2012)

Por dicha estación circulan diariamente 1.700 ómnibus y alrededor de 45.000 personas. Las condiciones en las que se encontraba la terminal llevaron al gobierno provincial a convocar hacia noviembre de ese año a la presentación de proyectos con el objetivo de modificar integralmente la Terminal. En ese entonces se dejó en claro que las intenciones no eran trasladar la estación de este punto ya que se considera que está en una localización estratégica del AMM.

Hacia comienzos del año 2013 el Gobierno provincial a través del entonces ministro de Infraestructura y Energía, Rolando Baldasso y el secretario de Transporte, Diego Martinez Palau, dieron a conocer el proyecto de remodelación que había ganado en el concurso, entre los seis participantes.

El proyecto ganador fue el presentado por los arquitectos Rodrigo Navarro, Gabriela Neme y Julia Cerutti. Las inversiones se estimaban que serían aproximadamente de \$165.000.000, con el objetivo de llamar a licitación hacia mediados de 2013, para que estuviera terminada en un plazo de tres años.

Las nuevas proyecciones buscaban lograr una mayor accesibilidad para discapacitados, un paseo peatonal sin interrupción, y la ubicación de zonas de embarques y pre embarque por separado. Además, contemplaba la realización de una boletería en planta alta, amplios espacios de espera, sala de primeros auxilios y la remodelación integral del Ala Sur, con el objetivo de que ese espacio cuente con una playa de estacionamiento y oficinas para otras dependencias de la provincia como la nueva Agencia de Recaudación, Policía de Mendoza, Gendarmería, CNRT y Policía Turística. Toda la planta alta se refuncionalizaría para boleterías y patio de comidas; mientras que en planta baja se mantendrían locales comerciales y se implantaría un sistema similar al de los aeropuertos, donde hay salas de preembarque y embarque, ordenando a los pasajeros y brindándoles mayor seguridad (Prensa Gobierno de Mendoza, 04-01-2013)

Se conoció que existían dos grandes grupos empresarios que pretendían obtener la licitación para hacerse cargo de la remodelación. Por un lado se encontraba la compañía de transporte Andesmar, administrada por la familia Badaloni, que ya poseía experiencias en otras partes del país. Y por el otro lado, era la empresa desarrolladora inmobiliaria Mario Goisman, que ya es dueña de grandes emprendimientos en el AMM como Palmares y edificios Presidente. Esta última era la que estaba mejor posicionada para el gobierno ya que el año anterior ya le había presentado un proyecto; y además en 2011 había formado una Unión Transitoria de Empresas con la Cooperativa de Trabajo Terminal del Sol, que era quien había administrado la terminal anteriormente. En palabras de miembros de la UTE esta alianza buscaba:

Participar, ofertar y resultar adjudicataria de la licitación pública para el otorgamiento de la concesión de operación de los servicios públicos en la terminal de ómnibus de Mendoza, y en caso de adjudicación, la prestación de dicho servicio por la totalidad del tiempo que dure la adjudicación y sus posibles prórrogas. (Diario Uno, 08-09-2014)

Hacia setiembre de 2014, ya habiendo transcurrido un año de que se conoció públicamente el proyecto, no hubo avances en la licitación. Esto fue debido a la crisis financiera

que atravesó el Gobierno provincial con un achicamiento del presupuesto que provenía desde Nación. Por la falta de dinero anunciaron que la licitación se iba a lanzar a fines de setiembre, achicando el proyecto y sus costos a \$94 millones. Vale aclarar que durante el 2014 el Gobierno invirtió \$5,5 millones en la reconversión de baños y mejoras en la iluminación de toda la estación, como así también se colocaron algunas pantallas para anunciar el arribo y la partida de los colectivos. Esto generó importantes mejoras en el establecimiento en cuanto a sus servicios y en seguridad (Diario Uno, 08-09-2014).

Luego de dos años en donde hubo un recambio de gestión nacional, provincial y departamental, el proyecto de estuvo paralizado por falta recursos y de voluntad política para llevar a cabo la inversión. En enero de 2017 se licitó la concesión de la explotación integral, administración y refuncionalización de la Estación Terminal de Ómnibus Jorge Contreras (ETOM). Hacia marzo se conoció que la empresa ganadora fue la Unión Transitoria de Empresas (UTE), esta sociedad anónima está conformada por Autotransporte Andesmar, Andesmar Cargas, Traslal S.A., Cata y Grupo Ceosa. Fue la única empresa que se presentó al concurso, y se dispuso que estará a cargo de la administración y la refuncionalización de la Terminal de Ómnibus de Mendoza por un período de 20 años. El monto total que finalmente se ha estimado es de \$260 millones, y las obras durarán 3 años, disponiéndose la remodelación en tres etapas: comenzará a mediados de 2017 por el ala Norte en el sector de preembarque, luego seguirá por el ala Este que corresponde a los embarques internacionales (utilizado por micros de larga distancia), y finalmente una tercera etapa que se llevará a cabo en el año 2019 donde se remodelará el ala Oeste (donde salen micros de media distancia) (Los Andes, 09-03-2017).



Fig. 34. Maqueta de renovaciones internas de la T.O.M.. Fuente: Diario Los Andes (09-03-2017).

El proceso de renovación prevé varios aspectos, entre los que se pueden citar la reestructuración y reorganización de locales, remodelación de espacios existentes (especialmente en la planta alta del edificio), la repavimentación y mejora en accesos peatonales y de vehículos. Se busca una buena integración con el entorno, y una variación en la entrada y salida de unidades, prestando atención al siempre saturado nudo vial de José Vicente Zapata. A su vez, se construirán salas de preembarque que mejorarán las condiciones de seguridad del lugar (Los Andes, 21-11-2016).

Esta mega obra que se proyecta en la Terminal de Ómnibus Jorge Contreras va de la mano con la remodelación que a fines del año pasado se realizó en el Aeropuerto Internacional El Plumerillo, y a su vez con la recientemente anunciada obra de remodelación de la Avenida Costanera. Según Sergio Marinelli, secretario de Servicios Públicos:

Se parecerá más a un aeropuerto -por las comodidades y diseño- que a una Terminal de Ómnibus. Los pasajeros tendrán diversidad de servicios y comodidades que hoy no tienen. Con respecto a la imagen, se trata de un diseño de vanguardia, moderno y tecnológico, lo que generará en los turistas una imagen más que positiva de la terminal, que no es otra cosa que la primera imagen de la provincia.(Los Andes, 21-11-2016)

Además según lo expuesto por el secretario, se desarrollarán otras obras complementarias como la remodelación de la calle Bandera de Los Andes, a cargo de la Municipalidad de Guaymallén. Estiman que las obras no sólo modificarán la imagen de la terminal “sino también que se generará una recuperación importante de la zona”(Los Andes, 21-11-2016).

Esta nueva inversión muestra nuevamente el ya acelerado proceso de transformación por el que se ve atravesado nuestra área de estudio. Probablemente las magnitudes de esta obra traerán aparejado mayores transformaciones a mediano plazo.

4.2. Las nuevas inversiones privadas en el área de estudio

Las importantes inversiones desarrolladas por el Estado en el área de estudio, han ido acompañadas por grandes inversiones privadas. Existen algunos ejemplos de inversiones privadas en diversos rubros que nos ayudan a reforzar nuestra hipótesis, y que creemos que pueden estar generando procesos de especulación inmobiliaria.

Al ser un área densamente poblada y antigua del entramado urbano del AMM, existen pocas superficies con grandes extensiones que se encuentren disponibles para el desarrollo de proyectos inmobiliarios. Esto genera que tanto los baldíos urbanos como los galpones subutilizados e infraestructuras privadas antiguas que se encuentren en desuso sean el principal destino de inversiones inmobiliarias en diversos rubros (habitacionales, comerciales, turísticos, industriales). Ya que por un lado los propietarios deciden vender o alquilar espacios que no les generan grandes ganancias pero tienen un alto valor inmobiliario por su localización; y por el otro lado, los inversores privados ven en estos espacios un nicho de inversiones que puede arrojar importantes plusvalías urbanas.

En la última década larga han arribado poderosos inversores con capitales locales, nacionales e internacionales buscando aprovechar las ventajas que presenta el área de estudio a partir de su localización y el importante proceso de transformación en curso. Esto ha llevado a que aparezcan numerosas empresas comerciales e industriales, algunas tienen un alcance nacional entre ellas Aceros Johnson, Red Acindar, Supermercados Vea. Mientras que la mayoría de los emprendimientos privados provienen de capitales que son marcas líderes a nivel regional, entre ellos encontramos a la cadena Red Mercosur, al Grupo Millan S.A., Mario Goldstein,

Distribuidora IDEM, Distribuidora Reydi. Y también encontramos numerosos emprendimientos con capitales locales con gran proyección entre los que podemos nombrar Churrico, mayorista Blow Max, mayorista Buj, Módicas Motos S.A., una gran cantidad de hostel y locales comerciales. También se ha identificado proyectos gestados a partir de sociedades mixtas entre el Estado y capitales privados, como es el caso de la estación de servicios YPF-Red Mercosur.

Para nuestra investigación resulta interesante estudiar aquellos proyectos urbanísticos que por sus dimensiones entendemos que están generando transformaciones sobresalientes en el área. Por ello analizaremos los casos testigo de la Bodega Los Toneles y las grandes inversiones del Grupo Millán S.A. en el área; el desarrollo de grandes emprendimientos comerciales sobre Avenida Costanera entre los que se analizarán la nueva concesionaria Mario Goldstein y la estación de Servicios YPF. También se buscará interpretar los grandes proyectos habitacionales que se están desarrollando para ser destinados a condominios y edificios comerciales en torno a la calle Bandera de los Andes y Acceso Este. Y por último, se analizarán casos de importantes emprendimientos en otros sectores de nuestra área de estudio que están generando dinamismo y dando una renovada estética.

4.2.1. El grupo Millán un gran inversor privado en el área

Si bien hemos decidido caracterizar las inversiones privadas a través de su magnitud y las transformaciones que han generado, analizaremos de modo particular el desarrollo estratégico que ha tenido el grupo Millán S.A. en nuestra área de estudio a través de diversos emprendimientos y estrategias de especulación que está llevando a cabo.

El grupo empresario Millán S.A. es una Sociedad Anónima familiar que tiene su origen en 1949 cuando José Millán abre su primer mercado de ventas, y con el correr de los años logra ascender socialmente y transformar el mercado en la cadena de supermercados Átomo. Durante la década del '90 la cadena tuvo un importante crecimiento, pero recién a partir de la nueva década pudo expandir su firma por diversas partes de la provincia, y logrando expandirse en otras provincias. Actualmente cuenta con 110 locales distribuidos entre Mendoza, San Juan, San Luis (Villa Mercedes, Merlo y Tilisarao) y el sur de Córdoba (Río Cuarto). Es una de las cadenas de supermercado de origen local con mayor crecimiento en los últimos años (Entorno Económico, 05-10-2015).

Pero su estructura familiar y una gran lectura de mercado le han permitido expandir la sociedad anónima hacia otros rubros, y convertirse en una vanguardia empresarial de la provincia. Distribuido el capital entre cinco hermanos/as, la firma Millán S.A., actualmente existe una tercera generación familiar que está buscando nuevos mercados especializados donde expandir el capital en un contexto favorable, y tendiendo siempre a la centralización de todo el proceso productivo.

Dentro de los rubros y marcas que componen el capital de Millán S.A. podemos nombrar: a la empresa Aceites Laur productora de aceto balsmámico al estilo italiano; la empresa Frigoríficos Millán que posee campos en el sur de Córdoba y feed lot en San Rafael; el emprendimiento Cavas de Millán que es un prestador de servicios para bodegas, donde se guardan vinos a temperaturas adecuadas para luego ser exportados; a fines del 2015 adquirió la marca Tapaus que se encarga de producir destilados, en la bodega inaugurada en noviembre de ese año, ubicada en Pedriel (Luján de Cuyo) la empresa apuesta a la producción de whisky, grapa y brandy (Revista digital Punto a punto 26-02-2015). Y por último, el rubro vitivinícola que comenzó con la Bodega Los Toneles ubicada en nuestra área de estudio, destinada a la producción de vinos de alta gama, y continuó con la apertura de otra bodega productora de champagne en Barriales, Junín. Además la apertura de la bodega Los Toneles permitió ampliar su capital hacia rubros relacionados con la gastronomía y el turismo (Diario Los Andes, 06-11-2015).

A continuación intentaremos analizar cómo ha se ha manifestado la expansión de Millán S.A. en nuestra área de estudio, que permiten afirmar que es el grupo inversor privado más importante.

4.2.1.1. La revitalización de la Bodega Los Toneles: una bodega boutique en el área urbana.

Al hablar de transformaciones urbanas en el casco histórico de Guaymallén, la renovación de la antigua Bodega Los Toneles es un caso más que elocuente de inversiones privadas en el área.

La antigua Bodega Los Toneles posee una localización privilegiada por encontrarse sobre calles principales como son la Avenida Bartolomé Mitre y el Carril Nacional Bandera de Los Andes, a 3 kilómetros de la Capital (ver mapa fig.51). Y además se encuentra situada muy

cercana a la intersección entre el acceso Sur y Acceso Este, que le permite tener una buena conectividad y accesibilidad.



Fig. 35. Fotografía de la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).

Dicho establecimiento es una historia viva del pasado mendocino, ya que su existencia data del año 1922 cuando fue fundada por la familia Armando, que fueron inmigrantes italianos que llegaron a Guaymallén en el año 1883 a trabajar la tierra y cumplir sus anhelos de fundar una bodega. En sus comienzos se adoptó con el nombre “Armando Hermanos”, para luego pasar a denominarse “Bodega Los Toneles”. Su arquitectura representaba la construcción típica de las industrias y de la sociedad mendocina de la época. Sus amplias dimensiones, sus detalles que atestiguan signos de la Belle Époque de la vitivinicultura, con paredes de adobe revestidas con piedra, gigantes toneles y la casa del propietario dentro de las instalaciones. Además, por su ubicación bodega cumplió un rol importante en el desarrollo de la ciudad que se forjaba en aquella época (Diario Mdzol 23-08-2013).

La Bodega Los Toneles se transformó en un establecimiento de prestigio durante la época de esplendor de la vitivinicultura con una alta producción de vinos que se vendían en todo el país. Pero en las últimas décadas del siglo XX se produce la crisis del modelo vitivinícola que afectó profundamente a la empresa, que como consecuencia dejó de producir durante algo más de una década, aunque conservó sus instalaciones.

En el año 2001, en el marco de la crisis más profunda que atravesó el país, comienza su proceso de revitalización a partir de inversiones millonarias hechas por el grupo empresarial Millán S.A.. El complejo fue adquirido por la firma Millán a un bajo costo, sobre todo si se tiene en cuenta el importante valor patrimonial, con el objetivo original de utilizarlo como espacio de depósito de vinos de otros. Los montos totales no se han detallado, pero posteriormente la empresa adquisidora decide incursionar en la industria del vino y comprar el histórico establecimiento vitivinícola, con el objetivo de renovar y reutilizar las instalaciones respetando su impronta patrimonial. En esta importante obra de remodelación se optó por mantener el encanto característico de la Belle Époque, con detalles y ornamentos Art Nouveau, haciendo énfasis en el arte y diseño por medio de líneas rectas, verticales, arcos y medios círculos propios del movimiento Art decó (Diario Mdzol, 23-08-2013).



Fig. 36. Espacios típicos de comienzos del S. XX en la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013)

Además la bodega conserva espacios típicos de comienzos del siglo XX como son los gigantes toneles que le confieren el nombre, las puertas y vitrales de Art Noveau, los antiguos talleres de reparación de máquinas que hoy son utilizados con fines administrativos (ver fig. 36). En su interior también se puede encontrar la antigua casa de Don Dalmacio Armando, que

es considerada el principal tesoro patrimonial, donde hoy funciona Toneles de Grill, un restaurante de alta gama. En la restauración de dicho espacio hubo una fuerte inversión económica con fines de conservar de manera minuciosa los revestimientos de madera, la combinación de materiales de mármol y roble, la iluminación, las formas, texturas y colores.



Fig. 37. Reforma en la Bodega Los Toneles. Fuente: Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013)

Su reapertura se llevó a cabo en el año 2002, y desde aquel momento, el grupo Millán S.A. comenzó un intenso y exitoso posicionamiento de su marca dentro del mercado vitivinícola Nacional e internacional. En el año 2003 la firma adquiere la Bodega Luján, un tradicional complejo vitivinícola ubicada en Pedriel (Luján de Cuyo), comprada a la Cooperativa Luján (donde también se produce champagne y sidra). Ya hacia el año 2004 logró posicionarse como una de las empresas con mayor de volumen de producción y fraccionamiento del país, centralizando los procesos y alcanzando el nivel de elaboración de 6 millones de litros. En el año 2005 llevaron a cabo inversiones de un millón de pesos con el fin de equipar las bodegas. Se compró una prensa neumática, equipos de frío, y barricas de roble, con el fin de poner en condiciones ambos establecimientos.

El grupo empresario busco integrar el circuito productivo, ya que la gran mayoría de los viñedos proveedores de materia prima son de su propiedad. Hacia el año 2005 poseía 23 hectáreas en el distrito Tres de Mayo de Lavalle; y el resto se abastecía de uvas de terceros ya

que tiene unas 500 hectáreas bajo contrato de productores de distintas zonas de la provincia. Luego comenzó a adquirir nuevas fincas en Agrelo y Tupungato a medida que sus productos (Los Toneles, Barón de Holmberg y Cepas de América) fueron insertándose en el mercado interno. Y la integración del circuito se completa con las ventajas que cuenta el grupo Millan S.A., al poder canalizar la venta de su amplia gama productos en los supermercados Átomo, que corresponden al propio grupo familiar(ver apartado sobre grupo Millán) . La venta de vinos envasados en cartón, damajuana y botella; se distribuye por toda la provincia, y desde aquel año se logró la venta mayorista de vinos en todo Cuyo, en Corrientes y Buenos Aires (Los Andes, 06-02-2005).



Fig. 38. La Bodega Los Toneles desde adentro. Fuente: Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).

Hoy Los Toneles produce vinos de alta gama reconocidos y premiados en el exterior, como es el Gran Tonel 137 Gran Reserva (vino ícono de la bodega) y el nuevo Fuego Blanco; como así también otras líneas importantes de blends Premium Mosquita Muerta Wines con Perro Callejero y Pispí o Sapo de Otro pozo. Actualmente exporta a Portugal, Alemania, República Checa, Inglaterra, Irlanda, México, Brasil y China; y cuenta con tres vinotecas propias, que lo ha transformado en el 5° exportador de vino fraccionado del país (Entorno Económico, 05-10-2015).

En el año 2008 la bodega fue declarada Patrimonio cultural de la provincia por su riqueza arquitectónica, y actuar como espacio testigo de la etapa de oro de la vitivinicultura en Mendoza. Por ello, el establecimiento ha sido galardonado por la Great wine Capitals, en el 2013 con dos medallas de plata en la categoría “Bodega Familiar” y “Arquitectura y paisajes”; y en el 2014 con oro en esta última categoría.

Lo más novedoso es que el grupo Millán ha desarrollado una amplia diversidad de actividades en las inmediaciones de la bodega, logrando combinar la producción de vino de calidad, con el turismo vitivinícola y patrimonial, una oferta gastronómica de primer nivel, y el desarrollo de eventos prestigiosos. Con el objetivo de alentar a la oferta gastronómica de primer nivel para el turismo, en el año 2013 abrió en la antigua casa de Don Armando, un restaurante de primera clase con capacidad para 60 personas, donde se le dio la concesión a los reconocidos chef Weigandt y Garay para llevar a cabo el emprendimiento. El mismo ofrece amplia variedad de menús con cortes de Carnes Millán criados y faenados en el sur de la provincia de Córdoba (que abastece en Mendoza a restaurantes y hoteles de alta categoría). Es el único en la provincia que ofrece cortes dry aged beef (carnes maduras en seco), además ofrece también diversidad de carnes y existe en su interior panadería boutique (Diario Mdzol 23-08-2013).

A comienzos del 2016 inauguró un nuevo espacio en su interior, concesionado a la marca Barceló. El mismo tiene una extensión de 200 m² y una capacidad para 120 personas, es un espacio destinado a eventos exclusivos no sólo gastronómicos, sino también para charlas, simposios y capacitaciones. Se construyó dentro de salones que estaban en desuso, por lo que se conservó minuciosamente la fachada (Diario Vox, 03-03-2016).

Sumado a ello, en su interior la bodega posee un salón de eventos denominado el Salón Magno, que cuenta con la capacidad de albergar a más de 1000 personas (el único dentro de zonas pericentrales de Mendoza con esa capacidad). Allí se han llevado a cabo eventos corporativos a nivel internacional como el lanzamiento de Volkswagen Amarok, el encuentro Internacional de Líderes y Tecnología de Telefónica de España, donde disertaron personalidades reconocidas como Lula da Silva, entre otros eventos. Desde el plano arquitectónico dicho salón combina la arquitectura funcional, con muy pocos elementos decorativos y ventanas de diseño cubista (ver fig. 39).



Fig. 39. Imagen del nuevo restaurante en la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).

Por todo ello, podemos decir que la existencia de la Bodega los Toneles en nuestra área de estudio, es una clara manifestación de que este espacio del AMM comienza a ponderarse en la agenda turística Mendoza y resulta atractivo para el mercado inmobiliario no sólo para las inversiones públicas. Sino que también poderosos grupos inversores privados han desembolsado cuantiosas sumas de dinero, aprovechando su localización, su alto valor histórico- patrimonial y las ventajas coyunturales que plantean los espacios desvalorizados al ser abandonados durante las últimas décadas del siglo XX, pero conservando su importantísimo valor inmobiliario.

4.2.1.2. Supermercados Átomo existentes en el área

En nuestra área de estudio encontramos dos Átomo supermercado, uno localizado sobre Calle Godoy Cruz que existe desde el año 2005. Y el otro, se localiza sobre calle Matienzo y Correa Saa de San José, y lo interesante es que su apertura se llevó a cabo a comienzos del año 2013, luego de la inauguración del Le Parc. Se encuentra localizado en un sitio que anteriormente era un galpón que durante mucho tiempo fue utilizado como reservorio de productos industriales, que en el marco de la profunda crisis vivida en el país a comienzos de

siglo quedó totalmente abandonado. Recién en el año 2013 Átomo logró adquirir dicho galpón y remodelarlo con el objetivo de instaurar estratégicamente un supermercado en un espacio que se encontraba degradado (ver fig. 53). Su apertura generó un impacto positivo para la fachada y el movimiento de este sector de San José, convirtiéndose rápidamente en el principal supermercado del área (compitiendo con el supermercado chino Leal ubicado muy cerca del mismo), pero generó una competencia desigual con los almacenes que existían previamente en el sitio aledaño.

No se conoce cuál es la suma de dinero que desembolsó el grupo empresario para la apertura de su nuevo emprendimiento, pero estiman que para cada nuevo emprendimiento se destina algo más de 4 millones de pesos.

2.1.3. ¿Millán S.A. y la especulación inmobiliaria?

Cuando afirmamos que el grupo Millán S. A. es el principal inversor dentro del área no sólo se hace alusión a los emprendimientos que actualmente ya está desarrollando, sino también a los proyectos que posiblemente desarrollará. Esta afirmación tiene que ver con que el grupo empresario en el año 2012 adquirió terrenos de grandes dimensiones, localizados en una posición estratégica respecto al Le Parc, en donde todavía no ha desarrollado sus proyectos, y podría estar llevando a cabo prácticas de especulación inmobiliaria. Esta estrategia de negocio en el área adecuada muestra la relación con la inversión pública y las perspectivas de revalorización de la zona.

En marzo de 2012 el grupo Millán adquirió por remate parte de los terrenos que pertenecían al patrimonio de la ex Cooperativa TAC (Transportes Automotores de Cuyo). Dicha transacción incluía el inmueble donde funcionaba la ex sede central de la cooperativa, un edificio de tres pisos y con una extensión de 2.180 metros cuadrados, localizado en la esquina de Mitre y Godoy Cruz (en frente del Espacio Julio Le Parc). El inmueble fue tasado en un comienzo con un piso de \$ 6,2 millones, en las dos primeras sesiones no existieron ofertantes, y recién en la tercera sesión terminó por subastarse en \$2.240.000, precio equivalente apenas a un tercio de la tasación original. Y además, previamente el grupo empresario había adquirido, por la misma vía, los terrenos donde se asentaban los talleres de la empresa, localizados en calle Gomensoro, frente a donde hoy se quiere llevar a cabo el proyecto de Parque Central (mapa de ver fig. 52).

Al momento de la adquisición de estos terrenos, se especulaba con la posibilidad de que en los inmuebles de la ex sede central funcione un emprendimiento turístico, ya que coincidía

con el mismo año que se iba a dar apertura al Espacio Julio Le Parc, y existían grandes expectativas al respecto. En ese entonces el Diario Los Andes entrevistó a José Millán sobre dicha posibilidad, y él contestó:

Es una de las ideas. Hay varias, aunque nada en concreto por ahora. Por cábala, vamos a esperar para definirlo, sobre todo ver cómo arranca el Complejo Cultural en cuanto a atracción de público. Pero tampoco descartamos un proyecto inmobiliario propio o alquilarlo a para un emprendimiento importante. (Los Andes, 09-03-2012)

Actualmente dicho establecimiento es alquilado al Estado mendocino para que funcionen en su interior oficinas públicas (allí funciona la seccional Dirección General de Escuelas de Guaymallén). Y en el predio ubicado sobre calle Gomensoro se alquila para que funcionen talleres de reparación de ómnibus.

Esta información nos permite demostrar que el grupo Millán tiene intereses muy concretos en nuestra área de estudio, y es el agente privado más activo. Con respecto a los terrenos adquiridos, si bien actualmente no ha llevado a cabo emprendimientos que tiendan a revalorizar el área; posiblemente esté llevando a cabo prácticas de *especulación pasiva* (tal como explicamos en el capítulo 1) que analizando las fluctuaciones del mercado inmobiliario, y esperando el momento oportuno para desarrollar proyectos de gran envergadura. Esto cobra más sentido si se tiene en cuenta que se ha proyectado un Parque Central o Ecoparque en las inmediaciones aledañas a los ex talleres de la TAC, y de concretarse dicho proyecto demandará una importante inversión en obra pública y posiblemente generará un mayor flujo de personas en el área; lo que le avisora un escenario favorable al grupo empresario.

Ya su estudio de mercado le ha permitido capturar terrenos que por la coyuntura se encontraban devaluados, pero que por su ubicación y sus dimensiones conservan un importante valor mobiliario. Creemos que el grupo empresario llevará a cabo un importante desarrollo urbanístico en el momento oportuno, que será cuando se concreten las obras públicas del Ecoparque y proyecto UrbanLab, y así nuevamente podrá seguir capturando plusvalías urbanas en espacios revalorizados.

4.2.2. Grandes emprendimientos turísticos y comerciales en la zona sur

En el sur de nuestra área de estudio también se han desarrollado importantes proyectos con fines habitacionales, comerciales y turísticos, que están generando transformaciones importantes en un área muy urbanizada y antigua del entramado urbano del AMM. Podemos decir que el área sur está comprendida entre calle Costanera al oeste, Mitre al este, Godoy Cruz al Norte y Acceso Este al Sur. La gran mayoría de los proyectos urbanísticos se tienden a localizar cercanos a ejes importantes como son la calle Bandera de los Andes y el Acceso Este. Además resulta beneficioso para los mismos que es un área de uso comercial y residencial, que se encuentra muy cercana a la Terminal de Ómnibus de Mendoza.

A partir de un relevamiento llevado a través del trabajo de campo y el trabajo con google maps, hemos elaborado un mapa donde se presentan los hoteles, hosteles, locales de comida y heladería que se han identificado en el área de estudio (ver fig. 40).

Las políticas provinciales de promoción turística y la especialización económica con servicios destinados a este rubro, han tenido también su impacto en nuestra área de estudio debido a su privilegiada ubicación. Desde el surgimiento de la terminal de ómnibus de Mendoza, fueron surgiendo sobre todo en la zona aledaña a la terminal una gran cantidad de hoteles (de dos y tres estrellas) y hosteles. Si tenemos en cuenta el total del área de estudio, debemos decir que existen 21 emplazamientos destinados al hospedaje, con una gran concentración hacia la zona sur con un total de 18, de los cuales 11 son hoteles de dos y tres estrellas, y 7 son hostels. Una gran mayoría de estos han surgido en los últimos 10 años; entre ellos se destacan el Hotel Portobelo, localizado sobre calle Bandera de los Andes (entre Pedernera y Storni) que fue inaugurado en 2008 en las instalaciones donde antes funcionaba un club social con el mismo nombre. Se construyeron tres nuevos hoteles de tres estrellas en los últimos cinco años como son el moderno Hotel NG de tres estrellas (inaugurado en el año 2014), Hotel 6 de Setiembre y otro recientemente inaugurado.

Hoteles, hosteles, locales de comida y heladerías en el AE

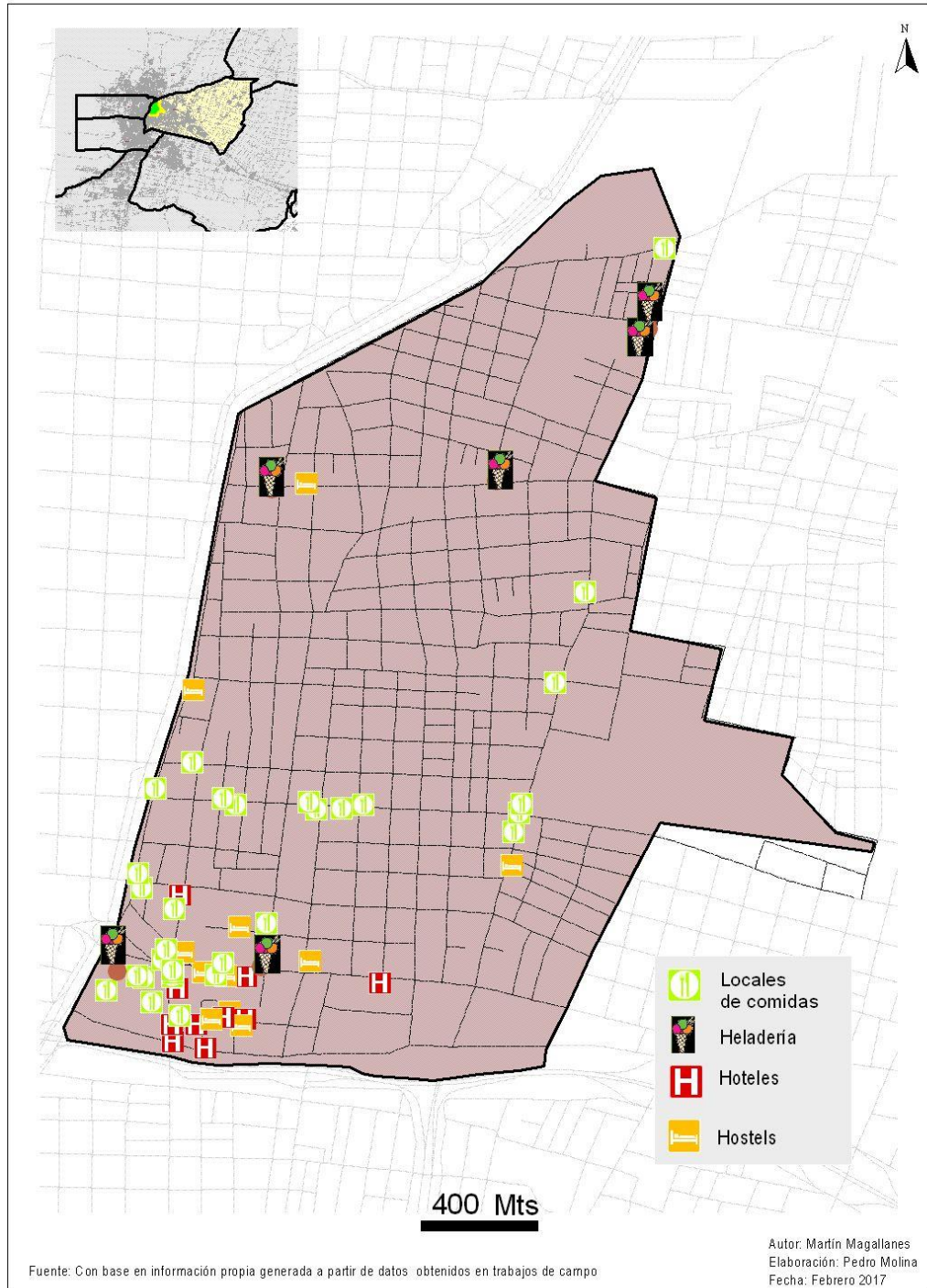


Fig. 40. Mapa de Hoteles, hostales, locales de comidas y heladerías en el área de estudio.

A su vez, han proliferado importantes emprendimientos comerciales relacionados al turismo como son una gran cantidad de pequeños locales de comidas de paso, localizados principalmente en torno a la terminal sobre calle Bandera de los Andes y Alberdi. De 36 locales destinados al consumo de comida in situ localizados en toda el área, entre los que se incluye restaurante, locales de comidas rápidas con mesas, café y heladerías. De esos 36 locales, 26 se localizan en la zona sur, de los cuales 20 son casas de comidas-minimarket-resto bar, 6 son restaurantes, 6 son café, 2 heladerías, 2 comedores. La mayoría de ellos se localizan en torno a la calle Bandera de Los Andes, Alberdi y Carril Godoy Cruz. El resto se distribuyen dispersamente en toda el área de estudio, localizadas principalmente en torno a calles principales como Carril Godoy Cruz, Av. Mitre y Pedro Molina.

También han surgido supermercados mayoristas y minoristas. En los últimos años han arribado al área dos supermercados mayoristas como son la firma Blow Max y Mayorista Buj, que se suman al ya existente Diarco, todos localizados también en torno a estos dos ejes principales. En lo que respecta a supermercados minoristas en el año 2008 se inauguró un nuevo Super Vea, ubicado en calle Bandera de los Andes 394, transformándose en el número 56 de la región de Cuyo. El emprendimiento que cuenta con un salón cerrado de 900m² y una playa de estacionamiento para 80 vehículos, se encuentra localizado en un punto estratégico respecto a su cercanía al centro y a la terminal de ómnibus (Mdzol, 03-04-2008).

Existieron otras inversiones privadas de gran envergadura que arribaron en la zona sur, entre ella se destacan dos por la dimensión de sus inversiones y las transformaciones en el paisaje que han generado. Una de ellas es la empresa Reydi, empresa líder en toda la región de Cuyo y tiene alcance nacional dedicada a la distribución mayorista de autopartes eléctricas y a afines. En el año 2007 inauguró un moderno local comercial localizado sobre calle Bandera de los Andes, a muy pocos metros de la terminal de ómnibus. Y la otra empresa con gran proyección en el área es Módicas Motos S.A., que es la empresa representante de la firma Honda en Mendoza. Esta empresa se compone con capitales locales y tiene una gran proyección en Mendoza y San Luis. En el año 2009 construyó su sede principal en calle Bandera de Los Andes (entre calles Pellegrini y Storni) y luego se amplió abriendo dos locales modernos en la misma cuadra.

Otro emprendimiento urbanístico de relevancia desarrollado por la Asociación de Industriales Metalúrgicos de Mendoza (ASINMET), asociación aglutinante de los empresarios metalúrgicos, metalmecánicos y electromecánicos de Mendoza. En el año 2014 inauguró su moderna sede localizada en la Lateral del Acceso Este, al lado del Hospital Italiano y del nuevo Edificio Alfonsina.



Fig. 41. Imagen de la nueva sede de Asinmet. Fuente: página web de Asinmet.

Podemos decir que el emprendimiento que comenzó este importante proceso de transformación en la zona sur fue la construcción de la estación de servicio Red Mercosur San José, localizada en Bandera de Los Andes y Pellegrini (ver apartado sobre Red Mercosur en el área). Actualmente la zona sur está teniendo un gran dinamismo y se ha convertido en un espacio atractivo para nuevas inversiones en diversos rubros (ver fig.52).

4.2.3 Nuevo emprendimiento gastronómico: Café-Restaurante Churrico

Si hablamos de emprendimientos destinados a servicios turísticos es necesario destacar el surgimiento del nuevo café-restaurant Churrico, que por las dimensiones de sus inversiones y la modificación del entorno resulta elocuente analizar.

El 2012 fue un año de gran movimiento y de importantes inversiones en el área de estudio, tal es así que en diciembre de ese año la empresa Churrico inauguró su moderno café-restaurant, localizado sobre calle O'Brien y Alberdi de San José (ver fig.52). Si bien no se encuentra emplazada en la zona sur, se localiza en una posición estratégica, ya que está muy cercano a Avenida Costanera y al departamento de ciudad, que le ha permitido un gran

dinamismo. Esto sobre todo si se tiene en cuenta que O'Brien es una de las calles que también conectan con el Espacio Julio Le Parc.

Churrico es la empresa con mayor producción de churros del país y tiene una larga historia en la provincia. Su fundación se llevó a cabo en el año 1969 por César Agüero, en un local prestado por un amigo, ubicado en San José, al lado del restaurante recientemente inaugurado. Rápidamente se comenzó a transformar en un clásico de la provincia ya que fue la primera en trabajar con una máquina semi-automática, capaz de fabricar 200 churros cada 10 segundos. Comenzó vendiendo a domicilio y luego se llevó a cabo la venta en el mismo lugar de producción.

Con el correr de los años sus hijos se encargaron de que la empresa siga ampliando su área de influencia a lo largo de la provincia. En 1986 inauguran un nuevo negocio en calle Lavalle, al lado del ex Cine Ópera, que también incluía una heladería y pizzería. Pero la crisis caló hondo en la empresa, ya que no pudo soportar los precios del alquiler del local, pidió préstamos para su financiamiento y contrajo importantes deudas, que terminaron por forzar a cerrar el local en 1998, y verse obligados a saldar las deudas con máquinas, terrenos y autos.

Esta situación llevó a que la empresa tenga que cambiar el rumbo de su camino, así fue a comienzos del nuevo milenio son los nietos de Agüero quienes se ponen al mando de la misma. Primero compran la propiedad que alquilaron durante cuarenta años localizada sobre calle O'Brien, y a partir de una importante inversión logran que el negocio se estabilice, favorecido por el contexto económico. Esto llevó a que en el año 2012 se decida comprar la propiedad que se encontraba aledaña a la fábrica de churros, donde antiguamente funcionaba una casa de repuestos que terminó por desaparecer en el período pos crisis 2001; y dichos terrenos quedaron subutilizados por muchos años.

El grupo familiar llevó a cabo una inversión de más de 100 mil dólares con el objetivo de construir un moderno restaurante-cafetería con capacidad para 120 comensales, con el objetivo de diversificar su oferta y satisfacer la demanda durante todo el año. A los clásicos churros le sumó la venta de pastelería y comidas rápidas, y a su vez incluyó la incorporación de maquinarias con la idea de estandarizar la calidad de los productos para luego distribuirlos a través de más de 20 socios estratégicos. El principal horizonte de la empresa es lograr que se abran franquicias de la marca Churrico en toda la provincia (Diario Mdzol, 02-12-2012).



Fig. 42. Imagen del nuevo restaurante Churririco. Fuente: Diario Mdzol, 02-12-2012).

Lo interesante de este nuevo proyecto, es que no existían previamente en el área restaurante-cafeterías de esta envergadura, y ha logrado dar un aspecto más moderno y renovado este sector de San José, que durante mucho tiempo permaneció abandonado.

4.2.4. La empresa Red Mercosur y su localización estratégica

En nuestra área de estudio existen dos estaciones de servicio pertenecientes a la asociación YPF-RED MERCOSUR, que es una empresa Concesionaria Zonal de Y.P.F. S.A. surgida a partir de la privatización de la empresa en 1993. Lo que hoy es la marca Red Mercosur estuvo en sus comienzos a cargo de CONCECUYO S.A., que entre 1994 y 1999 desarrollo el Master Plan de Remodelación de imagen sobre las estaciones existentes y construcción de nuevas unidades de venta en 5 provincias argentinas: Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja y Catamarca. Hacia el año 1998 Y.P.F. S.A. forma la sociedad REPSOL, que permite la gestión propia y relacionamiento directo con unidades de ventas operadas por terceros. Ante esta situación CONCECUYO S.A. se transforma en RUMAOS S.A. INVERSIONES con el objetivo de llevar a cabo el proyecto de construcción y operación propia de Estaciones de Servicio. La nueva empresa fundada con capitales privados desarrolla su Plan Estratégico invirtiendo en los negocios de combustibles líquidos, gaseosos y en todas las variables de NON OIL. A partir de allí se crea la marca RED MERCOSUR desarrollando el concepto de integración de valor regional y crecimiento llevado a cabo en forma de red, que le permite polarizar los sectores de mercado en las distintas áreas de la ciudad.

Actualmente la empresa cuenta con 15 emprendimientos localizados estratégicamente en distintos puntos del AMM, todos tienen las mismas características en cuanto a innovación de servicios, estructura comercial y operatividad. Hoy es una de las empresas líderes en el sector en la región.

En nuestra área de estudio encontramos dos ubicadas en puntos estratégicos. En el año 2001 surge la RED MERCOSUR San José, que es una de las primeras en Mendoza. La misma ocupa una superficie de 2.800 m², y está localizada en calle Bandera de Los Andes esquina Pelegrini, frente a la Plaza fundacional del Departamento (ver fig. 52). La misma fue quizás el primer emprendimiento de gran envergadura en la zona sur después de la construcción de la Terminal. Hoy cuenta con un gran dinamismo ya que se localiza en una vía de acceso directo a la ciudad de Mendoza.

La otra estación RED MERCOSUR Mitre está localizada en Carril Mathus Hoyos y Avenida Mitre del distrito Pedro Molina (ver fig. 9). Tiene una superficie total de 2.452 m² y se localiza en un punto estratégico del AMM ya que en este sector se tiene proyectado la continuación de la calle Mitre con el objetivo de unir el Acceso Sur y Acceso Norte. Y además se asienta sobre el Carril Mathus Hoyos que es el eje principal que une el Distrito de Bermejo (Guaymallén) con la Ciudad de Mendoza. Si bien no se ha avanzado con el proyecto de refuncionalización de la calle Mitre, hoy ésta estación ya cumple un rol importante ya que los transportes de carga pesada tienen prohibido comunicarse entre Acceso Sur y Acceso Norte por acceso Costanera, por lo que se ven obligados a transitar por Avenida Mitre brindando mayor jerarquía a la RED MERCOSUR Mitre. (Información obtenida de página web Red Mercosur)

Si bien no se conoce los montos invertidos en ambos emprendimientos, podemos decir que se trata de uno de los capitales más importantes que encontramos en nuestra área de estudio. Es una nueva demostración de las estrategias que tienen estas empresas para realizar inversiones en el área por su localización, accesibilidad y conectividad privilegiada en el AMM.

4.2.5. El boom de los emprendimientos habitacionales

Se llevó a cabo un relevamiento de todas las manzanas comprendidas en nuestra área de estudio, en donde se rastrearon aquellos nuevos emprendimientos habitacionales y comerciales que se han construido en los últimos diez años. Para ello se tuvo en cuenta el año de

construcción, su uso y la cantidad de departamentos. Los resultados demostraron que en los últimos diez años se produjo una importante inversión inmobiliaria, ya que se registraron un total de 42 emprendimientos de los cuales 29 son de uso habitacional y 13 de uso mixto habitacional-comercial (ver fig. 43). Debemos decir que la gran mayoría de estas construcciones han aparecido en los últimos seis años, varios de ellos se localizan en antiguos baldíos urbanos o en donde se encontraban antiguas propiedades de adobe, dañadas y desvalorizadas que fueron demolidas para permitir la construcción del nuevo emprendimiento.

Si analizamos los emprendimientos por sus dimensiones teniendo en cuenta la cantidad de departamentos tanto para uso habitacional como de uso mixto con los que cuentan, debemos decir que la gran mayoría de los complejos nuevos tienen menos de ocho departamentos en su interior. Del total de 42, 26 son complejos pequeños con menos de 8 departamentos, 9 son complejos medianos que tienen entre 8 y 12 departamentos, y existen 5 complejos que son edificios de grandes dimensiones que cuentan con más de 12 departamentos. La mayoría tienen una superficie cubierta de entre 45m² y 70 m², y los precios varían de \$950.000 a \$1.200.000, según donde se localizan (datos obtenidos en página de Inmoclick en noviembre de 2016).

Del total de 42 emprendimientos nuevos, 19 se localizan en la zona sur sobre todo cercanos a calles principales como Bandera de Los Andes, Godoy Cruz y Acceso Este; como así también en calles secundarias como Francisco de la Reta, Pellegrini y Saavedra. De este total de 19, 11 son complejos habitacionales y 8 de uso mixto. Además según tamaño encontramos como en todo el área una predominancia de complejos pequeños (menos de 8 departamentos) con un total de 8; pero se destaca esta zona porque es donde se localiza la mayor cantidad de departamentos medianos (entre 8 y 12 departamentos) con un total de 7, y también donde encontramos casi todas las urbanizaciones sobresalientes en modo edificios (con más de 12 departamentos) ya que de los 5 edificios identificados en toda el área de estudio, 4 se localizan en la zona sur.

Nuevos complejos de uso habitacional y mixto, y urbanizaciones sobresalientes en el AE

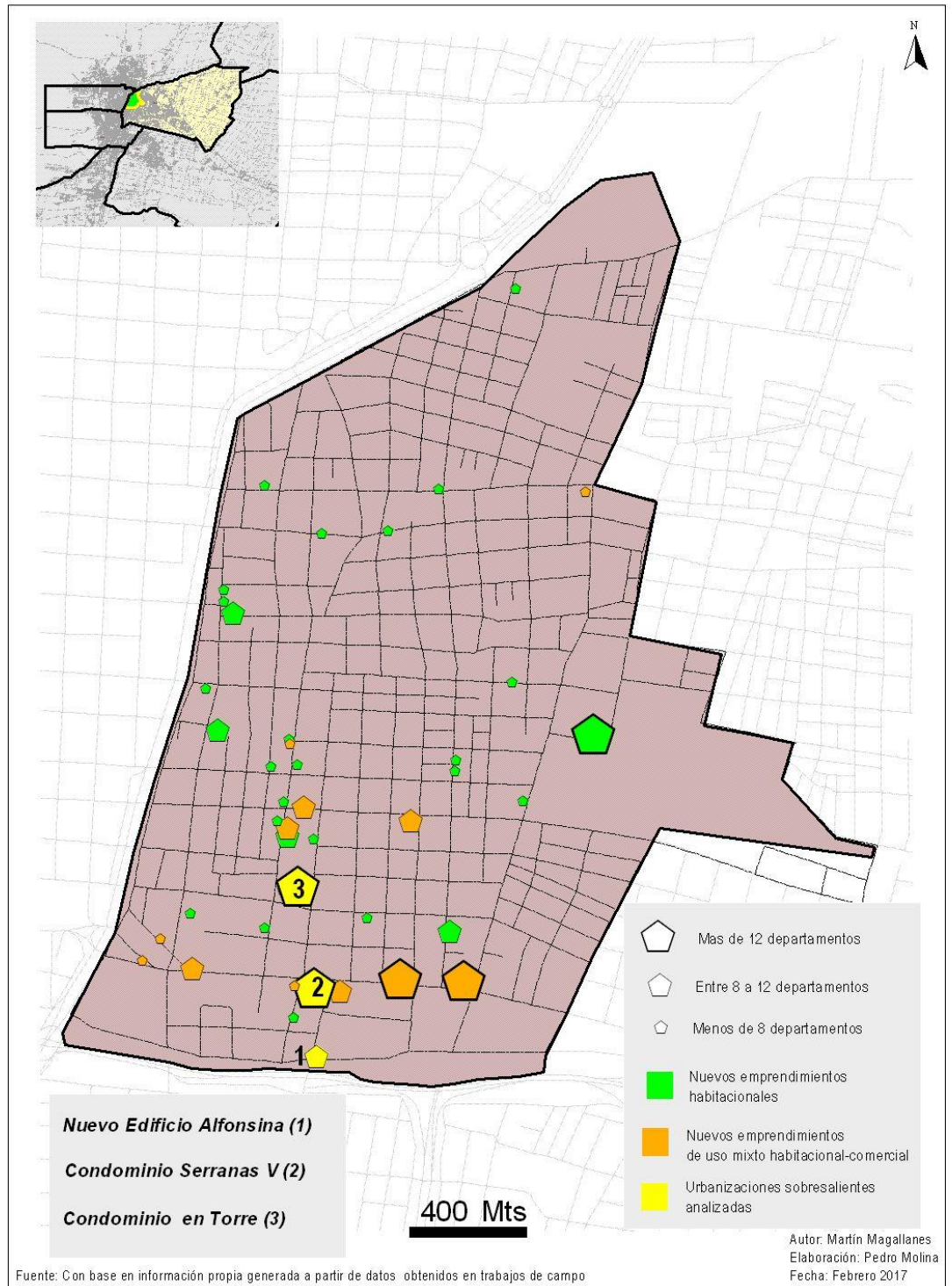


Fig. 43. Mapa “Nuevos complejos de uso habitacional y mixto en el área de estudio”.

Si analizamos la situación en el resto del área de estudio debemos decir que la que hemos denominado la zona central de San José (entre calles Alberdi, Mitre, Godoy Cruz y Pedro Molina) es la segunda en donde mayor cantidad de emprendimientos han surgido con un total de 14. De los cuales 12 son de uso habitacional únicamente y 2 de uso mixto; y según su tamaño encontramos una amplia predominancia de complejos pequeños (con menos de 8 departamentos) con un total de 11, y sólo 3 complejos medianos (entre 8 y 12 departamentos), no identificamos complejos grandes.

En el resto del área de estudio encontramos 3 emprendimientos de tamaño pequeño en la zona en torno a Avenida Costanera (1 de uso habitacional y 2 mixto); en la zona norte (desde calle Pedro Molina hacia el norte) 3 emprendimientos habitacionales pequeños; y en la zona en torno al Le Parc un emprendimiento de tamaño grande (más de 12 departamentos) que tiene que ver con el edificio que se localiza frente al centro cultural. En el capítulo 6 analizaremos en profundidad el desarrollo por zonas.



Fig. 44. Imagen obtenida de Google Street de un emprendimiento localizado en calle Pellegrini.

De todos estos emprendimientos identificados existen tres grandes proyectos en construcción, dos de condominio habitacionales y uno de uso mixto comercial-habitacional, que resaltan sobre el resto de los emprendimientos por la dimensión del espacio que ocupan, por el monto invertido y por su localización estratégica. Estos proyectos que hemos decidido denominarlos como urbanizaciones sobresalientes se localizan en la zona sur, aledaños a la plaza San José y calle Avenida Bandera de Los Andes y acceso Este. Es un área muy dinámica ligada a cercanía a la terminal de ómnibus, y accesibilidad y conectividad le confieren un alto valor

inmobiliario. La gran cantidad de comercios y plazas destinadas al turismo que han proliferado en los últimos años han brindado un escenario favorable para el arribo de importantes proyectos inmobiliarios de gran impacto.

Uno de esos proyectos es el denominado Serranas V, que es un moderno condominio que se encuentra en construcción. El mismo consta de un edificio de siete pisos, que se localiza sobre calle Bandera de los Andes y Pellegrini, frente a la Red Mercosur San José. El proyecto es catalogado como un condominio de alta gama, ya que cuenta con piscina, con playa de estacionamiento cubierta, seguridad privada, amueblado de primera línea. Actualmente se encuentra en construcción y se ofrecen departamentos entre 50 m² y 67 m² a un precio de \$750.000 y \$940.000 respectivamente. (inmoclick); y departamentos de 90 m² a 1.350.000. (Datos obtenidos en inmoclick 12-09-2016). Sus dimensiones pretenden dar un aspecto renovado a la cuadra, favorecida por nuevos comercios que han surgido en las propiedades contiguas (se localiza Módicas Motos). Las siguientes imágenes dan cuenta de la magnitud del proyecto hasta el momento inédito en esta área de Guaymallén.

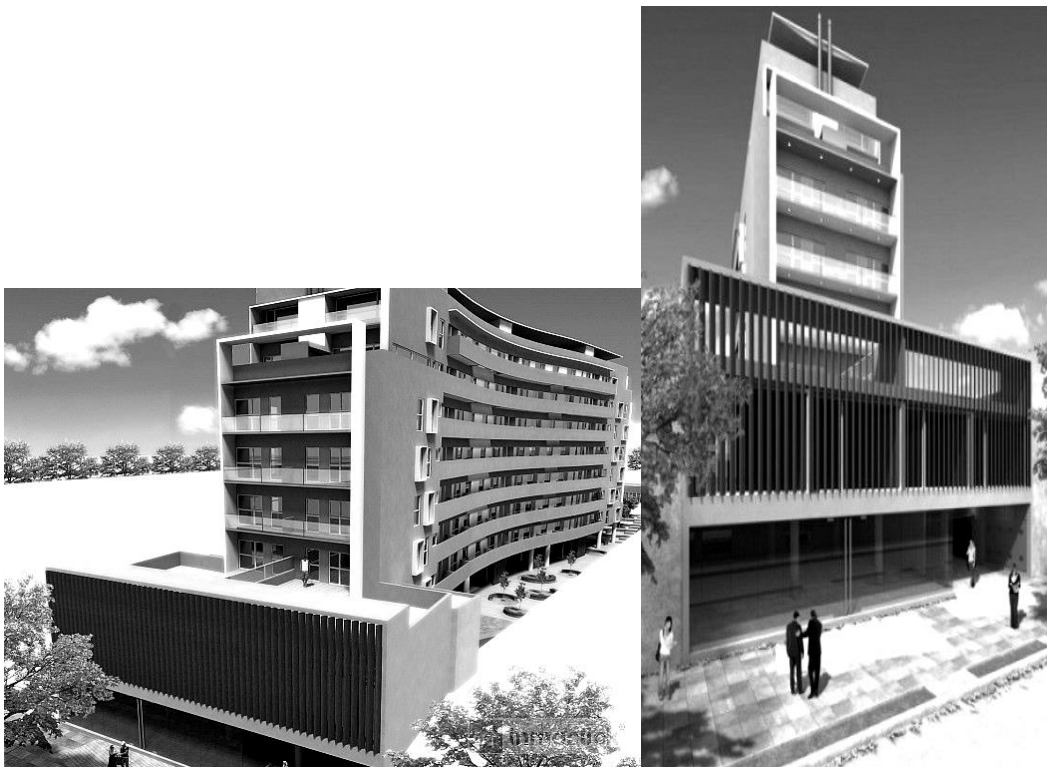


Fig. 45. Imágenes del Condominio Serranas V. Fuente: página web Inmoclick.

El segundo proyecto nombrado tiene que ver con un edificio de 12 pisos, donde se construyen modernos departamentos habitacionales. El mismo se encuentra en calle Pellegrini y Saavedra, enclavado en el medio de la manzana, y por su altura rompe con la estética de todo San José, transformándose en el edificio más alto (ver fig. 43 y 46).

La obra está a cargo de los arquitectos Oscar Razquín y Gabriel Luppino. A mediados de diciembre del año 2016 se le realizó una entrevista al arquitecto Gabriel Luppino donde se pudo consultar algunos detalles relacionados con la obra. Las respuestas fueron muy acotadas, ya que argumentó que al tratarse de una obra privada no se podía dar mayor información. Las preguntas y sus respectivas respuestas fueron las siguientes:

-¿En qué consiste el proyecto?

Luppino- *Se trata de una obra de departamentos residenciales.*

¿Cuándo comenzó a construirse y a cargo de qué empresa está la obra?

Luppino- *Se comenzó en el año 2013 y está a cargo de una empresa privada.*

¿En que etapa de la construcción se encuentra?

Luppino- *En la terminación de la obra gruesa y comienzo de la fina.*

¿Ha tenido algún tipo de inconveniente por su altura, teniendo en cuenta el predominio de construcciones bajas en la zona?

Luppino- *No.*

¿Qué elementos a favor tiene la zona para construcción de edificios u otros emprendimientos inmobiliarios?

Luppino- *Proximidad al centro*

¿Cree que la revalorización del área a partir de la construcción del Espacio Julio Le Parc ha generado algún cambio en el mercado inmobiliario de esta zona?

Luppino- No sabe/no contesta. (G. Luppino, comunicación personal, 05 de octubre de 2016).



Fig. 46. Fotografía propia tomada desde las propiedades aledañas al edificio



Fig. 47. Fotografía propia tomada desde las propiedades aledañas al edificio

Muy cerca de donde se construye el condómino Serrana V, se construye otro moderno edificio denominado “Alfonsina”. El mismo se localiza en la esquina de la lateral Norte del Acceso Este y Alfonsina Storni, muy cerca también del Hospital Italiano de Guaymallén (ver mapa fig. 43).



Fig. 48. Maqueta del nuevo edificio Alfonsina. Fuente: Revista Área Tres (26-08-2016)

La obra en construcción ha sido diseñada por Andía Arquitectos, su autor es el reconocido arquitecto Carlos Andía. El proyecto es un edificio de tres pisos y está diseñado para que se combinen una variedad de usos. La propuesta consta de una planta baja en esquina con un local comercial, con un acceso principal independiente y otro vinculado al local comercial. Existe un entrespacio que cuenta con dos sectores, uno integrado al local de la esquina y otro que se independiza o integra al mismo. Y las plantas de los dos pisos superiores que tienen accesos diferenciados e independientes, y brindan libertad de usos. También cuenta con un subsuelo donde se han ubicado los servicios de infraestructura y la sala de máquinas. Además, posee un área de servicios coincidente con las circulaciones verticales a nivel de terraza.

Según el propio arquitecto, para el proyecto han sido determinante los aspectos urbano-paisajísticos del espacio en el que se ubica. Por eso, se ha buscado potenciar su imagen desde dos visiones: desde la ruta y su entorno barrial. Se ha proyectado una secuencia rítmica de las pantallas del edificio que mantenga una armonía visual con la ruta. Y desde su entorno barrial se

han ampliado las veredas. La obra se encuentra avanzada pero aún no se conoce la fecha de inauguración (Revista Área Tres, 26-08-2016).



Fig. 49. Imágenes de Edificio Alfonsina desde otro ángulo. Fuente: Revista Área Tres (26-08-2016)

Todos los proyectos identificados, y en particular los casos analizados en mayor profundidad permiten darnos una pauta de que nuestra área de estudio está siendo transformada por emprendimientos inmobiliarios habitacionales privados que encuentran en su localización un potencial importante para su desarrollo. En ello el sector sur se pondera como el espacio más atractivo para dichas inversiones, como así también juegan un rol fundamental las principales vías de comunicación, a diferencia de otras zonas del área de estudio con escasas inversiones, como es el caso de la zona norte.

4.2.6. La Avenida Costanera como eje de inversiones

Otro eje importante de inversiones dentro de nuestra área de estudio tiene que ver con la Av. Gobernador Videla, calle Lateral a Avenida Costanera Ruta N°40. Todo el límite oeste y parte del norte de nuestra área de estudio está comprendido por dicha ruta, es también el límite con la Ciudad de Mendoza, situación que genera un marco favorable a las inversiones.

Su privilegiada conectividad y accesibilidad está atrayendo a que inversiones destinadas al comercio de automotores y artículos industriales; como así también a la construcción de depósitos industriales de grandes magnitudes, generen una importante transformación. Esto es

importante si se toma en cuenta que si bien ya existían numerosos emprendimientos de larga data destinados a estos rubros, los nuevos emprendimientos se localizan en espacios de terrenos baldíos o transformando antiguos galpones.

A continuación tomaremos algunos casos testigos que permiten dar cuenta de lo expresado

4.2.6.1. Se inauguró el local concesionario de FORD más moderno de Mendoza.

Si hablamos de transformaciones que se están desarrollando en este sector de nuestra área de estudio, debemos nombrar la construcción de un nuevo y moderno local comercial de la firma de autos FORD, a cargo de la empresa concesionaria Mario Goldstein automotores.

A mediados de diciembre de 2016 se inauguró el nuevo gran emprendimiento de Mario Goldstein, que pasó a ser el local concesionario más moderno de la región. Las instalaciones están edificadas, diseñadas y equipadas obedeciendo a los estándares de Ford a Nivel Mundial, tal cual lucen concesionarios de grandes capitales del mundo (Revista digital CuyoMotor, 15-12-2016).



Fig. 50. Imagen del nuevo edificio de Mario Goldstein. Fuente: Revista digital CuyoMotor (15-12-2016).

El terreno ocupa una superficie cercana a los 3000 m². Durante mucho tiempo la obra se encontró parada, ya que la empresa contaba con los terrenos pero existía una normativa municipal que le permitía utilizar sólo el 60 % de los terrenos, basada en restricciones ambientales. Pero en agosto de 2015, en una sesión ordinaria el Concejo Deliberante de Guaymallén resolvió permitir el uso completo de la propiedad que se localiza en la calle Gobernador Videla esquina Pascual Toso en San José (ver mapa fig. 52).

Según lo que afirmó al Diario Uno el entonces presidente del Concejo Deliberante, Ramón Lucero: “Hemos permitido el uso del suelo para que puedan realizar una gran inversión en el departamento que generará trabajo. Estamos apostando a diversas inversiones para que los vecinos tengan más oportunidades laborales” (Diario Uno, 04-08-2015).

El cuerpo de concejales aprobó la construcción del establecimiento comercial porque se entiende que no alterará el ambiente del entorno, sobre todo porque en toda la calle que costea la Av. Costanera se ha desarrollado un circuito de mercados de automotores importante (Diario Uno, 04-08-2015).

La empresa ha concretado su proyecto a partir de comprar terrenos donde antiguamente funcionaba un galpón que entró en desuso, y logró unir dos propiedades de gran tamaño. Responde a la misma lógica de otros proyectos privados encontrados en el área, sobre todo en torno a la Avenida Costanera.

Si analizamos la importancia del flujo de capitales en términos de inversiones en nuestra área de estudio, es un detalle no menor entender que la empresa Mario Goldstein Automotores S.A. se encuentra entre las 10 empresas concesionarias más importantes del país, y es la más importante en Cuyo. Tiene 43 años de trayectoria en la región, y actualmente es la concesionaria regional de Volkswagen, Mercedes y Ford; hasta el año 2006 también era concesionaria de Chevrolet (Diario Los Andes, 24-05-2009).

Al ser entrevistado por el medio Cuyomotor sobre su nuevo emprendimiento, el director de la empresa Gabriel Goldstein sostuvo:

Este proyecto implica un paso más en el compromiso con la excelencia para brindar un mejor servicio a nuestros clientes. Hoy la gente demanda otro tipo

de comodidades y decidimos avanzar con algo que es definitivamente más ambicioso y nos da otra proyección (Revista digital CuyoMotor, 15-12-2016)

Seguramente la construcción de este nuevo gran proyecto tiene más que ver con su ubicación cercana a la ruta 40 y su cercanía a la ciudad de Mendoza, que al proceso de renovación generado a partir del Le Parc. Es interesante entender que la calle que costea a la ruta 40 desde hace muchos años que se ha posicionado como un espacio adecuado para la instalación de negocios destinados a la venta de servicios del automotor, lubricentro, depósitos industriales y algunos restaurantes. Pero mucho de estos galpones o terrenos de gran extensión quedaron en desuso durante un largo período, y actualmente están siendo un importante foco de inversión (ver mapa fig 52).

4.2.6.2. Se construyó una YPF de las más modernas y grandes en la provincia.

En el año 2011 se terminó por concretar el proyecto de construcción de dos estaciones de servicio YPF localizadas en puntos estratégicos del norte del Área Metropolitana. En el año 2006 se había construido la estación de servicio localizada en las adyacencias del área fundacional, en la esquina de Costanera y Beltrán, en el distrito de Ciudad de Mendoza. Pero el proyecto se completaba con la construcción de otra estación al este del canal Cacique Guaymallén, y tenía como objetivo lograr cubrir las necesidades de quienes entran y salen de la provincia por el norte.

Finalmente, en noviembre de aquel año se inauguró la moderna estación de servicio localizada sobre Costanera y Aristóbulo del Valle del distrito de Pedro Molina. La misma tiene una dimensión de 4000 metros cuadrados, y presta el servicio de combustibles líquidos y GNC; pero además cuenta con una isla exclusiva de alto caudal para camiones y todos los servicios de YPF Full 3G. El proyecto de dos estaciones había nacido como una unidad, pero los altos costos de inversión que demandarían llevaron a que se demore cinco años su concreción. Contó con la inversión de capitales públicos y privados, entre ellos se destaca como accionista Federico Ricci, quien es vicepresidente de la Asociación Mendocina de expendedores de Nafta y Afines (AMENA), asociación que nuclea a la cámara empresaria de estaciones de servicio y playas de estacionamiento. El empresario fue entrevistado por el Diario Los Andes y afirmó que existe una saturación de oferta de estaciones de servicio, y los nuevos emprendimientos deben localizarse

en puntos estratégicos ya que demandan una gran cantidad de capital (Diario Los Andes, 19-09-2010).

Federico Ricci, a su vez es uno de los dueños de la empresa “Mendoza Fundacional”, que tenía como objetivo acompañar el desarrollo de las estaciones de servicio con monumentos que intenten recuperar la identidad y el fuerte valor histórico de esta área fundacional de Mendoza. Así para la inauguración de la primera estación de servicio en el año 2006, se creó en sus inmediaciones dos esculturas: una es una fuente que representa la cultura originaria, con una canoa, simbolismos arqueológicos y un relieve que remite a las Lagunas del Rosario. Y la otra una escultura que representa a un Huarpe con arco y flechas; evangelizadora, con una cruz, y la conquistadora y fundadora, con una espada y un tronco. La trilogía de esculturas llevadas a cabo por el artista Elio Ortiz y financiado por Mendoza Fundacional, se completó en el 2011 con el monumento “Las huellas de América”, en homenaje a los hacedores culturales del Nuevo Cancionero Cuyano en la década del ´60. La obra es una escultura de casi 8 metros de alto que representa al canal Cacique Guaymallén en forma vertical, y culmina en un libro con hojas abiertas que se despliegan como alas y cinco plumas, de los príncipes huarpes que hubo en la zona. Y a su vez, tiene manos que parecen abrazar al continente americano (representan a Mercedes Sosa); otra con una lapicera y uno de sus dedos que parece un ala (representa a Armando Tejada Gómez), una tercera con un acorde musical (representa a Oscar Matus), y otra que sostiene a Tito Francia (sostiene una guitarra). La empresa consideró dicha inversión como un aporte importante a la comunidad y al legado histórico cultural de Mendoza. El proyecto contó con el auspicio de la Municipalidad de Guaymallén, la Fundación YPF, la Fundación Mercedes Sosa y la Secretaría de Cultura de Mendoza; y fue declarado de Interés Cultural provincial (Los Andes, 10-11-2011).

Si bien nunca se detalló el monto total invertido en dicho emprendimiento, podemos decir que es un caso más que demuestra el gran movimiento de capitales públicos y privados en nuestra área de estudio en los últimos años. Esta gran inversión no sólo ha logrado satisfacer la demanda de combustible, sino que también ha dado un mayor movimiento y un cambio estético a esta zona de Guaymallén que se encontraba degradada y subutilizada. Viene a acompañar al proceso de renovación y embellecimiento generado por la Municipalidad sobre la calle Pedro Molina, cercano al antiguo teatro Recreo, hoy centro Cultural Armando Tejada Gómez; que permite ponderar a esta zona como sitio turístico y despertar interés en nuevas inversiones.

Aledaño a dicha estación de servicio y monumento, actualmente se está construyendo un importante edificio de dos pisos, en la esquina de Pedro Molina y Costanera. Si bien todavía no se conoce en detalles en qué consiste dicho proyecto que está a punto de ser terminado, se estima que tiene que ver con oficinas construidas por el mismo grupo Mendoza Fundacional. La misma es una clara manifestación de cómo este espacio histórico de Guaymallén empieza a ser transformado y ponderado en el Área Metropolitana de Mendoza.

En la siguiente figura (fig.51) se muestra las parcelas existentes hacia el año 2011 previo al desarrollo de la estación de servicio, y luego se muestra las seis parcelas que compró la empresa mixta para desarrollar la estratégica estación de servicio, y el edificio que actualmente construye, que sale señalado de color amarillo. Esto demuestra una tendencia de concentración de parcelas y consumo de grandes extensiones de terreno, a partir de grandes inversiones privadas o mixtas, que se reitera en los proyectos localizados en torno a la Avenida Costanera.

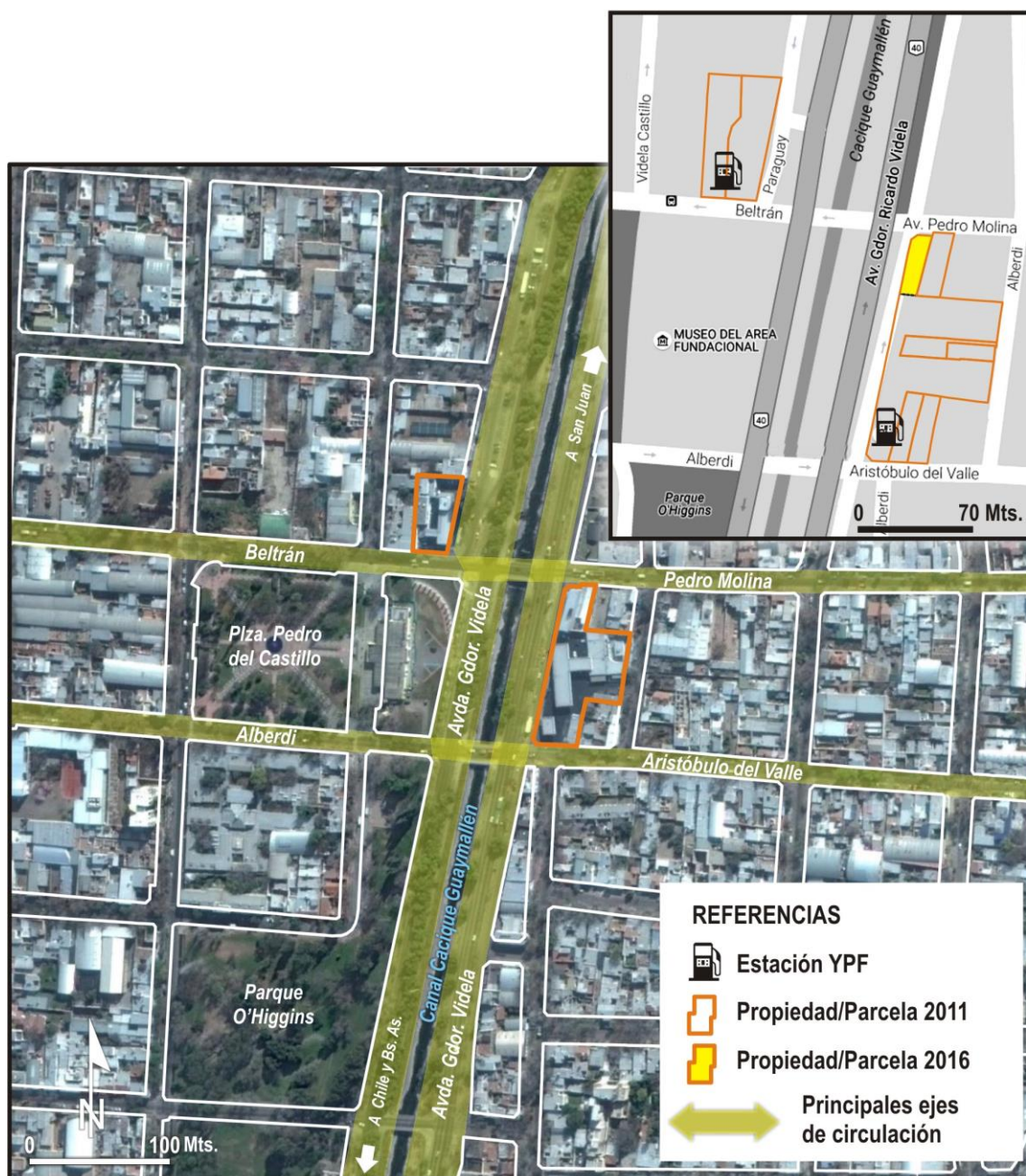


Fig. 51. Figura Comparativa de parcelas año 2011 y 2016 donde se localiza la nueva Y.P.F.

4.2.6.3. Otros emprendimientos sobre Costanera.

También se ha inaugurado recientemente un amplio complejo de locales comerciales, localizado sobre calle Costanera entre Olascoaga y Ferrari. El mismo es un complejo que cuenta con ocho locales comerciales, y se localiza sobre terrenos donde existió un basural y un asentamiento informal ocupado por personas con problemas de viviendas.

Y sobre calle Costanera y Uruguay se está terminando de construir un importante complejo de uso industrial del que no se ha podido conocer mucho más sobre sus características. Todas estas obras demuestran la importancia que está tomando este sector de nuestra área de estudio, sobre todo por estar localizado en torno a una ruta Nacional y en las adyacencia de la Ciudad de Mendoza. Su accesibilidad y conectividad lo posicionan como un espacio atractivo para el desarrollo de grandes empresas relacionadas a automotores o venta de productos industriales para desarrollar locales comerciales o depósitos industriales (ver mapa fig. 52).

4.2.7. Inversiones privadas en Avenida Mitre cerca del Le Parc

Fruto de las grandes inversiones públicas ya desarrolladas en el área, y del proyecto de transformación de esta calle, ha llevado a que las propiedades que circundan el área sean atractivas para inversiones privadas. Hoy el sector aledaño al Le Parc ha comenzado a desarrollar inversiones en terrenos de grandes dimensiones que se encontraban en desuso desde décadas anteriores. Si bien hoy aún no se han identificado una gran cantidad de inversiones, ya se puede comenzar a visualizar un lento proceso de transformación en una calle con gran potencial de desarrollo.

Uno de ellos es la empresa Distribuidora IDEM S.A. que en agosto de 2006 adquiere los terrenos para su nueva sucursal. Para ese entonces recién se había comenzado a discutir sobre la posibilidad de construcción del gran estadio cerrado en donde hoy funciona el Espacio Cultural Julio Le Parc. Hoy su sucursal se localiza sobre calle Av. Mitre justo en frente al Espacio Cultural, y ocupa una superficie de 820 m², de los cuales 700m² son de depósito y 120m² de oficinas. Primero fueron utilizados los terrenos como zona de depósitos y a comienzos del año 2015 inaugura su moderno edificio destinado a oficinas. Esta sucursal es la primera del “Nuevo Cuyo” y tiene como objetivo abastecer a toda la región Mendoza, San Luis, San Juan, Catamarca y La Rioja.

Su presencia ha logrado dar un aspecto renovado a los alrededores del Espacio Julio Le Parc, ya que al momento de inaugurarse todos los terrenos frente al centro cultural se veían en estado de abandono. Aledaño al mismo existen cuatro de terrenos baldíos que cuentan con un gran potencial para ser ocupados. Vale decir además que desde la construcción del moderno espacio de la cultura han surgido nuevos negocios de comidas (2) y el local de Estilo Cicles, en la cuadra de enfrente sobre calle Mitre (ver fig. 52).

A partir de toda la información expuesta sobre inversiones privadas en el área de estudio, hemos elaborado un mapa que incluye las inversiones más relevantes según rubro entre los que identificamos comercios diversos, depósito y logística industrial, comercio de artículos industriales, venta de autos y artículos del automotor, supermercados mayorista y minorista, bodegas, estaciones de servicios y oficinas. También se destacarán algunas inversiones, y una zona circunscripta entre calle Bandera de Los Andes y Pellegrini (en torno a la Plaza San José) ya que es un espacio donde encontramos una gran concentración de nuevas inversiones. Vale decir que no incluye a todas las inversiones que han surgido en los últimos dieciséis años, pero sí las que consideramos más destacadas.

Como muestra el mapa existen sectores donde se tienden a localizar las principales inversiones analizadas, que coinciden con la Avenida Costanera (todo el límite oeste de nuestra área); la Calle Bandera de Los Andes sobre todo las cuatro primeras cuadras hacia el oeste aledañas a la Terminal; la calle Godoy Cruz; y la Avenida Mitre. Esto muestra que las inversiones más importantes no se localizan homogéneamente en toda el área, sino que se localizan en donde existe una mejor conectividad y accesibilidad.

Recientes inversiones privadas relevantes en AE, según rubro

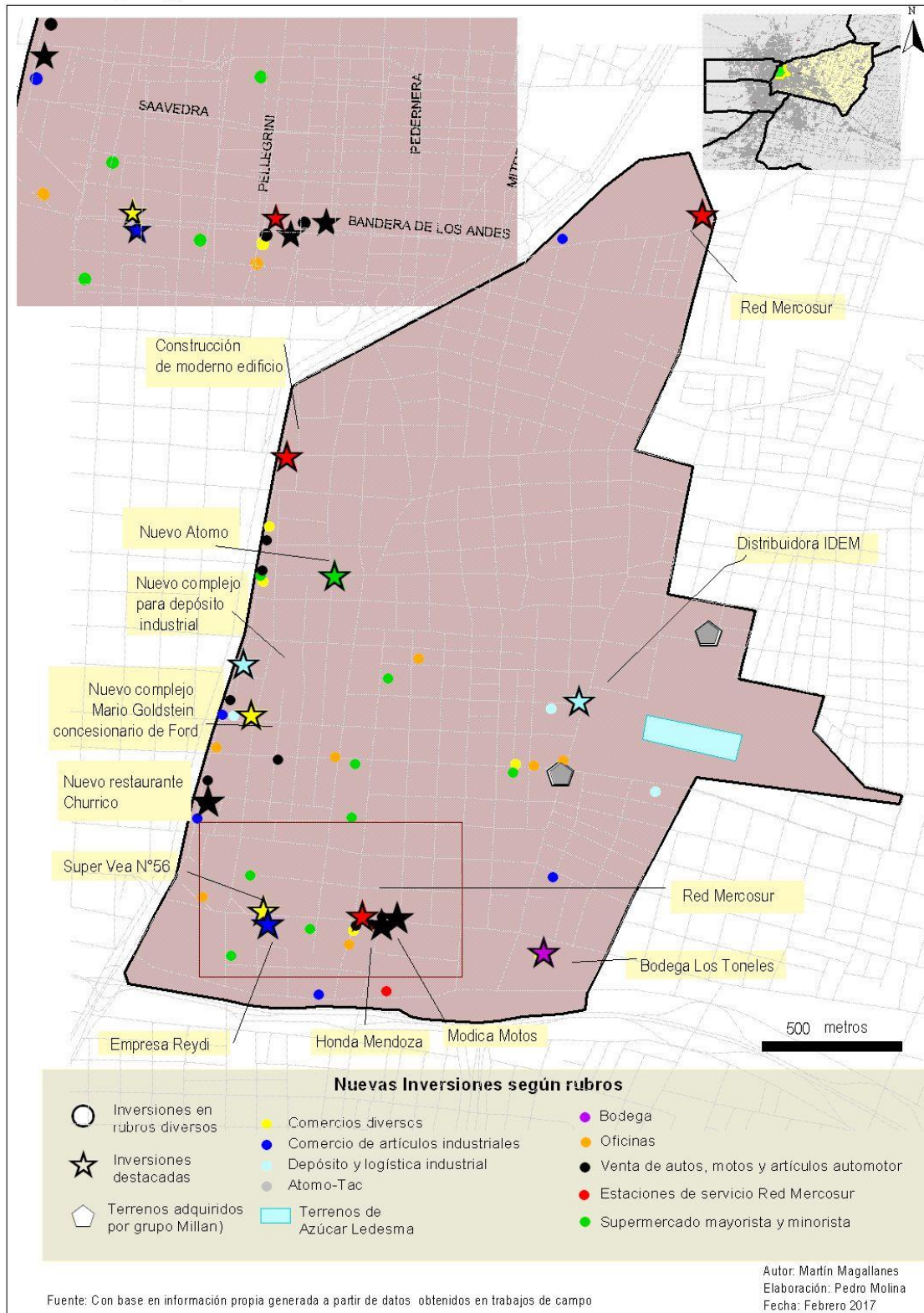


Fig. 52. Mapa de inversiones privadas relevante, por rubro en el área de estudio.

4.3. Baldíos urbanos en el área de estudio

Cuando hablamos de baldíos urbanos hacemos alusión a terrenos que se encuentran subutilizados y sin edificar en el entramado urbano. Existen en todo el AMM de Mendoza, y hoy están siendo un foco de atracción de inversiones. Los tamaños son muy diversos, en el AMM existen grandes baldíos urbanos que se presentan en medio de áreas densamente pobladas. Por lo general corresponden a grandes terrenos estatales que se encuentran subutilizados actualmente, existen numerosos ejemplos de antiguos terrenos del ferrocarril que dejaron vacíos urbanos en la ciudad. Pero también la gran mayoría de los baldíos urbanos suelen ser de dimensiones pequeñas o medianas.

En el caso de nuestra área de estudio llevamos a cabo un relevamiento sistemático para conocer la cantidad de baldíos existentes en este sector del área periurbana de Guaymallén. Para construir los datos se relevó a partir del trabajo de campo, el rastreo vía imágenes satelitales y google Street, tomando como referencia los baldíos identificados en el área desde el año 2005 en un trabajo realizado por la Doctora Gladys Molina de Bueno con su equipo y en conjunto con la Municipalidad de Guaymallén.

En nuestro relevamiento encontramos un total de 142 baldíos urbanos dispersos heterogéneamente por toda el área, y teniendo en cuenta su tamaño hemos dividido por cortes naturales a los baldíos en cuatro grupos: baldíos pequeños (entre 50 y 1350m²), baldíos medianos (entre 1351 y 5300 m²), baldíos grandes (entre 5300 y 15550m²), y baldíos muy grandes (entre 15551 y 23.000 m²).

Tal como se muestra en el mapa (ver fig.53) podemos decir que existe un amplio predominio de baldíos pequeños con un total de 118 lotes que representan el 83,1%, en segundo lugar encontramos a los medianos (un total de 17) que representan un 12% de baldíos, los grandes representan el 4,2% (6 en total) y los muy grandes únicamente el 0,7% que es representado por los ex terrenos del Ferrocarril Belgrano.

Baldíos urbanos clasificados según superficie Relevamiento año 2016

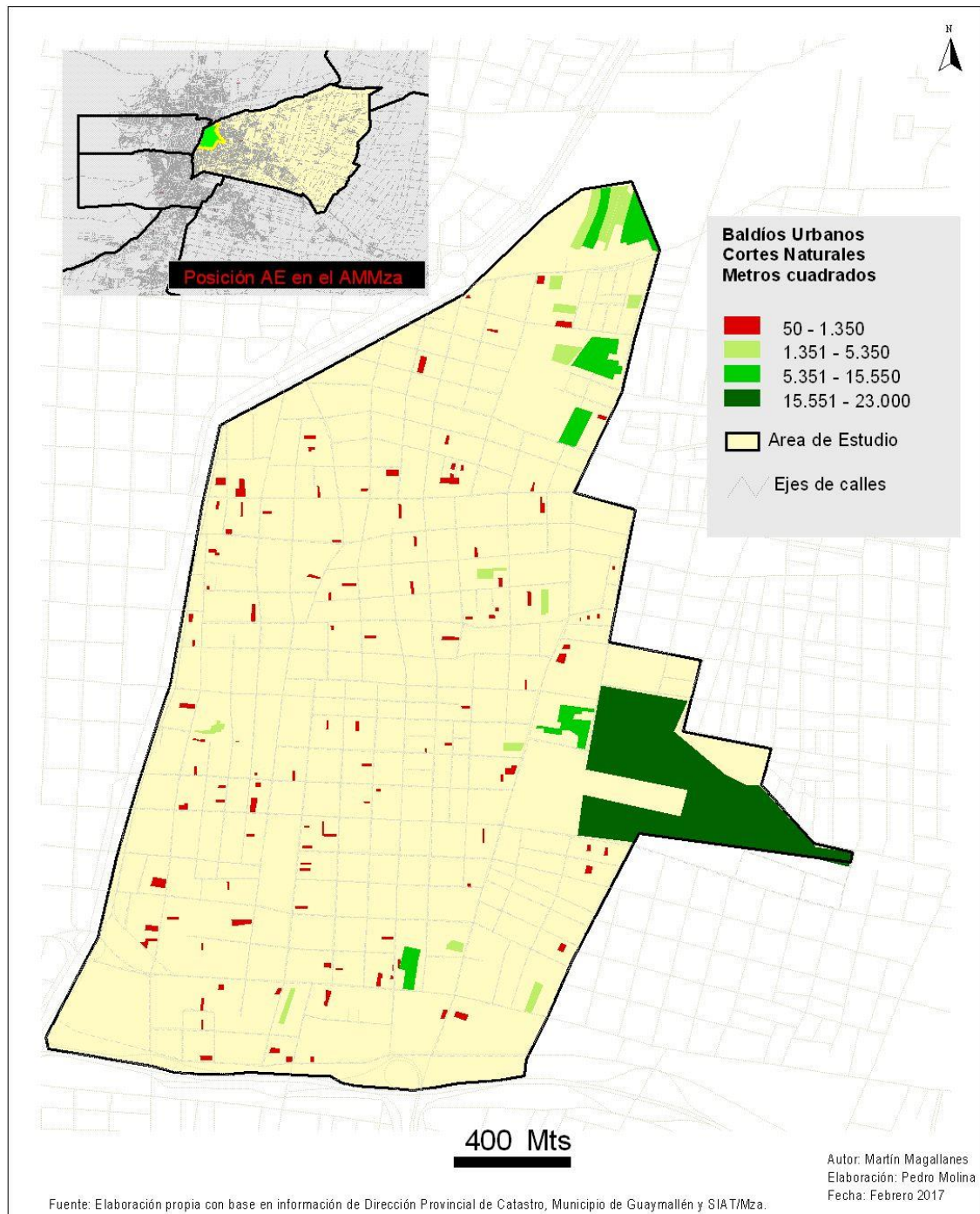


Fig. 53. Mapa de baldíos urbanos según superficie en el AE, 2016.

Los baldíos pequeños aparecen dispersos por toda el área de estudio, en medio de cuadras densamente pobladas. Podemos decir que hacia el oeste, la zona más cercana a la Ciudad de Mendoza, es donde encontramos la mayor cantidad de baldíos de tamaños pequeños, y algunos medianos; y que los baldíos grandes y muy grandes tienden a localizarse hacia el este del área. Vale decir que una importante cantidad de lotes baldíos se localizan en torno a las principales vías de transporte y cercanos a espacio donde están ocurriendo mayores transformaciones, como son al Espacio Julio Le Parc sobre calle Mitre, baldíos aledaños a la terminal sobre calle Bandera de Los Andes, al Carril Godoy Cruz y también a calle Pedro Molina. Si analizamos por zonas podemos decir:

- La zona central de San José creemos es la zona con mayor cantidad espacios baldíos con un total de 50, de los cuales 41 son de pequeño tamaño y 2 de tamaño mediano. Esto lleva a que se transforme en un espacio atractivo para que futuras inversiones sigan desarrollando sobre todo departamentos, pero también locales comerciales
- La zona sur se posiciona como la segunda zona con más baldíos con un total de 38. Se destaca la predominancia de baldíos de tamaño pequeño (34) y en segundo orden los de mediano (3) que se encuentran en el área, muchos de ellos localizados en puntos estratégicos donde se está produciendo una gran renovación. Se destaca 1 terreno de tamaño grande que se localiza sobre calle Bandera de los Andes, que reúne condiciones para ser urbanizado al corto o mediano plazo.
- Zona Norte es la tercer zona con más baldíos urbanos (con un total de 32), se destaca por tener la mayor cantidad de espacios baldíos con extensiones medianas (10) y grandes (4) respecto a la proporción total, aunque tiene una predominancia de baldíos pequeños (18). Todos manifiestan el nivel más bajo de densificación del área, que a su vez le confiere un potencial inmobiliario para proyectos que pretendan densificar y renovar el área.
- La zona cercana al Le Parc existen algunos baldíos urbanos en esta pequeña zona (un total de 18), pero tiene la particularidad que entre ellos encontramos los baldíos de mayores extensiones en el área de estudio como es el de los ex terrenos del Ferrocarril, y encontramos a otro de tamaño grande frente al Le Parc.
- En la Zona aledaña a la Avenida Costanera existen pocos baldíos urbanos identificados (un total de 10 baldíos todos de tamaño pequeño)

4.4. Sobre las zonificaciones, planificaciones y proyecciones del Municipio en el área

4.4.1. Algunas características del área de estudio

Al analizar el rol que ha tenido como planificador y en la ejecución de normas de ordenamiento del suelo, debemos decir que ha existido una escasa planificación urbana por parte del Municipio. Esta misma ausencia de normas restrictivas es la que ha permitido que la mancha urbana crezca indiscriminadamente hacia el este del departamento, avanzando sobre las tierras más fértiles.

Los distintos gobiernos que se sucedieron, aportaron poca claridad respecto a la zonificación y los usos del suelo del área. Sí podemos decir que hubo un intento de desarrollar un proyecto de Ordenamiento territorial en el año 2005 bajo la gestión de García, en un trabajo conjunto con la Fundación Cricyt, bajo la dirección de Gladys Molina de Buono, y su equipo técnico compuesto por Ana Sedevich, Anibal González y Andrea Benedetto. En dicho trabajo se buscó profundizar sobre el diagnóstico territorial y se trabajó para una propuesta de zonificación. Se lograron algunos objetivos pero con el correr de los años pocos se instrumentaron. En aquel informe identificaban que uno de los vacíos de información más importantes tiene que ver con la dinámica urbana, los constantes fraccionamientos y cambios de usos del suelo, que se desarrollan con tanta rapidez que no se alcanzan a registrar en bases de datos. Además encontraron que se coordina muy poco el material actualizado. (Molina de Buono y otros, 2005).

Algunos datos importantes se pueden encontrar en el informe presentado por este equipo. Para ese entonces, en los distritos de nuestra área de estudio (junto con Dorrego) es donde se localizan la mayor parte de los negocios comerciales del departamento. Las calles Godoy Cruz, Bandera de los Andes y Pedro Molina tienen una mayor densidad de comercios, con más de 5 cuadras. En un segundo nivel de densidad, con dos o más cuadras de negocios, encontramos ejes importantes sobre O'Brien, Saavedra, Alberdi, Lateral Acceso Este, Mariano Moreno y Av. Mitre son los ejes principales donde se concentran los comercios. En torno a la Terminal del Sol existe una mayor concentración. Y en una tercera categoría encontramos calles que tienen una elevada densidad de negocios en una sola cuadra, con una mixtura con usos residenciales; estas se pueden encontrar principalmente en calles de San José. (Molina de Buono, 2005).

En la calle colindante a la Avenida Costanera existe un claro desarrollo de comercios especializados, sobre todo tipo industrial. San José y Pedro Molina pueden asociar su función

central con la dinámica de Capital, ya que las actividades que se desarrollan en la capital encuentran complemento con estos lugares cercanos. (Molina de Bueno, 2005).

Otro dato importante identificado en ese trabajo es la zona pericentral en cuestión, es una de las pocas zonas del departamento que cuentan con los seis servicios fundamentales en la urbanización: luz, agua, pavimento, recolección de residuos, cloacas y gas. A lo que debe sumarse una gran frecuencia de colectivos del transporte público. Estos son datos muy importantes que tienen en cuenta los emprendedores inmobiliarios a la hora de invertir, ya que el área le puede generar un gran abaratamiento en costos de contratación de servicios, si se compara con otros distritos. (Molina de Buono, 2005). Actualmente estas características se mantienen vigente.

La propuesta llevada a cabo por este equipo de trabajo no prosperó ante el cambio de gestión, pero sí se tomaron algunos aspectos sobre la microzonificación y macrozonificación del departamento.

4.4.2. La Planificación de UNICIPIO y la nueva ordenanza municipal

Actualmente la Municipalidad de Guaymallén forma parte del Órgano Inter-Jurisdiccional denominado UNICIPIO, creado por decreto (177/16) del actual gobernador en agosto de 2016. El mismo tiene como objetivo que todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Mendoza aborden de manera conjunta y sobre un polígono con iguales criterios, las problemáticas socio-ambientales que lo atraviesan, sobre todo a partir del crecimiento desordenado, extensivo y difuso.

Hoy la ordenanza vigente que establece la zonificación de los Usos del Suelo en el Departamento es la N°8.244/2016, sancionada en octubre de 2016. La misma se hizo efectiva a partir del cambio de gestión producido con la llegada de Marcelino Iglesias como intendente. Por motivos prácticos y ante el gran desorden existente respecto a distintas normativas sancionadas, dicha ordenanza concentra en un único instrumento normativo todas las pautas para la gestión del uso del suelo municipal.

Al elaborar la zonificación, dicha ordenanza divide al territorio del departamento en tres grandes áreas como lo había dividido anteriormente la Ordenanza N°7.881/12: Área Urbana, Área Complementaria y Rural (ver mapa. fig.54). Define a cada área de la siguiente manera:

- a- Área Urbana: como “aquella donde el suelo evidencia patrones de ocupación continua con infraestructura de servicios intensiva y usos del suelo predominantemente residenciales y otros diversificados, complementarios y compatibles a la vivienda o inherentes al emplazamiento en el área metropolitana”.
- b- Área Complementaria: Suelo de transición entre lo urbano y lo rural planificado para absorber la expansión urbana y albergar actividades secundarias y terciarias. Tiene el rol de amortiguación, ya que contiene el crecimiento urbano, y de ese modo previene la desnaturalización de aptitudes, tradiciones y funciones rurales.
- c- Área Rural: Área con suelo de tradición agropecuaria con núcleos urbanos consolidados y residencia extraurbana dispersa en convivencia con las actividades características del ámbito rural.

Nuestra área de estudio se desarrolla casi por completa en el Área Urbana. En su interior alberga tres tipos de usos: el uso residencial (R), principalmente habitacional intensivo, que convive con actividades económicas compatibles. Y el otro uso permitido es el Comercial (C), que tiende a estar emplazado en torno a ejes de circulación jerarquizados (Calle Godoy Cruz, Bandera de los Andes, Mitre, etc), favorecidos por su conectividad y afluencia vehicular, contienen actividades terciarias compatibles con la residencia de escala local y metropolitana. El uso comercial existente en el área es muy variado y va desde pequeños negocios de barrio a grandes cadenas de Supermercado. Y el uso comercial mixto aparece sobre calle Av. Mitre, desde Godoy Cruz hasta Pedro Molina.

Lo llamativo es que los terrenos del ferrocarril aparecen como zona de preservación ambiental y parque central, asignación que tiene desde el trabajo realizado anteriormente por el equipo de Molina de Buono en el año 2005. Desde ese entonces que ya se tenía planificada una gran obra, que hoy con el concurso de BID UrbanLab vendría a concretarse.

Zonificación de usos del suelo
Área de estudio, macrozonificación y microzonificación

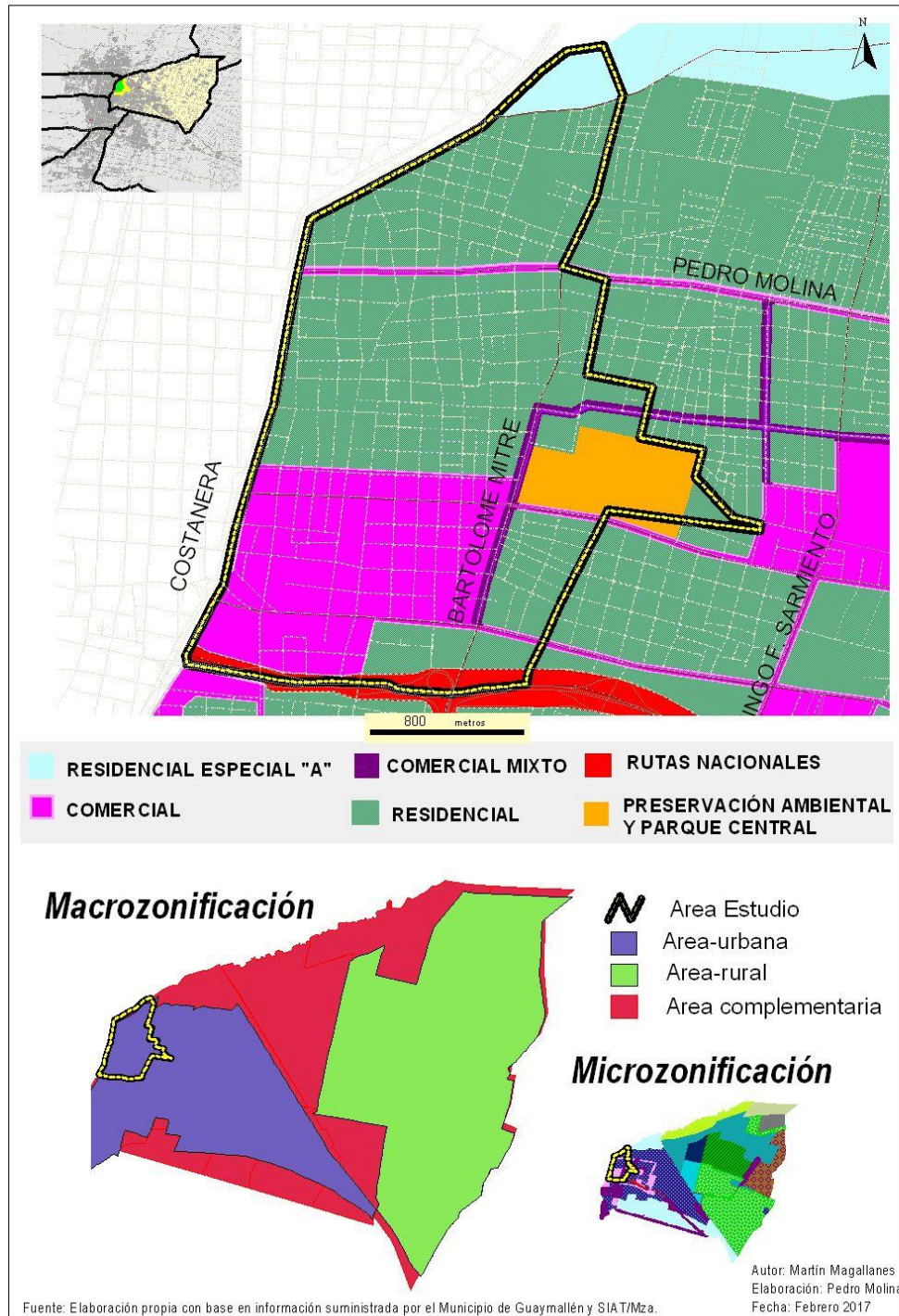


Fig. 54. Mapa de zonificación de usos del suelo en AE, la macrozonificación y microzonificación de Guaymallén.

Las ideas de desarrollo que tiene el Municipio en nuestra área de estudio están muy bien explicitadas en la ordenanza. En ella sostiene que

Esta área consolidada y colindante a los centros más poblados, promueven una ocupación intensiva, ya que la densidad de población sólo alcanza aproximadamente 40 hab/ha hacia el año 2010. Y además, en esa área persiste un importante número de parcelas vacantes, conocidas como vacíos urbanos, que implican la permanencia de espacios ociosos, el desaprovechamiento de la oferta de movilidad y conectividad, así como el acceso a la infraestructura instalada, al mismo tiempo que se transforma en objeto de especulación inmobiliaria. (HCD Municipalidad de Guaymallén, 2016)

En consonancia con estas ideas de desarrollo urbano en el Área Urbana de Guaymallén, se le consultó a la Licenciada en Geografía Claudia Navarrete, representante de la secretaria de Planificaciones de la Municipalidad, sobre cómo piensa el municipio nuestra área de estudio, contestó:

“El objetivo de todos los municipios que conforman el AMM, es también denominado UNICIPIO por decreto del gobernador, es trabajar sobre un polígono con iguales criterios. El área del casco histórico de Guaymallén forma parte del área urbana no sólo del departamento sino también del AMM. Entonces lo que se está proyectando a través de esta ordenanza, son pautas para invitar a la densificación, porque el objetivo final que tenemos es desalentar el avance o la expansión horizontal que demasiado ha invadido hacia el este zonas productivas. La propuesta sería poner frenos al avance y dar posibilidades a sectores con mayor accesibilidad, con mayores estructuras de servicios. Que por supuesto una vez que comiencen a llegar las propuestas de renovación, habrá que renovar infraestructura y dotarla de mayor caudal. Pero la intención en todo el costado oeste del departamento es densificar ocupando los espacios que se encuentran subutilizados, y que son conocidos como baldíos. [...] la localización privilegiada del área, atravesada por importantes rutas y calles con gran circulación la plantean como un espacio atractivo para el desarrollo urbano.”(C. Navarrete, comunicación personal, 14 de noviembre de 2016)

Los numerosos e importantes proyectos urbanísticos públicos existentes en el área dan cuenta de esta intención de densificar aún más el espacio urbano. La ordenanza aclara que cuando se habla de densificar, es un concepto técnico que se refiere a consolidar la trama urbana a través de la intensificación del uso del suelo; en ello incluye la rehabilitación de terrenos subutilizados y la construcción vertical, aunque con límites de altura. La rehabilitación de los terrenos del Ferrocarril Belgrano para la utilización del espacio combinando usos del suelo cultural, recreativo, educativo, comercial, espacios verdes, industrial y ferroviario. Esta intensificación de usos en el predio ferroviario es una clara manifestación de cómo el Estado es quien está tomando las riendas de este proceso, sobre todo porque se trata del baldío urbano de mayores extensiones que se encuentran dentro del área urbana del departamento. Y como bien sostiene la entrevistada, se espera que nuevas inversiones privadas sigan arribando al área y que puedan aprovechar las necesidades de densificación desde usos residenciales (sobre todo condominios o departamentos) y comerciales (grandes empresas con proyectos urbanísticos).

Además, Navarrete sostuvo que no han existido proyectos que hayan llevado a generar que se cambie determinado uso del suelo.

La Ordenanza al hablar de límites de altura máxima edificable en el Área Urbana y complementaria, establece en su artículo 7 que la máxima permitida es de 24 metros de altura medida desde el nivel de la vereda. Altura que queda sujeta a los perfiles aplicables según perfil de la calle y sus retiros obligatorios. Esta nueva aclaración de la normativa tiene como objetivo “ordenar los desarrollos en altura para poder garantizar un paisaje armónico” (HCD Municipalidad de Guaymallén, 2016). En nuestra área de estudio encontramos un caso que hoy se encontraría fuera de los límites permitidos. Hablamos del emprendimiento habitacional bajo la forma de condominio, que se está construyendo sobre calle Pelegrini de San José. El mismo es una torre de 12 pisos de altura, enclavado en el centro de una cuadra, rompiendo con la armonía del paisaje. Cuando se le consultó al arquitecto encargado de la obra, Gabriel Luppino, si existió alguna limitación legal por parte la Municipalidad de Guaymallén, el profesional nos comentó que no conllevó ningún tipo de inconveniente la altura de dicho proyecto. Claramente tiene que ver con excepciones otorgadas por la gestión anterior, o alturas amparadas por la ordenanza existente anteriormente.

El Estado en su rol de regulador de usos del suelo, ha tenido un rol importante en las transformaciones que ocurren hoy en el casco histórico, aunque lo ha hecho de manera

desordenada, y poca claridad en las normativas que dictaba. Pero actualmente el acuerdo Inter-Jurisdiccional para la conformación del UNICIPIO entre los departamentos que componen el AMM, plantea nuevos desafíos tanto al departamento, como en particular el Área Urbana. Es en esta discusión que toma mayor sentido el proceso analizado en el presente trabajo.

La cifra total de 141 de lotes baldíos identificados en nuestra área de estudio, se transforman en el foco de futuras inversiones tanto privadas como públicas con el objetivo de lograr una mayor densificación. De hecho se pudo constatar que al menos 10 de los baldíos existentes para el año 2005, hacia el 2016 fueron ocupados por importantes proyectos urbanísticos, entre los que se destaca el Espacio Julio Le Parc, complejos comerciales (sobre calle costanera) y han surgido una gran cantidad de complejos departamentales.

A lo largo de todo este extenso capítulo hemos podido demostrar las aceleradas transformaciones que se están produciendo en el área de estudio a partir de grandes inversiones públicas y privadas. Entendemos que es Estado ha sido el principal generador de estas transformaciones, en su rol tanto de generador de espacio construido como también suministrador de equipamiento urbano. A partir de la gran obra del Centro Cultural Le Parc ha mostrado su particular interés por refuncionalizar la zona del Ferrocarril Belgrano, que queda demostrado por la cantidad de nuevos proyectos que han aparecido: el Ecoparque Joaquín Lavado, escuela de cine y el proyecto de urbanización a partir del concurso BID UrbanLab. A esto se le agrega las grandes obras viales que se tienen proyectadas sobre el Carril Godoy Cruz y Avenida Mitre. Y existe otro eje importante de inversiones públicas en torno a la Avenida Costanera, que sumado al proyecto de refuncionalización de la terminal que desarrollarán empresas privadas, y otras obras de mantenimiento denota una muy fuerte presencia estatal.

Este contexto ha generado un escenario favorable para que inversiones privadas en diversos rubros lleguen al área, donde se destaca la aparición de complejos de uso habitacional y mixto, plazas hoteleras y hostales, locales de comida, estaciones de servicios y la aparición de empresas importantes que han renovado el paisaje. Estas inversiones, tanto públicas como privadas, no se distribuye igualmente en toda el área, sino que existen zonas que han tenido mayores transformaciones, y para ello en el capítulo 6 analizaremos esta diferenciación zonal que plantea el desarrollo geográfico desigual.

Los objetivos de la Municipalidad y del UNICIPIO de densificación de zonas urbanas encuentran en este sector de la zona pericentral de Guaymallén un espacio más que atractivo para su concreción, y muestra claros indicios de que estas transformaciones se profundizarán en el corto o mediano plazo. Pero este proceso también ha traído aparejado algunos conflictos/problemáticas por acceso al espacio urbano, que analizaremos en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 5

CONFLICTOS/PROBLEMÁTICAS URBANAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

5.1. Un área donde emergen conflictos

Este acelerado proceso de transformación ha generado conflictos por el acceso al espacio urbano. Existen determinados espacios de nuestra área de estudio donde han emergido conflictos que evidencian las maneras contraposición de apropiación/dominación del territorio de la ciudad.

Para hablar de conflicto retomaremos la definición elaborada por el Observatorio de conflictos urbanos en Santiago de Chile (2009), que dice que se trata de:

Las acciones colectivas que manifiestan públicamente los problemas y tensiones explícitas o subyacentes al modelo vigente de producción de ciudad, y se enfrentan a actores o instituciones representantes de ese modelo en busca de una solución. Son luchas que no sólo se dan en el espacio urbano; más bien, el espacio urbano se convierte en el centro mismo de la disputa. (p.2)

Siguiendo con esta definición, si pensamos en los casos de nuestra área de estudio podemos decir que existen o han existido una gran variedad de conflictos, seguramente muchos de ellos no hemos llegado siquiera a conocerlos, pero analizaremos aquellos que cumplen con las características que da cuenta la definición. Por ello, entendemos que existe conflicto cuando cumplen con dos características fundamentales: por un lado, es imprescindible que existan actores que se movilicen para manifestarse como respuesta a un problema que los afecta, y que por lo tanto se sitúan frente a actores con intereses antagónicos. Y por otro lado, el escenario donde se desarrolla la problemática es la ciudad, en nuestro caso en este sector de la zona pericentral de Guaymallén, que es donde se manifiestan las distintas formas de apropiación y uso del espacio urbano.

También hemos tomado algunos casos en donde existe una problemática que se ha manifestado o se manifiesta sobre el espacio urbano pero no cumple con todas las propiedades para denominarla conflicto, y en la mayoría de los casos tiene que ver porque no han existido actores que se movilicen para respuesta a dicho problema. Creemos importante poder contemplar

estos casos de problemáticas urbanas porque también muestran algunos de los efectos de las políticas neoliberales en el área.

Respondiendo a la clasificación de conflictos urbanos propuesta en nuestra área de estudio, hemos llevado a cabo un relevamiento de conflictos/problemáticas a través del seguimiento de diarios, del trabajo de campo, entrevistas informales con vecinos/as y entrevistas formales con actores claves. En este trabajo encontramos catorce (14) casos donde ya se han manifestado conflictos/problemáticas, de los cuales siete (7) ya son casos resueltos que han concluido, seis (6) se encuentran todavía latente o inconclusos con soluciones provisionales. A su vez, a estos catorce (14) casos podemos incluir dos (2) grandes áreas que se presentan propensas al desarrollo de potenciales numerosos conflictos/problemáticas urbanas. De este total entendemos que nueve (9) de estos casos podemos clasificarlos como conflictos porque cumplen con todas las condiciones propuestas en la definición, y cinco (5) casos sólo los denominaremos como problemáticas urbanas porque consideramos forzado clasificarlos como conflicto, y al mismo tiempo creemos que son problemáticas importantes que deben ser incluidas.

A continuación presentamos los conflictos/problemáticas identificados siguiendo la clasificación presentada en el marco teórico:

- 1) *Conflictos por acceso a la vivienda (4)*: se basa en conflictos que generan las lógicas del mercado del suelo urbano y las políticas públicas en relación al ejercicio del derecho humano por el acceso a la vivienda y sus componentes. En nuestra área de estudio encontramos dos (2) casos clasificados como conflictos y otros dos (2) como problemáticas ya que no llegan a cumplir con todos los requisitos de la definición.

Entre ellos encontramos al conflicto por la vivienda del ex asentamiento Ferrocarril Belgrano, que analizaremos en profundidad en este capítulo.

También han existido otros casos de problemáticas urbanas de vivienda que tienen que ver con la ocupación de terrenos baldíos o casas abandonadas. Hemos relevado el caso del asentamiento informal que existió en las inmediaciones de un antiguo terreno baldío localizado sobre calle Costanera y Olascoaga, que fue desalojado hace ya más de cinco años y actualmente se han construido locales comerciales. Este caso lo tomaremos como una problemática urbana ya que no existieron actores manifestándose que lleve a que lo clasifiquemos como conflicto.

Y también dos casos de casas abandonadas ocupadas: Uno de ellos sucedió en el año 2014, donde existió un conflicto entre personas que decidieron ocupar una casa abandonada muy cerca del espacio Julio Le Parc (localizado en calle Garay entre O'Brien y Godoy Cruz), con el propietario de la vivienda y los vecinos circundantes. Se desarrollaron numerosos casos de asaltos que llevaron a los/as vecinos/as a presentar numerosas quejas y en algunos casos a organizar asambleas de vecinos, que generó que la relación entre okupas y vecinos se hagan más tensa. Con estas acciones los/as vecinos/as lograron apurar los tiempos para que la policía intervenga mediante medida judicial a desalojar. Hoy podemos decir que esa antigua vivienda ha sido demolida y construida una nueva en su lugar. En este caso sí podemos decir que existió conflicto.

El otro caso fue muy similar, y que se trató de casa abandonada ocupada por familias con problemas de viviendas en el año 2012. La misma era una antigua propiedad localizada sobre calle Francisco de la Reta (entre Uruguay y Emilio Civit), donde su ocupación trajo numerosos conflictos con vecinos circundantes y sobre todo con el dueño de la propiedad. El caso se resolvió con el desalojo forzado de estas familias mediante una medida judicial, y posteriormente la casa fue demolida y hoy en esa propiedad su dueño está construyendo una nueva vivienda. Podemos decir que en este caso existió una problemática porque no se conoció el caso de vecinos organizándose, manifestándose ni públicamente ni llevando a cabo alguna acción en contra de actores que representan el modelo neoliberal de producción de la ciudad.

Sabemos que en estos dieciséis años existieron otros casos similares que no hemos podido relevar por la rapidez y la escasa trascendencia que tuvieron en los medios estos casos, pero que los casos anteriormente nombrados son un claro ejemplo de lógicas que se dieron en el área de estudio y que sólo hemos podido acceder a su información a través del conocimiento personal de los casos y hablando con vecinos/as.

Vale aclarar que en este tipo de conflictos sólo analizaremos en profundidad el caso del asentamiento Ferrocarril Belgrano. A su vez, debemos decir que todos estos conflictos y problemáticas se han sido resueltos, al menos provisoriamente expulsando a las familias con problemas de vivienda en la mayoría de los casos.

- 2) *Conflictos por el crecimiento urbano (4)*: tienen que ver con conflictos generados con la dinámica de crecimiento inmobiliario privado imperante, se relaciona también con la construcción en altura, el desarrollo de autopistas, los distintos equipamientos comerciales que surgen, conflictos por la regulación del suelo en determinadas áreas, etc. En esta categoría encontramos cuatro (4) casos en los que entendemos que cumplen con las características para clasificarlos como conflictos; como así también identificamos dos (2) zonas donde se pueden desarrollar conflictos/problemáticas urbanas potenciales en un futuro próximo.

Uno de ellos es el conflicto entre el Club Argentino-Municipalidad de Guaymallén-Belgrano Cargas por el Ecoparque proyectado en el espacio baldío del ferrocarril, que se localiza sobre los mismos terrenos que reclama el club. Sobre este conflicto profundizaremos a continuación, pero podemos decir que es un conflicto inconcluso porque se desarrolla actualmente y no ha sido resuelto.

También existen otros conflictos dentro de esta categoría, como el reclamo de los ex trabajadores ferroviarios al Estado, cuando se construía el Espacio Julio Le Parc, ya que este megaproyecto urbanístico se localiza en el sector donde se llevaban a cabo las maniobras de carga del ferrocarril. Los ex trabajadores nucleados en la Unión Ferroviaria entendían que el desarrollo de dicho proyecto interrumpirían las intenciones de reactivación del Ferrocarril Belgrano y el Tren Regional Cuyano prometidos en algún momento (Los Andes, 01-04-2007). Lo que existe aquí es un conflicto por superposición de usos del suelo. No lo analizaremos en profundidad pero sí podemos decir que se llevaron pocas acciones concretas como manifestación, una de ellas fue apelar a los medios de comunicación. Si bien podríamos decir que este conflicto se terminó resolviendo en favor de quienes pregonaban la construcción del Le Parc, podemos decir que ante la posibilidad de que se reactive el ferrocarril en el área o sea desplazado hacia otro punto, puede que se desarrollen nuevos problemas, por ello hemos decidido clasificarlo como conflicto inconcluso.

Además creemos que la cantidad de proyectos que existen en los ex terrenos del Ferrocarril Belgrano traen consigo la posibilidad de nuevos conflictos a futuro (o al menos problemáticas urbanas) por la superposición de Usos del Suelo. También estimamos que el proyecto de renovación integral de calle Godoy Cruz traerá conflicto

por superposición de Usos del Suelo en propiedades circundantes que deberán adaptarse a nuevos usos que traerá esta revalorización y modernización. A todos ellos los clasificaremos como conflictos/problemáticas urbanas a futuro.

Otro conflicto que entraría en esta clasificación tiene que ver con el proyecto de *refuncionalización de calle Mitre*, ya que para su concreción requiere un ensanchamiento de la calle, que entra en conflicto con los intereses privados de quienes viven en torno a la misma. Un conflicto que no se ha terminado de resolver es la compra la propiedad privada (casa y galpones) localizada en calle Bandera de Los Andes y Mitre, que interrumpe lo proyectado (conflicto latente o inconcluso). A su vez, según lo comentado por vecinos/as e instituciones, el Estado pretende comprar una parte de las propiedades que se localizan sobre la calle Mitre, para concretar la ampliación. Esto que nos lleva a creer que existirán en un futuro próximo una gran cantidad de conflictos/problemáticas urbanas similares en todas las propiedades circundantes a la Avenida Mitre en donde la refuncionalización necesite una ampliación.

Y también hemos tomado como conflicto por el crecimiento urbano el conflicto surgido por el posible traslado del Centro de Salud Municipal N°222, que actualmente se localiza en las inmediaciones del Club Social y Deportivo Juventud de Pedro Molina, y el Municipio quiere desplazarlo hacia las inmediaciones de la Plaza Martínez de Rosas. Esto ha generado desconfianza y descontento por parte de la directora del centro de salud y la comunidad que concurre diariamente porque entienden que el Municipio no tiene en cuenta las condiciones de accesibilidad que tiene su actual ubicación, como así tampoco los lazos que establece el deporte con la salud al estar ubicado en el club. Esto llevó a generar acciones públicas en diarios, hoy no saben qué será de la existencia de dicho centro de salud y está sufriendo un profundo proceso de vaciamiento en cuanto a servicios a ofrecer, y se teme que termine desapareciendo. Por ello creemos que este caso se puede identificar como conflicto inconcluso (Mendozapost, 06-02-2015).

- 3) *Conflictos medioambientales (2)*: se relacionan a los problemas ambientales que generan determinados proyectos que se realizan sobre la ciudad, que tienen impactos directos o indirectos sobre el medio ambiente. En esta categoría debemos decir que no hemos identificado casos que cumplan con las condiciones para que sean denominados como conflictos, ya que no existieron actores manifestándose en búsqueda de una solución. Sí

podemos decir que identificamos en nuestra área de estudio dos casos de problemáticas urbanas que tienen que ver con basurales a cielo abierto que crecieron, sobre todo durante la crisis, en espacios baldíos de la ciudad, que son una manifestación de la existencia de baldíos y falta de mantenimiento urbano por parte del Municipio. Uno de ellos se ubicaba en torno al Ferrocarril, donde desde el 2001 vecinos/as denunciaron el crecimiento de basura que contaminaba el paisaje (Los Andes, 27-09-2001). Este basural se localizó donde actualmente se ubica el Espacio Julio Le Parc durante casi toda la primera década del siglo XXI. Pero cuando se comenzó a limpiar el área para primero la construcción del Mega estadio que terminó por siendo el Espacio Cultural, se expandió hacia el terreno donde se encontraban los asentamientos (donde se proyecta el Ecoparque) y en los límites externo norte del ferrocarril. El Estado en los últimos años ha llevado a cabo obras públicas para revertir esta situación como la creación de espacio verde en el contorno norte y noreste del terreno del ferrocarril, pero el complejo continúa hoy funcionando como un reservorio de basura por lo que hemos decidido clasificarlo como problemática urbana inconclusa.

Otro caso de problemática urbana por la proliferación de un pequeño basural a cielo abierto fue durante mucho tiempo un antiguo baldío localizado en Costanera y Olascoaga (donde también se localizó uno de los asentamientos antes nombrado). Durante por lo menos diez años se convirtió en un escenario para que personas que trabajaban informalmente recogiendo escombros en carretela por todo el área los vertían en este baldío, así como también recibía basura desde distintos puntos tanto de Guaymallén como de la Ciudad de Mendoza. La falta de mantenimiento por parte del Estado, como así también la cantidad de tiempo que este terreno permaneció subutilizado permitió su desarrollo. Pero en los últimos dos años se cerró el predio, y recientemente se han construido locales comerciales en sus inmediaciones, llevando a solucionar el problema de basural a cielo abierto. Por ello hemos denominado este caso como una problemática urbana resuelta, y que forma parte del proceso de renovación urbana que acontece en el área.

- 4) *Conflictos por deterioro urbano (4)*: Son conflictos generados a partir del deterioro del espacio urbano o barrial; se incluyen en esta clasificación a problemas por la protección patrimonial, conflictos por la ocupación y deterioro de espacios públicos, el deterioro de

relaciones sociales en espacios que históricamente son importantes en la ciudad. En nuestra área de estudio existen por lo menos tres conflictos y una problemática urbana que entran en esta categoría: conflicto por la posible venta del Club Atlético Argentino, conflicto por la posible venta del club Pedro Molina, y el conflicto por erradicación de trabajadores/as feriantes del espacio público en la ex Estación Belgrano. El caso del conflicto por la venta del Club Atlético Argentino se analizará en profundidad más adelante, pero entendemos que ver con este conflicto porque los clubes son espacios sociales que han cumplido un rol importante en la formación de la ciudad, y que por las crisis que han atravesado se ven amenazados por intereses inmobiliarios. El club Atlético Argentino quiso ser comprado por la cadena de supermercados Walt Mart y ante la resistencia de los hinchas no fue vendido el predio (conflicto resuelto).

Caso parecido ocurrió con el Club Social y Deportivo Juventud de Pedro Molina, que al atravesar un proceso profundo de crisis en la primera década del 2000, fruto de vaciamiento interno e irregularidades administrativas, hacia el año 2009 un emprendimiento privado de gran envergadura (se dice que era una cadena de hoteles) quiso comprar las instalaciones del club. Vale decir que su localización (en Calle Matienzo y Gutierrez, de Pedro Molina, aledaño a la ruta 40) y las dimensiones de sus terrenos llevaron a despertar el interés a emprendedores inmobiliarios. Pero fruto de la organización barrial y el apoyo de la municipalidad, el club fue recuperado y hoy funciona normalmente volviendo a cumplir su función social. Por ello hemos decidido clasificarlo como conflicto resuelto (Los Andes, 25-09-2011).

También incluimos en esta clasificación conflictos relacionados con la apropiación de espacios públicos, y en este caso el conflicto entre la Feria Popular de Guaymallén y la Municipalidad de Guaymallén. Se desarrolla en el predio de la ex Estación Belgrano y plantea maneras contrapuestas de apropiar/dominar el espacio urbano. Al finalizar el año 2016 la Municipalidad desalojó violentamente a los/as feriantes, que siguen resistiendo defendiendo su forma de trabajo y la centralidad urbana, este caso también lo analizaremos en profundidad (El Sol, 10-11-2016). A este conflicto lo clasificaremos como conflicto inconcluso que se desarrolla actualmente, que pese a lograr desplazar a feriantes el conflicto no se ha resuelto definitivamente

A su vez, señalamos en esta clasificación otra problemática urbana que tienen que ver con el cierre de plazas públicas, ya que durante el gobierno de Luis Lobos como intendentes (2014-2015) se propuso cerrar las plazas con rejas, y una de las primeras plazas a cerrar era la Plaza Martínez de Rosas en el distrito de Pedro Molina. Esta propuesta llega debido a los numerosos actos de inseguridad, pero sobre todo porque la plaza no ha recibido inversiones de mantenimiento en el último tiempo. Ante ello, el intendente generó reuniones con vecinos/as para proponer el cierre de la plaza pública. Podemos decir que no hubo conflicto directo porque no existió resistencia por parte de vecinos/as del barrio, si de parte de organizaciones que trabajan en Guaymallén y que se opusieron públicamente (organizando festivales y saliendo en los medios) al cierre de cualquier plaza de Guaymallén, pero no de este caso en particular. Finalmente no se concretó nunca ni el mantenimiento de la plaza ni el cierre. Por ello hemos decidido clasificarlo como una problemática urbana por el uso del espacio público inconclusa.

Es oportuno decir que estos catorce conflictos/problemáticas urbanas localizadas no representan el total de los casos que se han dado en nuestra área de estudio en los últimos quince años. También creemos que las dos zonas donde se podrían desarrollar potenciales conflictos/problemáticas en un futuro próximo, seguramente no serán las únicas. Pero sí tenemos que decir que los casos nombrados representan conflictos/problemáticas relacionados con el urbanismo neoliberal que mayor repercusión han tenido en los medios y en el espacio donde se localizan, como así también son las zonas donde más claramente se pueden visualizar conflictos/problemáticas en puerta.

Conflictos y problemáticas urbanas: resueltos, inconclusos y posibles

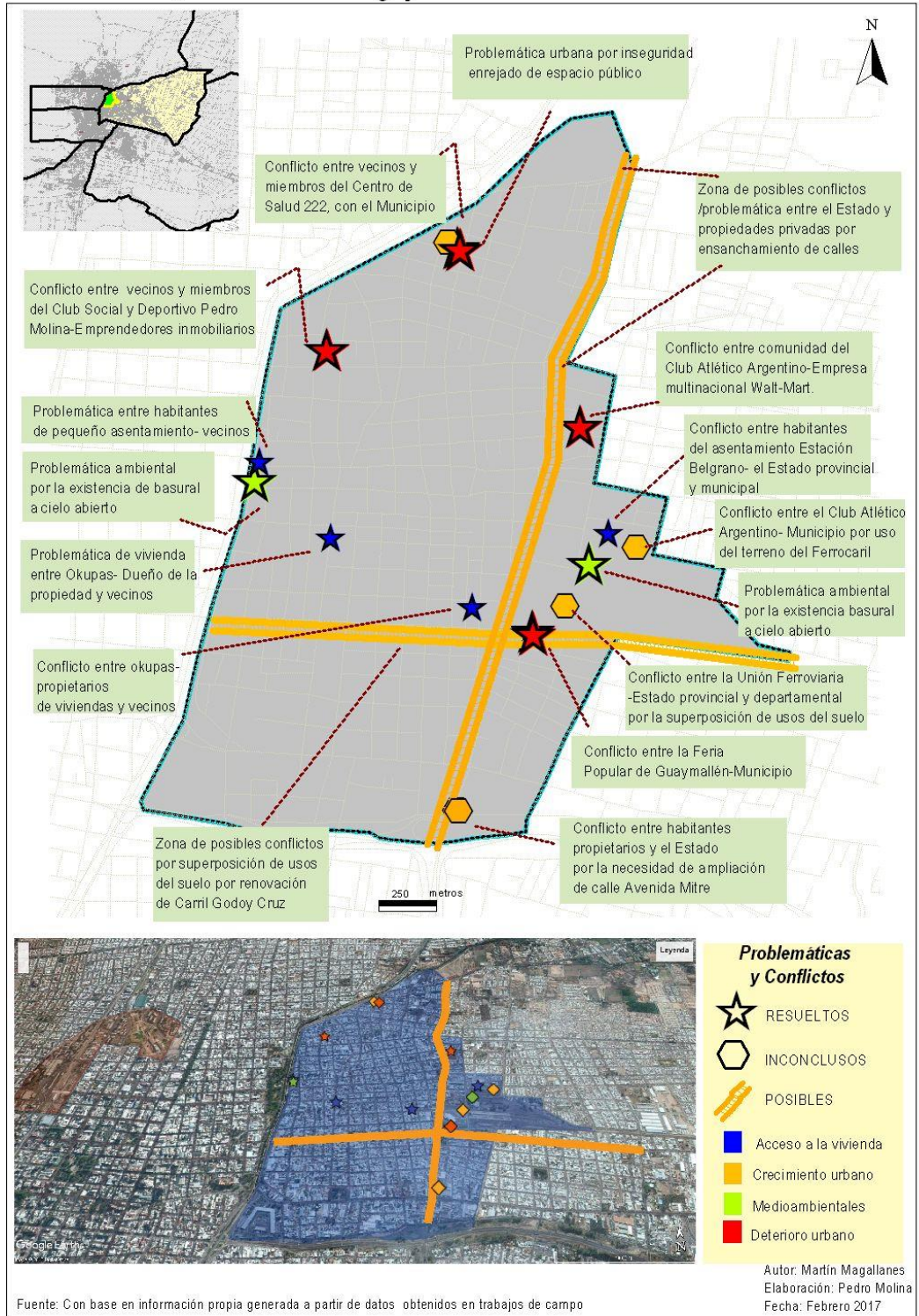


Fig. 55. Mapa “Conflictos y problemáticas urbanas en el área de estudio”.

A continuación exploraremos en profundidad casos de estudio de cuatro de estos conflictos nombrados, donde intentaremos entender quiénes son los actores que se enfrentan, cuáles son las causas y consecuencias, qué medios han utilizado, y buscaremos interpretar cómo se manifiestan en ellos prácticas del Derecho a la Ciudad. Los conflictos que analizaremos son: conflicto por la vivienda del asentamiento Estación Belgrano entre habitantes del asentamiento y el Estado municipal y provincial; el conflicto por el crecimiento urbano que enfrenta al Club Atlético Argentino y la Municipalidad de Guaymallén; y los conflictos por deterioro urbano como son el conflicto del Club Atlético Argentino con la empresa multinacional Walt Mart, y el conflicto entre el Municipio y la Feria Popular de Guaymallén.

5.2. Estudio de casos

5.2.1. Conflicto por acceso a la vivienda: El asentamiento Estación Belgrano

Las consecuencias del proceso de neoliberalización se hicieron sentir de manera profunda en la sociedad argentina. Tal como sostienen Herzer , Di Virgilio, Rodriguez y Redondo (2008), durante década del '90 los índices de pobreza se dispararon, dejando a un amplio porcentaje de la población en una situación de informalidad respecto al mercado del trabajo, y al acceso a la tierra y vivienda. Esta doble informalidad a la que tuvieron que incorporarse los sectores populares generó un importante cambio en la estructura socioespacial de las ciudades. En este contexto, la ocupación de extensos terrenos desocupados representó una forma de apropiación del espacio urbano por parte de los sectores populares, que dilucida la importancia que tiene la ciudad como espacio de sobrevivencia frente al escenario de crisis y empobrecimiento. Los datos que proporcionan Herzer et al. (2008) son más que elocuentes: según el censo nacional de población de 2001, existían en la ciudad de Buenos Aires alrededor de 120.000 personas ocupando y habitando desde la informalidad diversos tipos de inmuebles tanto de dominio público como privado.

En Mendoza las tomas de tierra también se manifestaron como una alternativa al problema de vivienda, y fueron los espacios centrales y desocupados de la ciudad uno de los principales puntos elegidos para ser ocupados. Entre ellos podemos nombrar a los asentamientos Costa Esperanza, Malargüe y Escorihuela que surgieron sobre los terrenos ferroviarios de la Estación Central de la Ciudad de Mendoza; como así a numerosos asentamientos informales que emergieron por toda el Área Metropolitana.

El caso de la Estación General Belgrano en Guaymallén es una clara manifestación de ello, ya que el asentamiento Estación Belgrano emergió como una respuesta a las lógicas del mercado del suelo urbano y a la falta de políticas públicas que garanticen el derecho a la vivienda digna. El mismo surgió en el año 2002 (aunque algunos sostienen que surge en el año 1999) en el contexto de profunda crisis económica, política y social que vivió el país. Se encontraba conformado por familias que ante su situación de pobreza, se incorporan a la ciudad desde la informalidad tanto laboral como habitacional, ya que decidieron ocupar los antiguos terrenos ferroviarios, principalmente asentándose en los galpones y talleres abandonados. En el año 2006 se comenzaron a levantar casas precarias en la zona donde hoy se ha proyectado el Ecoparque Estación Belgrano. A lo largo de los años de su existencia fue aumentando considerablemente la cantidad de habitantes, tal es así que en el 2006 se calculaba que existían 50 familias, y a fines del 2015 se estimaba que estaba conformado por 90 familias que vivían en la informalidad (El Sol, 9-11-2012).

Existieron tres tipos de conflictos entre intereses antagónicos en este caso: a) Por un lado, se enfrentaron los/as ocupantes informales con el Estado, ya que éste era el representante legal de dichos terrenos. b) También se enfrentaron los/as ocupantes informales con vecinos de la zona que llevaron a cabo denuncias, afirmando que desde que existía el asentamiento aumentó de la inseguridad en la zona. c) Y por otro lado, existió conflicto entre los/as mismos/as habitantes del asentamiento, ya que se generó una fuerte división interna, que tiene que ver con la competencia por el acceso a viviendas sociales que el Estado prometió como solución, atravesado por intereses políticos partidarios.

Para intentar explicar dicho conflicto se tomó como fuente de información las publicaciones en los diarios que reproducían principalmente la posición del Estado y en algunos casos la opinión de las uniones vecinales y vecinos/as. Pero también se optó por entrevistar a un referente social, como lo fue el ya difunto Padre Carlos Romero de la Parroquia Nuestra Señora de la Consolata, localizada frente a la Plaza San Mauricio de San José, a dos cuadras de donde se encontraba el asentamiento.

El conflicto de los/as ocupantes informales con el Estado surge desde el mismo momento en que son ocupados los galpones y terrenos del ferrocarril. Las medidas tomadas por el Estado ante esta situación tienen que ver con una respuesta al conflicto generado con los/as vecinos de la zona; ya que se sucedieron numerosas denuncias contra los/as ocupantes. En el año 2005 los/as

vecinos/as realizaron una manifestación sobre calle Mitre y Emilio Civit, pidiendo una pronta respuesta por parte del municipio ante la situación de inseguridad generada en la zona. Por ello, en el año 2006 la comuna decide elevar al Juzgado Federal N°2 de Mendoza un pedido de desocupación de los terrenos. Además pide la autorización para “*proceder con el cierre del predio y todas aquellas medidas tendientes a evitar futuras invasiones al inmueble*”. Tal es así que se llevó a cabo un amurallamiento de todo el perímetro del predio cuando se comienza a construir el Espacio Julio Le Parc, y a su vez la contratación de seguridad privada por parte de la ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes), el Municipio y la empresa Azúcar Ledesma que opera en parte de los galpones del predio.



Fig. 56. Fotografía propia: El Espacio Julio Le Parc desde los asentamientos.

Cuando se inaugura el espacio cultural el conflicto se hace más candente, ya que la gran inversión estatal en el área no hace más que hacer más fuerte el dualismo existente. Ante esto el personal de Desarrollo Social del municipio de Guaymallén ejecuta un censo habitacional entre los/as ocupantes, con el objetivo de otorgarles casas del Instituto Provincial de la Vivienda al corto plazo. Este censo llevado a cabo a comienzos de 2012 estableció que vivían 80 familias en todo el predio, a quienes se les otorgaría la vivienda. Pero surgió otro problema, ya que a partir de aquel entonces comienzan a llegar al predio por lo menos 10 familias más, buscando una

respuesta a su situación de pobreza. Esto genera conflicto entre dos sectores, por un lado los/as vecinos/as más antiguos/as nucleados/as en la unión vecinal Alicia Kirchner, que según se representante Paula Corvalán, la municipalidad “*incorporó al proyecto del IPV a 10 familias que llegaron al asentamiento recientemente*”. Y por el otro lado, vecinos/as más nuevos/as en el área, principalmente de origen boliviano, que se localizaron cercano al basural en el otro extremo del predio, y rápidamente obtuvieron respuestas a su situación. Esta división queda expresada en las palabras Corvalán en una entrevista dada al diario: “nosotros no somos racistas, pero ellos no han aportado en nada; ahora a nosotros nos excluyen, y a ellos, que llegaron hace muy poco, les van a cumplir nuestro sueño de tener una casa propia” (El sol, 09-11-2012).

El conflicto tomó otro cauce, ya que después de más de tres años de espera, en setiembre de 2015 el municipio procedió a desalojar a las familias para otorgarles las casas que se habían prometido. En junio de ese año, el intendente Luis Lobos junto con la Dirección de Vivienda de Guaymallén y el Instituto Provincial de Vivienda, llevaron a cabo un acto en donde se firmaron las tenencias individuales de casas correspondientes a 120 familias de los asentamientos localizados en la ex finca Badano del distrito El Bermejo, y del asentamiento Estación Belgrano. El nuevo barrio se denominó Fuerza y Progreso y está ubicado entre calles Virgen de las Nieves y Colombia, del distrito El Bermejo. Se trata de viviendas sismo resistente con uno o cuatro dormitorios según la familia. Se entregaron con sanitarios completos, cocinas, lavaderos y zócalo cerámico en toda la vivienda. El valor de las casas fue subsidiado un 20% por el IPV y el 80% restante corresponde a un crédito que debe ser devuelto por los/as vecinos/as en 360 meses a tasa cero (Guaymallén24, 05-06-2015).

Cuando se le consultó al Padre Carlos Romero sobre cómo actuó el Estado como garantizador del derecho a la vivienda, él respondió:

“En primer momento la ONABE (ente regulador de los ferrocarriles) reacciona por la denuncia de los vecinos. El Estado ha ido jugando queriendo conformar a los vecinos del asentamiento y queriendo conformar a los otros vecinos. Los procesos que han manejado no han sido de maltrato, la violencia ha sido dada en el mensaje pero lo han tratado de dibujar como una linda cara. Por ejemplo, en una reunión a comienzo de marzo de 2015 con la gente de vivienda, los citaban por sectores y les explicaban cómo iba a ser el proceso de cambio de casa, era subimos los muebles al camión y todo lo que se quieran llevar, las personas se

van por su cuenta y topadoras atrás. Le digo a Viviana (directora de vivienda), que si porque no podemos permitir que se vuelva a asentar nadie en el mismo momento van a estar la topadora y los camiones es violento. Además desde hace cuatro años han tenido guardia privada de manera permanente, que era contratada que ayudaba a pagar la azucarera Ledesma. Le digo es muy doloroso esto y la funcionaria contesta: “Padre imagínate tanto que ha soñado esta gente tener una casa nueva, la dignidad de una casa nueva; ellos se van a estar yendo a su casa y la van a poder celebrar.” Eso lo tengo claro, pero acá hay historia también que tiene que ver con la dignidad, acá hay gente que ha nacido, que se ha enamorado, que ha muerto estando acá porque la casa no llegaba justamente. Me da vuelta la cara y me dice “usted imagínese la emoción de tener una casa nueva”, en esos términos planteo que fue violento”. (C. Romero, comunicación personal, 08 de setiembre de 2015)

Como bien sostiene Carlos Romero en el proceso de resolución del problema el Estado no actuó de forma violenta, al menos físicamente; pero existió una violencia simbólica en el modo en que se llevó a cabo el proceso.

Respecto al conflicto entre los/as habitantes del asentamiento y el vecindario de los alrededores, se le consultó al el Padre Carlos Romero y argumentó:

“Una buena parte de los vecinos decían que todo lo que pasaba en el barrio o en la parroquia eran lo de los asentamientos, que en algunos casos estuvo comprobado que era gente de ahí, pero ya estaba estigmatizado de antemano el asentamiento; sin embargo hoy no están y los hechos de inseguridad siguen pasando. Igual había gente de los alrededores que decía que el asentamiento les daba seguridad porque los que tenían negocio a mucha gente les cobraban menos, le hacían precio, le regalaban tortitas del día anterior y generaban una especie de amistad, un código, que hacía que se sientan cuidados. Y el resto son los vecinos de “casa” que estaban todos en contra“. (C. Romero, comunicación personal, 08 de setiembre de 2015)

Si bien un importante porcentaje de la población ha solucionado su demanda, el conflicto no se ha dado por terminado ya que aún continúan viviendo algunas personas en el predio.

También se le consultó si cree que el conflicto de vivienda en el asentamiento ha sido resuelto, y Romero respondió que ha sido resuelto porque han conseguido casas pero hay otros problemas que se desplazaron al nuevo barrio:

“Yo creo que sí, pero lo que se buscó hacer fue sacar a la gente lo más lejos posible del espacio lindo del Le Parc. Solucionaron el problema de vivienda pero la parte humana no se ha solucionado, no hubo un proceso de preguntar cómo es una casa, con qué vecino van a estar, no hubo un proceso comunitario, no hubo un proceso entre las dos uniones vecinales, de hecho se están matando a palo entre las dos. Ahora a las uniones vecinales Fuerza y Progreso, Alicia Kirchner se les suma otra porque está en la segunda etapa y viene de un asentamiento que está en Rodeo de la Cruz. Para colmo en esto de los procesos humanos, cuando empieza ir la gente de vivienda a las asambleas que se hacían en la parroquia les hice el planteo de que por favor no hicieran lo mismo que hicieron en el barrio Alameda (Matus Hoyos y Allayme). Ya que en un mismo barrio juntaron tres asentamientos: parte de Las Tablitas de Godoy Cruz, la Media Luna que estaba en el acceso y el Bajo Bermejo. Dentro del barrio reeditaron las villas, ya que cada uno defiende su territorio. En ésta le pedí que no hicieran lo mismo pero lo hicieron. Las 80 familias están nucleadas con Alicia Kirchner y ocupan unas manzanas, en otras manzanas están las de Fuerza y Progreso, y la otra unión vecinal en otras manzanas”. (C. Romero, comunicación personal, 08 de setiembre de 2015)



Fig. 57. Imagen satelital del terreno del Ferrocarril con los asentamientos en el año 2010.



Fig. 58. Imagen satelital actual del terreno del Ferrocarril donde se encontraban los asentamientos.

Además se le preguntó sobre el estado de las casas entregadas, y contestó que también presentaban grandes fallas edilicias y no estaban tan bien como se veían en imágenes previas:

“A la hora de entrega de casas no estaban en condiciones óptimas. Cuando las veías por fuera estaban buenísimas, pero tienen miles de fallas. Ventanas que no abren, puertas que no cierran, el tema de la electricidad tienen un consumo de 3000 pesos por mes cada casa, una casa se incendió por problemas eléctricos. Sí tienen agua y cloacas, ese era uno de los problemas más grandes que tenían, por eso se demoraron. El “Rafa Moyano” los culpaba a la gente por hacer piquetes y apurar a que estén las casas[...] Allá no siguen organizados, la gente se hartó de la presidenta de la unión vecinal[...] Las casas son estéticamente muy lindas, ellos están contentos[...] Antes de que empezaran a construir le planteamos un terreno para espacio verde, un terreno para alguna escuela ya que las escuelas están superpobladas, y un terreno para centro de salud”. (C. Romero, comunicación personal, 08 de setiembre de 2015)

A modo de conclusiones provisionarias podemos decir que el Estado ejerció prácticas de dominación buscando controlar el espacio y transformar un área de la ciudad que se encontraba subutilizada en un nuevo centro de la cultura y la recreación del AMM. Se debieron enfrentar a las prácticas de apropiación que ejercían desde comienzos de siglo los/as habitantes del asentamiento Ferrocarril Belgrano, que ante la falta de acceso a la vivienda terminaron por ocupar los terrenos en desuso del ferrocarril. A lo largo de los años estas prácticas informales de ocupación del espacio urbano, se debieron enfrentar a numerosos problemas. Pero la

construcción del Centro Cultural Julio Le Parc no hizo más que hacer más candente el conflicto y el Estado terminó por tomar medidas que planteen una solución.

A través de la presión ejercida por los habitantes del asentamiento nucleados en uniones vecinales, se ha logrado el acceso a una vida más digna, ya que el Municipio junto con el Instituto Provincial de la Vivienda han garantizado el derecho a la vivienda a una buena parte de las personas que accedían a la tierra de manera informal.

Por lo que narró el Padre Carlos, la relocalización lleva otros problemas implícitos como la pérdida de hitos, lugares de referencia, historia, identidad y memoria colectiva para quienes habitaban dicho asentamiento, elementos que según Borja (2003) también deben ser perseguidos como derecho a la ciudad.

En cuando a la accesibilidad y centralidad, debemos decir que la política de vivienda implementada buscó a partir de la construcción del Espacio Julio Le Parc, la invisibilización de la pobreza, interpretada como un elemento que compite o molesta al proceso de modernización del área. Para ello, primero se tendieron muros que marcaban la separación entre estos dos modos de producir la ciudad. Y luego, se buscó relocalizar la villa en otro punto alejado de zonas centrales. De esta manera se desplazaron los problemas hacia la periferia de la ciudad reeditando villas hacia el interior del nuevo barrio, con todos los problemas que ello implica. Y a su vez, la relocalización llevó a que las redes informales de subsistencia que sus propios habitantes habían construido, relacionadas no sólo al trabajo sino también al derecho a vecindad compartida, desaparecieran.

5.2.2. Conflicto por los terrenos del Club Atlético Argentino

Existen dos conflictos que presentan al Club Atlético Argentino en el centro de la disputa del espacio urbano. Tomando en cuenta la clasificación propuesta afirmamos que involucra a dos tipos de conflictos distintos. Por un lado, el conflicto por las intenciones de adquirir los terrenos del Club Atlético Argentino por parte de un gran emprendimiento comercial, lo clasificamos dentro de los conflictos por deterioro urbano. Si bien podría clasificarse dentro de conflicto por crecimiento urbano, hemos decidido clasificarlo de esta manera ya que tiene que ver con el deterioro de relaciones sociales y de espacios históricos dentro de la ciudad que son defendidos por sus habitantes para que no sean apropiados por el mercado. En este caso enfrenta al club con un gran emprendimiento inmobiliario privado, ante las intenciones de la empresa por comprar el

predio donde se localiza el club.

Por otro lado, también existe un conflicto por el crecimiento urbano que involucra al club. Si bien también podría estar clasificado dentro de la categoría conflicto por deterioro urbano, creemos que tiene que ver con el crecimiento urbano porque los proyectos de densificación y reutilización de baldíos urbanos, en este caso el Proyecto de Ecoparque, se contraponen o al menos interrumpen con los intereses del club Atlético Argentino de utilizar el espacio para sus actividades. En este conflicto el club se enfrenta con el Estado Nacional representado por el Belgrano Cargas, y también con los intereses del Estado a nivel municipal sobre los terrenos del ferrocarril subutilizados.

5.2.2.1. Conflicto por posible venta del predio a la empresa Wal Mart



Fig. 59. Fotografía propia: “La puerta a la gloria” tomada en las inmediaciones del estadio del club.

El problema con emprendimientos inmobiliarios privados se remonta a agosto de 2012. Ya que previo a la inauguración del Espacio Julio Le Parc, la institución deportiva recibió la noticia de que un gran emprendimiento inmobiliario quería comprar sus instalaciones con motivos de desarrollar un hipermercado. Según fuentes allegadas al club, se trataba de la empresa multinacional Wal Mart, que viendo la localización estratégica y la gran extensión del terreno de 1,8 hectáreas perteneciente al “Boli”, encontraron un espacio con un gran potencial económico para desarrollar sus inversiones. El club se encuentra localizado sobre calle Mitre, a cinco cuadras del Espacio Julio Le Parc, y teniendo en cuenta los proyectos existentes en el área,

la lectura de mercado que hizo la firma internacional es más que interesante; más si se tiene en cuenta la profunda crisis que atraviesa el club desde fines de los años 90’.

Para investigar sobre este conflicto se han tomado los archivos de diario existentes y también se ha entrevistado a Federico Díaz, miembro de la actual Comisión Directiva, ex jugador y referente de la institución.

Consultado sobre cuando surge el conflicto Federico sostuvo:

“El conflicto se genera cuando la cadena de Supermercados Wal Mart aparece, queriendo comprar el terreno perteneciente al Club Atlético Argentino a cambio de un predio deportivo en El Bermejo. Se hablaba de la propuesta de construir una cancha grande para 7000 espectadores, canchas de fútbol sintético, pileta, quinchos, etc”. (F. Diaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

Según lo expuesto al Diario Los Andes por el presidente de la institución en aquel entonces, Miguel Miranda, la propuesta era que Argentino ceda el terreno a cambio del otorgamiento de un predio de 6 hectáreas ubicado en calle Tirasso y Profesor Mathus, en el distrito de Bermejo. Allí la empresa multinacional ofreció la construcción de un estadio para 7.000 personas, 3 canchas auxiliares para las divisiones inferiores, pileta de natación y quinchos para socios. Pero los intereses inmobiliarios rápidamente encontraron una fuerte resistencia por parte de los/as simpatizantes del cuadro de fútbol, ya que el “Boli” forma parte de la identidad de San José y alrededores (Los Andes, 26-08-2012).

Al ser entrevistado por el diario un vecino esgrimió: “ojalá no se lo lleven. El club tiene su historia y muchos han trabajado por él aportando lo que tenían. Creo que falta ayuda económica de la gente del barrio para que no cambie de lugar” (Los Andes, 26-08-2012).



Fig. 60. Fotografía propia: “El equipo del futuro”, tomada en las inmediaciones del club.

Aunque también generó opiniones encontradas con vecinos/as que viven en el área aledaña al estadio, ya que creyeron oportuna la concreción del hipermercado porque permitiría una revalorización de una zona atravesada por la inseguridad.

Respecto a lo que generó la noticia en el barrio Federico Díaz respondió:

“Generó opiniones divididas entre hinchas y vecinos. Podemos decir que existían tres miradas. Algunos hinchas estaban a favor ya que creían que ante los muchos problemas económicos y edilicios que tenía el club, la propuesta sería un volver a empezar con mejores instalaciones. También estaban a favor aquellos vecinos que estaban cansados ya de los disturbios que se generaban en las inmediaciones del club, cada vez que se juega un partido los fines de semana. Y por otro lado los hinchas que defendieron a morir al club y que no permitían que fuera vendido; entre ellos como figura principal estaba la familia Case Serra los que fueron los que donaron los terrenos allá por los años 40. También existían dirigentes estaban a favor de la venta del club, los cuales sufrieron amenazas ellos y sus familiares

por parte de la barra del club”. (F. Díaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

La noticia cobró revuelo en todo San José, apareció en los diarios y canales de televisión más importantes de la provincia. Ante ello, rápidamente la gente que estaba en contra de la venta tuvo la necesidad de manifestarse y hacer conocer su descontento. Los/as hinchas del club organizaron banderazos en defensa de los terrenos del club, acudieron a los medios, y ante la desconfianza de que la dirigencia concretara el truke se produjeron amenazas al presidente.

Cuando se le preguntó a Federico Díaz respecto a por qué cree que Wal Mart tuvo intenciones de comprar el predio, respondió con una mirada bastante similar a la planteada a lo largo de esta investigación:

“Creemos que tiene que ver con la creciente revalorización de esta zona de San José. Esto se venía ya generando con importantes emprendimientos edilicios, como el Centro Cultural Julio Le Parc ubicado a unas pocas cuadras del club” (F. Díaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

Consultado al miembro de la comisión actual sobre cómo se resolvió el conflicto, argumentó:

“Se resolvió a favor de aquellos que no permitieron la venta del club. Sobre todo después de descubrir que lo que ofrecía Wal Mart no era lo que habían prometido en un principio. Y porque el Boli es de San José”. (F. Díaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

Finalmente gracias a la movilización de hinchas y a la intervención del municipio como mediador, la empresa multinacional desestimó sus intenciones de comprar el predio.

Este es un ejemplo de cómo el proceso de transformación y de puesta en valor del suelo de ésta área histórica de Guaymallén, ha generado conflictos por el acceso al espacio urbano. La localización del club Argentino, las grandes dimensiones dentro de un entramado urbano muy localizado, su accesibilidad y la crisis que atravesaba la institución llevaron a que la cadena de supermercado más poderosa del mundo intente comprar dichos terrenos. Pero las prácticas del derecho a la ciudad ejercidas por la comunidad de este club con un fuerte arraigo social y cultural en el área, llevaron a ponderar el valor de uso, o sea, su historia, la identidad y la

importancia socio-cultural; por sobre el valor de cambio, o sea, el alto valor económico que tienen los terrenos.



Fig. 61. Fotografía propia: Titulada “En los triángulos de la hinchada”, tomada en las instalaciones del club.

5.2.2.2. Conflicto con Belgrano Cargas y el proyecto Ecoparque.



Fig. 62. Fotografía cedida por el Club: El predio en discordia.

Este conflicto se desarrolla actualmente y tiene como protagonista al Club Atlético Argentino enfrentado con Belgrano Cargas, y de manera indirecta con la Municipalidad de Guaymallén.

Para entender este conflicto hay que remontarse a julio del año 1999, cuando la empresa Ferrocarril General Belgrano le cede a comodato al club Argentino, el terreno localizado entre Calles Rafael Obligado, Allayme y Gomensoro. El mismo fue otorgado de forma tenencia

precaria por un lapso de dos años a partir de la fecha (01-07-1999). La cesión tenía como objetivo atender a la demanda hecha por el club, ante la capacidad insuficiente del predio la institución deportiva para albergar las múltiples actividades que genera. Para ese entonces el ferrocarril se encontraba en una profunda crisis y sus terrenos estaban subutilizados.

Pero el club entró en conflicto primero con la grave crisis que atravesó al comenzar el nuevo milenio que llevó al deterioro de su infraestructura y pérdida de socios. Pero también, durante los dos años que tenía en su poder dichos terrenos se desarrollaron tomas de tierra ante el problema de vivienda descrito anteriormente. Esta situación llevó a que el club no pueda hacer uso de dicho predio.

Transcurrido dieciséis años de aquel comodato firmado por Ferrocarril Belgrano y la Municipalidad de Guaymallén, la Municipalidad terminó por erradicar al asentamiento localizado en el predio. Situación que despertó nuevamente el interés por parte del Club Atlético Argentino para intentar reclamar una nueva cesión de terreno. Este debe enmarcarse en una situación favorable que atraviesa el club actualmente, donde se está recuperando el rol social que ocupó históricamente con numerosas actividades para la comunidad y reparando su predio.

En noviembre de 2015 el club llevó su demanda a la Municipalidad y a la empresa Belgrano Cargas, pero dicho pedido se contrapone con los intereses de la institución ferroviaria y el proyecto de Ecoparque que proyecta la Municipalidad en el mismo lugar.

Para comprender más detalladamente el conflicto, se entrevistó a Federico Díaz sobre la situación, y también se tomaron como fuente de información a notas publicadas en diarios locales.

Se consultó a Federico por el estado actual del predio y sobre lo que pretende hacer el club en dicho espacio, a lo que el referente de la institución respondió:

“El predio actualmente se encuentra en total abandono, quedan los restos de las viviendas que fueron construidas años atrás, mucha basura en toda su periferia e interior. Lo que el club pretende es un principio construir canchas de césped para la práctica de futbol 11, 7 y 5 y así contribuir a la creciente demanda de jóvenes que son recibidos y contenidos por nuestra institución”. (F. Diaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)



Fig. 63. Imagen satelital del área en disputa.

El club ha llevado a cabo acciones para efectivizar su reclamo de forma legal, pero también ocupando el espacio de manera simbólica. Para conocer más, se le consultó también a Federico sobre qué ha hecho el club para reclamar por dicho terreno, a lo que respondió:

“Primero la Comisión Aroldo Cortenova organizó junto a los/as hinchas del club organizamos un banderazo y una ocupación simbólica del predio ante la falta de respuestas. Luego el club ha hecho el pedido oficial de dichos terrenos a Belgrano Cargas en Buenos Aires, mediante el representante de la empresa en Guaymallén. Por otro lado, el Senador Cobos intervino para que Belgrano Cargas le ceda en comodato parte de los terrenos a la municipalidad de Guaymallén para la construcción del Ecoparque. Dicho proyecto pretende no sólo un parqueado del lugar, sino que también poder levantar construcciones y caminos, que se contraponen con nuestro proyecto. A su vez, hemos hecho el pedido de los terrenos a la Municipalidad, pero al ser propiedad de Belgrano Cargas no nos

pueden dar una solución respecto a ese predio”. (F. Díaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)



Fig. 64. Imagen publicada por Diario Los Andes (25-11-2015), quien va con cámara en mano es Federico Díaz.

Finalmente el Municipio y Belgrano Cargas resolvieron que los terrenos no sean cedidos nuevamente al club pero el conflicto está a cerca de solucionarse, ya que ante la demanda la Municipalidad de Guaymallén se ha comprometido en otorgarle al club otro terreno cercano a su predio. Aún resta por resolver dónde, tal como nos contó Federico cuando se consultó si se el conflicto se ha solucionado ya:

“La respuesta de Belgrano Cargas fue que no nos iban a dar el predio, ya que no se podían hacer ningún tipo de construcción en su interior. La solución que en principio se nos ofrece y que está gestionando la municipalidad, es cedernos en comodato algún otro terreno cercano al club para poder construir nuestro predio deportivo. Nosotros lo consideramos fundamental para seguir contribuyendo a la

contención social y la práctica de fútbol para miles de chicos del departamento”.

(F. Diaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

Vale aclarar que actualmente el club se encuentra en una etapa de importante de superación de crisis, y está apostando al importante rol social y educativo que tienen este tipo de instituciones; a diferencia de la mayoría de los clubes que han descuidado esta faceta y se han volcado al mercado del fútbol. Tal como lo plantea Federico cuando se le consultó sobre el estado actual de la institución:

“Hoy el club se encuentra muy deteriorado en infraestructura producto de las crisis y problemas financieros que debió atravesar en los últimos años. Pero con una nueva comisión conformada por padres e hinchas han tomado ya importantes decisiones como bajarse del torneo Federal B para invertir en las infantiles e inferiores del club. Se está llevando a cabo un trabajo tanto deportivo como social y cultural con un gabinete pedagógico con clases de apoyo escolar y a problemas familiares. También se está invirtiendo en mejoramiento de infraestructura del club que está muy deteriorada”. (F. Diaz, comunicación personal, 07 de setiembre de 2016)

Con todo lo expuesto, podemos decir que este caso es un conflicto por deterioro urbano, según la clasificación trabajada el marco teórico. Espacios subutilizados y de gran tamaño en el interior del entramado urbano, despiertan el interés a instituciones, municipio, organizaciones o personas con problemas de vivienda para ocuparlo otorgarle un nuevo uso. El caso concreto del reclamo del club, demuestra cómo el proceso de transformación que se está viviendo en el área, ha generado conflicto entre distintos usos del suelo que se quieren generar en un mismo predio.

Es importante para esta zona de Guaymallén poder concretar un espacio verde, ya que existe una alta deficiencia si tenemos en cuenta que General Belgrano es el distrito con mayor cantidad de población. Si se concreta dicha construcción, seguramente generará un importante crecimiento en el valor del precio del suelo, y convierte en una situación incompatible el otorgamiento de terrenos a la institución deportiva.

Pero también demuestra cómo el Boli de San José está buscando estrategias para seguir ampliando su predio y devolverle el valor social de instituciones socio-deportivas, y para ello desarrolló acciones que parecieran acercarlo a una resolución a su favor. Pero el recientemente

conocido concurso del BID Urbanlab se proyecta sobre dicha área, por lo tanto será pertinente que los proyectos participantes tomen en cuenta las demandas de las instituciones que existen aledaña al predio.

5.2.3. Conflicto de la Feria Popular de Guaymallén por el acceso al espacio público

5.2.3.1. Rasgos generales del conflicto

Este conflicto se desarrolla actualmente en las inmediaciones de la ex Estación Ferrocarril Belgrano, más precisamente en los andenes donde está proyectada la escuela de Cine, y la playa que circunda el área, en la intersección de Calle Mitre y Carril Godoy Cruz. Se enfrentan trabajadores/as nucleados en la Feria Popular de Guaymallén, y la Municipalidad de Guaymallén, involucrando también al Estado nacional a través del Belgrano Cargas que es quien administra los terrenos ferroviarios.

Hemos decidido clasificarlo en conflicto por deterioro urbano porque el centro de la disputa es el espacio público urbano, en un contexto de profundas transformaciones en el área. Para entender el conflicto se ha consultado artículos de diario, se ha realizado entrevistas a trabajadores feriantes y también se recopiló información a través del trabajo de campo. Vale decir que hemos obtenido información muy importante con el material presentado por la organización de la Feria Popular cuando expuso sus fundamentos en la Banca del Vecino de Guaymallén, en donde también hemos podido hacer algunos aportes geográficos a esos fundamentos.

Primero debemos decir que tal como plantea Mariana Busso (2011) se entiende por ferias comerciales urbanas como aquellos lugares donde se desarrollan intercambios comerciales, y que a su vez son un espacio de interacción social, de sociabilización y encuentro. Les ofrece a algunas personas un ámbito de trabajo que según la autora es difundido, difuso y conflictivo. Este tipo de ferias se caracterizan por desarrollar sus actividades laborales en el espacio público, donde la demarcación no siempre explícita; es un espacio en constante movimiento y transformación ya que están sujetos a la circulación de gente y a las inclemencias del tiempo. Otras características propias de este tipo de ferias es que congregan actividades comerciales de bajo capital, es accesible el ingreso y egreso a las ocupaciones que allí se desempeñan, además la fuerza de trabajo adquiere una importancia fundamental (en desmedro de maquinarias o

tecnología), y los puestos de trabajo son fijos o semi-fijos. Todas este conglomerado de características lleva a que se reconozcan como trabajos informales.

Las ferias se suelen desarrollar en plazas, ramblas, peatonales o veredas. Plantean un modo particular de apropiación del espacio público, ya que estos lugares de esparcimiento, de tránsito y de paseo, se transforman en espacio de trabajo, donde los valores de uso, los frutos de su actividad, se convierten en mercancías, en valores de cambio que contribuyen a que las familias puedan vivir.

Tal como lo señalan los/as trabajadores/as de la Feria Popular de Guaymallén en los fundamentos presentados en la Banca del Vecino de Guaymallén, afirman que la actividad de los/as feriantes es una forma de trabajo genuino, sin enmarcarse en relaciones de dependencia y trabajo remunerado. Son además espacios de intercambio de bienes y servicios en baja escala, y en el caso de la Feria de Guaymallén está compuesta por vecinos/as de barrios aledaños, productores, ambulantes, artesanos.

Además este tipo de organización y forma de comercialización apunta a fortalecer la economía solidaria social y cultural, que es un modo de producción, consumo y distribución de riqueza centrada en la valorización principalmente del ser humano y no en la priorización del capital. Promueve la cooperación, la asociatividad y la autogestión. En ellas tanto la producción, como el consumo y la comercialización se llevan a cabo de modo autogestionado, y el fin principal es el desarrollo ampliado de la vida. Se presenta como alternativa viable a la dimensión alienante y asalariada del desarrollo del trabajo capitalista. (Orellana Gazaga, 2007).

5.2.3.2. Breve historia de la Feria Popular de Guaymallén

Si hablamos estrictamente de la Feria Popular de Guaymallén debemos decir que su existencia data desde la década del 80' cuando se comenzaron a localizar puestos de ventas cercanos al Mercado Cooperativo de Guaymallén (Distrito Belgrano), sobre calle Sarmiento. Hacia los años 89-90, en un contexto de hiperinflación, caída del austral y aumento de la pobreza estructural en todo el país, una gran cantidad de personas, compuesto principalmente por hombres y pertenecientes a la comunidad boliviana, se colocan en las veredas de esta calle. Es importante decir que en este contexto de aumento de la pobreza, también hubo un aumento considerable de población que llegó a poblar los barrios aledaños de donde se localizaba la feria; se puede nombrar entre ellos la construcción de los Barrios Pedro Molina, B° Silvana, El

Austral, San Sebastián, y un gran asentamiento que se generó frente a Calle Pedro Molina (que después se convertiría en el Barrio Lihué).

Es en este contexto que la feria comienza a posicionarse como una alternativa importante para poder generar un ingreso mínimo en los hogares. La calle Sarmiento y Gomensoro se transforma a lo largo de los años en un eje comercial con un gran dinamismo, que brinda trabajo a vecinos/as de la zona.

En su exposición en la Banca del Vecino (2016) los feriantes sostienen que desde el año 1984 existen normas en el municipio que regulan el “trabajo ambulante” (ORD. 1841/84 y 2180/86) pero que no reconocen en sus líneas a este tipo de feria y por ello han sancionado estas prácticas. Pero al contrario de impedir el crecimiento de ferias, se fortalecieron con el ascenso de la concurrencia de vecinos y visitantes desde distintos puntos.

Hacia comienzos del año 2000 la profunda crisis que atravesó el país fortaleció esta modalidad de comercialización en ferias, ya que fue una respuesta a la coyuntura. A lo largo de todo el país se multiplicaron ferias barriales en plazas y calles, así como también el club del trueque como una opción para obtener productos básicos.

A lo largo de su historia la Feria Popular de Guaymallén ha sido desalojada tres veces. La primera ocasión fue en el año 2003 cuando se desalojó a la Feria de la Calle Sarmiento, esta situación generó movilizaciones de resistencia, pero el Municipio bajo la gestión de Juan Manuel García (radical) decidió relocalizarlos en un antiguo predio baldío, localizado en el terreno colindante a la escuela Próceres de la Independencia del distrito Belgrano. Entonces comienza un período de acuerdos entre feriantes y el municipio.

Durante toda la década siguiente la feria tuvo un crecimiento exponencial, enraizándose con la cultura boliviana de los/as vecinos/as del barrio donde se localizó, se ocuparon no sólo el predio sino también la calle, vereda y plaza del área. Se estima que durante este período llegó a ser concurrida por diez mil visitantes, recobrando una mayor importancia como centro de intercambio.

Cuando se le preguntó a Estela Fernández cuándo comenzó el conflicto, ella contestó:

“El conflicto tiene su expresión en diferentes momentos cuando desde los distintos gobiernos municipales se pretende terminar con la feria y los

trabajadores se movilizan y son colocados en otros espacios (siempre públicos). Durante el gobierno radical de Juan Manuel García (aproximadamente 2003-2005) la feria es trasladada de Sarmiento y Gomensoro al predio de Malvinas y Brasil adónde funcionó hasta el 2014. El conflicto siempre estuvo porque en distintos gobiernos municipales se intentó levantar la feria, pero la movilización feriante hizo que la feria fuera relocalizada. No obstante este último periodo (a partir del 2014) ha sido el más controvertido”. (E. Fernández, comunicación personal, 20 de diciembre de 2016)

Como plantea Estela, el segundo desalojo por parte de la Municipalidad se desarrolló en el año 2014 bajo la gestión de Luis Lobos (justicialista). El objetivo del Municipio era, tal como señaló Juan Kohn, entonces secretario de Gobierno de la Municipalidad de Guaymallén (Mdzol, 26-10-2014), que los/las feriantes “estén en igualdad de condiciones que el resto de los comerciantes” pidiendo que en lugar de ocupar una plaza construyan un espacio para comerciantes, pero por su propia cuenta no a través del Estado. De esta manera el municipio procedió a desalojar de forma violenta el “Shopping de los pobres”, primero removiendo con tractores el predio dejándolo imposible de transitar, y luego a desalojar a feriantes de las calles a través de un fuerte operativo policial. Fueron más de 600 feriantes que se vieron afectados/as en aquel momento.

A partir de entonces se llevaron a cabo numerosas movilizaciones, visibilización en los medios, contó con el apoyo de concejales del Frente de Izquierda de los trabajadores Guaymallén (FIT), quienes llevaron las denuncias a la Banca del Vecino. Los/as trabajadores/as pedían al gobierno municipal que les otorguen un predio para que puedan seguir comerciando.

Se consultó a Estela sobre cómo fue el modo de operar del Estado y contestó:

“El modus operandis del municipio durante los últimos años ha sido el desprestigio de la feria, en relación a ponernos del lado de la ilegalidad, no pagamos impuestos, vendemos robado, quejas de los vecinos, venta de alcohol. Siempre hubo intentos de hacerla desaparecer en vez de legalizarla. Hubo siempre intentos de terminar con esta actividad pero ante la movilización de los feriantes se frenó el desalojo pero la feria fue corrida de un lugar a otro, no hubo

intentos de reconocer a la misma”. (E. Fernández, comunicación personal, 20 de diciembre de 2016)

A partir de las movilizaciones se logró que en noviembre de 2014 la Municipalidad realocice la feria en la ex Estación Belgrano, sobre calle Godoy Cruz y Mitre, en torno a los antiguos andenes donde hoy se proyecta la escuela de cine.

Se le consultó a Estela por qué fueron relocalizados en los terrenos del Ferrocarril y aseguró:

“Durante el 2014 fuimos colocados en la ex estación Belgrano por el ex intendente Lobos, y fuimos relocalizados porque nos movilizamos. Porque la intención fue que saliéramos del espacio público al privado. Se pretendió trasladarnos hasta Bermejo, adonde hay un espacio de la familia Muñoz, quién pretendía hacer un negocio con el alquiler de puestos”. (E. Fernández, comunicación personal, 20 de diciembre de 2016)

A partir de entonces la Feria Popular de Guaymallén se localizó en un espacio estratégico del AMM, ya que se encuentra en constante transformación, y su accesibilidad y conectividad le permitían un gran dinamismo de personas que llegan a comprar. A su vez, en los barrios aledaños existe una importante cantidad de inmigrantes que viven en Mendoza provenientes desde Bolivia, Perú y Chile que le otorgan una mayor riqueza cultural.



Fig. 65. Fotografía propia: “Día de compras en la Feria”.

5.2.3.3. Situación actual del conflicto

El actual intendente de Guaymallén Marcelino Iglesias (de Partido Radical) desarrolló políticas represivas buscando desalojar a los/as trabajadores/as feriantes del predio, por ello en octubre les hizo llegar una orden de desalojo a feriantes con plazo hasta el 30 de noviembre, plazo que fruto de negociaciones se prorrogó hasta fines del año 2016. El Municipio entendía que se estaban llevando a cabo una actividad comercial de forma clandestina, tal como sostuvo el director de Comercio de Guaymallén, Javier Massó: “están trabajando en forma ilegal, no sólo no cumplen con las exigencias impositivas sino que tampoco existen controles, ya que al no estar habilitado el predio no se pueden realizar controles municipales, por lo que son muchas las causales...” (El Sol, 10-11-2016).

Los representantes municipales sostenían que están colapsados por denuncias que hacen los vecinos, comerciantes y hasta desde el Transporte de servicio público ya que esgrimen que se hace imposible transitar por las calles con la gran cantidad de personas que transitan por la zona. Interpretaban que el conflicto se hace más complejo ya que donde se localizaba la feria pertenece al Estado Nacional, y están bajo la administración de Belgrano Cargas. Además entienden que

este problema es una solución temporal que tiene que asumir la gestión actual, que proviene desde la gestión anterior, tal como planteó Massó:

Nuestra intención no es dejar a estas familias sin trabajo. Estamos buscando soluciones pero no es un tema fácil. El problema viene de la gestión anterior y nosotros nos hicimos cargo de algo que no nos corresponde. Fue Lobos quien los reubicó en este predio que no está preparado para esa cantidad de feriantes y transeúntes y, además, el lugar es un espacio público, no es del municipio. (El Sol, 10-11-2016)

El Municipio sostuvo que los tiempos se agotaban y se estaba buscando una alternativa.

Existen diversos motivos por los que los/as feriantes consideran importante que permitan continuar el desarrollo de la feria en dicho predio. Uno de ellos tiene que ver con la importante función social que tiene esta forma de comercialización en el área, tal como cuenta Estela:

“La feria cumple una función económica, social, cultural y de esparcimiento. Económica porque permite que alrededor de 500 familias se lleven un mínimo ingreso o un complemento monetario para ayudar en la economía familiar. Los vecinos tienen la posibilidad de encontrar variedad de artículos y a muy buen precio, ya que muchos de los trabajadores de la feria son fabricantes (fundas /autos, zapatos, parrillas y herramientas, etc) productores (chacareros, plantas, panificación) y no aplican grandes ganancias sobre los productos. La función social de la feria consiste en reunir a las personas del lugar en la construcción de redes económicas más solidarias. Las Ferias Populares permiten reunir a un conjunto de personas”. (E. Fernández, comunicación personal, 20 de diciembre de 2016).

Los intercambios culturales que se producen entre diversas nacionalidades que confluyen en un mismo espacio público (Chile, Bolivia, Perú, Paraguay, Argentina, como así también inmigrantes de países africanos), le otorga una riqueza e identidad cultural muy fuerte. No sólo se comercializan productos sino también se comparten músicas, comidas, prácticas sociales

propias de cada nación que convierten al espacio público en cosmopolita mientras funciona la feria.



Fig. 66. Fotografía propia: El festival en defensa de las Ferias Populares.

Actualmente la feria está compuesta por personas de entre 20 y 70 años de edad entre las que podemos encontrar: madres solas a cargo del hogar, adultos mayores con una jubilación mínima que no alcanzan a costear sus medicamentos, personas mayores de 40 años que no pueden encontrar trabajo formal, personas con alguna discapacidad o enfermedad que son el sustento de hogares, estudiantes universitarios, jóvenes y adultos sin trabajo que desarrollan trabajos temporales de baja remuneración, entre otros. La gran mayoría presenta únicamente escolarización primaria y secundaria incompleta que dificultan el acceso al trabajo formal.

Además vale decir que si analizamos la feria desde una perspectiva de género, está compuesta principalmente por mujeres trabajadoras que han encontrado en esta forma autónoma de comercialización una forma para generar ingresos sin descuidar de sus hijos y así poder sustentar a sus familias. Según datos generados contruidos por los/as propios/as feriantes hacia el año 2014 existían alrededor de 800 familias de vendedores, de las cuales el 75% eran mujeres.

Otro de los motivos por los cuales los/as feriantes sostienen que deben continuar en el predio del ferrocarril, tiene que ver con su localización. Se ubica en un punto estratégico del departamento, con una gran accesibilidad y conectividad, ya que es atravesada por dos ejes transversales de Guaymallén (calle Mitre y Carril Godoy Cruz), y muy cercana a importantes rutas como son el Acceso Este, Norte y Sur. Esta centralidad urbana en un espacio que está siendo atravesado por un fuerte proceso de transformación, lleva a que concurran personas desde diversos puntos del AMM.

Ante este contexto, la Feria popular llevó a cabo numerosas acciones para visibilizar el conflicto acudiendo a los medios, organizando festivales y comunicando sobre la situación a quienes acuden a la feria. En su exposición en la Banca del Vecino de Guaymallén (promovido por concejal del Frente de Izquierda, Facundo Telera) pidió que se evalúe la posibilidad de que se declaren peatonales o paseos durante la jornada de días sábados y domingo los siguientes espacios, en orden de prioridades: a) la calle Rafael Obligado (la calle nueva abierta a partir de la construcción del Le Parc) desde Carril Godoy Cruz hasta Gomensoro. B) Boulevard Servet (desde calle Pedro Molina hasta Gomensoro). C) Espacio verde de calle Belgrano (entre calle Sarmiento y Víctor Hugo).

A fines del año 2016, el 29 de diciembre, fruto del trabajo llevado a cabo por la Feria Popular de Guaymallén junto a partidos políticos (FIT y Frente para la Victoria) y organizaciones sociales, se aprobó una ordenanza municipal donde el Municipio se compromete a permitir y proteger el desarrollo de las ferias populares en Guaymallén. Esta vía legal debía abrir un canal de diálogo entre el Municipio y feriantes, ya que gran parte del contenido ha sido planteado por la organización de la Feria.

A pesar de este avance en la negociación entre las partes, a comienzos del año 2017 el escenario se puso más tenso y conflictivo ya que el Municipio notificó a feriantes que desde el 9 de enero la Feria no puede seguir desarrollándose en el predio de la ex Estación Belgrano, donde funcionó la feria durante dos años y medio. Esto generó descontento en feriantes y decidieron llevar a cabo acciones para visibilizar, y lograr una alternativa al conflicto que les permita seguir trabajando. Los/as feriantes se movilizaron hacia el Municipio, hacia la legislatura provincial y también tomaron un piso de la Municipalidad esperando ser recibidos/as por el intendente Marcelino Iglesias. Tal como planteó Estela en una de las acciones que se llevaron para visualizar el conflicto:

“Hemos tenido que ir agudizando las medidas porque el gobierno municipal tiene los oídos sordos, sordos a la comunidad en general, es el cuarto día que estamos en protesta, estamos pidiéndole que se vuelva a producir el diálogo, porque ellos cerraron el diálogo con una notificación, veníamos en un proceso de construir en conjunto una ordenanza de encontrar una salida conjunta para la feria y ellos nos imponen ir a un lugar y ni siquiera han tomado en consideración la opinión de los vecinos de ese lugar. Se va a armar una guerra de pobres contra pobres”. (E. Fernández, comunicación personal, 20 de diciembre de 2016)

Por su parte, el director de Industria, Comercio e Inspección General de Guaymallén, Javier Massó, explicó que la medida se llevó a cabo por tres motivos:

Lo principal es que ese terreno no es municipal. Segundo, no es seguro, no cuenta con las condiciones mínimas ni está preparado para una feria, además de que ya hubo un accidente en el 2014. Y tercero, no cumple con ninguna norma de salubridad, ya que la Municipalidad no puede realizar controles de este tipo, porque se trata de una actividad ilegal”. (Guaymallén24, 13-01-2017)

Además sostuvo que la municipalidad se encontraba trabajando para lograr una solución, y desde el Municipio se ofreció trasladar la feria a la Plaza Bolivia, ubicada en el barrio Pedro Molina I, entendiendo como la opción más viable. Pero los/as feriantes sostenían que esta plaza no estaba dentro de lo dialogado entre las partes, y que no era un espacio indicado no sólo por su localización, sino también por su dimensión que no permite que todos los feriantes puedan desarrollar su actividad. También aseguraban haber tenido contactos con Belgrano Cargas, quienes les habrían dado el visto bueno para la utilizar el terreno, dando a entender que el desalojo tiene que ver con una voluntad política del municipio. Situación que dejaba entrever la posibilidad de que existiesen intereses inmobiliarios por parte del Municipio en el área, enigma que se resolvió hacia febrero cuando se anunció la obra de transformación integral del Carril Godoy Cruz y luego otros proyectos que existen en el área.

El conflicto tuvo un desenlace violento ya que la Municipalidad de Guaymallén optó por utilizar el poder coercitivo para lograr la erradicar la feria del área, como así también terminar derogando por decreto la ordenanza de reconocimiento y apoyo a las Ferias Populares que había

aprobado recientemente. El 9 de enero fue el último día que se realizó la feria en el predio, hacia la semana siguiente el municipio valló todo el predio para evitar cualquier tipo de avance de feriantes. El sábado 15 de enero de 2017 los/as feriantes realizaron una actividad informativa para la comunidad en la Plaza Belgrano (localizada frente al predio del Ferrocarril), donde llevaban a cabo una radio abierta y una exposición de mercadería sin comercializar. Pero la policía reprimió fuertemente con gases lacrimógenos y haciendo énfasis sobre dirigentes de la feria (entre los que se encontraba Estela Fernández y su familia), que terminó con 13 detenidos y 5 de ellos procesados por “resistencia a la autoridad”. Este accionar violento de la policía llevó a que numerosas organizaciones sociales de Mendoza se solidaricen con la causa de la Feria Popular de Guaymallén y ocuparan la entrada de la Comisaría N°25 de Guaymallén esperando que liberen a feriantes durante todo el día (Diario Uno, 15-01-2017).

El día de la detención uno de los feriantes, Martín Ortiz, argumentó al Diario Uno:

"Desde la Municipalidad nos pusieron siempre un motivo diferente para sacarnos de acá. Primero, que no cumplíamos con las reglas de comercio. Les respondimos que queríamos adecuarnos y tributar. Después nos dijeron que no cumplíamos con las normas de salubridad. Les dijimos que queríamos hacer el curso de manipulación de alimentos y todo lo que hiciera falta. Después nos dijeron que el problema era el terreno del ferrocarril. Hablamos con el Belgrano Cargas y ellos nos dijeron que nunca habían pedido el terreno. Hasta que el viernes vino el director de Comercio y nos dijo que sacarnos de acá es una decisión política". (Diario Uno, 15-01-2017)

Además respecto a la situación de desamparo en la que quedaban los/as feriantes a partir de esta decisión Municipal de ordenamiento urbano alegó:

"Hay personas que si no venden no pueden llevar la comida a su casa. Pero de verdad que es así. Nosotros no queremos planes ni subsidios. Queremos trabajar. Queremos adecuarnos, poner en regla lo que haga falta. El problema es que ellos no nos quieren acá porque dicen que van a ensanchar Godoy Cruz. Priorizan la estética antes que personas que tienen hambre y que están sin trabajo. Nos ofrecieron ir a la plaza Bolivia, del barrio Pedro Molina, donde vamos a perder nuestra clientela que hicimos acá. ¿Cuál es la diferencia entre ocupar este

espacio público y el de la plaza Bolivia? En realidad quieren esconder la mugre bajo la alfombra". (Diario Uno, 15-01-2017)

Mientras que desde la Municipalidad, a través del Secretario de Gobierno Nicolás González, justificaron el decomiso y la represión llevada a cabo diciendo que obedecieron a lo que planteaba la ordenanza 3.780/94, que "prohíbe la ocupación del espacio público con venta ambulante con parada fija". El secretario agregó su juicio de valor hacia los feriantes:

"Nosotros no los interpretamos como feriantes. Son autodenominados feriantes. ¿Feriante es aquel que se sienta a vender productos que no puede justificar el origen, el que compete de manera ilegal, el que vende comida sin pasar el más mínimo control sanitario?". (Diario Uno, 15-01-2017)



Fig. 67. Fotografía propia: "Enero caliente" tomada en la puerta de la Comisaría N°25 cuando procesaron a feriantes.

Luego de este suceso la feria se mantuvo sin funcionar durante casi un mes, situación que llevó a generar grandes conflictos en la economía de feriantes, y planteó la necesidad de tomar una decisión pronto. Por ello el día 5 de febrero la Feria Popular de Guaymallén fue relocalizada y tuvo su reapertura en un predio privado que funciona en calle Allayme y Moreno del distrito General Belgrano. La propuesta de llevar a la feria hacia el ámbito privado vino desde el Director de Comercio del Municipio, pero los costos que implicaban eran imposible para poder ser costeados por feriantes, por ello desde la organización buscaron terrenos para ser alquilados que se localicen dentro del área de donde provienen la mayoría de vendedores (Pedro Molina I y barrio Lihué) (Diario El Otro, 07-02-2017).

Tal como plantea la feriante y dirigente Nancy Colque:

“Como en el espacio público ya no se puede hacer feria y era insostenible la presencia policial, decidimos en asamblea alquilar colectivamente un espacio privado que esté a nuestro alcance económico” (Diario El Otro, 07-02-2017).

El terreno donde actualmente existe la feria es un complejo privado con antiguas canchas de fútbol que es alquilada por el dueño para que funcione los días sábados y domingos este tipo de comercialización. No todos los/as feriantes llegaron a este predio, sino que otra parte de la feria decidió dispersarse en distintos puntos del departamento. Por su parte el Municipio ofreció momentáneamente subsidiar el traslado de feriantes desde el espacio público al privado, pero según Nancy la propuesta resultó confusa:

“Primero nos propusieron subsidiar un alquiler durante tres meses, luego nos dijeron que el subsidio sería individual, y posteriormente que sería para los feriantes que se encuentren censados”. La propuesta se fue reduciendo, al punto de llegar a abrir el sábado con el aporte municipal de “dos baños químicos (durante tres meses), dos banners y panfletos (que nos entregaron el viernes a las 11 de la noche) y el compromiso incumplido de desmalezar el lugar”. (Diario El Otro, 07-02-2017).

Desde la organización saben que han tenido que perder parte de su esencia para poder seguir trabajando al tener que funcionar en espacio privado, pero creen que en otro contexto volverán a ocupar el espacio público.

Lo llamativo de este caso es la rapidez con que se llegó al desenlace, ya que una vez reubicada la feria el intendente Marcelino Iglesias y el Gobernador Alfredo Cornejo anunciaron la renovación del Carril Godoy Cruz como la “obra más importante del departamento”, que incluye la renovación del espacio donde se encontraba la feria. Ante esto Nancy sostuvo:

“Hoy vimos sorprendidos al gobernador anunciando obras en el carril Godoy Cruz, desde Mitre hasta Costanera. Justo sobre Mitre estábamos nosotros, un sector vulnerado e históricamente olvidado por el Estado. Evidentemente para este gobierno era un despropósito que estuviéramos en una de las arterias

principales del gran Mendoza y esto seguramente fue parte de los motivos del desalojo”. (Diario El Otro, 07-02-2017).

En este conflicto por deterioro urbano donde el espacio público se convierte en el centro de la disputa, se puede observar muy claramente dos maneras contrapuestas de apropiación. Por un lado, el Municipio que desaloja a los/as feriantes alegando que se trata de un comercio ejercido de forma ilegal, que se localizan sobre terrenos que le corresponden al ferrocarril y que existe una gran desaprobación social hacia la feria. Pero implícitamente demuestra a través de su modo de operar, bajo una lógica de dominación, erradica de forma violenta de esta área en constante transformación y revalorización, a quienes rompen con la estética moderna de la “*Ciudad Maravillosa*” que se está imponiendo. El accionar del Municipio fue contundente respecto al tipo de ciudad que quiere en esta área, ya que inmediatamente después de haber reubicado a feriantes anuncia que se ejecutará la obra más importante de la historia de Guaymallén en esta área.

Y por otro lado, encontramos a la Feria Popular de Guaymallén, que mediante una forma de comercialización que apunta a la autogestión, a la economía social y cultural, se apropian del espacio durante los fines de semana, rompiendo con la lógica del mercado que impera en la ciudad. A través de su forma de comercialización alternativa, estas/os trabajadores/as que provienen de sectores desfavorecidos de la provincia, logran satisfacer sus necesidades de reproducción social en la vida cotidiana, como así también acceder a derechos económicos, políticos y sociales en la ciudad. A su vez, están luchando por el derecho a la centralidad urbana digna, que es uno de los principios del Derecho a la Ciudad. Entienden que este tipo de organización y de apropiación debe poder desarrollarse en el centro del espacio urbano y no tener que ser relegado a espacios periféricos; como así tampoco creen oportuno que deban ser encasillados en espacios privados porque va contra los principios de la feria. Aunque la difícil realidad económica que atraviesa el país ha llevado a que tengan que optar por el alquiler de un espacio privado para poder subsistir con su forma de trabajo elegida.

CAPÍTULO VI:

DESARROLLO GEOGRÁFICO DESIGUAL EN ZONAS DEL ÁREA DE ESTUDIO

Lo explorado en la presente investigación muestra que los procesos descritos no se comportan de manera homogénea en toda nuestra área de estudio, existen espacios que están sufriendo un acelerado proceso de transformación a partir de grandes y numerosas inversiones públicas y privadas, y otros que han recibido pocas inversiones, y por lo tanto tienen un desarrollo más lento. Este proceso puede entenderse en términos de manifestación local del *desarrollo geográfico desigual* que se desarrolla a escala global, nacional, provincial y local.

Tal como plantea Neil Smith (2006), la lógica de acumulación del capital encuentra una respuesta a sus contradicciones mediante el desarrollo geográfico desigual, que establece espacios diferenciados uno del otro y a la vez presiona sobre estos lugares, a través de sus bordes, para lograr la homogeneización en un solo molde. Estos procesos de diferenciación en la lógica de acumulación del capital se desarrollan tanto a escala global como así también a escala local, y son el fruto de relaciones sociales, económicas y políticas específicas. El capitalismo genera ciclos temporales de expansión y crisis, como así también ciclos espaciales de desarrollo en un polo y subdesarrollo en otro.

En su análisis Smith (2006) sostiene que el grado que el desarrollo de una región, nación, área urbana o distrito crea condiciones de subdesarrollo en otro (subinversión, rentas más bajas, desempleo alto, etc) al mismo tiempo creó condiciones para una nueva ola de expansión en estas áreas que estaban subdesarrolladas; e inversamente, las áreas más desarrolladas se vuelven susceptibles al subdesarrollo de cara a la competencia con áreas de menores costos. Esta dinámica se puede notar mejor en escalas locales, y tiene que ver tanto con la espacialidad como con la temporalidad de la acumulación del capital.

En este capítulo nos proponemos recuperar los resultados parciales de análisis previos con el objetivo de diferenciar zonas que representan rasgos propios y diferenciados, desde el marco conceptual que nos presenta Smith, atendiendo a la difusión espacial y temporalidad de los procesos de transformación en curso.

Después de haber rastreado e investigado sobre los principales proyectos públicos y privados ejecutados o proyectados, los baldíos urbanos existentes, la zonificación municipal de

usos del suelo, y los conflictos/problemáticas urbanas relevados en el período de tiempo establecido, hemos podido llegar a una diferenciación zonal que da cuenta de este desarrollo geográfico desigual en esta escala de análisis. Podemos decir que existen zonas diferenciadas a partir de tres criterios: por un lado, la *magnitud de las transformaciones* donde se tuvo en cuenta la cantidad de inversiones públicas y privadas, la dimensión de estas inversiones y capacidad de modificar el entorno; así vamos a encontrar zonas con fuertes, con leves o débiles transformaciones. Un segundo criterio que tiene que ver con el *potencial de desarrollo inmobiliario* en un periodo de tiempo cercano, a partir de la cantidad y dimensiones de baldíos que posee y las tendencias de desarrollo que muestran los proyectos existentes; así podremos decir que existen zonas con un alto, moderado o escaso potencial de desarrollo. Y en un tercer criterio hemos tenido en cuenta la *cantidad de conflictos* para decir que es una zona con muchos, pocos o ningún conflicto/problemáticas urbanas.

Las principales calles que atraviesan el área (Costanera, Acceso Este, Godoy Cruz, Mitre, Pedro Molina, Alberdi) son ejes que en la mayoría de los casos ayudan a estructurar los límites entre zonas. Los fenómenos que se describen en esta diferenciación zonal no están acotados por límites administrativos, más bien los límites son arbitrarios y surgen a partir de proceso comunes que se llevan a cabo dentro de cada zona teniendo en cuenta las variables analizadas. Los límites están definidos por la unión de puntos equidistantes de la de intersección de dos zonas diferenciadas, por ello las calles que dividen zonas más que límites debemos decir que son zonas fronterizas de transición.

A partir de los criterios expuestos hemos identificado cinco zonas diferenciadas en nuestra área de estudio que presentamos en el mapa y las caracterizamos de la siguiente manera:

Desarrollo geográfico desigual: transformaciones, potencial de desarrollo y conflictos/problemáticas

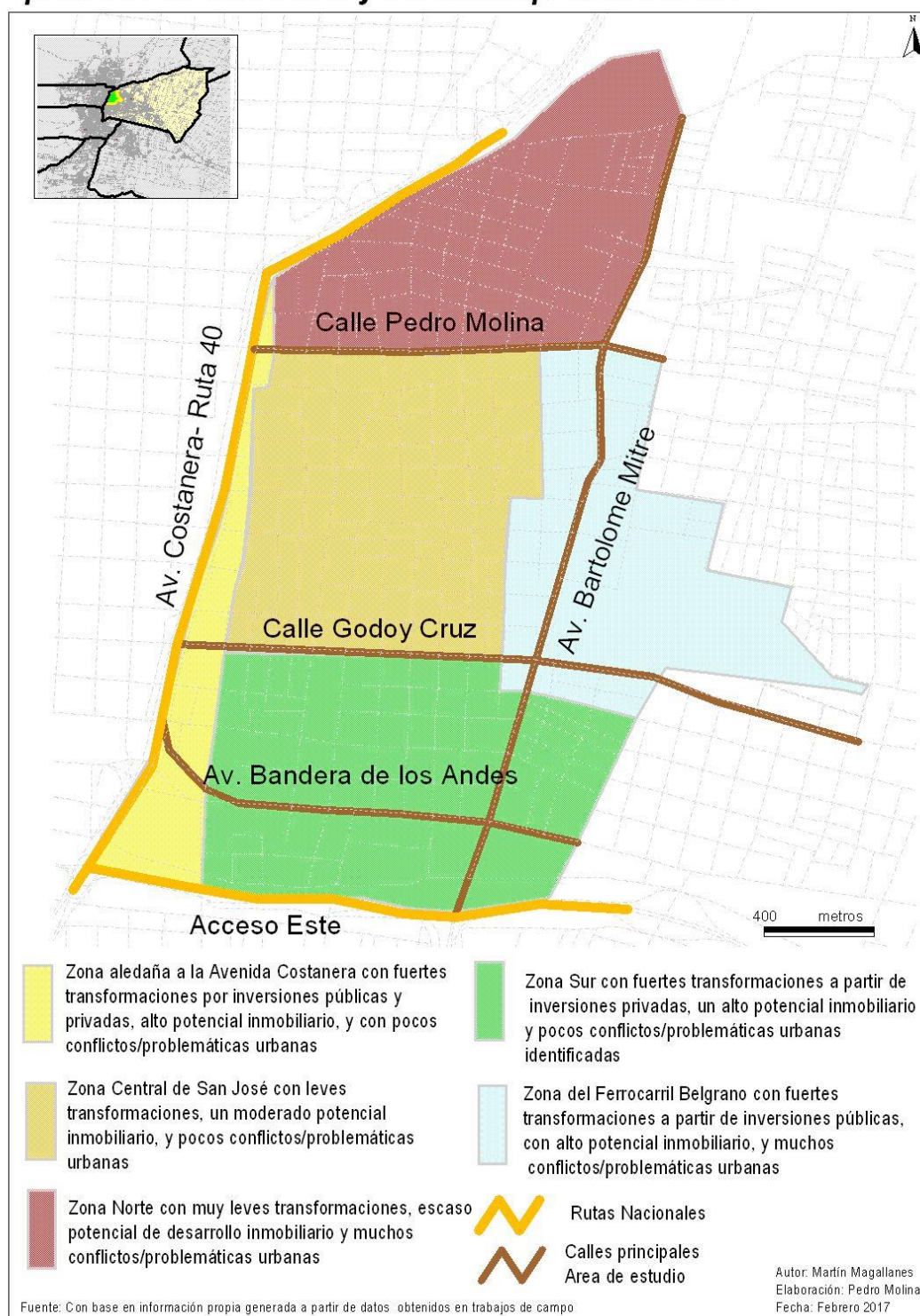


Fig. 68. Mapa de "Desarrollo geográfico desigual: transformaciones, potencial de desarrollo y conflictos/problemáticas".

1- Zona del Ferrocarril Belgrano con fuertes transformaciones a partir de inversiones públicas, con alto potencial inmobiliario, y muchos conflictos/problemáticas urbanas identificados

Se localiza en el centro este del área de estudio, en torno a la Avenida Mitre y Carril Godoy Cruz, e incluye toda el área de los terrenos del Ferrocarril Belgrano y las cuadras circundante. Más precisamente se delimita por las siguientes calles: al sur el límite está dado por la calle Patricias Mendocinas, y el límite sur del terreno del ferrocarril; al norte el límite es la calle Pedro Molina y el límite norte del terreno del ferrocarril; al oeste el límite es la calle Marcelo T. de Alvear y Vicente López y Planes; y al este lo delimita las calles Rafael Obligado y Allayme y los terrenos del Ferrocarril. Debemos decir que las calles nombradas más que límite funcionan como fronteras donde a ambos lado de las calles si bien establecen zonas diversas, son la intersección de dos procesos que se llevan a cabo en cada zona. Existen rasgos particulares en esta zona que nos ha llevado a encontrar una homogeneidad a partir de las variables analizadas.

Podemos decir que es la zona con más fuertes transformaciones, ya que es donde mayor cantidad de obras públicas que se han ejecutado o que existen proyectos de ejecución, que la transforma en la zona pionera donde el Estado ha impulsado este proceso de transformación. No sólo por la cantidad sino también porque las grandes dimensiones de las inversiones públicas (estimamos cifras cercanas a 500 millones si sumamos las obras ya ejecutadas y los proyectos existentes) tienen la capacidad de modificar el entorno dándole una impronta de ciudad moderna y de vanguardia.

Estas transformaciones son más fuertes si tenemos en cuenta que a comienzos del nuevo milenio esta zona se encontraba atravesada por un muy fuerte proceso de pauperización a partir de las consecuencias dejaron las políticas neoliberales. Existían una gran cantidad de espacios baldíos, población con problemas de vivienda y necesidades básicas insatisfechas, basurales, empresas en quiebra, falta de políticas públicas de mantenimiento, en su conjunto marcaban un panorama desolador. En el período analizado las necesidades básicas de la población siguen estando presente ya que se trata de personas de clase media y media-baja, perduran numerosos espacios baldíos, galpones abandonados y algunos basurales; pero la magnitud de las obras públicas han

renovado el paisaje buscando hacer convivir este fuerte desigualdad socioespacial dentro de la zona.

Dichas inversiones públicas están direccionadas principalmente a uno de los puntos de mayor accesibilidad del área de estudio como es la intersección entre Avenida Mitre y Carril Godoy Cruz, sobre todo a los terrenos de la ex Estación Ferrocarril Belgrano. La construcción del Espacio Cultural Julio Le Parc ha sido el núcleo de este proceso de transformación, donde a partir de una gran inversión pública se ha intentado recuperar un área histórica del departamento, reutilizar terrenos públicos que se encontraban subutilizados, y establecer una nueva centralidad dentro del AMM al ponderarlo como polo cultural y de entretenimiento, como fue principalmente la creación de Canal Acequia. En los terrenos del ferrocarril y su área aledaña existe el proyecto de construcción de la escuela de Cine reutilizando los antiguos andenes, se pretende crear el moderno Eco Parque que busca hacer frente a la falta de espacios verdes y también reutilizar viejos galpones; como así también se ha proyectado la renovación de la plaza Belgrano, se ha creado una nueva sucursal de ANSES y una nueva sede de Desarrollo Social de Guaymallén. Recientemente se ha anunciado un innovador proyecto de urbanización a través del concurso UrbanLab del BID que buscará desarrollar una ciudad sostenible a través del asesoramiento que brindarán proyectos presentados por distintas universidades del mundo. De concretarse esta cantidad de proyectos generaría transformaciones aún más profundas en la zona. El Estado *productor de espacio construido* y como *regulador del uso del suelo* busca desarrollar una urbanización de vanguardia en este punto estratégico e histórico de la Zona pericentral de Guaymallén, para lograr una extensión de funciones centrales y ponderarlo en la competencia interurbana.

Estas transformaciones irán acompañadas por ambiciosos proyectos que el Estado como *suministrador de equipamiento* pretende desarrollar. Hablamos de grandes proyectos de infraestructura vial como la refuncionalización integral del Carril Godoy Cruz, donde se incorporará el sistema de metrobús y bicisendas, la renovación integral del sistema de servicios de agua, seguridad e iluminación, que se suman al ya concretado (a medias) boulevard creado sobre esta calle. Este gran proyecto busca generar una mayor conectividad con el centro de Mendoza, intentará emular las barreras distritales y

lograr una extensión de funciones centrales, que traerá aparejado profundas modificaciones en las propiedades aledañas. El otro gran proyecto existente es la refuncionalización de Calle Mitre que busca conectar el Acceso Norte con el Acceso Sur, que creemos que generará importantes transformaciones en la dinámica del área y en los usos del suelo de propiedades aledañas. Y por último, existe la posibilidad (cada vez menos posible) de reactivación del Ferrocarril, que traería una gran transformación y plantearía una importante superposición de usos del suelo.

Hoy ya se pueden percibir cambios como la revalorización de los precios del suelo de las propiedades circundantes, han arribado inversiones en complejos de uso habitacional/mixtos ya que se contabilizan un total de 4, de los cuales 3 son de uso habitacional y 1 de uso mixto comercial-habitacional. Si tenemos en cuenta el tamaño de estos complejos debemos decir que 3 son pequeños (con menos de 8 departamentos, y uno es de gran tamaño (con más de 12 departamento), que corresponde al edificio que se localiza frente al Le Parc en los ex terrenos de Cerámica Alberdi. Si tenemos en cuenta otras inversiones privadas debemos decir que se han identificado algunos locales comerciales nuevos destinados al comercio, 6 seis locales-restaurantes de comidas, y nuevas empresas de alcance nacional y regional relacionadas con la logística, almacenamiento y distribución industrial, entre los que se destaca Distribuidora IDEM y Té La Virginia. De concretarse los proyectos, sobre todo el de refuncionalización de Avenida Mitre y renovación integral de Calle Godoy Cruz se profundizará esta lógica y tenderá a reemplazar a antiguos usos. Esta diversidad de usos concentrados en torno a la ex Estación General Belgrano plantea la existencia de conflictos presentes y futuros por incompatibilidad de usos, por lo que es apropiado que el Estado actúe como *regulador de usos del suelo*, aunque deja entrever la posibilidad de estar regulando más en favor de los intereses inmobiliarios que de las necesidades de la población. En cuanto a la microzonificación Municipal debemos decir que el uso del suelo predominante es residencial, pero hacia el sureste comercial y sobre calle Godoy Cruz y Mitre de uso mixto, como así también los terrenos del ferrocarril aparecen como área de preservación ambiental y construcción de Parque Central. Además la zona tiene un importante valor patrimonial ya que encontramos hitos importantes de las etapas históricas que marcaron el siglo XX.

Entendemos que esta zona tiene un *alto potencial de desarrollo inmobiliario*, a partir del proceso de transformación generado principalmente por fuertes inversiones públicas, que despertó el interés para que importantes inversores privados busquen adquirir terrenos a bajo costo, dando cuenta que ya existen procesos de *especulación pasiva*. Algunos indicios de este potencial nos remite a los terrenos de la ya desaparecida empresa de transportes TAC (sede central y galpones), que fueron adquiridos por empresarios importantes en el área como es el grupo Millán, y según nuestro punto de vista este grupo empresario está esperando el momento oportuno (que será cuando se concrete el Ecoparque y la renovación de calles) para llevar a cabo obras de gran envergadura que le permita obtener grandes plusvalías. Y otro caso que son una manifestación de este proceso de especulación tiene que ver con la propuesta que hizo en el año 2012 (al momento de inauguración del Le Parc) cadena de supermercado Walt Mart para intentar comprar los terrenos del Club Atlético Argentino, situación que generó conflicto por acceso al espacio urbano.

Pero también si analizamos la cantidad de baldíos debemos decir que se han identificado un total 18 baldíos urbanos que no representaría tantos en relación a otras zonas; pero si tenemos en cuenta el tamaño encontramos 15 de tamaño pequeño, 2 de tamaño mediano, 1 de tamaño grande, y 1 un terreno muy grande. Muestra que los baldíos más grandes en cuanto a superficie se encuentran en esta zona, la mayoría localizados en espacios estratégicos, y se destaca la existencia del baldío de mayores extensiones de nuestra área de estudio como es el de los ex terrenos de la Estación Ferrocarril Belgrano; como así también hallamos otro de tamaño grande frente al Le Parc en los ex terrenos de Cerámica Alberdi. Si a ello le agregamos que existen también una importante cantidad de galpones que fueron de uso industrial en otra época y hoy se encuentran subutilizados, y están comenzando a ser vendidos. Por lo que la concreción de las importantes obras proyectadas llevan a que exista una muy fuerte tendencia a que este proceso de desarrollo inmobiliario se profundice ocupando los baldíos y galpones desocupados, llevando a una muy importante renovación y aumento de precios del suelo en el mediano plazo.

Debemos decir que ésta zona presenta la mayor cantidad de conflictos/problemáticas por acceso al espacio urbano, donde se contrapone la lógica de

dominación que ejerce el Estado e inversores privados en pos de la renovación, contra las lógicas de apropiación que ejercen organizaciones, instituciones y habitantes. De los 14 conflictos/problemáticas identificados en toda el área de estudio, 6 se encuentran en esta zona, de los cuales 5 cumplen con los requisitos para denominarlos como conflictos, y 1 es una problemática urbana. Además sólo 2 de estos conflictos/problemáticas están resueltas y 4 todavía están inconclusos. Si seguimos la clasificación propuesta encontramos 1 *conflicto por acceso a la vivienda* como es el caso del ex asentamiento Estación Belgrano. 2 *conflictos por el crecimiento urbano* como son: el conflicto entre el Club Atlético Argentino y el Estado por la construcción del Ecoparque; y el conflicto entre el Estado y la Unión Ferroviaria por la superposición de usos del suelo a partir de la construcción del Le Parc. Existen 2 *conflictos por deterioro urbano* entre los que encontramos al conflicto entre el Municipio y la Feria Popular de Guaymallén por el uso del espacio público, y al conflicto entre el Club Atlético Argentino y la cadena Walt Mart por posible compra de terrenos. Y también encontramos 1 *problemática mediambiental* por la existencia de basurales en la donde se proyecta el Ecoparque. Pero creemos que en esta zona existirán más conflictos por crecimiento urbano cuando se concrete la renovación de Carril Godoy Cruz, aparecerán conflictos por superposición de usos del suelo, como así también la ampliación de calle Mitre llevará a multiplicar sus conflictos con propiedades circundantes.

2- Zona sur con fuertes transformaciones a partir de inversiones privadas, un alto potencial inmobiliario y pocos conflictos/problemáticas urbanas identificadas:

Esta zona se localiza al sur del área de estudio y comprende parte de los distritos de San José y Nueva Ciudad. Más precisamente se encuentra delimitada hacia el oeste por la calle Alberdi, hacia el este por calle Allayme y en el extremo noreste por calle Marcelo T. de Alvear, al norte por calle Godoy Cruz y en el extremo noreste por calle Patricias Mendocinas, y al sur por el Acceso Este.

Es una zona que sufrido fuertes transformaciones urbanas, ya que es el área de estudio que mayor cantidad de inversiones privadas ha recibido. Dichas inversiones tienden a localizarse en el sector suroeste, donde la calle Bandera de los Andes se erige como un eje principal de inversiones, que sumado a que está atravesado por el Acceso

Este y su cercanía a la Terminal de ómnibus y a la Ciudad de Mendoza, le confiere un alto valor inmobiliario.

Está siendo el foco de inversiones destinadas a proyectos habitacionales, como así también relacionadas al turismo y al comercio. Si tenemos en cuenta los nuevos complejos de uso habitacional/mixto podemos decir que se han relevado 19 nuevos emprendimientos, de los cuales 11 son de uso habitacional y 8 de uso mixto, que muestra que es la zona con mayor cantidad de edificios de uso mixto de toda el área de estudio. Si los analizamos según tamaño encontramos una predominancia de complejos pequeños (menos de 8 departamentos) con un total de 8; pero es la zona donde se localiza la mayor cantidad de departamentos medianos (entre 8 y 12 departamentos) con un total de 7, y también donde encontramos casi todas los complejos grandes en modo edificios (con más de 12 departamentos), ya que de los 5 edificios identificados en toda el área de estudio, 4 se localizan en la zona sur. Entre ellos encontramos las tres urbanizaciones sobresalientes analizadas (edificio Condominio Serranas V, el Edificio de 12 pisos y el edificio Alfonsina), que por la magnitud de las obras están renovando el entorno del área. Si tenemos en cuenta las condiciones en las que se encontraba esta zona al terminar al comienzo del nuevo siglo, debemos decir que si bien existieron importantes manifestaciones de la etapa destructiva de las políticas neoliberales (empresas en quiebra, casas de adobe degradadas y un fuerte proceso de desinversión estatal), debemos decir que fue el sector del área de estudio que se encontraba menos pauperizado.

Si tenemos en cuenta la microzonificación de usos del suelo esta zona casi en su totalidad está zonificado por el uso comercial (donde quizás es una exageración por parte de la planificación Municipal) y en algunos tramos aledaños a calle Godoy Cruz como uso mixto. Esto nos ayuda a explicar el acelerado proceso de transformación que se viene desarrollando en las cuadras cercanas a la terminal de ómnibus, que se han convertido en un sector comercial importante del departamento por su localización privilegiada, y está especializando su uso del suelo hacia la existencia de comercios y hospedajes para el turismo. Tal es así que encontramos 19 plazas turísticas, de los cuales 11 son hoteles de dos y tres estrellas (3 de ellos construidos durante el nuevo período), y 8 son hosteles; como también encontramos 10 locales comida y 1 heladería.

Además han arribado todo tipo de inversiones privadas destinadas a supermercados mayoristas y minoristas (un total de 6); la moderna estación de servicios Red Mercosur que fue una de las pioneras en el proceso de renovación; numerosos emprendimientos encabezados por empresas de alcance regional relacionados con la venta del automotor (se destaca Módicas Motos); inversiones para la venta de productos industriales (se destaca la empresa Reydi); y la aparición de oficinas y otros locales comerciales diversos.

Está comprendida dentro del área fundacional de Guaymallén, que le confiere un importante valor histórico- patrimonial. También los proyectos de refuncionalización del Carril Godoy Cruz (límite norte de la zona) y de la Avenida Mitre se espera que produzcan importantes transformaciones en las propiedades aledañas. Pero dentro de las inversiones privadas la que más se destaca por la magnitud de su inversión es la refuncionalización de la antigua Bodega Los Toneles en manos del grupo Millán S.A. Ya que no sólo ha logrado reabrir la bodega para la producción de vinos de calidad para ser exportados, sino que también ha reutilizado toda la infraestructura arquitectónica histórica y ha creado en ella modernos restaurantes y salones de eventos prestigiosos, que la ha llevado a convertirse en una de las únicas bodegas boutique existentes en áreas pericentrales, obteniendo grandes premios por su riqueza patrimonial.

No hemos identificado inversiones públicas de gran magnitud pero sí podemos nombrar la renovación de la Plazoleta del Indio y la renovación del Monumento al Cóndor en el Acceso Este. Durante la actual gestión municipal existe un particular interés por parte del Estado en renovar las calles degradadas que permita generar un espacio atractivo para dichas inversiones. Entendemos que los proyectos de renovación integral de Carril Godoy Cruz y la refuncionalización de Avenida Mitre traerán aparejado impactos directos en esta zona.

Por ello, es una zona con un *muy alto potencial de desarrollo inmobiliario*, sobre todo en las aquellas propiedades aledañas a calle Bandera de Los Andes y Carril Godoy Cruz, donde entendemos que se profundizará la imposición del uso comercial por sobre las propiedades de uso residencial, y en las calles aledañas seguirán multiplicándose nuevos proyectos de uso habitacional, mixtos y comercial. Su alto valor está dado por la cercanía al centro de Mendoza y a la terminal; como así también por el alto valor patrimonial que

tiene ya que se trata del Área fundacional del departamento de Guaymallén, que lleva a que entorno a la Plaza San José exista un foco principal de desarrollo.

Un indicio de que aparecerán nuevos emprendimientos es la gran cantidad de baldíos urbanos, se posiciona como la segunda zona con más baldíos con un total de 38. Se destaca la predominancia de baldíos de tamaño pequeño con 34 contabilizados y en segundo orden encontramos 3 de mediano tamaño, muchos de ellos localizados en puntos estratégicos donde se está produciendo una gran renovación. Y se destaca 1 terreno baldío de tamaño grande que se localiza sobre calle Bandera de los Andes, que es un terreno con alto potencial de desarrollo urbano.

Esta zona tiene poca cantidad de conflictos/problemáticas urbanas, ya que se sólo se ha identificado un conflicto aún no resuelto que es el protagonizado entre el Estado y habitante de propiedad localizada en Mitre y Bandera de Los Andes, donde el Estado pretende comprarle la propiedad para poder llevar a cabo la extensión de Avenida Mitre. Pero entendemos que la concreción de la refuncionalización de Avenida Mitra podría traer consigo una multiplicación de este tipo de conflictos/problemáticas. Además, producto del derrumbe de un antiguo establecimiento, la municipalidad está pidiendo el derrumbe de casas antiguas de adobe que generen peligro, situación que nos lleva a creer que podrían surgir nuevos conflictos/problemáticas con el cambio de usos que se viene manifestando.

3- Zona aledaña a Avenida Costanera con fuertes transformaciones por inversiones públicas y privadas, alto potencial inmobiliario, y con pocos conflictos identificados.

Ésta zona se encuentra comprendida en el extremo oeste del área de estudio, en torno a la Avenida Costanera (Ruta Nacional 40). Está delimita al oeste por la Avenida Costanera, al este por calle Alberdi, al sur por el Acceso Este y al norte por Avenida Costanera.

En el período de tiempo analizado se han producido fuertes transformaciones a partir inversiones privadas, pero recientemente se han proyectado grandes inversiones públicas que profundizarán de manera considerable las transformaciones. Han arribado a esta zona importantes capitales privados destinados a locales comerciales diversos (al menos 3 nuevos), depósitos industriales (2), 1 moderna oficina construida en la esquina

de Pedro Molina y Costanera (1), y locales destinados a la venta del automotor (5). En este último rubro se destaca el arribo de la empresa concesionaria de Ford Mario Goldstein que ha desarrollado un moderno proyecto que se ha convertido en la sede más grande de la región. Esta zona resulta atractiva para el desarrollo de inversiones especializadas en automotor, el uso industrial, principalmente por su conectividad y accesibilidad, al encontrarse localizada en torno a una ruta nacional y en el límite con la Ciudad de Mendoza. Además hemos encontrado 3 emprendimientos nuevos de tamaño pequeño, de los cuales 1 es de uso habitacional y 2 de uso mixto, que se tienden a localizar aledaños a la terminal de ómnibus. También se ha identificado la existencia de 1 hotel, 1 hostel, 11 locales de comida y 1 heladería, que tienden a concentrarse al sur de la zona, también en torno a la terminal de ómnibus. Se destaca por la magnitud de la inversión y por su estética moderna el nuevo restaurante de Churrico.

Encontramos también la particularidad de transformaciones importantes producida a partir de sociedades mixtas entre el Estado y privados, como es el caso de la construcción de la moderna estación de servicio YPF, que es un emprendimiento gemelo al que se localiza al otro lado de la Avenida Costanera en Ciudad de Mendoza. El Estado junto al grupo empresario Mendoza Fundacional S.A. han desarrollado este importante proyecto que a su vez incluye la construcción de oficinas en la esquina de Pedro Molina y Costanera.

Si analizamos las transformaciones a partir de inversiones públicas debemos decir que recientemente se han dado a conocer muy importantes proyectos que se desarrollaran en la zona. El Estado *suministrador de equipamiento y productor de espacio construido* en el año 2007 llevó a cabo una gran inversión para solucionar el problema de congestión vial construyendo el puente del nudo vial Costanera-Vicente Zapata. Pero las obras de mayor interés se han dado a conocer en este año ya que se ha anunciado la renovación integral de la Avenida Costanera (que incluye la construcción de la bicisendas, mejora de puentes, iluminación, seguridad, espacios verdes, renovación de la Rotonda del Avión) y el ambicioso proyecto de refuncionalización de la Terminal de Ómnibus de Mendoza. En este último proyecto aunque es el Estado quien anuncia la obra, la refuncionalización de la Terminal de Mendoza será tercerizada para que la desarrolle una sociedad anónima de empresas. Entendemos que los proyectos de renovación en este sector de Guaymallén van

de la mano con las renovaciones proyectadas para el Parque O'Higgins localizado al otro lado de la Costanera, dentro de la Ciudad de Mendoza.

Todos estos datos proporcionados nos llevan a decir que la zona tiene un *alto potencial de desarrollo inmobiliario* ya que tenderán a profundizarse el arribo de grandes inversiones aprovechando las ventajas que ofrece su ubicación privilegiada. Esto cobra mayor sentido si tenemos en cuenta que existen 10 baldíos urbanos de tamaño pequeño, que si lo analizamos por su cantidad absoluta debemos decir que existen pocos baldíos, pero si tenemos en cuenta la proporción de baldíos en relación a la superficie de la zona es una alta cantidad.

Al hablar de conflictos/problemáticas afirmamos que es una zona con pocos conflictos/problemáticas, ya que solamente se identificaron 2 problemáticas sin llegar a cumplir con las características de un conflicto y que ya fueron resueltas. Ambas se localizaron en el mismo terreno que permaneció baldío durante mucho tiempo, ubicado entre calle Olascoaga y Avenida Costanera, y permitió el desarrollo de un basural a cielo abierto, y el surgimiento de un asentamiento informal. Hoy en dicho terreno se han abierto nuevos locales comerciales que dan cuenta de este proceso de renovación.

4- Zona central de San José con leves transformaciones, un moderado potencial inmobiliario, y pocos conflictos identificados:

Se encuentra comprendida en toda la zona central y norte del distrito de San José. Mas precisamente se encuentra delimitada por la calle Alberdi al oeste, al este por las calles Marcelo T. de Alvear y Vicente López y Planes, al norte por calle Pedro Molina y al Sur por Calle Godoy Cruz y en el extremo sureste por calle Patricias Mendocinas. Es una zona que tiene una predominancia de uso residencial, y sobre las calle principales existe el uso mixto, se encuentra muy densamente poblada, con un predominio de población de clase media y se encuentra dotada de una gran variedad de servicios.

En el período de tiempo analizado esta zona ha sufrido leves transformaciones a partir de algunas inversiones públicas y privadas, pero pocas obras de gran envergadura que puedan llegar a generar transformaciones considerables.

Si tenemos en cuenta las inversiones privadas podemos decir que se identificaron inversiones relacionadas a supermercados (el arribo de Átomo y Leal), como así también se destaca la aparición de algunos locales comerciales importantes. A su vez, se pueden localizar un total de 14 nuevos emprendimientos de uso habitacional y mixto, donde existe un amplio predominio de emprendimientos de uso habitacional con un total de 12 y sólo 2 de uso mixto localizados sobre calles principales. Y si tenemos en cuenta su tamaño encontramos una amplia predominancia de complejos pequeños (con menos de 8 departamentos) con un total de 11, y sólo tres complejos medianos (entre 8 y 12 departamentos), no identificamos complejos grandes. Además, podemos decir que han existido importantes remodelaciones en hogares, locales y depósitos industriales que han renovado lentamente el paisaje.

Si hablamos de proyectos públicos debemos decir que el Estado ha llevado a cabo algunas obras como la reconstrucción de la Escuela Técnica San José, y en su rol de *suministrador de equipamiento* está destinando particularmente a esta zona una gran cantidad de fondos para renovación de calle y mantenimiento. Pero creemos que el proyecto de renovación integral del Carril Godoy Cruz, que atravesará el área y renovará considerablemente el espacio, traerá efectos directos sobre esta zona en particular, brindando un escenario cada vez más agradable para que futuros inversores decidan radicarse en torno a esta calle principal. También sentirá los efectos que podrían traer la concreción de la refuncionalización de Avenida Mitre y la renovación de Avenida Costanera, ya que son importantes vías que rodean la zona. En esta misma línea debemos decir que actualmente es una de las zonas que mayor influencia ha recibido de manera directa e indirecta las transformaciones que generó la construcción del Centro Cultural Le Parc; ya que ha impactado en el aumento del valor del suelo y una mayor afluencia de personas.

Por lo antes dicho creemos que tiene un *moderado potencial de desarrollo inmobiliario*, sobre todo si se la compara con las condiciones que tienen las zonas antes nombradas. Aunque es la zona con mayor cantidad terrenos baldíos con un total de 43, donde según su tamaño encontramos 41 de tamaño pequeño y 2 de mediano tamaño. Esta cantidad de terrenos baldíos la transforma en uno de los espacios atractivos para que futuras inversiones sigan desarrollando emprendimientos sobre todo de uso

habitacionales, pero también aparecerán nuevos complejos de uso mixto y locales comerciales sobre calles principales.

Al hablar de conflictos/problemáticas afirmamos que es una zona con pocos conflictos/problemáticas ya que sólo se han identificado 2 (1 conflicto y 1 problemática), que tienen que ver con el acceso a la vivienda a partir de casas deshabitadas ocupadas por familias, que luego terminaron siendo desalojadas. A uno de ellos lo denominamos conflicto y a otro problemática.

5- Zona Norte con muy leves transformaciones, escaso potencial de desarrollo inmobiliario y muchos conflictos/problemáticas urbanas identificadas:

Se encuentra comprendida al norte del área de estudio en todo el distrito de Pedro Molina y en el extremo noroeste de El Bermejo. Más precisamente se encuentra delimitada al oeste por la calle Alberdi y Avenida Costanera, al este por la Avenida Mitre, al norte por Avenida Costanera-Acceso Norte, y al sur por calle Pedro Molina. Su zonificación indica que la mayor parte de la zona es de uso residencial, salvo las propiedades aledañas a Pedro Molina que son de uso mixto, y los terrenos localizados al norte del Carril Mathus Hoyos que están clasificados como residencial tipo “A”.

Es una zona con gran riqueza histórica patrimonial, donde existe un predominio de clase media y media-baja, y se encuentra muy pauperizada. Ha sufrido *muy leves transformaciones*, ya que se han registrado muy pocas inversiones públicas y privadas.

Si tenemos en cuenta las inversiones públicas debemos decir que se han identificado algunas inversiones en torno a calle Pedro Molina que es el eje principal y tiene un fuerte valor histórico, ya que está comprendida dentro del Área Fundacional de Mendoza. Se pueden identificar hitos históricos donde se han destinado inversiones públicas para revalorizarlos, como es el Cine Teatro Municipal Armando Tejada Gómez y la Casa Molina Pico. Las inversiones que la Municipalidad en su rol de *suministradora de equipamiento* ha desarrollado tienen que ver con mejoramiento de luminaria, adoquinado de calle, la renovación de boulevard sobre la calle Río Negro. Pero creemos que los proyectos de renovación de Avenida Costanera y sobre todo la refuncionalización de Avenida Mitre traerán efectos directos e indirectos en el área.

Si analizamos las inversiones privadas debemos decir que entre las pocas identificadas se destaca la construcción de la estación de servicios Red Mercosur (calle Mitre y Mathus Hoyos) y sobre la misma calle la aparición del mayorista La Casa del Carpintero. Además encontramos 1 hostel, 4 heladerías nuevas y 1 local de comidas destacado. Si tenemos en cuenta los nuevos complejos habitacionales hemos identificado sólo 2 emprendimientos todos uso habitacionales y de tamaño pequeño (menos de 8 departamentos). Además debemos decir que sobre calle Pedro Molina existe un importante dinamismo de comercios.

Creemos que a partir de estas muy leves transformaciones esta zona tiene un *bajo potencial de desarrollo inmobiliario*, es la zona menos favorecida de toda el área de estudio. Si analizamos los baldíos urbanos podemos decir que es la tercer zona con mayor cantidad, ya que se han contabilizado un total de 32, se destaca por tener la mayor cantidad de espacios baldíos con extensiones medianas (10) y grandes (2) respecto a la proporción total, aunque tiene una predominancia de baldíos pequeños (18). Todos manifiestan el nivel más bajo de densificación del área, pero también le confiere oportunidades para un potencial desarrollo inmobiliario a partir de inversiones que pretendan densificar y renovar el área.

En cuanto a los conflictos debemos decir que tiene *mucha cantidad de conflictos/problemática* ya que se han identificado 3, de los cuales 2 son por *deterioro urbano* como es el conflicto resuelto por posible venta del Club Juventud de Pedro Molina a intereses inmobiliarios, que terminó resolviéndose a partir de la resistencia que impuso la comunidad del club; y la problemática urbana inconclusa por posible enrejado de plazas como respuesta a la inseguridad por parte del Municipio. Y hemos identificado 1 conflicto inconcluso por *el crecimiento urbano*, que responde al posible traslado o desaparición del centro de salud 222 que se encuentra en el Club Pedro Molina,

7- CONCLUSIONES

En este capítulo presentamos una síntesis y evaluación de los resultados más relevantes. En un primer momento resumimos los objetivos planteados y hallazgos más significativos, como así también limitaciones presentadas tras efectuar el presente estudio. En un segundo momento evaluaremos de forma sintética los principales aportes teóricos realizados en el capítulo 1 y en el capítulo 2 con el análisis de los procesos a escala metropolitana, para luego evaluar los aportes empíricos y teóricos hallados en nuestra área de estudio, agrupando la presentación en cinco bloques que responden a las zonas establecidas en el capítulo 6. Y en un tercer momento se señalan los principales aportes originales del presente trabajo, como así las posibles líneas de investigación futura que quedan abiertas en relación con el tema desarrollado en esta tesis.

Esta investigación la hemos desarrollado desde un enfoque crítico de la Geografía urbana, insertándonos en discusiones teóricas y empíricas respecto a las lógicas del Urbanismo Neoliberal que se manifiestan en el Área Metropolitana de Mendoza, a partir de un estudio de caso. Entendemos que los procesos acontecidos en el área de estudio analizada, son una clara manifestación de los procesos que se dan a escala metropolitana. Por ello, consideramos necesario generar análisis críticos de estos procesos, ya que actualmente existen pocos estudios urbanos en Mendoza propuestos desde este enfoque.

El propósito inicial del trabajo testimonia nuestra vocación indagatoria en la dirección del esclarecimiento de la hipótesis inicial que afirmaba que este sector de la zona pericentral de Guaymallén ha sufrido importantes transformaciones a partir de grandes inversiones públicas y privadas, y que esto ha llevado al surgimiento de numerosos conflictos por el acceso al espacio urbano. Como así también afirmamos que en algunos de estos conflictos se han ejercido prácticas del Derecho a la Ciudad. Las páginas precedentes pueden leerse como un intento de dar respuesta a la relación existente entre la lógica del urbanismo neoliberal, la dinámica del mercado inmobiliario, los conflictos urbanos y las prácticas del Derecho a la Ciudad en el acelerado proceso de transformación en nuestra área de estudio.

Entendemos que las preguntas y objetivos planteados para comprobar nuestra hipótesis han sido respondidos y demostrados con datos empíricos que nos permiten afirmar que nuestra área de estudio está sufriendo acelerados procesos de transformaciones, y que en la actualidad las dimensiones de estas transformaciones son más fuertes que las planteadas hace dos años al

comienzo de la tesis. En este último año las transformaciones se han acentuado y todo nos lleva a pensar que se seguirán acentuando a partir de un claro direccionamiento de inversiones públicas y privadas que buscan seguir renovando y densificando el área de estudio. A su vez, se demostró cómo este acelerado proceso también generó numerosos conflictos/problemáticas urbanas que tienen que ver con lógicas disímiles de construir el territorio, y los estudios de caso analizados revelaron que existieron prácticas de Derecho a la Ciudad por parte de actores involucrados. También se justificó de manera satisfactoria la afirmación que interpretaba que el área pertenece al casco histórico de Guaymallén, ya que los procesos e hitos históricos narrados en las siete etapas identificadas nos han brindado importantes fundamentos a nuestra afirmación.

El diseño metodológico utilizado nos ha permitido llegar a resultados satisfactorios. Pero al comenzar la investigación se presentaron limitaciones debido a que existían pocos estudios previos que nos mostraran cuál era la metodología más apropiada para este tipo de estudio, situación que requirió de un importante proceso exploratorio previo. Finalmente la conjunción de diversas técnicas cualitativas y cuantitativas como la observación directa; el relevamiento mediante el trabajo de campo; la minuciosa recopilación de diarios, revistas y páginas web; las entrevistas formales e informales a informantes claves; el análisis estadístico; análisis de ordenanzas municipales; el registro sistemático de información utilizando las tecnologías de la información como googlemaps y googlestreet; y el registro fotográfico terminaron por esclarecer el camino hacia los resultados presentados.

Entendemos que la virtud más importante del sistema recién diseñado son su marco teórico, su capacidad descriptiva y los datos empíricos construidos. En efecto, la combinación del análisis de inversiones públicas, inversiones privadas, ordenanzas municipales, baldíos urbanos y conflictos/problemáticas existentes nos permite explicar una serie de hechos aparentemente no relacionados que ocurren en el área de estudio, pero que al relacionarlos nos faculta para hablar de transformaciones y conflictos que responden a un modo de gestión del Área Metropolitana de Mendoza ligada al urbanismo neoliberal.

Antes de analizar el estudio de caso se profundizó en el desarrollo conceptual y en el análisis de los procesos que ocurren a escala metropolitana. Así en el **capítulo uno** se presenta los conceptos claves a partir de una profunda lectura y recopilación bibliográfica que nos permitieron entender estas transformaciones. Analizamos al *urbanismo neoliberal* como una nueva forma de gestión de la ciudad, donde a través del *empresarialismo urbano* se están

produciendo transformaciones que encuentran en la ciudad un espacio atractivo para la acumulación del capital. Los *artefactos de la globalización* se transforman en símbolos de este tipo de gestión urbana. Conceptos como *especulación inmobiliaria* y los distintos modos de especulación nos brindaron herramientas importantes para entender la lógica del mercado del suelo que opera en nuestra área de estudio. Y en ello se introdujeron los conceptos del *Estado como productor de espacio construido, como suministrador de equipamiento y como regulador de usos del suelo* que nos permitieron interpretar el rol del Estado en este proceso. Luego se introdujeron conceptos como Zona pericentral y análisis de centros históricos como patrimonio, que permitieron posteriormente desarrollar una caracterización del área de estudio seleccionada. Se presentó el marco conceptual del *Derecho a la Ciudad* que nos llevó luego a entender los conflictos urbanos que se desarrollan en nuestra área de estudio desde una perspectiva lefebvriana. Para ello se usó la clasificación de conflictos urbanos propuesta por el Observatorio de Conflictos urbanos de Chile que nos facilitó el análisis de los múltiples conflictos que han aparecido.

Y en el **capítulo dos** se demostró cómo actualmente el AMM está siendo gestionada por una lógica especulativa, donde son los capitales privados quienes estructuran la ciudad con el objetivo de maximizar sus ganancias y favorecer la reproducción del capital. El crecimiento desordenado, de forma difusa, bajo la lógica de suburbanización, plantea un escenario favorable para especulación inmobiliaria que ejercen las empresas inmobiliarias y constructoras. El Estado tanto en su rol de productor de espacio construido, suministrador de equipamiento y regulador del precio del suelo actúa bajo lógica del urbanismo neoliberal, y son los capitales privados quienes se enriquecen con el plusvalor que genera la ciudad. La ausencia de normas que controlen el proceso especulativo lleva a que no sólo aumenten los precios en la periferia hacia donde crece la urbanización, sino que también la presión sobre la tierra urbana cada vez más concentrada lleve a que aumenten también los precios de los baldíos urbanos en las áreas centrales. Recientemente se ha planteado la necesidad de regular el crecimiento de forma desordenada hacia la periferia, y el actual Plan de Ordenamiento Territorial plantea como eje principal la redensificación de espacios centrales, sobre todo a través del aprovechamiento de baldíos urbanos. Sumado a ello, hoy la lógica del urbanismo neoliberal lleva a ponderar al AMM como un destino atractivo para el turismo a partir del vino, su potencial cultural y los slogans creados como parte del marketing urbano. Busca atraer inversiones extranjeras en diversos rubros, dando paso al triunfo de los *artefactos de la globalización* como hipermercados, centros

comerciales, grandes cadenas cinematográficas y de entretenimiento que pretender mostrar una ciudad embellecida y renovada.

Los procesos descriptos en la presente investigación nos llevan a establecer comparaciones con las renovaciones analizadas por Morgani y Rizzo (2011) en la zona del Ferrocarril San Martín, ya que ambos casos responden a fuertes procesos de transformación y redensificación de zonas centrales y pericentrales que cuentan con amplios baldíos urbanos correspondientes a terrenos del ferrocarril.

Es en este contexto donde los hallazgos obtenidos en el estudio de nuestra área cobran más importancia. Además las grandes obras públicas proyectadas, sobre todo el reciente proyecto de urbanización correspondiente al concurso del BID UrbanLab, la han transformado en un área que está comenzando a ser estudiada por Universidades de toda Latinoamérica. Insertándonos en las discusiones sobre el modelo de ciudad que plantea este proyecto, presentamos de forma sintética los aportes más trascendentes, siguiendo con la clasificación por zonas diferenciadas en el capítulo 6, reafirmando que en esta zona pericentral de Guaymallén existe un *desarrollo geográfico desigual* manifestado a escala local. La magnitud de las transformaciones, el valor histórico patrimonial, su potencial inmobiliario y la cantidad de conflictos son indicadores que nos permiten llegar a las siguientes conclusiones por zonas, poniendo principal énfasis en la zona del Ferrocarril Belgrano todos nuestros planteos:

1. Zona del ferrocarril Belgrano y sus propiedades aledañas: reafirmamos que es la zona donde se han producido las más fuertes transformaciones a partir grandes y numerosas inversiones públicas. El Estado provincial y municipal ha diseñado proyectos urbanísticos relevantes en este espacio estratégico de Guaymallén, con las claras intenciones de recuperación, renovación y redensificación de zonas centrales y pericentrales del AMM que se encontraban subutilizadas. Los terrenos del ferrocarril se han convertido en el foco de estas inversiones, donde el Estado como *productor de espacio construido* desarrolló y pretende desarrollar *urbanizaciones sobresalientes* como es el caso del Espacio Cultural Julio Le Parc, el proyecto de Ecoparque Joaquín Lavado, y el recientemente conocido concurso del BID UrbanLab impulsado por el UNICIPIO, que busca construir un proyecto urbanístico de vanguardia en los terrenos ferroviarios a través de propuestas diseñadas por Universidades de toda Latinoamérica, para luego ser ejecutado mediante el financiamiento del BID. Además existen otros proyectos complementarios que buscan ponderar el área como polo cultural y recreativo, como son el

proyecto de Escuela de Cine, la renovación de la Plaza Belgrano y la posible reactivación del ferrocarril. En caso de concretarse todos los proyectos existentes, el Estado podría estar ejerciendo prácticas de *especulación inductiva*, ya que por la magnitud de las obras tiene la capacidad de lograr que los precios del suelo se adapten a los nuevos usos que establece. Dichas obras también irán acompañadas por grandes proyectos que el Estado como *suministrador de equipamiento* ya ha diseñado sobre las principales vías de comunicación que atraviesan la zona. Es el caso de la renovación integral del Carril Godoy Cruz, que busca lograr una mejor conexión con el centro de Mendoza, extender las funciones centrales más allá de la frontera departamental, y garantizar el acceso al Le Parc por una calle moderna y segura. Y el otro proyecto que se tiene hace tiempo en carpeta (en Vialidad Provincial) es el de refuncionalización de Avenida Mitre, y tiene el objetivo de unir el Acceso Sur con Acceso Norte. De concretarse esta obra permitiría una mejor conectividad y traería grandes impactos. Y si tenemos en cuenta las nuevas inversiones privadas debemos decir que se identificaron pocas, entre las que se destacan los terrenos de Azúcar Ledesma en el ferrocarril, la distribuidora IDEM, como también un emprendimiento habitacional grande localizado frente al Le Parc.

Por todo ello entendemos que esta zona tiene un *alto potencial de desarrollo inmobiliario* ya que se plantea como un espacio atractivo sobre todo a partir de los baldíos urbanos de gran tamaño y la cantidad de galpones subutilizados que existen. Ya conocemos empresarios que están llevando a cabo *prácticas de especulación pasiva* en el área como es el caso del grupo empresario local Millán S.A. (dueño de la firma de supermercados Átomo, entre otros rubros) que ha adquirido por remate dos ex terrenos de la desaparecida empresa de transportes T.A.C. Dichos terrenos tienen una gran extensión, y se encuentran localizados en el área aledaña al centro cultural (Calle Godoy Cruz y Mitre), y otro se ubica en frente de donde se ha proyectado el Parque Central Estación Belgrano. Actualmente están alquilados para que sean utilizados para otras funciones, pero inferimos que en el corto o mediano plazo se desarrollaran supermercados u otros emprendimiento de gran envergadura. Además interpretamos que la renovación integral del Carril Godoy Cruz traerá aparejada un cambio vertiginoso en el uso, hoy es un eje comercial consolidado que mantiene un uso mixto de comercios y residencial, que hasta podría llegar a producirse una reforma en la microzonificación que acompañe este proceso en beneficio del uso comercial. Podemos proyectar la aparición de bares (sobre todo en el tramo cercano al Le Parc), nuevos supermercados, una especialización de comercios por cuadras, entre otras cosas. Será interesante estudiar los cambios en los valores del suelo, que tenderán a subir considerablemente

y puede llegar a generar un proceso de desplazamiento de comercios de bajos recursos y viviendas. Sumado a ello, de concretarse la refuncionalización de la Avenida Mitre se podría constituir *nuevo eje industrial-comercial*, presentándose como otra vía muy atractiva para grandes inversores.

Estas transformaciones forman parte de la etapa creativa del neoliberalismo, pero al comenzar el nuevo siglo toda el área de estudio se vio muy afectada por la etapa destructiva neoliberal presentando un pronunciado empobrecimiento. Particularmente esta zona se encontraba muy pauperizada, con altos niveles de pobreza, falta de políticas públicas de mantenimiento, existencia de basurales, pérdida del rico patrimonio industrial con la privatización del ferrocarril, existencia de asentamientos, clubes en crisis, etc. El Estado al desarrollar estas grandes inversiones que generan transformaciones aceleradas en la zona, se encuentra en conflicto con organizaciones y problemáticas surgidas durante la etapa destructiva, que buscan ponderar el *valor de uso* por sobre el *valor de cambio* que impone la lógica del mercado inmobiliario. De esta manera, se presenta como la zona con más alta cantidad de conflictos, y en casi todos es el Estado quien se enfrenta con alguna organización, institución o ciudadanos/a, tal como se manifestó en los cuatro casos testigos analizados.

En algunos casos el Estado ha actuado de manera pacífica logrando solucionar el problema, al menos de forma provisoria, como es el caso del conflicto con el asentamiento Estación Belgrano donde se le otorgó a casi todos/as los/as habitantes una nueva vivienda. La lectura necesaria que hay que hacer aquí es que desde la lógica de dominación se pensó que las clases populares no poseían el derecho de habitar en un espacio con una nueva centralidad privilegiada; por lo que se los desplazó hacia la periferia. Este desplazamiento suele traer nuevos conflictos para aquellos/as habitantes ya que han tenido que reinventar sus propias leyes informales que les permitían subsistir en su antigua localización, como así también encontrar nuevas normas de convivencia con los habitantes del otro asentamiento que también fue relocalizado al mismo barrio en Bermejo. Lo que demuestra que la pobreza es concebida como un estorbo, un mal del sistema que no puede ser tapada ni con muros ni con un nuevo barrio en la periferia.

Una vez desplazado el asentamiento y solucionado el problema de basurales a cielo abierto perpetuados en terrenos baldíos, han surgido nuevos conflictos para el Estado ya que los importantes proyectos urbanísticos existentes se contraponen con otras lógicas y demandas. En

este caso el Estado está buscando alternativas, teniendo que pedir ayuda a Universidades de todo el mundo a través de un proyecto del Banco Interamericano de Desarrollo, para poder dar respuestas a una superposición de usos y de modo de concebir el espacio disímil. Hablamos del caso del conflicto que tiene el Municipio con el Club Argentino, como así también el conflicto con la Unión Ferroviaria. Si bien todavía no ha concluido, entendemos que será difícil que se atienda a las demandas del club para ser incluido dentro del proyecto de Ecoparque, como así también interpretamos que la densificación y superposición de proyectos en el área disminuye cada vez más las posibilidades de reactivación del ferrocarril.

En otros casos el Estado ha actuado de forma violenta, aplicando el poder coercitivo contra las clases populares vulnerando su *Derecho a la Ciudad*. La Feria Popular de Guaymallén es una organización que plantea la apropiación del espacio público para la comercialización y desarrollo de la economía social, con la particularidad que la apropiación del espacio público se lleva de forma periódica los fines de semana. Las distintas gestiones municipales han buscado desplazarlos del espacio público, siempre a través del poder coercitivo, bajo la consigna de orden y vigilancia del espacio. Mientras permanecieron en los terrenos de la ex Ferrocarril Belgrano los/as feriantes pudieron reinventar el espacio con otra lógica, como así también tener acceso a otro principio del Derecho a la Ciudad como es la centralidad urbana. Pero el conflicto generado a partir de la orden de desalojo a fines del año 2016, en donde hemos podido participar desde muy cerca, el caso planteaba detrás intereses inmobiliarios encubiertos por parte del Municipio sobre dicho espacio. Situación que hacia enero del presente año pudimos descubrir que tenía que ver con un ambicioso plan de refuncionalización de la calle Godoy Cruz y de la plaza Belgrano, en donde la permanencia de la Feria Popular en un espacio cada vez más valorizado del AMM generaba controversias al Municipio. Producto del desalojo y procesamiento de algunos feriantes como forma de criminalización de la protesta social, la Municipalidad de Guaymallén logró desplazar la Feria, desconociendo ordenanzas aprobadas y llevando a que la feria popular tenga que cambiar su esencia de desarrollarse en espacios públicos para conformarse con el alquiler de un espacio privado que le permita seguir comercializando y subsistiendo a feriantes.

En cambio en el conflicto por los terrenos del Club Atlético Argentino, los actores involucrados fueron poderosos inversores privados y el club. Dicho conflicto tiene que ver con el proceso de transformación y revalorización del área a partir de la gran inversión que llevó a cabo en el Estado con la inauguración del Centro Cultural Julio Le Parc en el año 2012. Las prácticas

especulativas por parte de emprendedores inmobiliarios no tardaron en llegar, ya que ese mismo año la firma Wal Mart llevó a cabo un estudio muy acertado sobre el potencial del área y rápidamente buscó concretar su proyecto de construcción de un hipermercado en las inmediaciones del club. Pero se encontró con la fuerte resistencia que ejercieron los/as hinchas del club que defendieron el fuerte valor histórico e identitario que tiene la institución en el área, ponderando el valor de uso por sobre el de cambio y ejerciendo el Derecho a la ciudad, situación que terminó llevando a que la empresa multinacional desista de sus aspiraciones.

2- Zona Sur: Es la segunda zona con más fuertes transformaciones, que a diferencia de la antes nombrada el proceso de transformación es llevado adelante principalmente por inversiones privadas. La localización privilegiada aledaña a la Terminal de Ómnibus de Mendoza, su cercanía a la Ciudad de Mendoza, y al encontrarse atravesada por vías principales y puntos de máxima accesibilidad tanto del área de estudio como de toda el AMM, su riqueza histórica-patrimonial por ser la zona donde se fundó el departamento, le brindan importantes ventajas. Por ello, han arribado inversiones privadas en diversos rubros, sobre todo direccionada al turismo, al comercio, supermercados mayoristas y minoristas, y emprendimientos habitacionales/mixtos que están renovando el paisaje. Se destaca la lectura de mercado que hizo el grupo Millán comprando la bodega Los Toneles y aprovechando no sólo sus condiciones de localización, sino su riqueza patrimonial que le permite posicionarse como una de las únicas bodegas boutique dentro de zonas pericentrales. Además otro elemento que muestra este dinamismo es la aparición de urbanizaciones sobresalientes (condominios y edificios comerciales) que antes no existían en toda el área, como es el caso del Condominio Serranas V, Edificio Alfonsina y la Torre de 12 pisos. Todas ellas en su conjunto dan cuenta de que grandes emprendedores inmobiliarios están viendo un espacio atractivo para el desarrollo de sus inversiones en dicha zona. Por ello, entendemos que se presenta como una zona con *alto potencial de desarrollo inmobiliario*, sobre todo a partir de la importante cantidad de terrenos baldíos existentes que tienen las características y localizaciones pertinentes para lo que buscan este tipo de emprendimientos. Como así también inferimos que las obras proyectadas por el Estado como *productor de espacio construido y suministrador de equipamiento* como la renovación de la Terminal de Ómnibus (en sociedad con privados), la renovación calle Godoy Cruz y Costanera, como así también la refuncionalización de calle Mitre traerá impactos directos e indirectos en esta zona, influyendo en la alteración de los precios del suelo, profundizando las transformaciones y su perfil comercial. Si bien no se han identificado grandes conflictos, todo nos lleva a suponer que estas transformaciones, sobre todo

el proyecto de calle Mitre podrá generar algunos nuevos conflictos/problemáticas como el que ocurrió con la casa localizada en Bandera de los Andes y Mitre.

3- Zona aledaña a Avenida Costanera: es la tercera zona con más aceleradas transformaciones, su localización privilegiada en torno a la ruta nacional N° 40 ha llevado a que existan transformaciones a partir de importantes inversiones privadas, entre las que se destacan la nueva sede de la Concesionaria de Ford de Mario Goldstein, el nuevo restaurante Churrico, oficinas y diversos negocios de venta del automotor e industrial. Pero las grandes inversiones proyectadas por el Estado como *suministrador de equipamiento* profundizarán las transformaciones. La renovación de la Avenida Costanera, proyecto diseñado Vialidad y sugerido por el UNICIPIO, está directamente relacionado con las renovaciones urbanas que la Municipalidad de la Ciudad está desarrollando en el Parque O'Higgins localizado del otro lado del Canal Cacique, con el objetivo de modernizar conjuntamente esta zona. Y sumada a la renovación integral de la Terminal de Ómnibus de Mendoza en manos de privados, los procesos de transformación se acelerarán y se multiplicarán las inversiones en las propiedades aledañas. Por ello decimos que es una zona con *alto potencial de desarrollo inmobiliario*, que cuenta con baldíos urbanos y galpones subutilizados que probablemente serán ocupados por nuevas inversiones. Sin embargo se han identificado pocas problemáticas y no creemos que existan grandes conflictos en el futuro próximo.

4- Zona central de San José: a diferencia de las anteriores, ha recibido *leves transformaciones* a partir de obras de mantenimiento público, pero sobre todo porque se presenta como una zona atractiva para el desarrollo de emprendimientos habitacionales, ya que en el período analizado fue la segunda zona con mayor cantidad de emprendimientos. Su localización privilegiada, como así también los proyectos existentes de renovación de Carril Godoy Cruz y Avenida Costanera, traerá efectos directos e indirectos, que alentarán a la renovación de dicha zona. Por ello, y sumado a que es la zona con mayor cantidad de baldíos urbanos y que cuenta con todos los servicios básicos creemos que tiene un *alto potencial de desarrollo inmobiliario*. En cuanto a conflictos/problemáticas, no se identificó una gran cantidad de conflictos, sólo dos casos que muestran la necesidad de acceso a la vivienda que existe en toda el área, pero entendemos que la estabilidad del área no presenta perceptiva a grandes conflictos.

5- Zona norte: es la zona con menores transformaciones, si comparamos esta zona con la del ferrocarril podemos decir que es la manifestación más clara del desarrollo geográfico desigual.

Las *muy leves transformaciones* tienen que ver con las escasas inversiones tanto públicas como privadas (se destacan algunas sobre calle Mathus Hoyos, y pocos emprendimientos habitacionales) existentes, y al presentarse en la mayor parte de su superficie como un barrio popular de la zona pericentral. El Estado ha presentado poco interés en atender a las necesidades básicas insatisfechas que abundan en dicha zona, y de esta manera se ha tendido cada vez a su marginalización. Por ello, entendemos que si bien existe una alta cantidad de baldíos y una gran riqueza histórica-patrimonial, es una zona *con bajo potencial de desarrollo inmobiliario*. Inferimos que sólo podrían identificarse posibles transformaciones sobre calles principales como Pedro Molina y Mitre, sobre todo en las propiedades aledañas a esta vía principal si se concreta su refuncionalización. Además en ella se identificaron numerosos conflictos, dos de ellos por deterioro urbano, que manifiestan cómo se manifestó la etapa destructiva neoliberal en esta zona.

Con todo lo expresado en esta tesis intentamos hacer un aporte a los procesos que ocurren en esta área histórica de Guaymallén aún poco estudiada, y tomarla como caso de estudio para representar los procesos que ocurren en toda el Área Metropolitana de Mendoza. Como así también mostrar que se pueden desarrollar investigaciones en Geografía desde un enfoque crítico, combinando técnicas cualitativas y cuantitativas. Desde el punto de vista aplicado, estos resultados podrían ser utilizados por aquellos grupos que participen en el actual concurso del BID UrbanLab, para aportar a análisis profundo del área y tener en cuenta las distintas posturas y formas de construir la ciudad que confluyen.

A partir de los resultados alcanzados queda por comprender la magnitud de las transformaciones y la cantidad de conflictos que sucederán en el área de estudio, resolver esto formaría parte de un futuro trabajo que profundice y continúe lo expresado. También sería interesante estudiar en un futuro próximo las variaciones en el precio del suelo que han generado estas transformaciones y entender si han implicado también cambios en la microzonificación del área.

A modo de cierre queremos reforzar la idea de que este sector de la zona pericentral de Guaymallén seguirá profundizando sus transformaciones alentadas por grandes inversiones públicas y privadas, y que probablemente generen nuevos conflictos. Aquí la lógica de la Ciudad Neoliberal seguirá priorizando la imagen de la ciudad moderna, renovada y atractiva para inversores inmobiliarios, mientras necesidades reales de la población seguirán estando insatisfechas, desplazadas. Y sobre todo en este contexto de profundización de políticas

neoliberales, el desarrollo geográfico desigual se manifestará de manera más clara. Nos deja el deber de participar y hacer conocer en diversos espacios académicos y no académicos, las múltiples maneras de construir la ciudad que existen en el área de estudio, en pos de aportar también al pleno ejercicio del Derecho a la Ciudad.



Fig. 63. Fotografía propia: “Cristal de las Transformaciones” tomada en el Le Parc.

BIBLIOGRAFÍA

- Arze, A., Elgueta, S. & Pallares T. (2015, septiembre). *Externalidades del proceso de desarrollo urbano: renovación y transformación*. Ponencia presentada en el XXXIV Encuentro Arquitectur. XIX Congreso: “Ciudades Vulnerables. Proyecto o incertidumbre”. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata. La Plata. Argentina.
- Bombal, D., Sedevich, A. & Becerra, C. (2005, septiembre). *Cuenca del Jarillal. Propuestas de ordenamiento territorial para su integración dentro del Gran Mendoza*. Trabajo presentado en Seminario Internacional La Interdisciplina en el Ordenamiento Territorial, CIFOT-Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza. Argentina.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Editorial Alianza.
- Brenner, N., Theodore, N. & Peck, J. (2009). Urbanismo Neoliberal: La ciudad y el Imperio de los Mercados. *Temas sociales. Santiago de Chile, Sur Corporación de Estudios Sociales y Educación, 66, Marzo*. Disponible en: <http://www.sitiosur.cl/>.
- Cáneva, V. & Mendoza Jaufret, H. (2007). Clubes sociales: Espacios de reconstrucción y consolidación de identidades urbanas. *Cuaderno de ideas H ideas. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad Nacional de La Plata. 1, (1)*.
- Carlos, A. (2007). *El espacio urbano. Nuevos escritos sobre la ciudad*. Sao Pablo: Editorial Labor.
- Carrión, F. (2000). Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos. *Serie Medio Ambiente y Desarrollo, CEPAL, 29*.
- Conflictos urbanos en Santiago de Chile. (2009). Mapa de conflictos urbanos (Artículo Digital). *Notas Digitales, artículos para la reflexión sobre hábitat y organización social. Santiago de Chile: Área Ciudad, Barrio y Organización, SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación, 1, Noviembre*. Disponible en: <http://www.sitiosur.cl/>.
- Argentina, Consejo Provincial de la Vivienda (2004). *Plan estratégico “Mendoza Villas”, 12, Abril*. Disponible en: <http://www.cnvivienda.org.ar/>

- Cuenya B. (2012). Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia Argentina. *En B. Cuenya, P. Novais & C. Vainer. (2012) Grandes Proyectos Urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña (pp. 27-66).* Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Cuenya, B. & Corral, M. (2011). Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *Revista EURE, 37, (111), 25-45.* Disponible en: <http://www.eure.cl/>.
- Dalla Torre, J. & Ghillardi, M. (2011). *Segregación social y fragmentación urbana. Análisis de la configuración socio-espacial del Área Metropolitana de Mendoza, Argentina.* Trabajo presentado en Congreso; Conferencia Geográfica Regional, UGI 2011, Santiago, Chile.
- De Mattos, C. (1999). Santiago de Chile, Globalización y expansión Metropolitana: lo que existía sigue existiendo. *Revista EURE, XXV,76, 29-56.* Disponible en: <http://www.eure.cl/>.
- Edición Uncuyo. (2015). *La década loteada.* Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo. Disponible en: <http://www.universidad.com.ar/ladecadaloteada>
- Espiño, S. (2008). *Club social y deprimido, elementos para entender la crisis de los clubes argentinos.* Sitio del Área del Periodismo de Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Neuquen: Universidad Nacional del Comahue. Disponible en: <http://www.red-accion.uncoma.edu.ar/>.
- Grey de Cerdán, N. (2005). *Repensando el Gran Mendoza. Estrategias de desarrollo urbano.* Mendoza: EDIUNC.
- Grey de Cerdán, N, Schillan de. Becette, R, & Razquin, O. (1982). Los modelos de uso del suelo en la zona pericentral mendocina. *Boletín de Estudios Geográficos. Universidad Nacional de Cuyo. XXI. (81). Julio-diciembre.*
- Gudiño, M. (2005) *Estrategias de integración y transformaciones metropolitanas. Santiago de Chile y Mendoza.* Mendoza: EDIUNC.
- Gudiño, M., Ghilardi, M. & Dalla Torre, J. (2015). El mapa social de Mendoza. *Revista digital del Grupo de Estudios sobre Geografía y Análisis Espacial con Sistemas*

de Información Geográfica (GESIG). Programa de Docencia e Investigación en Sistemas de Información Geográfica (PRODISIG). Universidad Nacional de Luján. 7. (7), 63-75.

- Gudiño, M. & D´Inca V. (2003). Cambios en los patrones de localización en ciudades intermedias y globales. Mendoza-Argentina y San Pablo, Brasil. *Tiempo y Espacio. Universidad del Bío-Bío. Chillán, Chile, 13.*
- Haesbaert, R. (2004). *Dos múltiples territorios á multiteritorialidade*. Trabajo presentado en I Seminario Nacional sobre Múltiplas Territorialidades, Porto Alegre, Brasil.
- Haesbaert, R (2011). *El mito de la desterritorialización: del fin de los territorios a la Multipleterritorialidad*. México: Editorial Siglo XXI editores.
- Harvey, D. (1989). “De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza en el capitalismo tardío”. En D. Harvey (2007) *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2013). El derecho a la ciudad. En D. Harvey. (2013). *Ciudades Rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. *Revista New Left Review, 53. Noviembre-diciembre, Pp 23-40.*
- Herzer, H., Di Virgilio, M., Rodriguez, M. & Redondo, A. (2008). ¿Informalidad o informalidades? Hábitat popular e informalidades urbanas en áreas urbanas consolidadas (Ciudad de Buenos Aires). *Pampa: Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales, 4. (4). Pp 85-112.*
- Jaramillo, S. (2003). *Los fundamentos económicos de la participación en plusvalías*. Trabajo presentado en Lincoln Institute of Land Policy. Universidad de Los Andes, CIDE; Bogota-Cambridge.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Editorial Península.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. España: Capitán Swing Libros.

- Lentini M., Palero D et al. (2010a). *Alternativas para el hábitat informal: análisis de la eficacia de las políticas sobre asentamientos informales. El caso de la provincia de Mendoza (Argentina)*(pp. 207-255). Anuario 2009 de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo.
- Lentini, M.; Palero & D.; Montaña, E. (2010b, octubre). *La inequidad en el acceso al suelo urbano: los procesos de segregación residencial e informalidad urbana*. Trabajo presentado en XI Seminario Internacional RII, Mendoza.
- Molina, A. (2013). *Como una gran pecera: Urbanizaciones cerradas, ciudadanía y subjetivación política en el Gran Mendoza*. Mendoza: EDIUNC.
- Moretti-Baldín, G. (2008). Historia, historiografía y gestión cultural del patrimonio vitivinícola de Mendoza Argentina. *Revista Apuntes*,21, (1), 114-135.
- Morgani R., Marsonet, P. & Rizzo P. (2011). *La producción informal del espacio urbano en Mendoza*. Trabajo presentado en IX Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Morgani R. & Raffani M. (2012). Mendoza y los orígenes de la ciudad Neoliberal. *Tiempo y espacio. Universidad del Bío-Bío. Chillán. Chile*, 28, pp 55-75.
- Morgani, R. & Rizzo P. (2014). *Urbanismo Neoliberal y conflictos urbanos en Mendoza: ¿Renovación urbana o gentrificación en los terrenos del ferrocarril?*. Mendoza: Editorial Qellqasqa.
- Orellana Gazaga, M. (2007). *La economía solidaria como forma de organización económica alternativa al sistema capitalista global*. Tesis de magister, Observatori Solidaritat UB Universitat de Barcelona, Barcelona, España.
- Poblete, L. (2013). Reconversión agroindustrial, recomposición de las relaciones laborales, reestructuración del territorio. El caso de Barrancas, Argentina (1995-2010). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Ecuador. *Revista Eutopía*,4, 11-24.
- Ponte, J. (2010). Manuscrito no publicado. Archivo privado del autor.

- -Ponte, J. (2014, septiembre). *Historizar el territorio y espacializar la historia a través de la cartografía hidráulica en Mendoza, Argentina (s. XVI-XVIII)*. Trabajo presentado en Conferencia Irrigation Society Landscape, Tribute to Thomas F. Glick. España: Universitat Politècnica de Valencia.
- Preston, R. (1966). The zone in transition: a study of urban land use pattern. *Economic Geograph*, 4, 236-260.
- Raffestin, C. (1993). *Por una geografía do poder*. Sao Paulo: Atica.
- Ratzel, F. (1987). *La Geographiepolitique. Les concepts fondamentaux*. París: Librairie Arthème Fayard.
- Sack, R. (1986). *Human Territoriality: its theory and history*. Cambridge: University Press.
- Schneider, S. & Peyré Tartaruga, G. (2006). Territorio y Enfoque Territorial: de las referencias cognitivas a los aportes aplicados al análisis de los procesos sociales rurales. En Manzanal, Neiman & Lattuada (2006) *Desarrollo rural. Organizaciones, Instituciones y Territorio*. Buenos Aires: Editorial Ciccus.
- Schweitzer, M. (2010). *El proyecto para el Ferrocarril Belgrano*. Trabajo presentado en el Congreso VIII Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales, Territorio y Territorialidades en Movimiento. Buenos Aires.
- Smith, N. (2006). La geografía del desarrollo desigual (traducción de Esteban Mercatante y Martín Noda). En Dunn, b & H. Radice (eds) *100 years of permanent revolution: Results and prospects*. London: Pluto press.
- Sosa, V. (2010). Planificación urbana y políticas de representación, el patrimonio como recurso de renovación urbana y espacio de confrontación en el casco histórico de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. XIV. 331. (71). Universidad de Barcelona. Recuperado de: <http://www.ub.es/> .
- Svampa, M. (2004). *La brecha urbana (1ª Ed.)*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Svampa, M. (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y los barrios cerrados*. Buenos Aires: Biblos.

- Thuillier, G. (2005). El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Eure-Revista de Estudios Urbanos Regionales*, 31, (93).
- Vives, S. & Rullan, O. (2010). *El papel de la propiedad privada del suelo en el proceso de acumulación del capital de la ciudad neoliberal en el estado español*. Trabajo presentado en el X Coloquio y Jornadas de Campo de Geografía Urbana. Bilbao.

Fuentes

- ADIF (2010) Programa Recuperación del Belgrano Cargas. Enero de 2010.
- Banca del Vecino Guaymallén (2016) Exposición en la banca del vecino de Guaymallén, 10 de noviembre de 2016.
- Entorno económico (9-2012) Un proyecto sin precedentes: El Centro Provincial de la Cultura.
- Entorno económico (05-10-2015) Marisel y Melisa Millán: fresca y creatividad que enciente.
- Diario Los Andes (09-07-2015) Inauguró la cadena Coto y puso el primer pie en Mendoza.
- Diario Los Andes (22-08-2007) La Justicia declaró la quiebra de la Cooperativa de Transporte TAC.
- -Diario Los Andes (24-10-2014) Rescatan sitios históricos de Guaymallén.
- -Diario Los Andes (01-05-2015) La escuela José Rudecindo Ponce celebró los 100 años de vida.
- -Diario Los Andes.(04-11-2011) Las escuelas técnicas tienen otra vez protagonismo
- -Diario Los Andes (25-09-2011) El club que emocionó a Campanella y Darín con su historia de película.
- -Diario Los Andes (20-05-2014) Club Unión Deportiva San José: los 75 años de un grande del básquetbol.

- - Diario Los Andes (17-06-2007) Atenas, San José y Sayanca, los clubes de barrio de Guaymallén.
- Diario Los Andes (29-05-2010) El romance de la Media Luna del que surgió el cine.
- Diario Los Andes (25-10-2008) En noviembre sale a remate Santa Isabel, símbolo de la agroindustria.
- - Diario Los Andes (26-08-2012) Un híper en la cancha de Argentino: vecinos a favor, hinchas en contra.
- -Diario Los Andes (18-05-2009) La Media Luna, el barrio de Armando Tejada Gómez.
- -Diario Los Andes (04-07-2012) Mendoza hacia el abismo
- - Diario Los Andes (13-07-2005) Sólo buenos recuerdos del Ferrocarril
- - Diario Los Andes (02-01-2007) La Conservera Nieto no producirá esta temporada y procura inminente quiebra.
- Diario Los Andes (22-11-2006) Abrirán 3 calles en la ex estación Belgrano para hacer el estadio.
- Diario Los Andes (22-11-2006) Un estadio en la estación.
- Diario Los Andes (28-2-2013) Un espacio para la cultura.
- Diario Los Andes (15-11-2010) Ya casi está lista la Nave Cultural del Parque Central.
- Diario Los Andes (27-05-2016) Cine Universidad: una de las mejores salas del continente.
- Diario Los Andes (26-03-2014) Cristina inauguró vía teleconferencia el canal estatal Mendocino Acequia.
- Diario Los Andes (26-03-2015) Acequia ya emite por aire buscando más televidentes.
- Diario Los Andes (30-8-2012) Animación una industria que crece en Mendoza.
- Diario Los Andes (05-03-2015) La escuela de cine tendrá su edificio.

- Diario Los Andes (21-07-2016) Guaymallén quita el polémico boulevard que construyó hace menos de un año.
- Diario Los Andes (28-09-2016) Se viene el Metrobús mendocino.
- Diario Los Andes (03-05-2016) Guaymallén y un parque para la comunidad.
- Diario Los Andes (25-04-2016) Un parque ilusiona a los que viven junto a la Estación.
- Diario Los Andes (01-04-2007) El tren de cargas regresa a la Estación Mendoza del Belgrano.
- Diario Los Andes (20-04-2007) Tras dos años, el Ferrocarril Belgrano volvió a recibir un carguero.
- Diario Los Andes (11-12-2013) El Belgrano vuelve a transportar vino.
- Diario Los Andes (19-02-2015) Se puede circular por calle Mitre, pero faltan cunetas y banquetas.
- Diario Los Andes (15-03-2014) Zapata-Costanera un nudo vial que el viaducto no ha solucionado.
- Diario Los Andes (09-03-2017) En abril arranca la reforma de la terminal.
- Diario Los Andes (19-12-2013) El nuevo intendente de Guaymallén quiere tener su propia policía vial.
- Diario Los Andes (06-02-2005) Los dueños de Átomo salen a competir fuerte en el negocio del vino.
- Diario Los Andes (06-11-2015) Millán desembarca en el negocio de los destilados e inaugura una bodega.
- Diario Los Andes (24-05-2015) El señor de los autos.
- Diario Los Andes (19-09-2010) Construye una YPF en la salida norte de Mendoza
- Diario Los Andes (10-11-2011) Un monumento al Nuevo Cancionero de la Media Luna.

- Diario Los Andes (27-09-2001) Un basural contamina en pleno centro de San José.
- Diario Los Andes (21-11-2016) Reimpulsar la terminal de ómnibus.
- Diario Los Andes (26-08-2012) Un híper en la cancha de Argentino: vecinos a favor, hinchas en contra.
- Diario El Sol (24-06-2009) Mendoza tendrá un centro cultural de más de 50 millones.
- Diario El Sol (28-05-2012) El Gobierno quiere licitar rápido la terminal y ya hay interesados.
- Diario El Sol (10-11-2016) Guaymallén quiere desalojar a 500 comerciantes de la Feria Popular.
- Diario El Sol (09-11-2012) La inauguración del Le Parc desató un reclamo por falta de vivienda.
- Diario El Sol (10-11-2016) Guaymallén quiere desalojar a 500 comerciantes de la Feria Popular.
- Diario Página 12 (16-04-2015) Las claves de la estatización.
- Diario Uno (12-03-2016) Comenzaron las obras para las 1.103 viviendas cerca del centro.
- Diario Uno (16-04-2015) Carmona recibió el apoyo de Randazzo y cerró su campaña con una caravana.
- Diario Uno (08-06-2010) Belgrano un nombre con poca presencia en la provincia.
- Diario Uno (22-08-2013) La calle Mitre de Guaymallén estará lista antes de las elecciones.
- Diario Uno (25-09-2016) Metrobús a la mendocina, con micros menos contaminantes.
- Diario Uno (29-06-2015) Convirtieron un basural en un espacio verde en Guaymallén.
- Diario Uno (20-02-2017) La “nueva” Costanera tendrá más puentes, espacios verdes y bicisendas.

- Diario Uno (08-09-2014) No hay plata para las obras en la terminal de ómnibus de Mendoza.
- Diario Uno (04-08-2015) Guaymallén aprobó la ampliación del local de Goldstein.
- Diario Uno (22-08-2013) La calle Mitre de Guaymallén estará lista antes de las elecciones.
- Diario Uno (15-01-2017) Violento desalojo a los feriantes de Guaymallén: “No queremos planes ni subsidios, queremos trabajar”.
- Diario La Nación (04-06-2013) Belgrano Cargas: el tren que está fuera de sus carriles.
- Diario La Nación (06-12-2013) Harán una inversión de US\$ 2400 millones en el Belgrano Cargas.
- Diario Mdzol (24-08-2016) Urbanizarán un gigante predio en Capital.
- Diario Mdzol (19-09-2016) Así será el proyecto urbano “Estación Mendoza
- Diario Mdzol (18-07-2015) La mini ciudad de la sexta estará lista a fines de 2016.
- Diario Mdzol (24-09-2010) Mendoza en la historia, nuestras escuelas más antiguas.
- Diario Mdzol (19-04-2016) Guaymallén consiguió los terrenos para su parque central.
- Diario Mdzol (01-10-2013) Abraham contra el massismo mendocino.
- Diario Mdzol (15-11-2012) El socio chino de CEOSA quiere hacer el tren del Este.
- Diario Mdzol (01-10-2017) Últimos retoques al nudo de Costanera.
- Diario Mdzol (03-04-2008) Super Vea suma una sucursal a la región.
- Diario Mdzol (02-12-2012) Churrico, un negocio que impulsó Cantinflas.
- Diario Mdzol (23-08-2013) Bodega los toneles obra majestuosa de la vitivinicultura mendocina.
- Diario Mdzol (26-10-2014) Feriantes de Guaymallén piden “tiempo” y un “lugar” a Lobos.

- Diario Sitio Andino (06-02-2017) Invertirán \$370 millones en transformar el Carril Godoy Cruz.
- Diario Sitio Andino (26-02-2017) Unicipio: Universidades del mundo diseñarán un proyecto urbano para Guaymallén.
- Diario Guaymallén24 (26-01-2017) San José epicentro de la recuperación vial.
- Diario Guaymallén 24 (06-06-2015) 120 familias guaymallinas tendrán su casa propia.
- Diario Guaymallén24 (05-06-2015) Más de 120 familias accedieron a la vivienda propia en Guaymallén.
- Diario Guaymallén 24 (13-01-2017) 500 feriantes de Guaymallén podrían perder su trabajo.
- Diario Vox (03-03-2016) Los Toneles amplía su restaurante y diversifica su negocio de eventos.
- Mendoza Post (06-02-2015) Revuelo por las condiciones de un centro de salud de Guaymallén.
- Diario El Otro (07-02-2017) Volvió la Feria.
- HCD Municipalidad de Guaymallén. (2016) Ordenanza Municipal 8244/2016. Expediente N° 10164-DP-2016, caratulado Dirección de Planificación Ref. / La necesidad de incorporar ajustes a la normativa vigente relacionada a la zonificación de los Usos del Suelo.
- Revista digital Punto a punto (26-02-2015) Millán abrirá más supermercados este año y construirá una champanera en Junin. www.Papmendoza.com
- Revista Digital Áreatres (26-08-2016) Andía vuelve al ruedo con Alfonsina. www.revistaareatres.com.ar
- Revista digital CuyoMotor (15-12-2016) Inauguró el concesionario Ford más moderno de Mendoza y ya espera al nuevo “Ka” sedán en 2017.
- Prensa Gobierno de Mendoza (04-01-2013) El Gobierno presentó el proyecto ganador para remodelar la Terminal de Ómnibus.

- Escuela Italiana. (2016) *Escuela Italiana de Mendoza*.
<http://www.laitaliana.edu.ar/institucional/>
- Club Atlético Argentino. (2016) *Historia del Club Atlético Argentino*.
<http://caargentino.es.tl/>.
- Mercado Cooperativo de Guaymallén. (2016) *Historia del Mercado Cooperativo de Guaymallén*. <http://mercadodeguaymallen.hol.es/>.
- Red Mercosur. (2016) *Estaciones Red Mercosur en Mendoza*.
<http://www.redmercosurweb.com/>
- Banco Interamericano de desarrollo. (2017) *BID Ciudades Emergentes y Sostenibles*.
<http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/>.



Fig. 69. Fotografía propia: La sonrisa de Carlos Romero. Tomada en las inmediaciones de la Media Luna.

Índice de Figuras

- Fig. 1. Mapa sobre evolución de la mancha urbana del AMM, elaborado por Pablo Rizzo.....42
- Fig. 2. Urbanizaciones cerradas en el AMM. En: Morgani y Raffani (2015).....51
- Fig. 3. Extensión de urbanizaciones cerradas y de villas y asentamientos en el AMM, 2009. Fuente: Marsonet et al. (2011).....55
- Fig. 4. Imagen satelital de los terrenos a urbanizar.....63
- Fig. 5. Imagen del Nuevo proyecto urbanístico. Fuente: Diario Mdzol (19-09-2016).....64
- Fig. 6. Fotografía propia: “La ciudad del futuro”65
- Fig. 7. Mapa inventario del área de los terrenos del Ferrocarril San Martín. Fuente: Morgani & Rizzo(2014).....67
- Fig.8. Mapa Área de estudio, división político administrativa y el AMM.....69
- Fig. 9. Mapa Área de estudio y accesibilidad en el AMM.....72
- Fig. 10. Carta del CDN y ZP del AMM de Gray de Cerdán et al. (1982).....73
- Fig. 11. Mapa elaborado por Ponte R. (2014) “Sistema de cauces aluvionales y acequias y asentamiento huarpe antes de 1561”78
- Fig. 12. Plano elaborado por Ponte (2014): Infografía territorial del “Repartimiento de tierras a los primeros pobladores de la ciudad de Mendoza” (1561) redibujado (F.Mazza).....79
- Fig. 13. Mapa elaborado por Ponte R.: “Infografía que muestra la localización relativa del casco fundacional, el ejido y las chacras.” (dibujó F. Mazza).....80
- Fig. 14. Bodega Toso. Fachada tipo pantalla oculta de la nave industrial. Foto publicada por Moretti-Baldín (2008), de la colección Familia Toso.....83
- Fig. 15. Etapas históricas de los principales hitos urbanos.....96

- Fig. 16. Mapa de Inversiones públicas en el área de estudio	101
- Fig. 17. Fotografía propia: Espejos del Espacio Julio Le Parc.	105
- Fig. 18. Imagen satelital de donde se encuentra construido el Espacio Julio Le Parc.....	106
- Fig. 19. Fotografía propia: Fachada del Espacio Cultural Julio Le Parc.....	107
- Fig. 20. Imagen publicada en la web del Gobierno de Mendoza. Año 2015.....	109
- Fig. 21. Fotografía propia: “Andén al pasado”, tomada en el andén donde se proyecta la escuela de cine	110
- Fig. 22. Imagen del predio donde se proyecta el Ecoparque. Fuente: Diario Los Andes (25-04-2016).....	111
- Fig. 23. Imagen publicada en el facebook oficial del entonces intendente Luis Lobos.....	112
- Fig. 24. Imagen “El galpón del predio donde se proyecta el Ecoparque”. Fuente: Diario Los Andes (25-04-2016).....	114
- Fig. 25. Fotografía propia del basural en el predio del Ferrocarril.....	115
- Fig. 26. Imagen con información general del proyecto BID Urbanlab. Fuente: Blog oficial Ciudades Sostenibles del BID.....	118
- Fig. 27. Polígono de intervención del concurso BID Urbanlab. Fuente: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).....	119
- Fig. 28. Requisitos para participar del concurso UrbanLab. Fuente: (Banco Interamericano de Desarrollo.....	121
- Fig. 29. Extensión del Boulevard. Fuente: Diario Los Andes.....	133
- Fig. 30. Imagen del futuro Metrobus. Fuente: Diario Los Andes (28-09-2016).....	136

- *Fig. 31. Imagen del proyecto de renovación de Avenida Costanera. Fuente: Diario Uno (20-02-2017).....141*
- *Fig. 32. Imagen de las proyecciones sobre el Canal Cacique Guaymallén. Fuente: Diario Uno (20-02-2017).....142*
- *Fig. 33. Maqueta del proyecto de renovación de la T.O.M. Fuente: Diario Los Andes (09-03-2017)143*
- *Fig. 34. Maqueta de renovaciones internas de la T.O.M.. Fuente: Diario Los Andes (09-03-2017).....146*
- *Fig. 35. Fotografía de la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).....150*
- *Fig.36. Espacios típicos de comienzos del S.XX en la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).....151*
- *Fig. 37. Reforma de la Bodega Los Toneles. Fuente: Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).....152*
- *Fig. 38. La Bodega Los Toneles desde adentro. Fuente: Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).....153*
- *Fig. 39. Imagen del nuevo restaurante en la Bodega Los Toneles. Fuente: Diario Mdzol (23-08-2013).....155*
- *Fig. 40. Mapa de Hoteles, hostales, locales de comidas y heladerías en el área de estudio.....159*
- *Fig. 41. Imagen de la nueva sede de Asinmet. Fuente: página web de Asinmet.....161*
- *Fig. 42. Imagen del nuevo restaurante Churrico. Fuente: Diario Mdzol, 02-12-2012).....163*
- *Fig. 43. Mapa “Nuevos complejos de uso habitacional y mixto en el área de estudio”166*

- Fig. 44. Imagen obtenida de Google Street de un emprendimiento localizado en calle Pelegini.....167
- Fig. 45. Imágenes del Condominio Serranas V. Fuente: página web Inmoclick.....168
- Fig. 46. Fotografía propia tomada desde las propiedades aledañas al edificio.....170
- Fig. 47. Fotografía propia tomada desde las propiedades aledañas al edificio.....170
- Fig. 48. Maqueta del nuevo edificio Alfonsina. Fuente: Revista Área Tres (26-08-2016).....171
- Fig. 49. Imágenes de Edificio Alfonsina desde otro ángulo. Fuente: Revista Área Tres (26-08-2016).....172
- Fig. 50. Imagen del nuevo edificio de Mario Goldstein. Fuente: Revista digital CuyoMotor (15-12-2016).....173
- Fig. 51. Mapa Comparativo de parcelas año 2011 y 2016 donde se localiza la nueva Y.P.F.178
- Fig. 52. Mapa de inversiones privadas relevante, por rubro en el área de estudio.....181
- Fig. 53. Mapa de baldíos urbanos según superficie en el AE, 2016.....183
- Fig. 54. Mapa de zonificación de usos del suelo en AE, la macrozonificación y microzonificación de Guaymallén.....188
- Fig. 55. Mapa “Conflictos y problemáticas urbanas en el área de estudio”201
- Fig. 56. Fotografía propia: El Espacio Julio Le Parc desde los asentamientos.....204
- Fig. 57. Imagen satelital del terreno del Ferrocarril con los asentamientos en el año 2010.....207

- Fig. 58. Imagen satelital actual del terreno del Ferrocarril donde se encontraban los asentamientos.....208
- Fig. 59. Fotografía propia: “La puerta a la gloria” tomada en las inmediaciones del estadio del club.....210
- Fig. 60. Fotografía propia: “El equipo del futuro”, tomada en las inmediaciones del club.....212
- Fig. 61. Fotografía propia: Titulada “En los triángulos de la hinchada”, tomada en las instalaciones del club.....214
- Fig. 62. Fotografía cedida por el Club: El predio en discordia.....214
- Fig. 63. Imagen satelital del área en disputa.....216
- Fig. 64. Imagen publicada por Diario Los Andes (25-11-2015), quien va con cámara en mano es Federico Díaz.....217
- Fig. 65. Fotografía propia: “Día de compras en la Feria”.....224
- Fig. 66. Fotografía propia: “El festival en defensa de las Ferias Populares.”.....226
- Fig. 67. Fotografía propia: “Enero caliente” tomada en la puerta de la Comisaría N°25 cuando procesaron a feriantes.....230
- Fig. 68. Mapa de “Desarrollo geográfico desigual: transformaciones, potencial de desarrollo y conflictos/problemáticas.....235
- Fig. 69. Fotografía propia: “Cristal de las Transformaciones” tomada en el Le Parc.....259
- Fig. 70. Fotografía propia: La sonrisa de Carlos Romero. Tomada en las inmediaciones de la Media Luna.....271

