



EL CORREDOR OESTE Y EL AEROPUERTO DE EL PALOMAR. LOS CONTRASTES EN LA EVOLUCIÓN DE SU ESTRUCTURA URBANA. UNA APROXIMACIÓN VISUAL

**MAYO Patricia; IGARZÁBAL, María Adela; DIETRICH, Patricia;
AJUHACHO, Raquel; BENEDETTI, Julio; CARCAGNO,
Alejandro; CITTADINO, Alejandro; MAJUL, María Victoria;
OCELLO, Natalia; TOMASSI, Fernando**

pmayo@fadu.com.ar; cimmai@fadu.uba.ar; pdiet@fadu.uba.ar

CIM /FADU /UBA

Resumen

El SIT-AMBA es un Sistema de Información Territorial para el Área Metropolitana de Buenos Aires y constituye el proyecto principal del CIM. Siendo la base de datos geoespaciales para sus actividades de investigación, su plataforma abarca contenidos en temáticas de planeamiento territorial. En este sentido, el transporte público de pasajeros es uno de sus componentes.

En un entorno SIG, y con la información de recorridos digitalizada, por análisis de densidad, se observó que en ciertos puntos del AMBA había una concentración diferencial de líneas. Entre estos nodos de concentración se destacaba Morón en el Corredor Oeste como principal nodo de atracción. A partir de los mapas obtenidos se consideró este corredor como sector elegido dentro del AMBA, para analizar su evolución, tomando como epicentro la Estación Morón del FFCC Sarmiento.

Actualmente se está trabajando en la inserción del Aeropuerto de Palomar en este contexto, considerando:

1- el vínculo de este equipamiento con la localización de nodos de comercio y servicios (en este caso Estación Morón del FFCC Sarmiento y



otras estaciones de referencia) y otros usos del suelo (residencia);

2- la puesta en valor de este equipamiento de transporte;

3- los contrastes con los nuevos emprendimientos;

4- los cambios de normativa;

5- la aplicación de un SIG para explicar la evolución y transformación del área.

A modo de contexto, la evolución del corredor oeste en el AMBA se sintetiza en tres etapas de estructuración territorial:

-Un primer periodo agroexportador (1870 y 1930), donde se organiza el esquema monocéntrico y radial, siguiendo los ejes ferroviarios, de acuerdo a un modelo industrial y portuario. La construcción del Ferrocarril del Oeste, en 1862, dio impulso al transporte público masivo en Buenos Aires. Hasta 1920 el tranvía eléctrico había caracterizado un proceso de urbanización expansivo, pero con el surgimiento del colectivo en 1932, se originó una nueva transformación de la estructura urbana de Buenos Aires.

-Un segundo periodo de crecimiento (1930 y 1970), que coincide con una etapa de industrialización y crecimiento, se densifica Buenos Aires y se consolida el área metropolitana. La llegada del colectivo benefició al transporte público debido a su poca inversión y facilidad de desplazamiento. A partir de su creación en 1928, el colectivo ayudo a la formación de los suburbios de Buenos Aires durante las décadas de 1940 y 1950. En este periodo surgen los loteos y barrio parque (1940-1950), donde el eje oeste es donde se verifica un mayor surgimiento de esta tipología.

-En un tercer periodo (década del 80-90), surge una nueva estructuración del territorio, favorecida por la red de autopistas y el automóvil con la aparición de los *countries club* y barrios privados, los *shopping center*, hipermercados y complejos de



entretenimientos. Aparecen también nuevos equipamientos de transporte que obedecen a la lógica de las autopistas y a la globalización de las comunicaciones: los aeropuertos.

Este caso de estudio, el Aeropuerto de El Palomar, responde a este contexto. Como parte del corredor oeste, se analizarán los contrastes en la estructuración del territorio relacionados con su puesta en valor, las características de su emplazamiento e influencia en el entorno.

Este análisis busca construir un espacio de reflexión acerca del impacto de este equipamiento aeroportuario en el territorio, la respuesta de los actores sociales, la acción de los gobiernos locales y los escenarios futuros.

La cartografía temática en un entorno SIG y las imágenes (satelitales, fotos aéreas y registros fotográficos históricos) posibilitaron una mejor comprensión e interpretación de los contrastes de la problemática de la puesta en valor del Aeropuerto de El Palomar y su influencia en el entorno.

Palabras clave

Mapas, Imagen como documento, Imágenes en movimiento, Imágenes inconclusas, Aeropuertos, Autotransporte público, Estructura urbana, Contrastes

2. Objetivo general

El objetivo general del trabajo consiste en analizar en el Corredor Oeste de la RMBA, los distintos modos de transporte. En este caso de estudio, se abordará la puesta en valor del Aeropuerto de El Palomar para uso comercial y su influencia en el entorno y en la estructura urbana local

3. Objetivos específicos

Los objetivos específicos consisten en:

-Definir el Aeropuerto de El Palomar como pieza urbana.



- Entender el funcionamiento del área: lo nuevo y lo existente.
- Identificar las distintas piezas de la estructura urbana del área y su comportamiento: identificar contrastes.
- Definir los escenarios futuros para la estructura urbana y el impacto que tendrá el funcionamiento del Aeropuerto sobre los distintos sectores definidos.
- Realizar una reflexión del papel de las políticas públicas y el mercado inmobiliario en la definición de la estructura urbana.

4. Hipótesis

La hipótesis del trabajo es como las infraestructuras de transporte (primero el ferrocarril, luego las autopistas, y en este caso los aeropuertos) determinan las etapas de crecimiento urbano (expansión, consolidación, densificación) resignificando la estructura urbana existente de un área.

5. Introducción

Es importante destacar que la temática desarrollada a continuación sobre el impacto de la puesta en valor de un equipamiento de transporte como lo es el Aeropuerto de El Palomar significa un estudio complejo de elaboración y recopilación de información sobre el cual se están desarrollando las distintas fases de estudio. Este trabajo busca poder contar y ser un espacio de reflexión, a través de las imágenes, de la interrelación entre los distintos aspectos: el aeropuerto y su accesibilidad, su inserción en el entorno urbano, los actores sociales involucrados, la normativa urbanística y los sistemas de información geográfica como herramienta instrumental.

Al ser un objeto de estudio en desarrollo, la problemática abordada para esta presentación busca demostrar como la puesta en valor del Aeropuerto de El Palomar para vuelos del tipo civil y comercial ocasiona nuevas situaciones y una reflexión acerca de esos cambios. Imágenes seleccionadas contarán los distintos aspectos del abordaje.

A fin de poder definir una metodología de trabajo y poder desarrollar la temática se ha dividido el trabajo en distintos apartados: presentación del espacio geográfico y su evolución histórica, encuadre teórico, historia y caracterización del equipamiento, descripción del entorno, los actores sociales involucrados (usuarios del aeropuerto, residentes del entorno urbano, funciones locales), los nuevos emprendimientos inmobiliarios originados a partir de la puesta en valor del equipamiento y los cambios de normativa urbanística, los sistemas de información geográfica como instrumento, y las reflexiones finales (Figura 1).



Figura 1: Aeropuerto El Palomar. Interrelación de distintos aspectos (accesibilidad, su inserción en el entorno urbano, los actores sociales involucrados, la normativa urbanística y el entorno SIG)



Fuente: elaboración propia

6. Contexto Territorial

Mientras históricamente las vías del ferrocarril habían sido los ejes de urbanización de la región, apoyados en el loteo popular con financiación y basado en la autoconstrucción; con los cambios en la política económica a partir de mediados de la década del 70, la aparición de la ley 8.912 en la provincia de Buenos Aires y la transformación en autopistas de las principales rutas de la región desde comienzos de la década del '90, los nuevos ejes de urbanización pasan a ser las autopistas que se ubican en los espacios intersticiales de la RMBA. Sobre estos ejes se ubican los barrios cerrados y los grandes equipamientos comerciales y de entretenimientos.

La comercialización y consumo de bienes y servicios se da en nuevos lugares y en general en una localización concentrada. Estos desarrollos se localizan reforzando las ubicaciones existentes (núcleo central o primera corona de urbanización), en el interior del tejido urbano o creando zonas nuevas que favorecen un crecimiento de tipo discontinuo, al ubicarse en la periferia en grandes fracciones vacantes.

Las pautas de localización de los nuevos emprendimientos están generando una yuxtaposición de dos tipos de crecimiento: uno continuo y otro discontinuo.



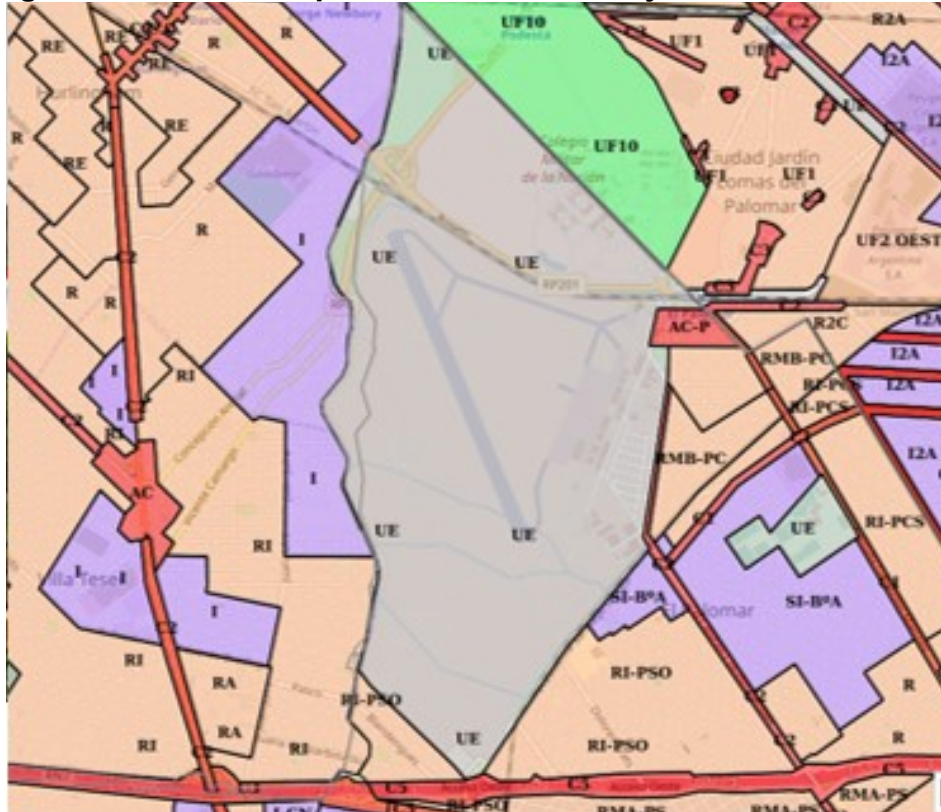
Respecto al primero, se trata de un tipo de crecimiento que permitió la aplicación del modelo de ciudad autoconstruida y que ha implicado una gran afectación de suelo con muy bajas densidades de población, el consecuente encarecimiento de las infraestructuras y un paulatino desfase entre el ritmo de expansión y el de consolidación del tejido urbano. El crecimiento discontinuo se debe a la inversión diferenciada que genera nuevas áreas de oportunidad, comunicadas con el resto de la aglomeración por las grandes vías de circulación, la red de autopistas, pero que pueden estar separadas de la trama urbana tradicional continua.

La RMBA aparece cada vez más como una ciudad multifragmentada, donde los sectores altos y bajos se disputan espacios geográficos cada vez más acotados y con menores distancias entre sí, lo que implica una mayor visibilidad de las fronteras y un mayor contraste (Figura 2).

Fuente: Duarte, Juan Ignacio; “El mercado de suelo en la ciudad de Buenos Aires. Análisis crítico de su funcionamiento y su relación con la estructura urbana y las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad”; Memoria de Licenciatura en Urbanismo; Instituto del Conurbano - Universidad Nacional de General Sarmiento; 2006.



Figura 2: Sector Aeropuerto El Palomar. Ley 8912/77



Fuente: urBASig

7. Encuadre Teórico

A modo de encuadre teórico es importante mencionar algunos trabajos de autores que han definido el contexto de la ciudad global y el aeropuerto como parte de un sistema interconectado.

Manuel Castells

En una perspectiva más creativa, observamos el intento de ir más allá de privatización e intentar la articulación entre flujos y lugares. Para abreviar, fundamentalmente hay varios tipos de incitativas. Esta articulación entre flujos y lugares se puede producir bajo la dominación de los flujos o bajo la dominación de los lugares. Bajo la dominación de los flujos hay, en primer lugar, intentos de articular una nueva monumentalidad de lo instrumental mediante el diseño de la tecnología. Ejemplo: la obra del ingeniero-arquitecto Calatrava. Los puentes de Calatrava, la torre de comunicaciones de Calatrava, etc., la idea de que lo tecnológicamente avanzado, lo que es el instrumento de conexión, por ejemplo un puente (si tuviera río), pueda ser significativo y monumental, al tiempo que instrumental. La articulación de significación e instrumentalidad, lugares y flujos, está en la base del enorme esfuerzo de arquitectura y urbanismo en



torno a los intercambiadores: aeropuertos, estaciones, autopistas; es lo que yo personalmente llamo el modelo Changi, por el aeropuerto de Singapur, que es realmente una ciudad absolutamente diseñada por dentro para hacer muy agradable las esperas. En un lugar y espacio en que la gente está nerviosa por encontrarse suspendida en el espacio de los flujos, se construye un espacio acogedor, incluidos conciertos de piano con música clásica en el hall del aeropuerto y toda clase de actividades. Aunque Changi está muy comercializado, tiene un diseño de estar en el salón de su casa. O en un modelo mucho más duro, pero que a mí me parece mucho más interesante desde el punto de vista de diseño, el aeropuerto de Barcelona, que es la idea de tratar un espacio que es un intercambiador pero tratarlo significativamente, con elementos comerciales a los que se añade una dimensión estética y de relación entre cultura e instrumentalidad. O lo que hizo Moneo en la estación del AVE de Madrid, que es un guiño genial. La estación del AVE son dos estaciones, la vieja estación de Atocha, que, con un diseño rehabilitado maravilloso con árboles y pájaros que andan por allí, es un parque, no es una estación. Al lado hay una porquería de nueva estación donde hay un AVE que va de Madrid a Sevilla y nada más. Entonces, obviamente la idea, el guiño, es que aquello no podía ser una estación sin un parque y que ese ave está allí por casualidad porque a alguien se le ocurrió poner un AVE de Madrid a Sevilla. Otro ejemplo importante es el diseño del intercambiador de Lille por Koolhaas. El tratamiento de centralidad del Grand Palais y de la organización en torno a los intercambiadores europeos combina, de nuevo, instrumentalidad, expresión y apuesta cultural. En suma, el intento de hacer de los lugares por donde pasa mucha gente espacios públicos y no sólo espacios de conexión corriendo, es una idea que al menos tiene la fuerza de estar intentando integrar lo expresivo en lo funcional. Sigo diciendo, sin embargo, que es bajo la dominación de los espacios de los flujos (Figuras 3-4-5).



Figura 3: El espacio de los flujos. Fuente: M. Castells. Portada del Libro La era de la Información. Vol. 1



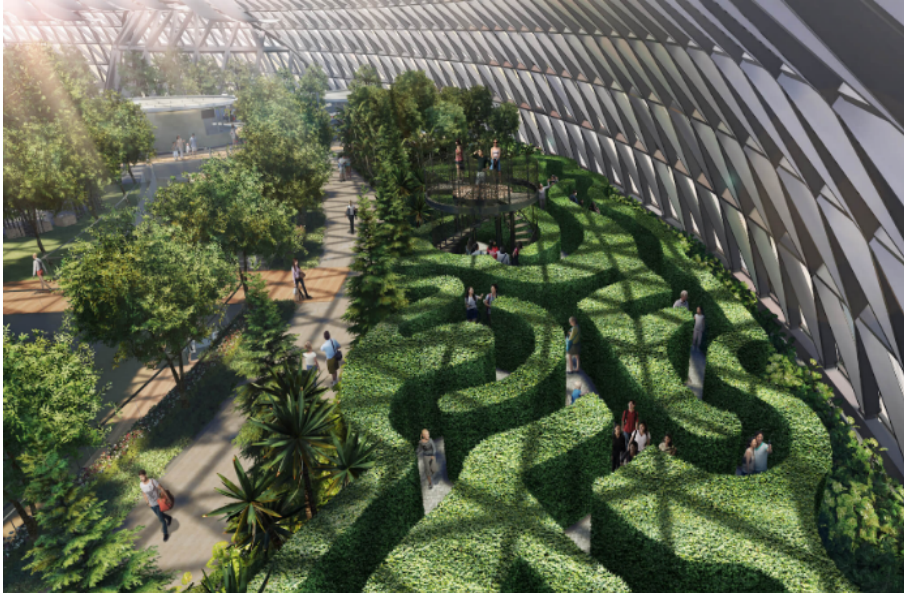
Fuente: http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5_art4.htm

Fuente: El espacio de los flujos. Manuel Castells. La Era de la Información. Tomo I. Alianza Ed. España. 1998

<http://www.fadu.edu.uy/sociologia/files/2012/02/Ficha4.pdf>



Figura 4: El Aeropuerto de Singapur



Fuente: CONTACTO A21. El portal informativo de la Industria Aeronáutica y Aeroespacial.

Figura 5: El Aeropuerto de Singapur



Fuente: CONTACTO A21. El portal informativo de la Industria Aeronáutica y Aeroespacial.



Saskia Sassen. La Ciudad global.

Son siete las hipótesis por medio de las cuales he procedido a organizar los datos y la teorización del modelo de la ciudad global. En forma breve discutiré cada una de ellas, como una forma de crear una representación más precisa 3. En primer lugar, la dispersión geográfica de las actividades económicas que marcan la globalización, junto con la simultánea integración sistémica de dichas actividades geográficamente dispersas, es un factor clave que nutre el crecimiento y la importancia de las funciones de gestión central. Mientras más dispersas sean las operaciones de una empresa en diferentes países, más complejas y estratégicas serán sus funciones de gestión central ; esto es, el trabajo de administrar, coordinar, dar servicios especializados y financiar la red de operaciones de la misma. En segundo lugar, estas funciones centrales se hacen tan complejas que las sedes de las grandes empresas globales, de manera creciente, las subcontratan: compran una parte de sus funciones centrales de firmas de servicios altamente especializadas: contabilidad, servicios legales, relaciones públicas, programación, telecomunicaciones y otros servicios altamente especializados.

<http://www.flacso.org.ec/docs/sfccsassen.pdf>

http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias10_1.htm

Greg Lindsay

Una vez construimos ciudades alrededor de puertos o terminales ferroviarias, lo que llevó a las formas familiares de Ámsterdam, Venecia, Nueva York y Chicago. Pero las ciudades construidas para aprovechar una economía global hipercompetitiva están tomando forma alrededor de otra cosa: el aeropuerto.

Estas ciudades tienen un nombre: la aerotrópolis. Están aumentando alrededor de China, India y el Medio Oriente a medida que cada región se prepara para tomar su lugar en el escenario mundial. Se encuentran en nuestra era de gratificación instantánea, la Era Instantánea, lo que las ciudades terminales, como el centro de Chicago y Manhattan, fueron para la Era Dorada de los Estados Unidos en la segunda mitad del siglo XIX.

Aerotrópolis: The Way We Live Next explora cómo los viajes en avión y el transporte son en gran parte responsables de la forma y el alcance, y de los ganadores y perdedores, de la globalización. También examina cómo ciudades como Hong Kong, Dallas, Detroit y Dubai están cambiando (o se están construyendo de nuevo) para reflejar los intereses de las corporaciones que efectivamente se dispersaron en todo el mundo, confiando en que los aviones de Internet y Airbus se unen.

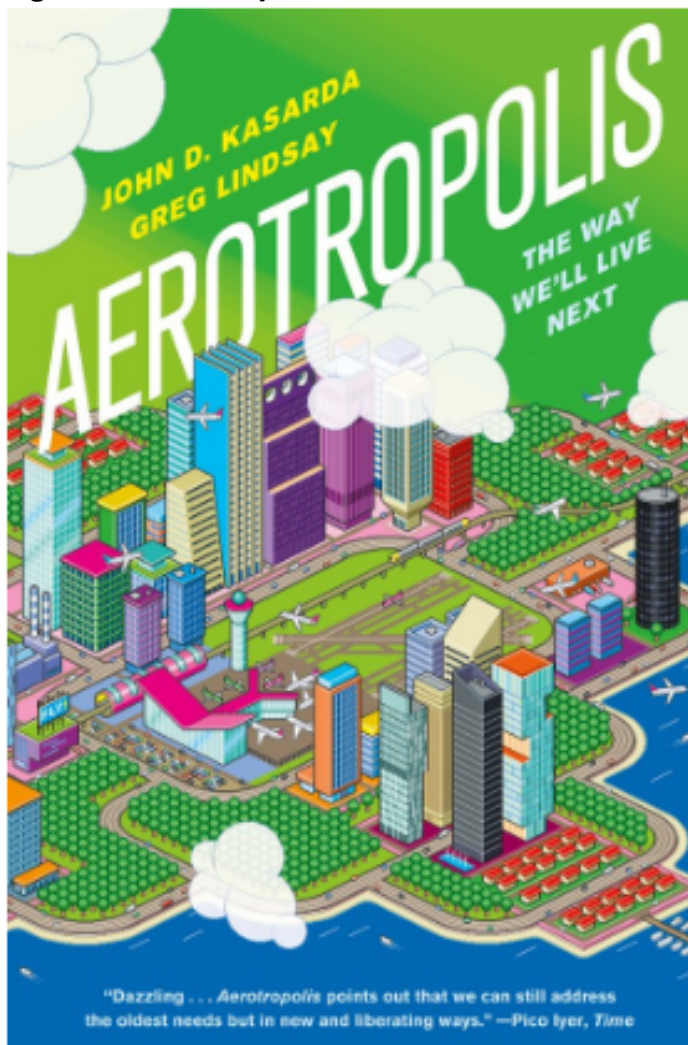
¿Pero para quién son estos lugares? ¿Las empresas que se benefician de operaciones ligeramente más magras? ¿Los líderes, cada uno un poco más



despiadado que el anterior, compitiendo para conseguirlos? ¿O los planificadores, arquitectos y sabios que recibieron carta blanca para levantar islas desde los océanos y plantar asfalto en el desierto? Ya a la venta , Aerotrópolis cuenta la historia de cómo la Jet Age y la Net Age han dado paso a la Instant Age, y se pregunta qué ciudades serán sus descendientes (Figura 6-7).

<http://www.greglindsay.org/aerotropolis/>

Figura 6: Aerotrópolis



Fuente: Greg Lindsay

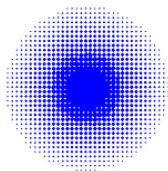
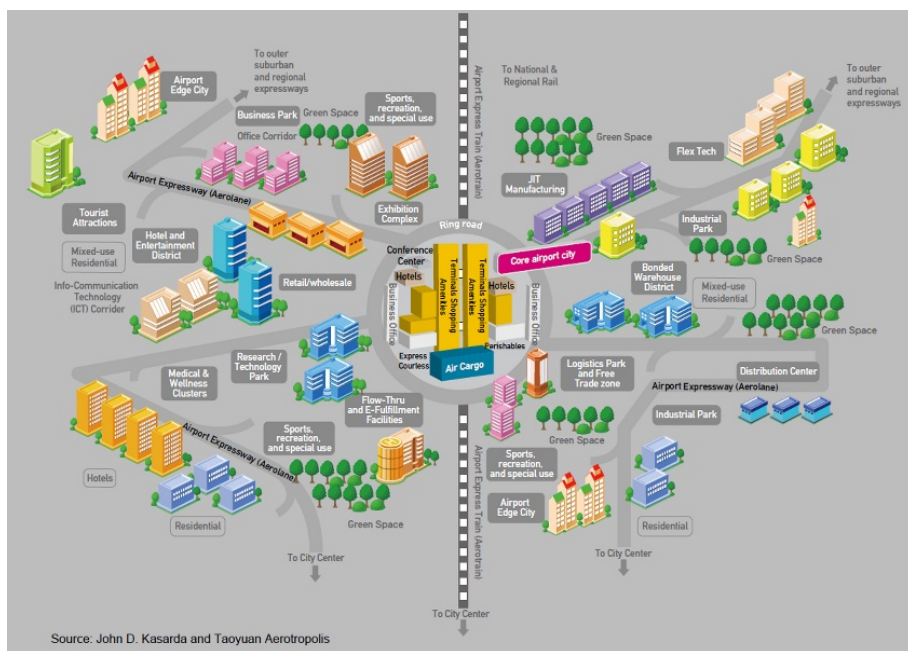


Figura 7: Aerotrópolis



Fuente: Greg Lindsay

Figura 7: Aerotrópolis



Fuente: Greg Lindsay



Marc Auge. *Los no lugares.* (Figura 8)

Figura 8: Los no lugares

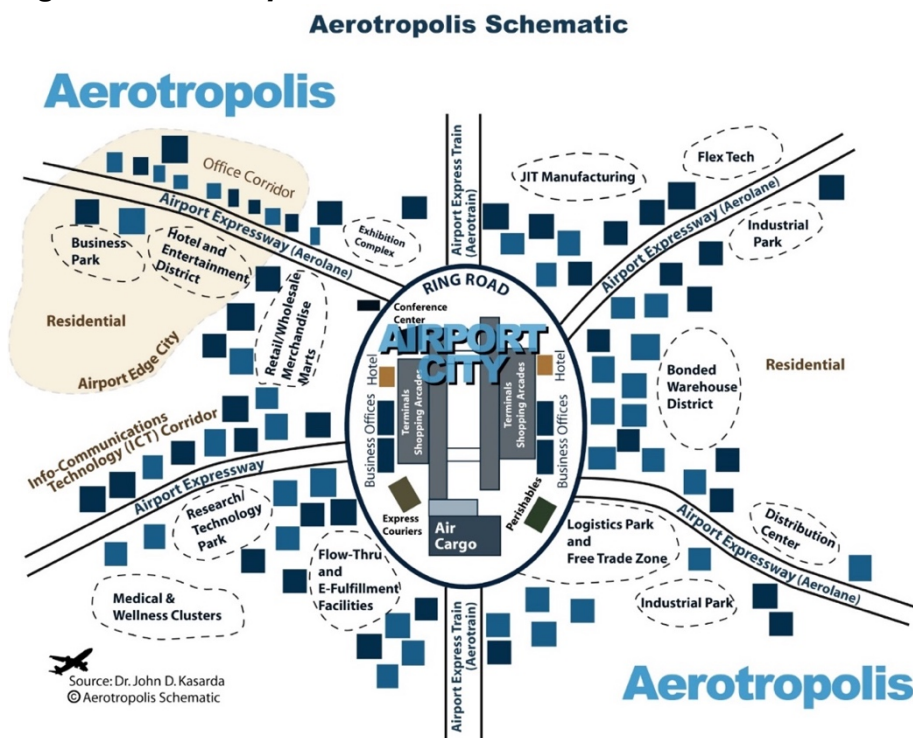


John D. Kasarda.

Aerotropolis Business Concept (www.aerotropolisbusinessconcepts.aero)

"Los aeropuertos determinarán la ubicación comercial y el desarrollo urbano en el siglo XXI tanto como lo hicieron las autopistas en el siglo XX, los ferrocarriles en el XIX y los puertos marítimos en el XVIII" (Figura 9).

Figura 9: Aerotrópolis



Fuente: Dr. John D. Kasarda
Reem Kolhass. La Ciudad Genérica



Antes manifestaciones de la última neutralidad, los aeropuertos están ahora entre los elementos característicos más singulares de la Ciudad Genérica, su vehículo más fuerte de diferenciación. Tienen que serlo, siendo todo lo que la persona promedio tiende a experimentar de una ciudad particular. Como una drástica muestra de perfume, los fotomurales, la vegetación, los trajes locales dan un primer soplo concentrado de la identidad local (a veces es también el último). Lejano, confortable, exótico, polar, regional, del Este, rústico, nuevo, incluso "sin descubrir": éstos son los registros emocionales invocados. Así cargados conceptualmente, los aeropuertos se convierten en signos emblemáticos estampados en el inconsciente colectivo global en las manipulaciones salvajes de sus atractores no atávicos: las compras *tax-free* [libres de impuestos], las cualidades espaciales espectaculares, la frecuencia y confiabilidad de sus conexiones a otros aeropuertos. En términos de su iconografía/*performance*, el aeropuerto es un concentrado de lo hiper-local y lo hiper-global en el sentido de que puedes conseguir allí mercancías que incluso no están disponibles en la ciudad, hiper-local en el sentido que puedes conseguir allí las cosas que no consigues en ninguna otra parte.

Fuente: <ftp://ftp.icesi.edu.co/>

8. El Aeropuerto El Palomar

Se presentará a continuación las características más significativas del objeto de análisis, como la caracterización de la localidad donde se halla inserto, su reseña histórica, su actividad aeroportuaria, su accesibilidad y su entorno.

El Palomar como localidad

Morón, en la primera década del siglo XX, continuaba siendo un pueblo en permanente crecimiento, pero rodeado aún de una campaña donde se asentaban quintas de veraneo y de producción agrícola; por eso se encuentran en las páginas de los periódicos locales noticias sobre rendimiento de cosechas, formas de cultivo, acompañadas por publicidades sobre criaderos de aves, viveros de frutas y árboles, olivares, medicinas para animales, etc. Esta temática agropecuaria desaparecería a medida que la región se iba urbanizando. Dos de las actuales ciudades del Partido de Morón surgieron en este período. Una de ellas fue El Palomar, cuya estación ferroviaria se terminó de construir en 1910. El 8 de noviembre de ese año, el martillero Publio Massini, hizo el primer gran remate de tierras, dando origen al pueblo. Así se inició la etapa urbana, dejando atrás un paisaje de quintas y chacras. La comunidad comenzó a organizarse y en 1911 se fundó la Sociedad de Fomento, presidida por Juan Manuel Giuffra. Entre sus obras se encuentran el alumbrado en las calles con faroles a kerosén, la plantación de árboles y la colocación de adoquines en las esquinas. Surgen también la primera escuela y la estafeta postal. En 1908, recién nacida la navegación aérea en el país, un grupo de hombres, entre los que se encontraba Jorge Newbery, fundaron en El



Palomar el Aero Club Argentino, y en 1912 se creó la Escuela de Aviación Militar en ese mismo lugar. Así daría comienzo una historia fuertemente marcada por la aeronáutica en esta localidad (Figura 10).

Figura 10: Barrio El Palomar-Municipio de Morón



Fuente: Saez, G. L. Morón, de los orígenes al bicentenario/ Graciela Luisa Saez y Carlos María Birocco, con colaboración de Mariela Canali .[et.al.]. - la ed. - Morón, Municipalidad de Morón. 2010. 54 p., il., 24x17 cm.

ISBN 978-987-26425-0-1. 1. Historia Regional. 2. Historia de Morón. I. Birocco, Carlos María 11. Canali, Mariela. colab. 111. Título CDD 982.12. Fecha de catalogación, 17/11/2010

La localidad de El Palomar debe su nombre a un conocido palomar del siglo XVIII ubicado en la chacra de Diego Cassero. En 1852 se desarrolló en estos terrenos la batalla de Caseros en la que triunfó el General Urquiza sobre las fuerzas del gobernador de Buenos Aires, Juan Manuel de Rosas.

Como se mencionó anteriormente en noviembre de 1910 se produjeron los primeros loteos, constituyéndose en la fecha de fundación de la localidad. En 1904 se colocó la piedra fundamental del Colegio Militar, que quedó inaugurado en 1937. En 1912 se estableció la Escuela de Aviación Militar, que en 1949 se convirtió en la Primera Brigada Aérea. Fue declarada ciudad por Ley N° 8324 en el año 1974.

Datos actuales. Población: 59.031 habitantes. Superficie: 14,16 kilómetros cuadrados. Límites: Marconi, Urquiza, Perdriel, Portela, Illia, Bonpland,



Lambaré, Presidente Perón -ex Gaona-, Temperley, Cañada de Juan Ruiz, Base Aérea de El Palomar.

Fuente: <http://www.moron.gob.ar/municipio/localidades/el-palomar/>

Evolución Histórica

El aeródromo de El Palomar fue inaugurado el 20 de julio de 1910 como escuela de aviación. En 1949 se convierte en la I Brigada Aérea, siendo una de las siete brigadas activas de la Fuerza Aérea Argentina, la unidad militar aérea más antigua del país.

La I Brigada Aérea se encuentra ubicada en la ciudad de El Palomar, Buenos Aires, cuenta con dos Escuadrones, el I, con C-130H/KC-130H y L-100-30 Hércules, que componen la espina dorsal del transporte aéreo de la FAA, estos son capaces de efectuar transporte y lanzamiento de carga y personal, asistencia a la comunidad durante catástrofes naturales y accidentes, búsqueda y salvamento, evacuaciones aeromédicas, abastecimiento y apoyo y relevo de dotaciones antárticas. Sobre sus dos KC-130H recae la tarea de multiplicador de fuerzas proveyendo reabastecimiento en vuelo a los O/A-4AR y Super Etendard. Y el Escuadrón II opera F-28 Mk.1000C en funciones de traslado de personal y carga, son extensamente empleados en las rutas de la línea aérea de fomento LADE (Líneas Aéreas del Estado) en destinos no rentables comercialmente. Cuentan con el kit MDS 1981-001 desarrollado localmente con el que pueden recibir hasta 24 camillas para evacuaciones aeromédicas.

La unidad también aloja al Grupo 3 de Comunicaciones, que desde el año 2007 se encarga de operar y mantener el Anillo Digital Baires, la Red de Extendida de la Fuerza Aérea (WAN), esto el forma conjunta con el Grupo 2 de Comunicaciones, mantiene centrales telefónicas, nodos de comunicaciones y el Anillo Digital, que se encuentran ubicados en el área metropolitana Buenos Aires, brinda soporte de comunicaciones a radares fijos y móviles, provee apoyo técnico a plantas transmisoras y receptoras incluyendo sistemas de torres y antenas a bases antárticas. Aloja al Centro de Control de Misión Argentina, que es parte del componente del Sistema de Alerta Satelital, que conjuntamente con la Armada Argentina se encarga de la detección y alarma temprana para accionar de los medios de Búsqueda y Rescate, ante la ocurrencia de accidentes aéreos o marítimos.

Dentro del predio también se aloja el equipo de demostración de paracaidismo de la FAA “Águilas Azules” y la Escuela de Educación Técnica N° 4 (E.E.T. N° 4) “Profesor Héctor Ángel Laguarde.”

Desde enero de 2018 se utiliza para vuelos civiles/ comerciales de bajo costo, especialmente de la empresa FlyBondi, mediante áreas de pasajeros especialmente acondicionadas al efecto, separadas de las áreas militares (Figura 11-12).



Fuente: <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=18320>

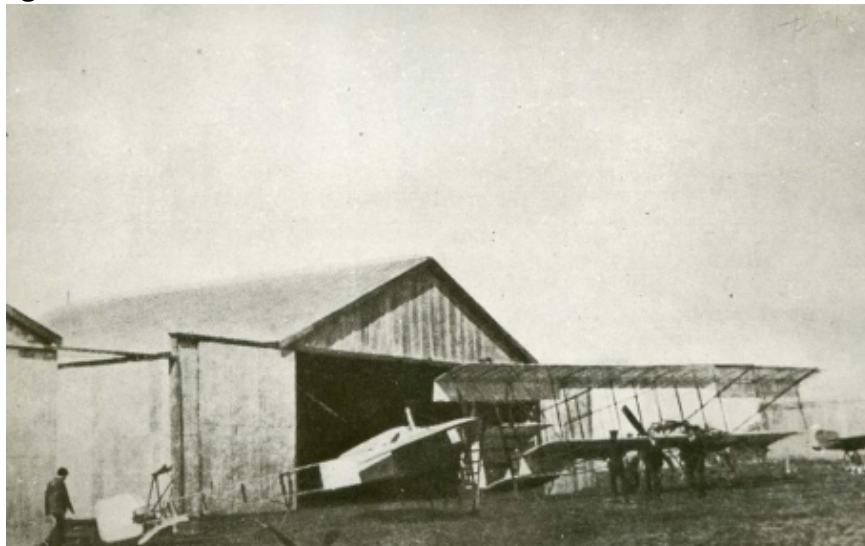
Figura 11: Escuela de Aviación El Palomar



Documento Fotográfico N° 1: En estas instalaciones comenzó a funcionar la Escuela de Aviación Militar.

Fuente: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION>

Figura 12: Escuela de Aviación El Palomar 1910



Documento Fotográfico N°2: El Palomar en 1910 - Compañía Aérea Argentina.

Fuente: <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION>

Caracterización

El aeropuerto El Palomar (FAA: PAL - IATA: EPA - OACI: SADP) es un aeropuerto argentino de uso militar y comercial (anteriormente de forma temporaria, y permanentemente desde 2018) ubicado a 18 km al oeste de la ciudad de Buenos Aires en la localidad de El Palomar, municipio de Morón, Provincia de Buenos Aires. Es la base de la I Brigada Aérea.

Es el tercer aeropuerto metropolitano de Buenos Aires (luego de Ezeiza y Aeroparque), el primer y único *low cost* de América Latina, equipado para operar únicamente con aerolíneas de bajo costo, y el único aeropuerto de toda Argentina que está conectado con un servicio ferroviario a pocos metros de la terminal.

Es el segundo aeropuerto más grande de la Provincia de Buenos Aires, sólo detrás del Aeropuerto de Ezeiza, y el segundo del Área Metropolitana de Buenos Aires, superando al Aeroparque Jorge Newbery porteño. Es el primero en vuelos de cabotaje dentro del territorio bonaerense. Supera al aeropuerto de Ezeiza en cantidad de vuelos domésticos y al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires en el segmento de vuelos regionales a países limítrofes. ¿ Es el octavo aeropuerto más importante de toda Argentina en cantidad de pasajeros transportados. Posee 2.100 metros de pista (mismo número que Aeroparque).

A finales de 2018 la terminal aérea de El Palomar se convirtió en internacional con los primeros vuelos fuera del país a cargo de Flybondi y de la aerolínea chilena Jetsmart. Asimismo, a mediados de 2019 se lo equipó con un nuevo sistema ILS debido a la avanzada edad del sistema anterior, que requería de mantenimiento y verificaciones más frecuentes.

Este aeropuerto estaba siendo utilizado como un anexo para Aeroparque Jorge Newbery (después del Aeropuerto Internacional de Ezeiza), debido al mantenimiento de sus pistas en torno a noviembre de 2010. También, desde aquí han partido y arribado vuelos de la aerolínea LADE con destinos a Bahía Blanca, Santa Rosa y Comodoro Rivadavia. Actualmente, y de manera diaria, operan aviones privados, militares de la Fuerza Aérea Argentina, y comerciales de LADE (Líneas Aéreas del Estado), Flybondi, JetSmart Chile y JetSmart Argentina. En tanto, la aerolínea trasandina Sky Airline, también fue autorizada a operar desde el aeropuerto. Por otro lado, la aerolínea Norwegian Air Argentina anunció que volará vuelos regionales desde el aeropuerto con fecha a confirmar. La filial local de JetSmart inició el 10 de abril de 2019 sus vuelos de cabotaje. Actualmente desde el Aeropuerto Internacional de El Palomar operan 4 aerolíneas y se sirven 13 destinos de cabotaje y 3 internacionales (Figuras 13-14).

Fuentes: <https://www.cronista.com/apertura-negocio/empresas/Fue-el-primer-aeropuerto-low-cost-del-pais-y-ya-es-el-10-con-mas-movimiento-20190209-0001.html>



https://www.clarin.com/zonales/palomar-octavo-aeropuerto-pais-cantidad-pasajeros_0_B1CztZPg7.html
<http://www.aa2000.com.ar/elpalomar>
<http://www.telam.com.ar/notas/201905/362391-el-gobierno-instalo-un-nuevo-sistema-ils-en-el-aeropuerto-de-el-palomar.html>
<https://www.hangarx.com.ar/2019/05/aeropuerto-palomar-nuevo-ils/>
https://web.archive.org/web/20140407084916/http://www.lade.com.ar/recorrido_historico.html
<https://www.sirchandler.com.ar/2018/09/sky-fue-autorizada-a-volar-a-el-palomar/>

Figura 13: Acceso al Aeropuerto El Palomar



Fuente: Sir Chandler

Figura 14: Aeropuerto El Palomar. Vista aérea



Fuente: Infobae



Accesibilidad y conectividad

Su localización responde a un aeropuerto urbano con conectividad con centralidades urbanas y metropolitanas, y lo realiza a través de un sistema interconectado de vías de distinta jerarquía.

Entre las vías de alcance metropolitano radial y transversal, se debe nombrar:

- AU Acceso Oeste, (continuación del eje AU Perito Moreno-AU 25 de Mayo en CABA)
- Ruta Provincial 4-Camino de Cintura,
- Ruta Provincial 201,
- AU Tte. Gral. Pablo Riccheri-AU Ezeiza-Cañuelas,
- AU Camino del Buen Ayre (proyecto de prolongación del eje hasta la intersección con la RN 2 a la altura de la localidad de El Pato),
- Av. Gral. Paz (CABA).

Entre las vías de escala urbana y barrial, se encuentran:

- Av. Presidente Derqui,
- Capitán Claudio Rosales,
- Tte. Gral. Bergamini,
- Gral. Victorica,
- Av. Marconi,
- Av. Tte. Benjamín Matienzo,
- Av. Bartolomé Mitre.

Entre las centralidades urbanas, con conectividad con el Aeropuerto se debe mencionar:

- centralidad de Ciudad Jardín Lomas de Palomar con eje en la Av. Boulevard Gral. San Martín, uniendo la Plaza de los Aviadores con la estación de Palomar a modo de eje comercial y de servicios. Dicho equipamiento se extiende también por la Av. Marconi;
- centralidad de El Palomar, con eje comercial en la Av. Cap. Rosales, en el sector entre Av. Pres. Derqui y Acceso Oeste;



- centralidad de Morón, con vinculación a través del eje Av. Pres. Derqui-Dr. Ricardo Balbín-Mendoza;
- centralidad de Hurlingham, a través de la RP 201 con eje en la Av. Arturo Jauretche;
- centralidad de Martín Coronado, a través de la Av. Tte. Benjamín Matienzo y Estación Martín Coronado del FFCC Urquiza;
- centralidad de Caseros, a través de la Av. Bartolomé Mitre-RP 21;
- Área Central de la Ciudad de Buenos Aires, a través del eje Acceso Oeste-AU Perito Moreno-AU 25 de Mayo.

El transporte público de pasajeros al Aeropuerto El Palomar, está representado por líneas de colectivos con conectividad directa hacia diferentes destinos, como se detalle a continuación. Los destinos fuera de esta clasificación requieren realizar transbordos:

- *Línea 53. La Boca - Constitución - Flores - José C. Paz*

Vincula El Palomar con CABA (Constitución) y José C. Paz a través del siguiente recorrido:

Recorrido B - La Boca - Constitución - Estación El Palomar

Ida a El Palomar: Desde Benito Quinquela Martín Y Hernandarias por Benito Quinquela Martín, Avenida Don Pedro de Mendoza, Avenida Almirante Brown, Suárez, Necochea, Wenceslao Villafañe, Avenida Almirante Brown, Avenida Martín García, Defensa, Avenida Juan de Garay, Lima Oeste, Constitución, Presidente Luis Sáenz Peña, Humberto 1°, Maza, Carlos Calvo, Avenida Pedro Goyena, Beauchef, Avenida Juan Bautista Alberdi, San José de Calasanz, Avenida Rivadavia, Avenida Nazca, Neuquén, Terrada, Avenida Gaona, Bahía Blanca, Avenida Álvarez Jonte, Avenida Lope de Vega, cruce Avenida General Paz, Colectora Oeste Avenida General Paz, Avenida Marcelo Torcuato de Alvear, Bartolomé Mitre, David Magdalena, Justo José de Urquiza, Olavarría, Mariano Moreno, Don Juan Manuel de Rosas, Agustín Cafferata, Laureana Ferrari, Ingeniero Guillermo Marconi, Itacumbú, Nelson Page, General Justo José de Urquiza, General Benjamín Victorica Hasta El N° 361.

Regreso a La Boca: Desde General Benjamín Victorica N° 361 por General Benjamín Victorica, Capitán J. Madariaga, Ingeniero Guillermo Marconi, Laureana Ferrari, Agustín Cafferata, Don Juan Manuel de Rosas, Nuestra Señora de La Merced, J. P. Pringles, General Belgrano, General Hornos, Justo José de Urquiza, Avenida Libertador General San Martín, Mariano Moreno, E. Frugoni, Bartolomé Mitre, Avenida Marcelo Torcuato de Alvear, Rotarismo Argentino, Aquilino Colombo, Colectora Oeste Avenida General Paz, cruce



Avenida General Paz, Colectora Este Avenida General Paz, Asunción, Avenida Lope de Vega, Lascano, Joaquín V. González, Avenida Juan Bautista Justo Circulando por El Carril Segregado Hasta Argerich, Avenida Juan Bautista Justo Circulando por El Carril General Hasta Galicia, Galicia, Avenida Nazca, Yermal, Argerich, Avenida Rivadavia, Rosario, Del Barco Centenera, Avenida Pedro Goyena, Viel, Avenida Directorio, Avenida San Juan, Lima, Constitución, Lima Oeste, Avenida Brasil, Tacuarí, Avenida Caseros, Bolívar, Avenida Martín García, Avenida Almirante Brown, Avenida Don Pedro de Mendoza, Alfredo Palacios, Avenida Regimiento de Patricios, Benito Quinquela Martín Hasta El N° 1.226 Donde Ingresa a Su Terminal.

- *Línea 182. Parque Avellaneda - Liniers - Ramos Mejía - Haedo - Ramos Mejía - Haedo - El Palomar - Hospital Posadas - Hurlingham - José C. Paz*

Vincula El Palomar con CABA (Liniers) y José C. Paz a través del siguiente recorrido:

Recorrido C (Por Emaús) - Parque Avellaneda (Capital Federal) - Estación El Palomar

Ida A Estación El Palomar: Desde José Enrique Rodo Y Avenida Lacarra Por José Enrique Rodo, Avenida Olivera, Coronel Ramón L. Falcón, Bolaños, Avenida Rivadavia, Cruce Avenida General Paz, Avenida Rivadavia, Doctor Gerónimo L. Fassola, Segunda Rivadavia, La Fraternidad, Alberto Vignes, Caseros, Dolores Prats, Pino, Intendente Rafael Amato, José Bianco, Moraga, Padre Vanini, Capitán C. Rosales, Carosella, Coronel Virasoro, General Benjamín Victorica Hasta Itacumbu.

Regreso A José Enrique Rodo Y Avenida Lacarra: Desde General Benjamín Victorica E Itacumbu, Por Itacumbu, Nelson Page, Carosella, Capitán C. Rosales, José Bianco, Intendente Rafael Amato, Intendente Serapio Villegas, Dolores Prats, Caseros, Manuel Laínez, Monseñor De Andrea, Directorio, Doctor Gerónimo L. Fassola, Avenida Rivadavia, Avenida De Mayo, Belgrano, Moreno, Avenida Rivadavia, Cruce Avenida General Paz, Avenida Rivadavia, Avenida Olivera, Coronel Ramón L. Falcón, Avenida Lacarra, José Enrique Rodo Hasta Su Terminal Donde Estaciona.

Recorrido D (Por Villa Basso) - Parque Avellaneda (Capital Federal) - Estación El Palomar

Ida A Estación El Palomar: De José Enrique Rodo Y Avenida Lacarra, Por José Enrique Rodo, Avenida Olivera, Coronel Ramón L. Falcón, Bolaños, Avenida Rivadavia, Cruce Avenida General Paz, Avenida Rivadavia, Doctor Gerónimo L. Fassola, Segunda Rivadavia, La Fraternidad, General Carlos Actis, Doctor Gerónimo L. Fassola, Martina Céspedes, Maestra Rocha Montarce, Cabo



Morando, Carlos O. Bunge, Teniente General José P. Bergamini, Año 1852, General Benjamín Victorica Hasta Itacumbu.

Regreso A José Enrique Rodo Y Avenida Lacarra: Desde General Benjamín Victorica E Itacumbu, Por Itacumbu, Nelson Page, Teniente General José P. Bergamini, Carlos O. Bunge, Cabo Morando, Maestra Rocha Montarce, Martina Céspedes, Doctor Gerónimo L. Fassola, Avenida Rivadavia, Avenida De Mayo, Belgrano, Moreno, Avenida Rivadavia, Cruce Avenida General Paz, Avenida Rivadavia, Avenida Olivera, Coronel Ramón L. Falcón, Avenida Lacarra, José Enrique Rodo Hasta Su Terminal Donde Estaciona.

- *Línea 252. San Martín - Carapachay - Martín Coronado - El Palomar*

Vincula El Palomar con San Martín a través del siguiente recorrido:

Recorrido A – Ramal P por Avenida de Mayo – San Martín - El Palomar

Ida a El Palomar: Desde González y Belgrano por González, Moreno, Saavedra, Mitre, N. Avellaneda, Pueyrredón, Coronel Mom, 1º de Mayo, Av. Eva Perón, Primera Junta, Rivadavia, San Lorenzo, Blas Parera, J. Besada, 17 de Agosto, Panamá, 12 de Octubre, L. N. Alem, San Ramón, Presidente Juan Domingo Perón, Matienzo, Av. Teniente Benjamín Matienzo, Mecánico Rosetti hasta G. Marconi.

Vuelta a San Martín: Desde Mecánico Rosetti y G. Marconi por G. Marconi, Matienzo, Nungesser, Wernicke, Matienzo, Presidente Juan Domingo Perón, Diagonal Antártida Argentina, San Lorenzo, Panamá, Blas Parera, San Lorenzo, Moreno, Primera Junta, Av. Eva Perón, 1º de Mayo, Coronel Mom, Matheu, Ayacucho, Avenida 25 de Mayo, Moreno, Saavedra, Belgrano hasta González.

- *Línea 320. Morón - El Palomar - Martín Coronado*

Vincula El Palomar con Morón (Estación Morón) a través del siguiente recorrido:

Estación Morón - El Palomar - Martín Coronado

Ida a Estación Martín Coronado: Desde Estación Morón por Presidente Sarmiento, Salta, General M. de Azcuénaga, Boulevard Juan Manuel de Rosas, Avenida Gobernador Vergara, V. Camargo (Ruta Provincial N° 4 – Camino de Cintura), Ruta Provincial N° 201, Mecánico Rosetti, Marconi, Aviador Matienzo, Aviador Nungesser, Aviador Wernicke, Aviador Matienzo, Presidente Juan Domingo Perón, R. Palma hasta Diagonal Nahuel Huapi.

Vuelta a Estación Morón: Desde Martín Coronado por Diagonal Nahuel Huapí, Aviador Matienzo, Mecánico Rosetti, Ruta Provincial N° 201, V. Camargo (Ruta



Provincial N° 4 – Camino de Cintura), Felipe Pastre, Puccini, Concepción Arenal, Avenida Gobernador Vergara, Boulevard Juan Manuel de Rosas, General M. de Azcuénaga, Cabildo hasta Presidente Sarmiento.

- *Linea 634. Don Bosco - Barrio San Juan - Morón - El Palomar*

Vincula El Palomar con Morón a través del siguiente recorrido:

Recorrido A – Ramal El Palomar – Morón – Don Bosco – Hospital x Achaga – Bo. San Juan

Ida: Desde Estación El Palomar por Itacumbí, Page, Teniente Coronel Bergamini, Ramos Mejía, Subteniente Aviador Carosella, Capitán Rosales, J. Bianco, Intendente R. Amato, Maestra Rocha Montarcé, Dolores Prats, E. Carriego, A. Lena de Guerrieri, Benito Juárez, Corvalán, Sor Magdalena, Sullivan, Amado Nervo, Sócrates, A. Ferreyra, M. Láinez, Intendente Goría, Valentín Gómez, Doctor Rawson, Doctor Ricardo Balbín, General M. de Azcuénaga, Independencia, 9 de Julio, Entre Ríos, Intendente A. Costa, J. Pérez, J. Castaños, Doctor Monte, Weizman, J. A. Maza, Carmen de Patagones, Avenida Don Bosco, Cecilia Grierson, Concejal Patiño, Carmen de Patagones, Avenida Eva Perón, Carmen de Patagones, Palacios, Sadi Carnot, Achaga, Angora, Corrientes, Avenida Callao, Stevenson, Coronel P. Ferré, Zorrilla, Cogliati, G. Miró hasta M. Passadore.

Vuelta a Estación El Palomar: Desde M. Passadore y G. Miró por G. Miró, Cogliati, Zorrilla, Coronel P. Ferré, Stevenson, Avenida Callao, Corrientes, Angora, Achaga, Sadi Carnot, Palacios, Carmen de Patagones, Avenida Eva Perón, Carmen de Patagones, Avenida Don Bosco, Cecilia Grierson, Concejal Patiño, Carmen de Patagones, J. A. Maza, Weizman, Doctor Monte, Córdoba, Santa Fe, General Belgrano, Salta, General M. de Azcuénaga, Doctor Ricardo Balbín, General Donato Álvarez, Lamadrid, Doctor Valentín Gómez, Intendente Goría, M. Láinez, Amado Nervo, Sullivan, colectora Acceso Oesta – Avenida Gaona, Dolores Prats, Maestra Rocha Montarcé, Intendente R. Amato, J. Bianco, Moraga, Padre E. Vanini, Capitán Rosales, Subteniente Aviador Carosella, Intendente Ramos Mejía, Teniente General Bergamini, Año 1852, General B. Victorica hasta Itacumbú.

Recorrido C - Estación El Palomar - Barrio Gaona

Ida a Barrio Gaona: Desde Estación El Palomar por Itacumbí, Page, Teniente Coronel Bergamini, Ramos Mejía, Subteniente Aviador Carosella, Capitán Rosales, Presidente Derqui, Blandengues hasta Banfield.

Vuelta a Estación El Palomar: Desde Blandengues y Banfield por Blandengues, Presidente Derqui, Capitán Rosales, Subteniente Aviador Carosella, Intendente Ramos Mejía, Teniente General Bergamini, Año 1852, General B. Victorica hasta Itacumbú.



- Línea 386. Morón - Av. Gral. Paz y Beiró

Vincula El Palomar con Morón (Estación Morón) a través del siguiente recorrido:

Ida a Avenida Beiró y Avenida General Paz: Desde Estación Morón, Presidente Sarmiento y Cabildo por Presidente Sarmiento, Salta, General M. de Azcuénaga, Doctor Ricardo Balbín, Presidente S. Derqui, M. Corvalán, Bulnes, J. Bianco, D. Prats, E. Carriego, M. Corvalán, Primera Junta, Las Flores, Vuelta de Obligado, Monseñor de Andrea, Directorio, G. L. Fassola, Avenida Rivadavia, La Fraternidad, Directorio, Avenida Presidente Perón, Doctor Güemes, Liniers, J. Chassaing, Álvarez Jonte, 9 de Julio, Leandro Nicéforo Alem, Doctor G. Ardoino, San Lorenzo, Avenida Gaona, Avenida Presidente Perón, 3 de Febrero, cruce Acceso Oeste, Presidente Arturo U. Illia, Marcelo Torcuato de Alvear (Ruta Provincial N° 201), Lincoln hasta Avenida General Paz.

Vuelta a Estación Morón: Desde Román Gómez y Avenida General Paz por Román Gómez, Marcelo Torcuato de Alvear (Ruta Provincial N° 201), Presidente Arturo U. Illia, cruce Acceso Oeste, 3 de Febrero, Macho Vidal, 9 de Julio, Leandro Nicéforo Alem, General Riccheri, Avenida Presidente Perón, 3 de Febrero, Gelly y Obes, Perú, Defensa, G. L. Fassola, Avenida Rivadavia, La Fraternidad, A. Vignes, Caseros, Los Andes, Primera Junta, M. Corvalán, Sargento Cabral, colectora Acceso Oeste, D. Prats, J. Bianco, Bulnes, Corvalán, Presidente Derqui, Doctor Ricardo Balbín, General M. de Azcuénaga, Cabildo hasta Presidente Sarmiento.

- Línea 123. Chacarita (Estación Federico Lacroze) - El Palomar

Vincula El Palomar con Chacarita (Estación Federico Lacroze) a través del siguiente recorrido:

Ida a El Palomar: Desde Av. Corrientes y Olleros, por Av. Corrientes 6800-6900 - Av. Guzmán 700-1100 - Av. Elcano 4200-4700 - Av. Del Campo 1300-1600 - Tronador 400-500 - Montenegro 1600-1700 - Av. Chorroarin 100-800 - HOSP. TORNU al 800 - Avalos 900-1400 - Av. De los Incas 4800-5500 - Av. De los Constituyentes 3600-4000 - Nueva York 2100-2200 - Basilio Hall 4000-4100 - S. M. Del Carril 2200-3300 - Campana 4100-4200 - Pareja 3300-3400 - Av. San Martín 6500-7500 - PART. DE SAN MARTIN - Av. L. De San Martín (85) - Guido Spano (10) - Monteagudo (95) - Rodríguez Peña (22) - PART. DE 3 DE FEBRERO - Rodríguez Peña (425) - Bonifacini (532) - Av. L. De San Martín (523) - Est. CASEROS - Gral. Urquiza (604) - Constitución (657) - Bme. Mitre (618) - J. M. De Rosas (677) - A. Cafferata (622) - PART. DE MORON - L. Ferrari - Av. G. Marconi - Est. EL PALOMAR - hasta Itacumbu donde estaciona.



Regreso a Chacarita: DE CAP. J. MADARIAGA Y GRL. VICTORICA (EST. EL PALOMAR) - PART. DE MORON - POR: Cap. J. Madariaga - Av. G. Marconi - L. Ferrari - PART. DE 3 DE FEBRERO - A. Cafferata (622) - J. M. De Rosas (677) - Bme. Mitre (618) - Caseros (655) - Gral. Urquiza (604) - Est. CASEROS - Andrés Ferreyra (649) - Gral. Belgrano (606) - Av. L. Gral. San Martín (623) - Bonifacini (532) - Rodríguez Peña (425) - PART. DE SAN MARTIN - Rodríguez Peña (22) - Victorino de la 7500-6500 - Habana 3400-3200 - Cuenca 4300-4100 - Av. Salvador M. Del Carril 3200-2100 - Av. De los Constituyentes 4100-3800 - Pedro Moran 2100-2200 - Gavilán 3800-3500 - Av. Fco. Beiró 2200-2100 - Av. de los Incas 5500-4900 - Bauness 1400-1100 - Campillo 2800-2400 - Av. Donato Álvarez 3100-2900 - HOSP. E. TORNU - Av. Del Campo 1700-1300 - Av. Elcano 4700-4200 - Av. Guzmán 1100-600 - Av. Corrientes 6900-6800 - CHACARITA - hasta Olleros donde estaciona.

- Línea 326. Liniers - Ramos Mejía - Haedo - Hospital Posadas - Morón - El Palomar

Vincula El Palomar con Liniers a través del siguiente recorrido:

Recorrido A – Ramal Liniers – El Palomar por Marconi

Ida a El Palomar: Desde Puente Liniers, Reconquista y Avenida Maipú, por Avenida General Paz lado provincia, Saavedra, B. O' Higgins, Avenida Gaona, 9 de Julio, Leandro Nicéforo Alem, General Riccheri, Avenida Presidente Perón, 3 de Febrero, Colectora Acceso Oeste, Ingeniero Guillermo Marconi, Formosa, Misiones hasta Marconi, Estación El Palomar.

Vuelta a Liniers: Desde Estación El Palomar, Itacumbú e Ingeniero Guillermo Marconi por Ingeniero Guillermo Marconi, Colectora Acceso Oeste, 3 de Febrero, Macho Vidal, 9 de Julio, Leandro Nicéforo Alem, Doctor Ardoino, Avenida Maipú, Diagonal Maldonado, Monseñor Bentivenga, Reconquista hasta Avenida Maipú, Puente Liniers.

En cuanto al transporte guiado, el Ferrocarril San Martín, con la Estación El Palomar, realiza su recorrido uniendo la cabecera Retiro con el Aeropuerto, y vinculándolo también con José C. Paz y Pilar. Dicha estación de tren, recientemente remodelada, se localiza en el centro de la Ciudad Jardín El Palomar, a pocos metros del aeropuerto. Como parte de su mobiliario urbano, dispone excelentes luminarias y un cartel electrónico con los horarios de los vuelos, y en el aeropuerto hay uno con los horarios de los trenes. En las cercanías, como ya se mencionó, hay paradas de varias líneas de colectivo, taxis y *remises*. El puente que cruza la vía cuenta con ascensores. La estación dispone de sanitarios en el sentido hacia José C. Paz / Pilar. De ese lado también hay una terminal electrónica SUBE. Dispone de ascensor en ambos sentidos.



Martín Coronado es la estación de ferrocarril perteneciente a la línea principal del Ferrocarril General Urquiza, con conectividad con el Aeropuerto a través de la Av. Aviador Tte. Benjamín Matienzo. Está ubicada a 1800 metros de su acceso, en la localidad homónima del partido de Tres de Febrero, Provincia de Buenos Aires. Poseen parada aquí los servicios locales entre estación Federico Lacroze y estación General Lemos. De esta estación parte también el ramal a la playa de intercambio (trocha media/ancho) con el Ferrocarril General San Martín, la cual luego de estar concesionada a la empresa ALL, pasó a la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas. La actual estación se llamaba antes Caseros o Caseros Viejo. Cuando se instalaron los sacerdotes Bayoneses, se conoció también como estación de los Padres. Tras la muerte del poeta y dramaturgo Martín Coronado en 1919, la estación pasó a llamarse con su nombre (Figura 15).

Figura 15: Congestión en paradas de colectivos aledañas al Aeropuerto El Palomar



Fuente: Clarín

Entorno del Aeropuerto

El Palomar

El Palomar era zona de quintas, chacras y tambos. Su fundación, en 1910, estuvo ligada a la estación del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, y entre 1908 y 1910 se remataron las tierras del primer núcleo urbano. Palomar pertenecía a Morón, pero se localizaba en su periferia, lo que quizá sea uno de los factores que expliquen su desarrollo tardío y débil. Como sostiene una habitante, “éramos el último orejoncito del tarro porque estábamos en el límite con Tres de Febrero”. En esa orientación, la formación del nuevo pueblo dio lugar a la creación de una multiplicidad de juntas vecinales y sociedades de fomento. En 1911 los vecinos formaron una comisión que gestionó respuestas a distintas cuestiones que iban desde el alumbrado público, pasando por el arbolado y los



pasos de adoquín, hasta las negociaciones con el municipio para la pavimentación de sus arterias principales. Su condición de relativa “marginalidad” en el partido transfirió a las instituciones barriales la responsabilidad de la provisión de servicios.

El paisaje de quintas y tierra estaba atravesado, al igual que la vida cotidiana de sus habitantes, por la presencia de dos instituciones militares: la Base Aérea y el Colegio Militar. La primera databa de 1912, año en que se estableció allí la Escuela de Aviación Militar, que en 1949 se convirtió en la Primera Brigada Aérea. Por su parte, el Colegio Militar de la Nación, cuya construcción demandó más de quince años, abrió sus puertas en 1937, con la consecuente radicación de numerosos empleados civiles y militares provenientes de su antigua sede en San Martín. El rol que dejaba vacante el gobierno municipal fue ocupado en muchos casos por la Base Aérea: “La Base nos venía a pintar los árboles todos los años con cal y arreglaba las calles y las veredas”, “La Base permanentemente estaba para lo que necesitáramos. En aquel tiempo teníamos militares que iban y venían y volaban. Vos ibas a la Base, coordinabas y te tomabas un avión” (Entrevista a vecino de El Palomar, 2016). Los vecinos usaban el hospital de la Base, que además apadrinaba escuelas, transportaba a los estudiantes los días de lluvia, prestaba sus instalaciones para la organización de eventos.

En 1926 se fundó el Club Atlético El Palomar, en 1934 se instaló la sede de la Sociedad Italiana de Tiro al Segno, en 1939 se fundó el Círculo Criollo El Rodeo de Caseros, que en 1948 se traslada a El Palomar, mientras en 1945 se abría la biblioteca popular Juan Manuel Giuffra. En 1954 se registran 65 sociedades de fomento reconocidas en Morón, la mayoría de las cuales opera en los nuevos barrios que se construían en El Palomar y también en Haedo norte, Castelar sur, Morón, Ituzaingó y Hurlingham (Saez et al., 2010). Estas instituciones fueron clave para el desarrollo de esos barrios, así como para las sociabilidades de sus habitantes. Como expresaba un vecino con una vasta trayectoria de participación comunitaria al referirse a una de ellas, “El Club Atlético El Palomar era el centro de todo. Era el corazón de El Palomar.” (Entrevista a vecino de El Palomar, 2015).

Fuente: Soldano, D. y Perret Marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). *Anales del IAA*, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>

Saez, G. L., Birocco, C. M. (et.al.) (2010). Morón, de los orígenes al bicentenario. Morón, Argentina: Municipalidad de Morón.



Barrio Aeronáutico

La comercializadora de lotes Astoul Bonorino y Cía. anuncia la venta de una fracción de El Palomar a comienzos de los años cuarenta y enfatiza esta referencia:

El domingo 21 de Marzo a las 14:30 horas saldrán autos de excursión gratis desde Plaza Once para visitar el loteo de El Palomar. Son 160 parcelas con los pavimentos existentes pagos, muy próximos la estación y frente por frente a la Escuela Militar de Aviación. Es un barrio ya hecho con toda clase de adelantos y encerrados entre nuevas construcciones, que han cambiado esta enorme fracción en un barrio populoso y con vida propia. Son los terrenos más baratos que se ofrecen en la zona, siendo especiales no solo para la construcción de la casa propia sino también como la mejor forma de ahorro.

Fuente: Soldano, D. y Perret marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>

Ciudad Jardín Lomas del Palomar

Hacia comienzos de los años cuarenta, en los terrenos suavemente ondulados y con añosas arboledas del denominado “Parque Richmond” pertenecientes a la familia Pereyra Iraola, comenzaba la construcción de una urbanización privada. Luego de varios intentos frustrados, el ingeniero alemán Erich Zeyen y sus socios Germán Wernicke y Gustavo Herten acometían dicha gesta a través de una empresa de crédito, F.I.N.C.A. Sociedad Anónima Argentina de Ahorro, y de su constructora, CALICANTO. Para ello, montaron una oficina de ventas en pleno centro porteño Al igual que sucedía en Martín Coronado, la publicidad de estos loteos enfatizaba las comunicaciones aseguradas por dos ferrocarriles: el Urquiza y el San Martín. Pero en cambio, los fundadores prometían levantar una verdadera ciudad jardín al estilo de las experiencias internacionales contemporáneas, con todas las infraestructuras y los servicios. El proyecto implicaba construir típicos chalets californianos adecuados al rango de ingreso de las familias, que se adquirirían en cuotas a través de un crédito hipotecario Con la idea de levantar esa ciudad planificada, los fundadores se reunieron en 1942 con el intendente de San Martín, Luis María del Carril, para exponerle su objetivo de hacer realidad el “sueño de la vivienda de la ‘nueva argentina’”, a partir de la construcción de “miles de casas baratas para la nueva clase media” (Guía de habitantes de Ciudad Jardín Lomas del Palomar, 1955, p.1). Se inicia, así, un largo periplo de negociaciones, demoras y fracasos que marcarán la historia y la memoria colectiva de la urbanización (Figura 16).



Figura 16: Ciudad Jardín Lomas del Palomar. Vista aérea 1950

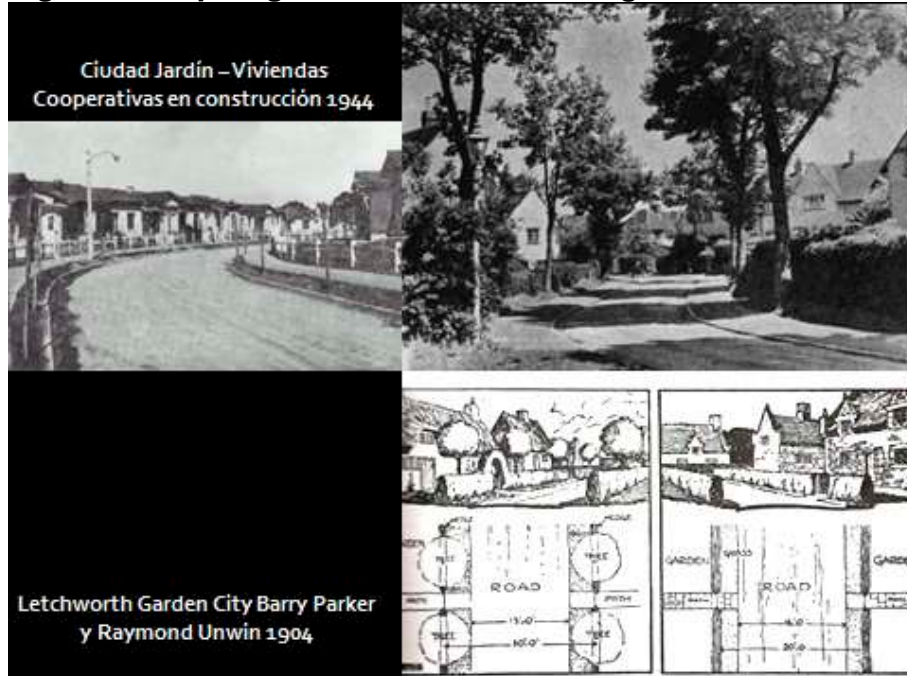


Fuente: Junta Ciudad Jardín

Los adquirentes de chalets eran, en su gran mayoría, miembros de las nuevas clases medias urbanas (empleados, comerciantes, profesionales) a los que se sumaron algunos trabajadores asalariados e independientes, servicio doméstico y militares. Entre los años 1944 y 1955 Ciudad Jardín pasa de 162 habitantes a 12.601, con un 66 por ciento de jefes de familia empleados y un 13 por ciento de comerciantes). Pero además, había “miles de obreros”. Los trabajadores no solo levantaban las casas, sino que fabricaban los materiales de construcción (ladrillos, tejas, cerámicos). F.I.N.C.A. había dispuesto entre sus edificios de logística un hotel para alojarlos en el barrio, cerca del trabajo. Al finalizar la última sección de la ciudad, se les permitió acceder a la compra de unas casitas más pequeñas, emplazadas en una calle perimetral de la traza (Figura 17).



Figura 17: Tipologías de vivienda. Analogías



Fuente: Junta Ciudad Jardín

Con escudo, himno, bandera, plazas y plazoletas, y monumentos a la vuelta de cada esquina, la empresa F.I.N.C.A. pretendió conservar esta “condición de lugar residencial ideal para gentes de todos los estratos de la sociedad (...) [que no pretende acentuar la] separación del pueblo en clases y en categorías y desea alcanzar, muy al contrario, la unión de los del músculo y de los del cerebro” (Guía de habitantes de Ciudad Jardín, 1955, p. 1). Para ello, F.I.N.C.A. se propone socializar a los residentes en un estilo de vida determinado para que la convivencia de esa “ancha clase media” fuera posible. La morfología de la ciudad y la tipología de las casas colaboraban con la construcción de este imaginario. Un barrio de “casitas limpias, chalets primorosos bañados por el sol con criaturas sanas y felices en un ambiente de paz y sosiego” (Guía de habitantes de Ciudad Jardín, 1955, p.1) se ve beneficiado por la construcción de “casas de categoría” donde residían las familias de altos ingresos, entre los que se encontraban los desarrolladores. En 1955, se le suma el vecino de departamento o familias que acceden a la vida verde sin pagar sus costos de mantenimiento.

Para lograr el estilo de vida suburbano, además de plazas, centros comerciales, dos iglesias –una católica y otra evangélica– y un cine, F.I.N.C.A. desarrolló dos instrumentos de comunicación: la Guía de habitantes, que registra a las familias por nombre, domicilio, cantidad de miembros, y la revista F.I.N.C.A., boletín de información sobre la marcha de la construcción con ideas de decoración, jardinería y consejos para la vida cotidiana. El asociacionismo



de la Ciudad Jardín difería del de Coronado, Palomar u otros suburbios populares, pues no era necesario bregar colectivamente por el progreso, ya adquirido con el chalet de la urbanización planificada. No obstante, F.I.N.C.A promovió la creación de una asociación de fomento con una agenda deportiva y recreativa, que a su vez colaborara con la constructora presionando al gobierno municipal en la gestión de los servicios urbanos.

En 1945 se creó la Asociación de Fomento Amigos Lomas del Palomar (AFALP), que colisionó con la constructora a propósito de demandas puntuales, como los retrasos en la pavimentación de las calles. No obstante, su rol estaba desdibujado si se compara con el de las organizaciones de otros barrios. “AFALP era un club deportivo y cultural, pero también era un lugar de referencia (...) el vecino se asociaba por más que no fuera deportista. Era como una identificación. (...) Era el ámbito natural de la comunidad, todos los vecinos eran socios.

Cruzando las vías del ferrocarril Urquiza, en Ciudad Jardín la vida pública transcurría en las calles abiertas a las casas divididas por ligustrinas y cercos bajos de madera blanca. Las estrategias por asegurar ese estilo de vida estuvieron a cargo de la comunicación de la Guía del habitante y la revista F.I.N.C.A., a las que se hizo referencia anteriormente.

Los alemanes en Ciudad Jardín construyeron un circuito relativamente propio de sociabilidad. El emblemático bar Takú (1947), bautizado en honor a un bodegón de la ciudad natal de Erich E. Zeyen ofrecía cerveza tirada, café vienés y sándwiches de pan negro y leberwurst, e incluso proveía cerveza a algunos vecinos “de su propio vaso”. Allí se podía disfrutar de recitales, bailes y fiestas y jugar a los bolos (Figuras 18 y19). Los lunes se realizaban encuentros de matrimonios, los martes de alemanes, los viernes de hijos de alemanes y también se reunía el Ateneo Juvenil. Además, se contaba con un colegio alemán, con profesores nativos, y en 1951 se inauguró el Club Alemán, donde tenían lugar los carnavales organizados por la asociación Chispas Rojas en Buenos Aires, en continuidad con una costumbre de Colonia, Alemania. Como señala orgullosamente una entrevistada, “Los alemanes tenían un excelente nivel de instrucción: pueblo alemán, espíritu prusiano, puntualidad, no se mezclan mucho con los otros” y, como refuerza otro testimonio, “no se integraban a AFALP” (Entrevistas a vecinos de Ciudad Jardín, 2016) (Figura 18).

Fuente: Soldano, D. y Perret marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>



Fuente: Zeyen, E. (s.f.). Así la levantamos. La Ciudad Jardín Lomas del Palomar, Inédito. Consultado el (27/07/2019) en <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2016/04/Memorias-de-Zeyen.pdf>

Fuente: Guía de habitantes de Ciudad Jardín Lomas del Palomar (1946): Asociación de Fomento Amigos de la Ciudad Jardín Lomas del Palomar.

Fuente: Guía de Habitantes (1949, Junio). Revista F.I.N.C.A., 113, pp. 3-36.

Fuente: Guía de habitantes 1955. Ciudad Jardín Eva Perón Lomas del Palomar (1955). Buenos Aires, Argentina: F.I.N.C.A. Editorial y Publicitaria S. A.

Fuente: <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2016/04/Memorias-de-Zeyen.pdf>

Fuente: <http://juntaciudadjardin.com.ar/?p=150> (historia)

Fuente: <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2017/05/4-jagemann-El-barrio.pdf>

Fuente: <http://juntaciudadjardin.com.ar/?p=126> (video histórico)

Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=VqDuqJg6Rgw> (video FADU)

<file:///E:/documentos/descargas/235-1831-4-PB.pdf>

Fuente: Soldano, D. y Perret marino, G. (2017). El otro conurbano.

Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>

Fuente: <https://www.studocu.com/es-ar/document/universidad-nacional-de-tucuman/historia-de-la-arquitectura-i/apuntes/ciudad-jardin/2814874/view>



Figura 18: Ciudad Jardín Lomas del Palomar-sector comercial. Recova



Fuente: Junta Ciudad Jardín

Parque Leloir

El origen de las tierras

Aproximadamente a mediados de la última mitad del siglo pasado, un hacendado de Buenos Aires, Alejandro Leloir, adquiere en el partido de Morón, cuartel 4º, varias chacras, ubicadas en lo que hoy es Villa Udaondo. Una de ellas, comprada en 1888 por intermedio de su sobrino Federico R. Leloir, estaba ubicada en lo que hoy es Parque Leloir.

Al fallecer Alejandro, esta chacra de 67 has. fue adjudicada a su hijo menor Antonio César Leloir. Al cumplir la mayoría de edad, Antonio comienza a comprar las chacras linderas a varios propietarios, entre 1899 y 1915, conformando un campo de más de 330 hectáreas.

La formación del parque

En el centro de este campo mandó a realizar a principios del siglo un parque de considerable extensión de unas 70 has más o menos, que incluía una laguna de aproximadamente 1,5 has con un islote. El diseño se atribuye al destacado paisajista francés Carlos Thays y estaba ubicado aproximadamente entre las actuales De los Baqueanos, Gobernador G. Udaondo, De los Reseros y De la Media Caña hasta De los Baqueanos.



En los campos contiguos de su familia también se realizaron importantes parques.

La fundación del establecimiento rural

En este campo, Antonio César Leloir fundó un establecimiento rural dedicado a la cría de caballos de Pura Sangre de Carrera conocido como “Haras Thais” (o Thays), siendo uno de los principales padrillos “Capablanca” que había sido ganador de la Copa de Potrillos.

Las caballerizas habrían estado situadas en donde hoy está el Campo de Deportes del Colegio San José.

El haras fue levantado en 1938 y sus instalaciones rematadas en 1942.

En 1939 Antonio César Leloir fallece en Córdoba. El campo es dividido en 7 fracciones entre su esposa y cuatro hijos.

Urbanización y parquización

Las familias Leloir ya habían empezado a desprenderse de los campos en esa zona. En la década del '30 se había vendido la “Chacra Leloir” dando nacimiento a dos barrios: “Villa La Liebre” y “Villa Leloir”, ambos ubicados entre el río, ejes Las Cabañas, F. Leloir y Gobernador Udaondo hasta el Río, así como dos chacras contiguas al Puente Roca y al Puente Márquez.

Esto sumado a la subdivisión de Parque Leloir, originó que en 1940 en oportunidad de promulgarse la Ordenanza nº 866 de nombres de calles, se designara a la subdivisión de terrenos de Leloir como “Villa Gobernador Guillermo Udaondo” y a los que circundaban el Puente Márquez “Villa Puente Márquez”.

Así las cosas, los herederos de Antonio César Leloir llevan adelante un proyecto para crear una Gran Ciudad Parque del futuro. Para ello forestan todo el campo y urbanizan conforme al criterio de los parques europeos.

Según el Ing. José Ayerza Lynch que confeccionó los planos de subdivisión, el trazado de calles sinuosas y la parquización habrían estado bajo la dirección del Ing. Martín Jacobé.

Se plantaron miles de árboles y arbolaron calles, a excepción de José Hernández (Typas), De la Zamba (Paraísos y Palmeras), Del Facón (Plátanos) y parte de Del Prado (Shoforas) que estaban forestadas de antes.

Así se arbolaron entre otras: De los Reseros (en parte Aromos), De la Vidalita (Casuarinas), De los Payadores (Eucaliptos), Del Prado en parte (Shoforas), José Hernández en parte (Robles), Del Ombú (Casuarinas y Robles), Martín Fierro (se completó con Eucaliptos).



Los loteos y remates

Daremos los principales loteos que dieron origen al barrio previniendo que se hicieron en algunos casos, ventas particulares previas a los remates.

Sobre la base de un plano de subdivisión aprobado en 1941, se vendió una fracción de 106 has. En lotes amplios de entre 3.800 y 12.000 metros cuadrados. Estaba ubicada entre eje: De la Tradición, Udaondo, De la Doma, Carlos Reyles, De los Reseros y Martín Fierro hasta De la Tradición. Se señala que había unas 7 has. De la Suc. Carabio que no integraba el loteo y que estaban ubicadas entre De la Tradición, Del Recado, De los Payadores, De los Recuerdos, Gauchos de Güemes, Horacio Quiroga hasta De la Tradición.

A los 2 años se habían construido, aproximadamente unas 20 residencias.

En 1943 se pone a la venta la fracción conocida como “el triángulo” de 50 has.

En 1946, la firma Clemente Lococo S.A. adquiere el casco con 34 has.

Había en estos momentos, aproximadamente, un poco más de 30 casas quintas.

En 1947 se remata la fracción ubicada entre De los Reseros, Gobernador Udaondo, F. Leloir y José Hernández hasta De los Reseros, y en 1948, la fracción situada entre De la Media Caña, De la Zamba, De los Reseros, José Hernández, F. Leloir, Avda. Gaona y Martín Fierro hasta De los Reseros.

Para la misma época se pone a la venta la fracción situada entre Del Facón, Gobernador Udaondo, De los Reseros y José Hernández hasta Del Facón.

María Inés Leloir, luego de Patrón Costas, retiene una importante reserva de tierras y del loteo de 1948 también queda otra extensa reserva en manos de los Leloir. Estos son los principales remates que dieron origen al barrio.

Quintas de veraneo. Los primeros pobladores

El lugar era preferentemente de veraneo, es decir que las familias se instalaban, según usanza de la época, desde octubre/diciembre hasta marzo, lo que se mantuvo varias décadas. Los principales abastecimientos lo constituían los almacenes de Demichelis y de Hernando (“El Destino”, luego “El Burro”), ubicadas en De la Tradición y Julián Balbín y en Federico Leloir y Adolfo Alsina respectivamente. También los comercios sobre la calle Brandsen en Villa León y en Villa Ariza, más tarde, de los que surgieron en José María Paz y Martín Fierro.

Ya habían empezado a establecerse unos pocos pobladores en forma permanente; así pueden citarse entre otras a las siguientes familias: Haberfeld,

Torreta y Pigueron, luego Besanson, Maciá, Tapparo, Squirru, Alemanno y Algarañaz.

En 1956 podría calcularse que había aproximadamente unas 150 quintas.

César Albistur Villegas. La Ordenanza Modelo

Durante la gestión del Intendente de Morón César Albistur Villegas se promulgaron varias ordenanzas referidas al Parque. Por ordenanza n° 1822 del año 1951, se estableció a Parque Leloir como ciudad jardín con un régimen especial para la protección de la arboleda y conservación de la fisonomía del Parque.

En 1952 se promulgó la Ordenanza n° 2250 por el cual se cambiaron los nombres de las calles y se impusieron otros nuevos vinculados con la tradición. Martín Fierro por Cnel. Murature, De la Tradición por Virrey Vértiz, Del Prado por José Martín. Se colocó la estatua del Payador, bancos de plaza, postes y carteles indicadores de calles, se soltaron miles de pájaros, muchos de ellos de los llamados finos, se terminó de completar el mejorado de los Reseros desde José Hernández hasta Gobernador Udaondo.

Las Sociedades de Fomento

A fines de la década del '40 comenzó a operar la Asociación Fomento Vecinal de los Parques "Leloir", "Sumampa" y "Villa Udaondo", cuya presidencia ejerció Francisco Scordo, que tenía su sede provisional en la quinta "Villa San José" en Gobernador Udaondo y De los Reseros. Esta sociedad realizó numerosas actividades para el fomento de los barrios citados (arreglo de calles, refugios sobre Las Cabañas, etc.).

En 1956, empiezan a formarse sociedades especificadas de cada barrio y así se crea la sociedad de Fomento "Amigos de Parque Leloir" cuya presidencia estaba a cargo de un activo fomentista, el Dr. Roberto Reynolds, quien entre otras cosas gestionó la creación de escuelas en la zona. También juntamente con el secretario de la Sociedad de Fomento, Carlos R. Acuña, fundó en ese año el primer periódico del Parque, denominado "El Baqueano", avezado en el rastro, seguro en la meta, vocero oficial de la Sociedad.

Tenía su sede provisional en la quinta "La Carreta" sita en De los Baqueanos y Horacio Quiroga, y luego se trasladó a la Administración Leloir, en Martín Fierro y Del Cielito.

Las caballerizas

Un aspecto para destacar fue la instalación en la zona a fines de los '60 de caballerizas de alquiler y/o pensionado, que atrajeron gran cantidad de turistas.



Algunas de estas caballerizas utilizaban los terrenos baldíos del parque (manzanas enteras), para pastoreo de la caballada en orden de los 70/80 caballos, lo que daba una fisonomía especial al lugar (antes habían sido los tambos). A las mismas concurrían cientos de jóvenes provenientes de todas partes que disfrutaban de cabalgatas por el parque y sus alrededores.

Una de ellas estaba ubicada frente al Parque, en terrenos que hoy ocupan la estación de servicio YPF y fue fundada por Manuel del Río, que antes había explotado un tambo.

Otra estaba sobre la calle De la Doma entre Martín Fierro y De la Media Caña, fundada por Jesús González y Gula, pero alquilada para su explotación a terceras personas. Se la conoció como “Chico Lío” y “El Rebenque”.

La tercera estaba situada sobre Gobernador Udaondo, enfrente del barrio Parque Myriam, entre De la Tradición y el Colegio Lourdes. Había sido fundada por Héctor Canevari.

Además estaba “La Pérgola” sobre Martín Fierro cerca de Puente Roca, fundada en 1942. Esta caballeriza, daba clases de equitación tenía *bungalows*, pileta pública, y organizaba cabalgatas con jinetes vestidos a la usanza inglesa que recorrían en su itinerario las calles del Parque, dando un matiz pintoresco.

Todo ese entorno había dado al lugar un aspecto de campo y de reunión de los amantes del caballo, que se completaba con la creación del “Fortín El Gallo” como centro tradicionalista y posteriormente con “La Coyunda”.

La evolución barrial

La venta de una importante reserva de los Leloir a mediados de los 60 y la venta de 14 ha. de la quinta de Lococo, trajo al Parque mayor número de quintas, especialmente en la zona de la ex quinta de Lococo donde con el tiempo se establecieron varias familias con vivienda permanente.

La inexistencia, en esta época, de una agrupación de vecinos local, hizo que muchas actividades de fomento fueran cumplidas desde la Sociedad La Tradición, la cual integró una activa vecina del Parque, Nelly A. de Soraci, quien luego estuvo al frente de la Cooperadora Policial de Las Cabañas.

A principios de los '80 se crea la Delegación Municipal de Villa Udaondo con sede en Martín Fierro entre Del Cielito y De la Doma, se promulga la ordenanza n° 7046 de protección ecológica y se construye y habilita la Avenida Gaona.

A fines de los '80 y principios de los '90 se radican en el Parque varias familias con viviendas permanentes.



Comienza a operar una fundación en formación denominada Mundo Verde, originada por inquietud de vecinos del lugar, entre ellos Edgardo Mateo y Daniel Fumega. Particularmente Fumega aglutinó a un número importante de vecinos y realizó numerosas tareas de concientización, de prevención y protección ecológica.

El 25 de mayo de 1991, un grupo de vecinos apoyados por más de 200 familias crea Parque Leloir Asociación Civil, más conocida por PLAC. PLAC realizó activas defensas de la reglamentación del parque y contribuye a la preservación del estilo de vida y desarrollo cultural de sus asociados y vecinos.

PRESIDENTES DE PLAC: Jorge Muscia, Carlos Romano, Cristina García, Jorge Muscia, interinamente Néstor Verri y actualmente Nelly Soraci.

En 1994, a instancias de un grupo de vecinos, la vecina Teresa Fumega, artista local, realiza el escudo de la localidad el cual es aprobado.

Para la misma época, por inquietud vecinal se crea la Comisión Pro-Estudios Históricos de Villa Udaondo, con sede provisoria en la Inmobiliaria de Julio Fernández, en Martín Fierro y De los Reseros y también se creó una Comisión de Cultura con sede provisoria en la Delegación Municipal, actividades que contaron con el apoyo y participación del entonces delegado municipal y vecino, Raúl Fernández.

En 1997 la Avda. Pte. Perón (ex Gaona) es concesionada como autopista con peaje y se demolió el Puente de Márquez lo que generó protesta de vecinos. Se canaliza y termina la ampliación de Martín Fierro, cambiando radicalmente la tranquilidad de la zona por la gran cantidad de tráfico y tránsito que ello genera.

En estos momentos, un proyecto de localizar todas las industrias sobre el Camino del Buen Ayre puede transformar profundamente el estilo de Villa Udaondo (Figura 19).

Fuente: Guillermo J. Villegas, Parque Leloir, junio de 1999

<http://historiaparqueleloir.blogspot.com/p/breve-resena-historica.html>



Figura 19: Parque Leloir. Av. Martín Fierro



Fuente: Clarín

9. Los contrastes

Se expresa en los siguientes párrafos los distintos contrastes entre piezas que constituyen la estructura urbana del sector. Barrios populares surgidos de lotes económicos, barrios parque planificados, nuevos emprendimientos inmobiliarios, puesta en valor de un equipamiento de transporte y un nuevo sistema interrelacionado de autopistas.

La estructura urbana

Según Duarte (2006), el análisis de la estructura urbana constituye un recurso ordenador de un conjunto de datos que brinda la posibilidad de aprehender ciertos fenómenos urbanos. Posee un carácter orgánico y dinámico y es importante en la medida en que condiciona la totalidad del sistema urbano. Implica determinar los nodos y relaciones cruciales del sistema, permitiendo estudiar los cambios y las recurrencias para captar aquellos componentes y relaciones que presentan cierta perdurabilidad en el tiempo. La importancia del análisis de la estructura urbana radica en que permite analizar históricamente el proceso de configuración urbana, evaluar si los cambios de la situación definida en un momento dado pueden ser considerados estructurales e identificar tendencias y la posibilidad de modificarla.

El análisis de la estructura urbana implica aceptar que la misma tiene propiedades tales como la existencia de relaciones de interdependencia entre sus elementos, así como la permanencia de las relaciones entre estos. Manuel Castells (1971), planteaba que para hablar de estructura urbana se debe atribuir una relativa estabilidad a la misma y que esa estabilidad es un indicador de que los vínculos entre los elementos no son coyunturales, sino que expresan lo esencial de los procesos en la producción del espacio urbano. Pero



esa estabilidad es relativa, ya que la estructura es dinámica y se transforma con el paso del tiempo.

Horacio Torres (1993) parte en su análisis de un enfoque que reconoce las interacciones entre las relaciones sociales y las estructuras espaciales. La realidad urbana puede ser transformada como resultado de procesos sociales. Por ejemplo, la aglomeración de la población podría llegar a ser determinada como consecuencia de un proceso social como la migración de la fuerza de trabajo. O puede tener que ver con los cambios en la tecnología y en las relaciones sociales que inducen cambios en los procesos productivos, y esa transformación motiva cambios en la vida cotidiana que tienen consecuencias sobre el espacio urbano. De hecho, como plantea Horacio Torres (1993), “los procesos de estructuración espacial interna de Buenos Aires guardan una estrecha relación con los grandes períodos de cambio económico, demográfico, social y político que afectan el desarrollo metropolitano (...)”.

Etimológicamente, una estructura es definida como “un conjunto de piezas fundamentales que sirve de sustento a algo”. Al hablar de estructura urbana, se parte de la idea de que es la expresión de las transformaciones que experimenta la sociedad a través del tiempo. “Las actividades urbanas y las relaciones que mantienen entre sí constituyen el sistema urbano, sistema complejo que está sujeto al cambio y que supone la relación entre elementos heterogéneos e interdependientes”. Por lo tanto, aquellos elementos y procesos (relaciones entre esos elementos) que tienen capacidad de reproducir socio territorialmente el sistema y que son los que otorgan a un lugar determinadas características, son los determinantes de la estructura urbana, ya que otorgan el carácter que asume el territorio o un sector del mismo durante un determinado tiempo. Se los considera como estructurales debido a la capacidad que muestran para otorgar a ese espacio las características que lo identifican. Sin embargo, hay que destacar, como plantea Catenazzi, que no todos los componentes y relaciones son importantes, sino aquellos que presentan cierta jerarquía y constituyen los nodos y relaciones cruciales del sistema.

Es así que las características físicas del territorio, las áreas de centralidad, las vías de comunicación y el transporte, la ubicación y distribución en el conjunto de la ciudad de los grandes espacios libres y verdes públicos, las características socio habitacionales de la población y los lugares históricos, aparecen entre los elementos fundamentales que dan forma y contribuyen a definir la estructura urbana en la medida que tienen un peso relevante en la definición de las características territoriales.

Así, mientras históricamente las vías del ferrocarril habían sido los ejes de urbanización de la región, apoyados en el loteo popular con financiación y basado en la autoconstrucción; con los cambios en la política económica a partir de mediados de la década del 70, la aparición de la ley 8.912 en la



provincia de Buenos Aires y la transformación en autopistas de las principales rutas de la región desde comienzos de la década del 90, los nuevos ejes de urbanización pasan a ser las autopistas que se ubican en los espacios intersticiales de la RMBA. Sobre estos ejes se ubican los barrios cerrados y los grandes equipamientos comerciales y de entretenimientos. Así, la estructura urbana se transforma, pasando de una ciudad con trama abierta y manzana tradicional que igualaba a todos los que la habitaban, a una ciudad multifragmentada con infinidad de espacios exclusivos, urbanizaciones privadas y de acceso restringido, en una trama urbana donde lo que hasta mediados de la década del 80 aparecía como espacio vacante fue transformado en espacio privado, cerrado y sin más conexión con el resto de la ciudad que las calles que vinculan al barrio cerrado con la autopista.

Fuente: Duarte, Juan Ignacio; “El mercado de suelo en la ciudad de Buenos Aires. Análisis crítico de su funcionamiento y su relación con la estructura urbana y las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad”; Memoria de Licenciatura en Urbanismo; Instituto del Conurbano - Universidad Nacional de General Sarmiento; 2006.

Fuente: Torres, H., Abba, A. y Brunstein, F. (1975): “Accesibilidad y estructura urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, en Modelos matemáticos de la estructura espacial urbana: aplicaciones en América Latina; Ediciones SIAP; Buenos Aires.

Fuente. Castells, M. (1971): “Problemas de investigación en sociología urbana”; Siglo XXI – España editores S. A.; Madrid.

Fuente: Catenazzi, A. (2004). Territorialidad y acción pública en la región metropolitana de Buenos Aires (Universidad General Sarmiento., Argentina). Cuadernos de Investigación Urbanística, (37).

Los barrios parque

En el Gran Buenos Aires reconocemos que entre mediados y fines del siglo XIX el espacio rural que rodeaba a la ciudad habría comenzado a ser afectado por la aparición de usos diferentes del agrícola, sin embargo, la escala de estas transformaciones no habrían alcanzado para modificar el orden predominante. Es decir, que durante un largo período todavía fue posible seguir considerando ese territorio como predominantemente rural. Recién hacia la década del veinte, la aparición de loteos económicos y posteriormente de emprendimientos asociados a la construcción de segunda residencia, habrían dado lugar a una sumatoria de usos, fabriles y de explotaciones agropecuarias entre los que se disponían usos residenciales populares y conjuntos de segundas residencias, modificando el carácter original de la zona. Conduciéndola lentamente hacia una pérdida de identidad. Salvo en sectores particulares, (el eje sur predominantemente industrial, o el eje norte residencial) la introducción de



nuevos usos no alcanzó a desplazar a las actividades originales que caracterizaban el lugar, dando paso a la formación de nuevas áreas en donde alternaban usos rurales con usos urbanos del suelo, formas de sociabilidad rural y urbanas. Cada vez fue más frecuente, como examinó Clichevsky, la competencia de usos generada por el propio sistema de mercado. Este determinó que en la periferia de las áreas metropolitanas, se encontraran desplazándose mutuamente o coexistiendo el uso residencial de los sectores de bajos ingresos y el uso residencial temporario de las clases medias y altas, las áreas de recreación de esas mismas clases, las actividades industriales y la actividad agropecuaria. Para algunos habitantes el espacio “rururbano” siguió siendo el lugar de su actividad agropecuaria alterado por la incorporación de nuevos residentes, para otros se convirtió en el espacio de habitación posible (loteos económicos), o la materialización de lo rural como objeto de consumo (barrios parque). Unos y otros construyeron lugares con formas nuevas, intercalándose, superponiéndose, integrándose o entrando en conflicto a partir de las diferentes formas de habitar. En esa orientación y con respecto del territorio, no será difícil observar que cada capa de la urbanización lleva los residuos de las anteriores.

Ante el crecimiento de la ciudad y la posibilidad que crezca la demanda, comienzan los loteos de las viejas quintas y las tierras rurales se subdividen. Los valores suben acentuadamente, sobre todo si aparece la amenaza de la inflación y cunde la tendencia a invertir en tierras. Entonces el valor se torna especulativo. Se supone que la tendencia prioriza algún sector y entonces la tierra sube, en parte porque hay demanda y en parte porque sobre ese sector se lanza la especulación. Sobre el valor de la tierra suburbana –loteada y ofrecida como tierra prometida– se carga el costo del loteo, la promoción de las ventas, la publicidad, y aún la tendencia especulativa de los primeros compradores que quieren repetir el negocio. Los sectores de más bajos ingresos que aspiran a construir la casa propia deben alejarse cada vez más hacia los anillos periféricos o a los sectores intermedios a donde difícilmente llegan el asfalto o los servicios.

A lo largo del proceso expansivo se fueron generando, además de zonas de ocupación salteada, circunstancias para el asentamiento de la población en diversas condiciones de irregularidad. Una figura común, que recorre diversos textos que analizan la urbanización en Latinoamérica es la de “ciudad ilegal” que caracteriza la forma de tenencia del suelo de importantes sectores de la población urbana, y no sólo la de menores recursos ya que, como veremos, los orígenes de la ilegalidad podían proceder de diversos factores. La irregularidad en la tenencia del suelo podía estar precedida por dos formas de transgresiones: a) respecto a las condiciones de dominio y b). respecto a los modos en que se generaba la urbanización. En relación al primer tema, la falta de títulos de propiedad podía ser consecuencia de la ocupación de las tierras, pero la mayor parte de las veces se realizaba la compra en loteos clandestinos



o en zonas rurales incorporadas al área urbana de forma ilegal. Sin embargo, la mayor forma de irregularidad se asentó sobre las condiciones dudosas de la urbanización. Se vendían tierras que no poseían las condiciones para ser usadas como residenciales (inundables, sin infraestructura), o que al momento de la venta aún no cumplían con todas las condiciones que exigía la legislación vigente, mientras que otros loteos que denominamos clandestinos se vendían sin ser presentados ante las autoridades.

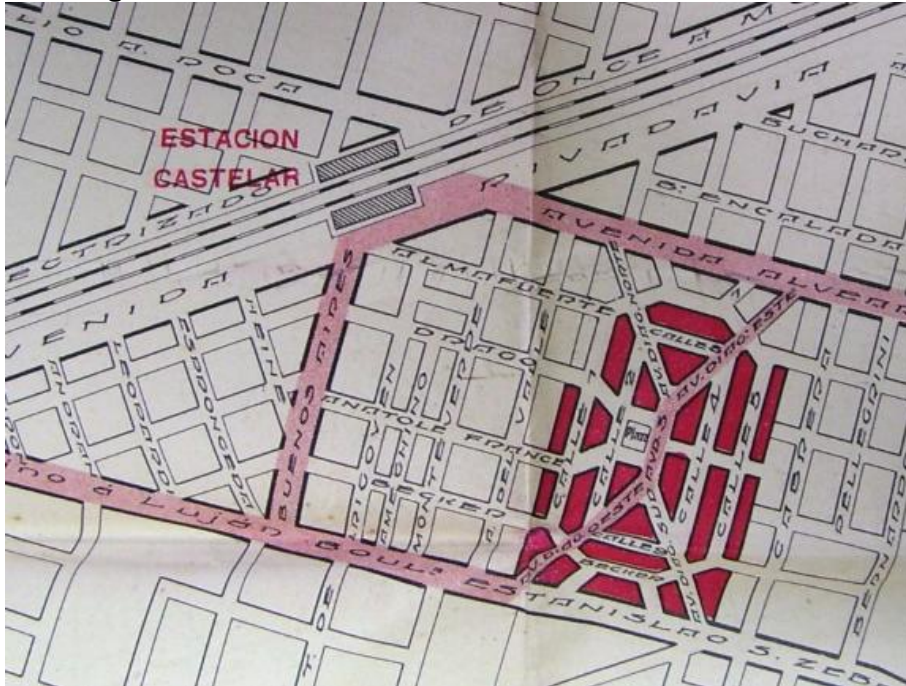
En las ciudades argentinas, en tanto la ocupación del lote precedía a la instalación de servicios públicos, los loteos que pudieron realizarse en zonas periféricas, algo alejadas de los principales ejes de desarrollo, eran sensiblemente más baratos que aquellos ubicados en los pueblos o cabeceras de partido del Área Metropolitana. Esta forma de producción de suelo urbano dio lugar a loteos accesibles, financiados en cuotas a largo plazo, que permitieron que grupos de bajos ingresos pudieran acceder, a través de la autoconstrucción, al sueño de la casa propia sobre lotes con títulos legítimos. Situación que se diferencia notablemente de otras formas de ocupación de la periferia en otras ciudades latinoamericanas.

La mayor parte de los pueblos que estructuran el crecimiento del GBA ya existían –aunque, muchas veces en la forma precaria de una estación y algunas quintas para la década de 1910– y el crecimiento que comienza a experimentarse lo hace superponiendo pequeños trazados autónomos en las áreas vacantes que dejan las pocas vías existentes, generalmente, en lo que hasta ese momento se consideraba la zona periférica de quintas.

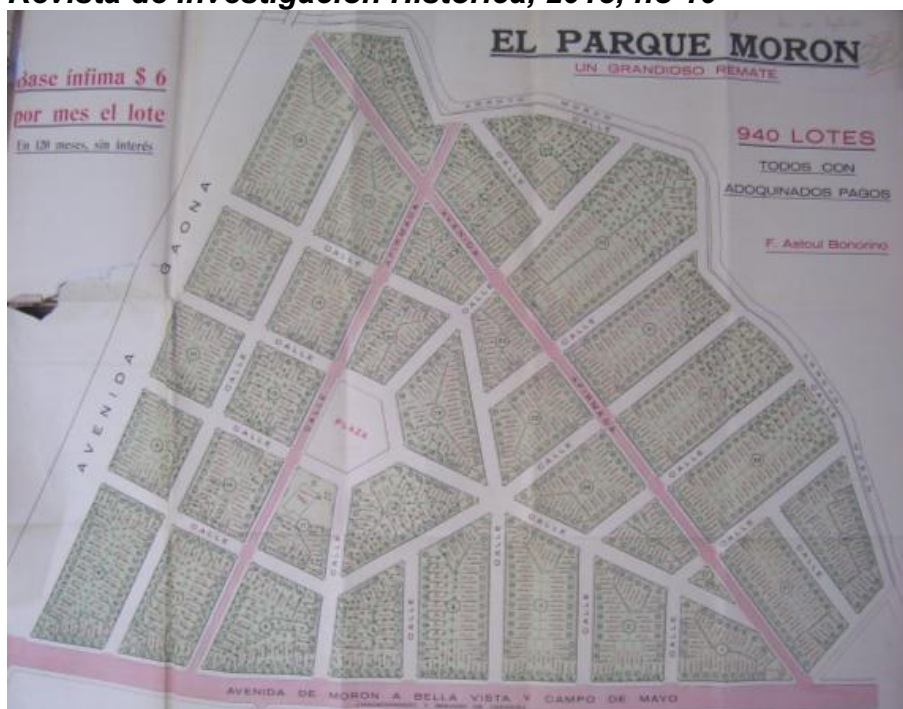
En el caso de Castelar, el trazado del barrio parque de 1929 se ubica en una zona lateralizada del punto que hasta ese momento constituía el núcleo central del pueblo. Como resultado de esta incorporación, el barrio parque empieza a conformar su propia “área central” y una periferia que, rápidamente, entra en contacto con la zona de la estación del tren, núcleo que históricamente constituye el área central del poblado. En síntesis, lo que este caso permite demostrar es la dificultad de pensar este tipo de expansión metropolitana en términos de un área urbana y unas quintas, a la manera de la ciudad colonial. Por el contrario, el tipo de urbanización que aquí se analiza se superpone a otra expansión que ya tuvo lugar, la de los primeros pueblos de campaña y pueblos ferroviarios (Figura 20-21).



Figura 20. Barrio Parque Castelar. PINTUS, Ana Helena Gómez. Las lógicas privadas de la expansión: loteos de barrios parque en el Área Metropolitana de Buenos Aires. 1910-1950. Registros. Revista de Investigación Histórica, 2013, no 10



Revista de Investigación Histórica, 2013, no 10





El término “barrio parque” denominó a barrios residenciales exclusivos, a loteos de baja densidad, a barrios para trabajadores que se insertaban en áreas suburbanas –materializados tanto a través del uso de la cuadrícula como de composiciones con líneas curvas del tipo pintoresco–. Sólo dos condiciones debían cumplirse, la baja densidad y la existencia de residencias particulares, para incluir a un nuevo loteo bajo esta denominación.

¿Qué relación tienen estos barrios parque de la primera mitad del siglo XX con las urbanizaciones cerradas del fin de ese siglo? En principio, independientemente de los sectores geográficos y de sus respectivas tradiciones en relación a diversas formas de asentamiento urbano, aparece como constante que la localización de unos y otros ha estado guiada por los cambios que arrojan en el territorio la incorporación de nuevas, transformadas, formas de movilidad. No es una novedad que la localización de las urbanizaciones cerradas responde a las transformaciones viales producidas por las nuevas autopistas de acceso a Buenos Aires en los años ochenta y noventa, al igual que en los años diez y veinte respondió a los ejes de crecimiento marcados por el FFCC, y a partir de la década del treinta a la apertura de nuevas vías de tránsito automotor. (Figura 20-21).

Fuente: PINTUS, Ana Helena Gómez. Las lógicas privadas de la expansión: loteos de barrios parque en el área metropolitana de Buenos Aires. 1910-1950. Registros. Revista de Investigación Histórica, 2013, no 10, p. 75-94.

Fuente: CLICHEVSKY, Nora. El mercado de tierras en el área de expansión de Buenos Aires y su incidencia sobre los sectores populares. Periodo 1943-1973. CEUR, UTDT, 1975. P 29

Ciudad Jardín Lomas de Palomar (1955)

En contrapunto y simultáneamente, se reconstruyeron las condiciones y modos de vida de la primera ciudad jardín de América Latina, cuya morfología y redes de servicios de alta calidad contrastan notoriamente con las de sus vecinos. Si bien tenían un origen de clase similar, no tuvieron que promover el progreso de sus barrios, impreso en el proyecto original y en la acción de los desarrolladores. Nuevamente, aquí se encuentran prácticas de ocio y consumo cultural no planificadas en las localidades (bailes, carnavales, festivales folklóricos) a diferencia de las particularidades de Ciudad Jardín, donde los encuentros son planificados y se llevan a cabo en espacios privados, bares, confiterías y el cine. (Figura 22-23)

Fuente: Soldano, D. y Perret marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>



Figura 22: Ciudad Jardín Lomas del Palomar. Calle barrial



Fuente: Junta Ciudad Jardín

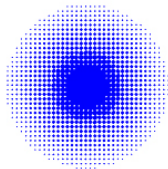
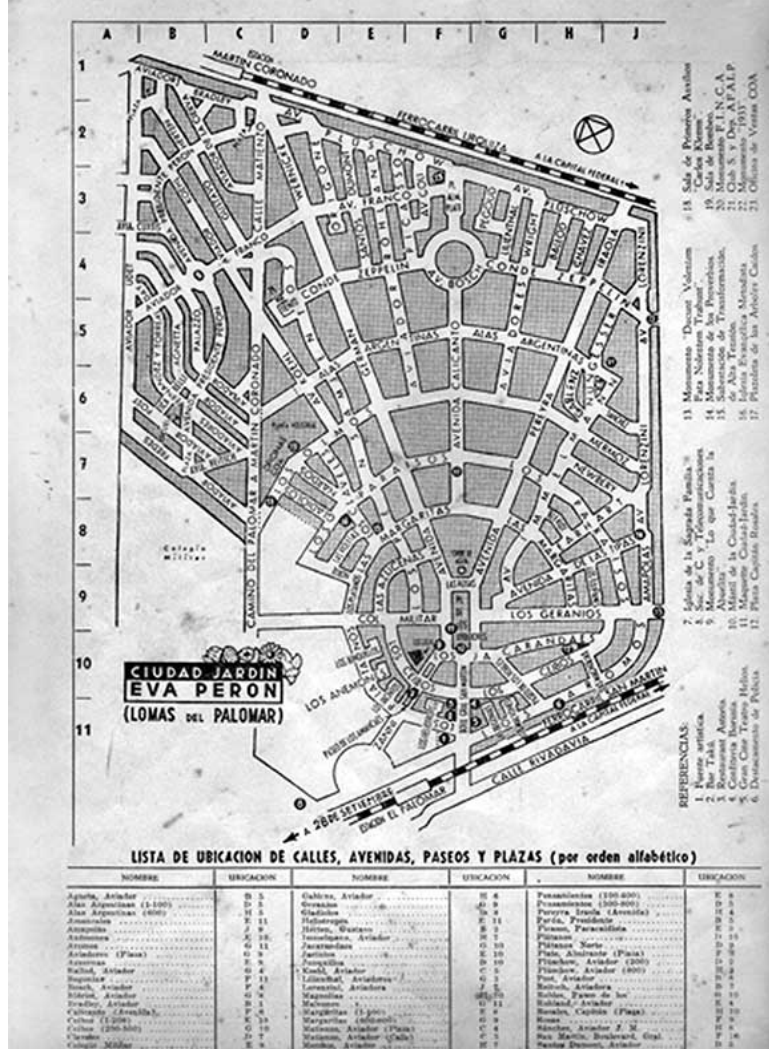


Figura 23: Ciudad Jardín Lomas del Palomar. Plano



Fuente: Junta Ciudad Jardín

Parque Leloir (1944)

Las familias Leloir ya habían empezado a desprenderse de los campos en esa zona. En la década del 30 se había vendido la “Chacra Leloir” dando nacimiento a dos barrios: “Villa La Liebre” y “Villa Leloir”, ambos ubicados entre el río, ejes Las Cabañas, F. Leloir y Gobernador Udaondo hasta el Río, así como dos chacras contiguas al Puente Roca y al Puente Márquez. Esto sumado a la subdivisión de Parque Leloir, originó que en 1940 en oportunidad de promulgarse la Ordenanza n° 866 de nombres de calles, se designara a la subdivisión de terrenos de Leloir como “Villa Gobernador Guillermo Udaondo” y a los que circundaban el Puente Márquez “Villa Puente Márquez”.



Así las cosas los herederos de Antonio César Leloir llevan adelante un proyecto para crear una Gran Ciudad Parque del futuro. Para ello forestan todo el campo y urbanizan conforme al criterio de los parques europeos.

Según el Ing. José Ayerza Lynch que confeccionó los planos de subdivisión, el trazado de calles sinuosas y la parquización habrían estado bajo la dirección del Ing. Martín Jacobé.

Se plantaron miles de árboles y arbolaron calles, a excepción de José Hernández (Typas), De la Zamba (Paraísos y Palmeras), Del Facón (Plátanos) y parte de Del Prado (Shoforas) que estaban forestadas de antes.

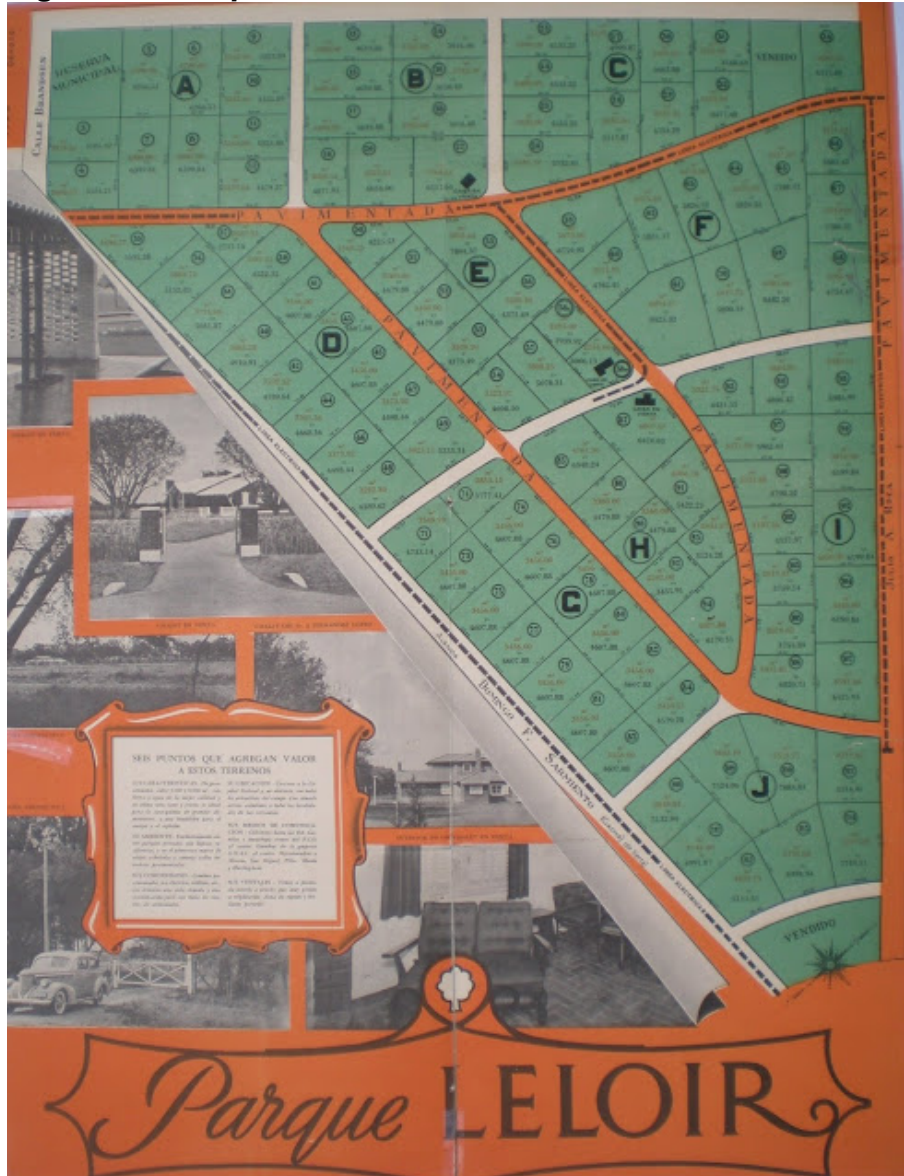
Así se arbolaron entre otras: De los Reseros (en parte Aromos), De la Vidalita (Casuarinas), De los Payadores (Eucaliptos), Del Prado en parte (Shoforas), José Hernández en parte (Robles), Del Ombú (Casuarinas y Robles), Martín Fierro (se completó con Eucaliptos). (Figura 24-25).

Fuente: Guillermo J. Villegas, Parque Leloir, junio de 1999

<http://historiaparqueleloir.blogspot.com/p/breve-resena-historica.html>



Figura 24: Parque Leloir. Remates



Fuente: <http://historiaparqueleloir.blogspot.com/>



Figura 25: Parque Leloir. Remates



Fuente: <http://historiaparqueleloir.blogspot.com/>

Situación actual

“Ocurrirá lo que vecinos y proteccionistas vienen denunciando desde hace meses: pese a las críticas y a las protestas, se llevará a cabo la construcción de un mega proyecto inmobiliario dentro del perímetro de una de las reservas verdes más grandes de Buenos Aires. Se trata de Parque Leloir, en Ituzaingó.

El proyecto tiene como eje a una cadena hotelera internacional, pero también habrá restaurantes, locales comerciales y viviendas. Y un centro de convenciones, 620 cocheras subterráneas y una terminal de trasbordo de minibuses para trasladar a la gente desde y hacia Capital y al Aeropuerto de El Palomar.

Seis meses atrás la cadena Hilton negó que estuviera detrás de este proyecto. Sin embargo, en estos días realizó una reunión con el equipo de desarrollo y luego se informaron los detalles de la futura obra a la prensa. Sucede que este mega emprendimiento genera mucha preocupación entre los vecinos del barrio.

La preocupación vecinal no es nueva. Sino que este proyecto es el que a fin de 2017 encendió todas las alarmas: como sucede en buena parte del conurbano bonaerense, en Parque Leloir no hay redes cloacales. Por otro lado, existe una extensa y enorme arboleda, con especies centenarias, por eso se la ha reconocido como un Área Protegida. Después del Parque Pereyra Iraola (en



Florencio Varela), es el segundo pulmón verde de la provincia. Histórico barrio de casas quintas de fin de semana, hoy muchas familias viven en él y asisten a una transformación que los abruma.

Al ritmo en que crecen los proyectos, parece difícil sostener la protección de la arboleda que caracteriza al barrio. Es decir, la identidad puede terminar invisibilizada. Tanto el municipio como el Concejo Deliberante han promovido, el primero, y aprobado, el segundo, todas las construcciones. Aún con excepciones.

El eje de este desarrollo es la calle principal del barrio, Martín Fierro, a la altura de Del Cielito. Pero el impacto se expande hacia las transversales también hacia las calles que corren de manera lateral, a un lado y al otro de la avenida.

"Este proyecto se aprobó, con excepciones al código de ordenamiento urbano, en el Concejo Deliberante de Ituzaingó pocas horas antes del recambio de concejales. Y pocos días después se aprobó un nuevo código, que tampoco hubiera permitido construir este emprendimiento", explicó Arturo Curatola, un "Los desarrolladores presentaron un estudio de impacto ambiental pero no tuvimos tiempo de argumentar porque a los vecinos nos dieron una semana de tiempo para hacer observaciones. No teníamos dinero para contratar profesionales, nos tomaron por sorpresa. Sí recurrimos a la Justicia, pero la jueza se declaró incompetente y en abril la Corte le ordenó a la misma jueza que se haga cargo", se lamentó el vecino, frente al "peloteo" al que fueron sometidos.

Desde el punto de vista de los desarrolladores, el sitio no puede ser más tentador: está cerca del aeropuerto El Palomar –revitalizado por los vuelos *low cost*–, a metros del Acceso Oeste y muy cerca al Camino del Buen Ayre, que en estos momentos se encuentra en expansión, ya que llegará hasta la Autopista Buenos Aires - La Plata (Figura 26).



Figura 26: Parque Leloir. Localización estratégica



Fuente: Clarín

"La inversión será cercana a los 70 millones de dólares. El equipo de arquitectos desarrolló el master plan incorporando la añosa arboleda y el manejo forestal estará a cargo de una empresa líder en este tipo de obras. El estilo que tiene el lugar, similar a Cariló, y la predominancia de verde en su entorno, convirtieron a Parque Leloir en uno de los rincones con mayor presencia de oficinas, locales, restaurantes y empresas", explicaron desde Romay Desarrollos Inmobiliarios. El hotel tendrá 72 habitaciones y aseguran que algunos reconocidos restaurantes ya confirmaron su llegada al complejo: entre otros, Kansas, Negróni y Le Pain Quotidien.

El ambicioso proyecto lleva el nombre "Thays Parque Leloir". Sucede que se cree que el paisajista francés Carlos Thays -el mismo que dotó a la Ciudad de la maravillosa arboleda multicolor que la distingue, un hombre moderno y evolucionado que, entre otros logros, rescató del olvido a la yerba mate, que estaba a punto de desaparecer- fue quien diseñó también este barrio. Sin embargo, esto no es cierto. Carlos Thays (bisnieto del paisajista) confirmó a Clarín que no existe documentación al respecto: "Mi bisabuelo documentaba todos sus trabajos. Ya realizamos una oposición ante el INTI (el organismo certifica marcas) porque consideramos que se utiliza el nombre con fines comerciales. Yo no soy el dueño de la historia de mi bisabuelo y de su memoria. Al contrario, me encanta que se lo recuerde y se valore todo su trabajo, pero claramente no me gusta la intención comercial de la utilización del nombre", sentenció el también paisajista."

Fuente: https://www.clarin.com/ciudades/parque-leloir-barrio-quintas-transforma-comercios-hotel-estrellas_0_HyEf-2qzm.html



Como expresa Vecslir (2001) el incipiente desarrollo terciario a la altura del km 26 del Acceso Oeste, en proximidad del cruce con el camino del Buen Ayre, basado en la formación del polo automotriz Parque Leloir donde se han instalado grandes superficies comerciales e importantes empresas (Toyota, Nissan, Pirelli, Yamaha, Citroën, Ford, Peugeot, Easy Home Center, Mapfre), y donde comienzan a surgir nuevas oficinas A+ (Bureau Leloir), acompañando desde la autopista, actividades del ocio y el consumo en forma de parques y “paseos” comerciales, así como complejos de edificios inteligentes, en recintos parquizados con proceso de suburbanización residencial entre los partidos de Ituzaingó y Luján.

Fuente: Vecslir, Lorena Y Ciccolella, Pablo. Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Rev. geogr. Norte Gd. [online]. 2011, n.49 [citado 2019-07-27], pp.63-78. Disponible en:
<https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S071834022011000200005&lng=es&nrm=iso>.

ISSN 0718-3402. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022011000200005>.

Loteos económicos

Tipología loteo económico en centralidades (estaciones ferroviarias):

El Palomar-Martín Coronado

El análisis de las prácticas asociacionistas de fomento ha iluminado rasgos comunes y distintivos entre las localidades. Martín Coronado y El Palomar, espacios en gran medida autoconstruidos por los propios residentes en loteos sin servicios urbanos, emprenden acciones sistemáticas con grados variables de eficacia para asegurar su infraestructura frente a los gobiernos municipales. Buena parte de la historia de las sociedades y comisiones de vecinos se tejió en torno a este motor que luego constituirá la matriz identitaria de los barrios. En tercer lugar, se analizó la matriz de sociabilidad que construyeron los residentes en torno de clubes, sociedades de fomento, bibliotecas y confiterías. Nuevamente, aquí se encuentran prácticas de ocio y consumo cultural no planificadas en las localidades (bailes, carnavales, festivales folklóricos).

Fuente: Soldano, D. y Perret Marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (28/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>



Otros núcleos cercanos en el área de influencia a analizar:

- Caseros
- Hurlingham
- Morón
- Castelar

Equipamiento de transporte. Aeropuerto de El Palomar

Por el tránsito del aeropuerto, cruzar la zona de la estación El Palomar lleva hasta media hora.

La zona se llena de *remises*, taxis y Uber, que paran en doble fila para que bajen los pasajeros. El túnel de Matienzo colapsa y no hay estacionamientos.

A medida que aumentó la cantidad de vuelos que salen desde el Aeropuerto de El Palomar -y, por lo tanto, la cantidad de gente que circula en la zona-, el tránsito se volvió caótico en los alrededores de la estación del ferrocarril San Martín. En horas pico, atravesar la zona céntrica puede llevar hasta media hora y muchos autos quedan atascados en el túnel de Matienzo, sin más remedio que esperar a que se destrabe la circulación. Vecinos y comerciantes coinciden en que los *remises*, taxis, Uber y pasajeros que circulan con las valijas por cualquier lugar complican más la situación.

En los últimos años, la apertura del aeropuerto y la multiplicación de aerolíneas *low cost* transformaron por completo la zona. Antes, el barrio residencial y su pequeño centro comercial registraban un tránsito moderado. En octubre de 2018, cuando se sumaron tres nuevas empresas a la operación del aeropuerto, la cantidad de gente circulando se multiplicó. Aunque muchos se alegran porque el barrio está más custodiado y creció el comercio, la contracara es que las calles están colapsadas. Por la falta de semáforos peatonales donde está la mayoría de las paradas de colectivos (del lado del municipio de Morón) muchos señalan que demoran varios minutos hasta que pueden cruzar la calle Itacumbu, frente a las vías. "Hay que hacerlo entre los autos y es un peligro", cuenta Andrea, vecina de la zona. "Hace unas semanas, un hombre que cruzaba fue atropellado". En Marconi, del lado de Tres de Febrero, existe semáforo peatonal, pero los vecinos reclaman que los automovilistas no lo respetan. "El tránsito es un desastre. Yo tomo el colectivo que está sobre la calle de la estación y puedo cruzar entre los autos recién cuando se frena el tránsito. Los que vienen por Marconi, si pueden pasar, no frenan", asegura Silvana. En colectivos como el 53 o el 243, que van a Caseros, se tarda al menos media hora sólo en atravesar las seis cuadras del centro de El Palomar.



Para los automovilistas no es más fácil: pasar de un lado al de las vías en hora pico es una odisea. Las cuadras alrededor del ferrocarril San Martín colapsan y los autos quedan atascados dentro del túnel de Matienzo. Para algunos, la solución sería readecuar el sentido de las calles y señalizar los espacios permitidos para el estacionamiento. El aeropuerto, ubicado sobre Aviador Matienzo, a la salida del túnel, tiene lugar para dejar el auto exclusivo para el personal y personas con discapacidad. Afuera hay áreas en las que se puede estacionar a 45° y un estacionamiento privado. Pero lo más común es que la gente pare en doble fila mientras espera que los pasajeros descarguen las valijas. Esto hace que los colectivos que doblan en la rotonda se demoren. Y muchas veces, las paradas del transporte público también están bloqueadas por autos mal estacionados. La zona problemática contempla áreas de los Municipios de Morón y Tres de Febrero. “Si bien no tenemos reclamos directos sobre el tema, igualmente estamos en conversación con Provincia y Nación para diseñar juntos una propuesta para mejorar el tránsito en todo Ciudad Jardín y El Palomar. Ya comenzamos a repavimentar calles como Boulevard San Martín, que son esenciales para el ordenamiento vehicular en todo el barrio”, señalan desde la Comuna de Tres de Febrero. Mientras tanto, sólo hay una solución para quienes recorren la zona a diario: paciencia.

Fuente: https://www.clarin.com/zonales/transito-aeropuerto-cruzar-estacion-palomar-hora-pico-lleva-media-hora_0_dcal0_1oX.html

Sistema vial interrelacionado

Acceso Oeste Último tramo de la Autopista del Oeste

De Morón a la Capital en 5 minutos.

El 1 de setiembre quedará habilitada esa obra que agilizará el tránsito Abarca 9 kilómetros.

A partir del 1 de setiembre, será posible llegar desde Morón hasta Capital Federal en alrededor de cinco minutos. Ese día quedará habilitado el último tramo de la Autopista del Oeste que recorre 9 kilómetros desde la avenida General Paz hasta el arroyo Morón, en la avenida Vergara. El recorrido total del Acceso Oeste comprende 57 kilómetros desde la Capital Federal, a la altura de la Av. General Paz, hasta Luján. Por la nueva autopista, este tramo puede recorrerse de punta a punta en 45 minutos. Los usuarios podrán ahorrar, de esta manera, 40 minutos de viaje sólo hasta Morón. Hasta ahora, el recorrido se realizaba por la avenida Gaona, paralela a la autopista y a unos 100 metros hacia el Río de la Plata y por la llamada Segunda Rivadavia. El trayecto de la Autopista corre por áreas donde antes existían unas 2.500 viviendas y donde había terrenos baldíos que fueron expropiados. La nueva autopista se une al



tramo ya existente entre Morón y Luján. Y, en distintos puntos, incluye postes con la señal S.O.S para solicitar auxilio en caso de emergencias. El trazado del nuevo tramo tiene cuatro carriles en cada mano y dos carriles más en las calles colectoras. El 80 por ciento de la autopista está construido en el llamado sistema trinchera, es decir con trabajos entre tres y diez metros bajo nivel. De esta manera, se disminuye el impacto ambiental para los vecinos de la autopista. La obra demandó una inversión total de 370 millones de pesos, 24 de los cuales se destinaron al nuevo tramo. Se estima que unos 120 mil vehículos por día utilizarán la autopista.

Autopista inteligente. También a partir de setiembre, el Grupo Concesionario del Oeste anunció la instalación de carteles electrónicos móviles, operados desde computadoras, para brindar información útil a los usuarios. A través de estos carteles se podrán obtener datos sobre el estado de la autopista, saber cuándo se producen congestiones del tránsito y conocer las condiciones del tiempo, entre otras referencias. De esta manera, la Autopista del Oeste se convertirá en una de las primeras de las llamadas inteligentes, es decir equipada con cámaras que monitorean todo lo que ocurre en la autopista desde una central computarizada. La información de lo que sucede en la autopista llega, en tiempo real, a una central gracias al trazado de un cable de fibra óptica. Además se están realizando obras complementarias en los partidos de Tres de Febrero, Morón, Gral. Rodríguez y Luján, por donde pasa la autopista, a pedido de los vecinos de la zona. Se construirán 13 puentes, se harán modificaciones en los accesos para facilitar el flujo del tránsito, calles colectoras pavimentadas para el paso de ambulancias, bomberos y colectivos y 14 pasarelas peatonales. Concesionarios del Oeste también informó que ya instalaron la iluminación apropiada a lo largo de toda la calzada principal hasta el kilómetro 58.

El peaje. Las dos cabinas de peaje están en Ituzaingó y en Luján. El peaje desde General Paz hasta Gral. Rodríguez será de 1,50 peso. Y de allí hasta Luján, 1,20. Según la empresa concesionaria, el 80 por ciento de los usuarios de la autopista vive antes de llegar al partido de Moreno, por lo cual a ellos les correspondería pagar sólo uno de los peajes. También está prevista la construcción de 60 mil metros de parque con bicisendas, senderos para aerobismo, canchas de fútbol, juegos para chicos en el partido de Tres de Febrero, en terrenos que fueron cedidos por Vialidad Nacional y el Municipio. Las obras de la última etapa tardaron más de un año y medio en comenzar por el conflicto que provocó entre los vecinos la expropiación de los terrenos aledaños. El proyecto total se inició en 1980, pero el llamado a licitación recién se realizó en 1993 y la entrega de la traza libre al concesionario, el año pasado. La construcción del último tramo demoró 16 meses. Fecha: 24/08/1998

Fuente: https://www.clarin.com/sociedad/moron-capital-minutos_0_BJlI9he1I3I.html



Camino del Buen Ayre-Au Presidente Perón

La Autopista Camino Parque del Buen Ayre es una obra vial de 23 km. de extensión, situada en el noreste del Gran Buenos Aires. En la actualidad posee un total de seis carriles, tres por mano. Fue construida por el CEAMSE, empresa creada por los Estados de la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad de Buenos Aires para realizar la gestión integral de los Residuos sólidos urbanos del área metropolitana. El camino inaugurado en 1982, está rodeado de extensas áreas verdes, lo que lo convierte en uno de los pulmones naturales más importantes del AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires). El CEAMSE, concesionó en su oportunidad la autovía, por un período de 13 años. Más tarde, específicamente, el 11 de enero de 1995, la propia CEAMSE se hizo cargo de la autopista. En mayo de 2006 la Provincia le transfirió a la Nación la tenencia de la Autopista por el plazo de 30 años, con el objeto de poder licitar la construcción del tramo restante entre el Acceso Oeste y la Autopista La Plata. Este nuevo tramo se denomina Autopista Parque Presidente Perón y las obras de construcción se han iniciado el 18 de febrero de 2011.

El Camino Parque del Buen Ayre discurre paralelo al Río Reconquista en dirección noreste - sudoeste pasando por los Partidos bonaerenses de San Isidro, General San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó y Moreno, uniendo el Acceso Norte (kilómetro cero) con el Acceso Oeste (kilómetro veintitrés). A la vera del Camino Parque del Buen Ayre, el CEAMSE ha desarrollado un cordón de cuatro parques que cuentan con arboledas, juegos para niños, infraestructura sanitaria y de recreación. En la actualidad se vienen llevando adelante trabajos de repavimentación, iluminación y señalética.

Por su parte, la Autopista Presidente Perón será la extensión del Camino del Buen Ayre y juntas conformarán el tercer anillo de circunvalación del área metropolitana, atravesando quince partidos bonaerenses. Las obras iniciadas el 18 de febrero de 2011, se dividen en varios tramos, el primero correrá a lo largo de la costera del Río Reconquista, parte de cuyo tramo ya está asfaltado y se conoce como Camino de la Ribera, una ruta que conecta Autopista Acceso Oeste con el centro de la ciudad de Merlo. En un segundo trecho, la autopista desviará del curso del Río Reconquista e integrará el área rural de la Localidad de Mariano Acosta (Partido de Merlo). Conectando así la Ruta Provincial 40 y la Ruta Provincial 6, anillo de circunvalación que une la ciudad de Campana y la localidad de Ángel Etcheverry, Partido de La Plata. Continuará su recorrido por las zonas rurales de Pontevedra y por el Partido de La Matanza (Veinte de Junio y Virrey del Pino). La Autopista Presidente Perón se conectará con la Ruta 3 y con la Autopista Ricchieri en el Partido de Ezeiza.

La obra consiste en la ejecución de dos calzadas de doble trocha y calzadas colectoras, 13 distribuidoras, 40 puentes sobre calle, 15 pasarelas peatonales, defensas y señalización horizontal y vertical, sistema inteligente para tránsito, detección de niebla, iluminación general, estaciones de pesajes de camiones,

red de llamadas de urgencia (Postes SOS), y fuerzas de seguridad, ambulancias y bomberos.

El proyecto quedará constituido en cuatro tramos a saber;

- 1) Desde el Camino del Buen Ayre hasta el kilómetro 25,5, ubicado en el acceso de la localidad de Veinte de Junio,
- 2) Desde el barrio 20 de Junio hasta la ruta Provincial N° 58,
- 3) Desde la ruta N° 58 hasta la ruta N° 53, en el km. 72,6,
- 4) Desde la ruta N° 53 hasta la Buenos Aires-La Plata.

La traza conectará directamente a 15 Municipios bonaerenses: San Isidro, San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, La Matanza, Ezeiza, Presidente Perón, San Vicente, Florencio Varela, Berazategui, La Plata y Ensenada.

No caben dudas entonces, de la vital importancia que tendrá una vez finalizadas las obras, este corredor vial que atraviesa una zona neurálgica del Conurbano Bonaerense y enlaza contornos densamente poblados. Pero tampoco hay lugar a vacilaciones y desacuerdos en que esta vital vía de comunicación terrestre en su recorrido actual, es decir el Camino del Buen Ayre, articula importantes y reconocidas ciudades y localidades, con un tráfico mayor a dos millones de usuarios por día. Es decir que por el Camino Parque del Buen Ayre transitan enormes cantidad de camiones, automóviles, combis, ómnibus, que transportan tanto mercaderías como personas, desde numerosos puntos del Gran Buenos Aires, hacia diferentes regiones del País.

Pese a lo expuesto, esta autopistas que logrará en pocos años proyectar un rol protagónico en el desarrollo económico de nuestro País, no cuenta hoy con vías colectoras - distribuidoras. Estos tramos de carretera que se introducen paralelamente a la principal en la zona de un enlace o entre enlaces consecutivos, son un polo de desarrollo regional con efectos multiplicadores de diversas índoles.

Se propone la realización de colectoras distribuidoras, puentes y pasarelas peatonales, en ambos sentidos de circulación, sobre las paralelas de la traza actual de la Autopista Camino Parque del Buen Ayre. Hoy en día, existen innumerables barrios precarios en las inmediaciones de la mencionada autovía, donde la situación habitacional es paupérrima y las necesidades de la población enormes.

Sucede así, que para el logro de un amplio Programa de Urbanismo Social, de la zona, el desarrollo de viviendas sociales, barrios comunitarios, comercios, escuelas, hospitales. Es menester primero, asfaltar las áreas mencionadas y



continuar de manera planificada y sostenida con la inversión en obras, para llegar a mejorar la calidad de vida de la población.

Desde luego que el abordaje territorial debe emprenderse a través de un Plan Integral, que se interiorice en profundidad de las características de la población de cada barrio y sus necesidades particulares, para recién entonces planificar las estrategias y acciones a implementar en cada caso.

Resulta innegable el hecho que las villas y asentamientos populares del Gran Buenos Aires no han dejado de aumentar; tanto en niveles de hacinamiento, como en densidad. Por ello expreso, sin exagerar "Si hay obras viales que logran cambian el destino de los barrios marginales y con ello, la historia de la región y de la Patria, se entiende que esta; es una de ellas".

En efecto, pueden esperarse excelentes resultados derivadas de la inversión en infraestructura, referida en el presente y consecuencias altamente positivas como son: la mejora de la accesibilidad, la dotación de servicios de franjas geográficas actualmente marginadas de los principales centros de producción y consumo. La disminución de la vulnerabilidad proporcionando subestructuras adecuadas que posibiliten el acceso a la educación y a la salud de la población involucrada. El impulso a inversiones productivas en las regiones integradas. El incremento del empleo formal, el desarrollo y progreso económico de los distritos directa o indirectamente beneficiados.

La construcción de la concesión vial indicada, estará destinada a conectar entre sí espacios y superficies; a la fecha, inaccesibles o de muy dificultoso acceso. Adquiere entonces singular trascendencia, en virtud de su directa y beneficiosa influencia sobre la actividad productiva, la mejora de la competitividad y el bienestar de la población en relación a su territorio. El criterio jurisdiccional ha sido tradicionalmente el elemento rector de las redes viales de nuestro país; resultando mucho más acertado utilizar, como en el caso, un criterio polifuncional de la red vial, integrada plenamente con el ordenamiento urbano y territorial (Figura 27-28).

Fuente: <https://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2183-D-2015>

Fuente: <http://www.ceamse.gov.ar/camino-del-buen-ayre/el-camino-del-buen-ayre/>



Figura 27: Camino del Buen Ayre. Construcción



Fuente: Clarín

Figura 28: Camino del Buen Ayre. Construcción. Intersección con Acceso Oeste



Fuente: Clarín

Como síntesis y en palabras de Vecslir (2001), en términos espaciales, se ha ido pasado de un territorio urbano continuo que avanzaba en forma de mancha de aceite, con una morfología y bordes bastante bien definidos, hacia un crecimiento metropolitano en red, conformando una verdadera ciudad-región, de bordes difusos, policéntrica, constituyendo en algunos casos, megalópolis o



archipiélagos urbanos. En otras palabras, se pasa de territorios estructurados fundamentalmente en base a la articulación horizontal y contigua de los lugares o regiones, a un territorio estructurado tridimensional y verticalmente por medio de redes y en forma de red (Ciccolella, 1999).

Fuente: Vecslir, Lorena Y Ciccolella, Pablo. Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista geográfica Norte Gd. [online]. 2011, n.49 [citado 2019-07-27], pp.63-78. Disponible en:<https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S07183402201100200005&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0718-3402. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022011000200005>.

Fuente: Ciccolella, P. Globalización e idealización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años 90. EURE, 1999, vol. 25, N° 76, p. 5-27.

10. Los actores sociales

Las audiencias públicas realizadas con el objeto de poner a conocimiento de la comunidad los contenidos de la puesta en valor del Aeropuerto El Palomar y sus implicancias, tuvo como oradores numerosos actores sociales involucrados directa e indirectamente con el equipamiento aeroportuario.

La Audiencia Pública tuvo por objeto presentar los proyectos de obras y actividad aeronáutica en el Aeropuerto El Palomar, así como las acciones actuales y planes para incrementar los servicios aeronáuticos comerciales desde el mencionado aeropuerto y opiniones de los ciudadanos.

Numerosos conflictos han surgido ante la reactivación de las operaciones del aeropuerto y el impacto en el entorno, en temas relativos al transporte público, ampliación de instalaciones, implicancias ambientales (ruido, inundaciones), malestar vecinal por rumores de desalojo, los funcionarios locales y el cambio de normativa urbanística, entre otros, que serán descriptos al ampliar el presente apartado (Figuras 29-30).

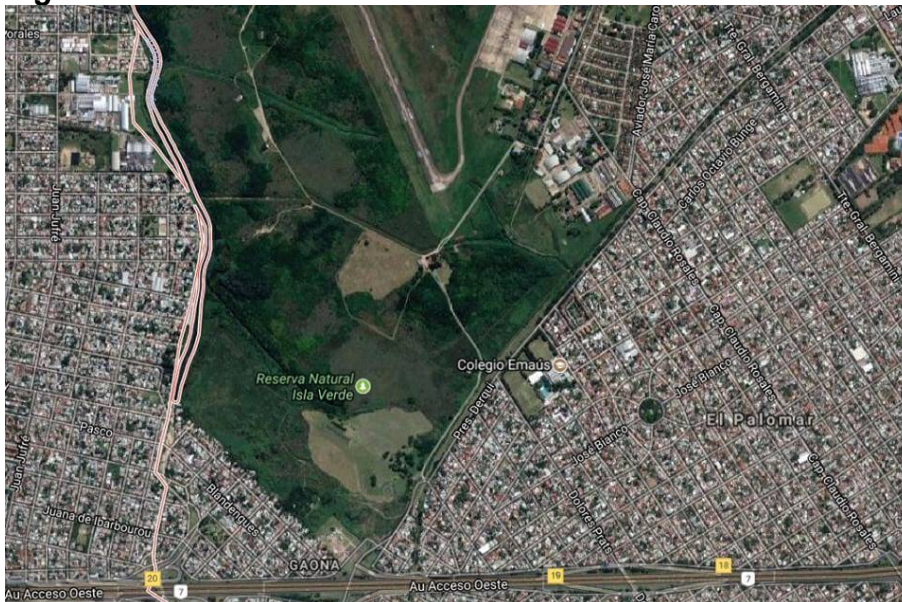


Figura 29: Aeropuerto El Palomar. Protesta vecinos



Fuente: Clarín

Figura 30: Reserva Natural Isla Verde



Fuente: <http://www.organizacionislaverde.org/>



Entre los actores sociales intervinientes se debe nombrar:

Funcionarios.

Ministro de Transporte de la Nación

Secretaría de Planificación del Transporte

Aeropuertos Argentina 2000

FAISAN S.A.

Intendente de Morón

Intendente de Tres de Febrero

Ministerio de Defensa de la Nación

Presidente de la Cámara de Comercio de El Palomar

Presidente de Cámara Argentina de Turismo

Funcionaria de la Municipalidad de Hurlingham

Presidente de CODEC Centro de Orientación, Defensa y Educación del consumidor

Entidades aeronáuticas.

Asociación Técnicos y Empleados de Seguridad a la Aeronavegación

ANAC Administración Nacional de Aviación Civil

ORSNA Organismo Regular del Sistema Nacional de Aeropuertos

EANA Empresa Argentina de Navegación Aérea Sociedad del Estado

JIAAC Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil

Turismo

Subsecretario de Inversión y Promociones Turísticas de Corrientes

Coordinador Asuntos Legales del Ministerio de Cultura y Turismo de Jujuy

Presidente del Instituto Fueguino de Turismo

Subsecretaria de Turismo de la Provincia de Buenos Aires

Secretario de Facilitación Turística de Salta

Subsecretario de Turismo de Río Negro

Ente Tucumán Turismo
Agencia Córdoba Turismo.

Autotransporte público de pasajeros

Líneas 53 y 123 de colectivos

Asociación Civil de Defensa del Pasajero y Usuario del Transporte

Compañías Aéreas Low Cost operantes en el Aeropuerto.

Flybondi S.A.

Norwegian Air Argentina

Organizaciones de la Comunidad

Sociedad de Fomento M. Balcarce

Isla Verde

Presidente de FEDECATUR

Centro de Jubilados Unidos de Villa Jardín

Asociación Civil La Hermosa. Villa Carlos Gardel.

Asociación Seré por la Memoria y la Vida

Asociación Casano Irpino

Sociedad de Fomento El Palomar

Sociedad Italiana Haedo Norte

La Montañola

Instituciones culturales y religiosas

Biblioteca Giuffra

Iglesia Evangélica Ministerio Corona de Vida

CONABIP Comisión Nacional de Bibliotecas Populares

Clubes barriales.

Club de Leones El Palomar



Club Villa Rosales

Club Atlético El Palomar

Instituciones educativas.

Fundación Padre Luis (Institución administradora del Colegio Emaús)

Director Escuela Técnica N°4, El Palomar

Fuente:

http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias_novedades/2018/informe-ap-epa-final.pdf

Fuente: <http://www.organizacionislaverde.org/>

11. Los emprendimientos

Nuevas autopistas y reestructuración del sistema vial existente

Camino del Buen Ayre

La extensión del camino del Buen Ayre genera expectativas de revitalización en las zonas que la rodean: se espera el surgimiento de nuevos emprendimientos, una mejor conexión, y también la revalorización de los terrenos. El proyecto comprende la prolongación del Camino del Buen Ayre desde acceso Oeste hasta la Autovía 2. Se trata de un total de 83 kilómetros de traza nueva que unirá por primera vez a doce municipios entre sí y con los accesos a Buenos Aires y La Plata, comunicando a un total de 12 millones de personas. La obra de \$13.000 millones de inversión configurará un corredor de vinculación transversal en el conurbano que conectará diferentes municipios entre los que se cuentan: San Isidro, San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, La Matanza, Ezeiza, San Vicente, Presidente Perón, Florencio Varela, Berazategui, La Plata, Ensenada y Berisso. Será el tercer anillo de circunvalación del área metropolitana de Buenos Aires, luego del Camino de Cintura y de la avenida General Paz. Una vez finalizada la obra en 2020 se espera que genere un ahorro de hasta una hora de viaje para las personas que se trasladen desde La Plata hasta Pilar o Morón, impactando en la movilidad de 50.000 vehículos todos los días.

El Gobierno invierte \$13 mil millones para conectar Camino del Buen Ayre con la ruta 2.

Como suele ocurrir, la mejora de la infraestructura vial tiene un efecto directo en el mercado inmobiliario. El director de Castex Propiedades señala que se trata de una obra que tendrá un gran impacto, especialmente en términos de logística, por el nivel de conexión que permitirá entre zonas que hoy están



desconectadas. Detalla que lo que las áreas que más se van a valorizar son, seguramente, los puntos de unión con otras autopistas, como Merlo, Ezeiza y Presidente Perón. Allí, dice, pueden generarse polos de logística muy importantes. En relación a las viviendas, el director de Castex sostiene que el gran beneficio será que habrá más movilidad, generando posibles conexiones nuevas entre residencias y zonas de trabajo, lo que puede fomentar un mejor desarrollo de diversas zonas. Advierte en este sentido que la movilidad será en todos los sentidos, por lo que el primer cambio que cabe esperar es una mayor flexibilidad, que se convertirá en uno de los grandes puntos a favor para todos los municipios afectados. En las salidas de la autopista también pueden generarse nuevas áreas de residencia. Compara, en este sentido, con el movimiento y la dinámica que generaban las estaciones de tren. "Ezeiza y Merlo son las grandes zonas ganadoras. Presidente Perón y Berazategui también son lugares que pueden crecer. Desde el punto de vista residencial, Ezeiza creo que puede ganar más porque tiene más tierra disponible que Merlo y puede absorber más gente que decida instalarse ahí". Otra de las zonas beneficiadas es la zona del Parque Industrial de Ezeiza.

El presidente de Grupo Vaccaro hizo una apuesta por algunos de los terrenos que rodean la nueva traza. El empresario sostiene que el sector más interesante en Merlo son las zonas de Agustín Ferrari y Mariano Acosta que van bordeando el camino de la autopista. Señala que esas tierras, cuando ellos las compraron, hace unos años, tenían precios muy bajos y a medida que la obra del camino se reactivó. "En la zona Oeste la ventaja es que las fracciones del Camino del Buen Ayre están pegadas al tejido urbano, y eso genera infraestructura. En Mariano Acosta hay muy buenos accesos. Ahí los terrenos son rurales y se vendían por hectárea. De Mariano Acosta hacia el Sudeste hay potencial, pero no a corto plazo" explica Vaccaro. Para él, esa zona tiene mucho más potencial para centros logísticos o industriales, ya que los desarrollos urbanos son más difíciles de gestionar, y más costosos ya que hay zonas en las que es necesario cambiar la denominación de rural a urbano, o llevar infraestructura de luz y gas.

Para quienes ya cuentan con emprendimientos en áreas que rodean el camino, las expectativas son altas. Para la directora de Marketing y Ventas del country La Providencia, en Canning, las obras impactarán de manera favorable. "Esta obra nos abre a nuevos horizontes y nos conecta con miles de posibilidades. En primer lugar, nos conectará con el corredor Norte y Oeste del Gran Buenos Aires. Además, conectará el acceso Oeste con la Ruta Provincial 2" (Figura 31).

Fuente: <https://www.lanacion.com.ar/propiedades/las-zonas-que-se-revalorizaran-con-la-extension-del-camino-del-buen-ayre-nid2159115>



Figura 31: Camino del Buen Ayre. Construcción



Fuente: La Nación

Avanzan los trabajos en el Camino del Buen Ayre, en lo que constituirá el tercer anillo de circunvalación del área metropolitana de Buenos Aires, luego del Camino de Cintura y de la avenida General Paz.

El proyecto comprende la extensión del Camino del Buen Ayre a lo largo de 73 km, configurando un corredor de vinculación transversal para el conurbano bonaerense, conectando 15 municipios: San Isidro, San Martín, Tres de Febrero, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, La Matanza, Ezeiza, San Vicente, Presidente Perón, Florencio Varela, Berazategui, La Plata, Ensenada y Berisso. Esto potenciará el desarrollo industrial, comercial y habitacional de la región.

Por otra parte, mejorará las condiciones de transitabilidad, aumentará la seguridad vial y ahorrará tiempos de viajes. Esto último se debe a que nucleará a los principales accesos a la Capital Federal (Au Bs As – La Plata, Au del Oeste, Au. Ricchieri y Panamericana), formando un aro de circunvalación.

Las tareas del Camino del Buen Ayre son sobre traza nueva, tendrá dos carriles por sentido de circulación con banquetas externas de 2,50 metros e internas de 1 metro, totalmente pavimentadas. El proyecto también incluye la instalación de señalización horizontal y vertical, y la construcción de distribuidores para el Acceso Oeste, ex RN 7, RP 200, RN 3, Au. Ezeiza – Cañuelas, RP 58, RP 210 y RP 53, además de 50 puentes sobre cauces y calles internas. En total, la obra abarca una longitud de 83Km.



En la actualidad se encuentran en ejecución los siguientes tramos: Acceso Este – 20 de Junio, 20 de Junio – Intersección con RP 58 e Intersección RP 58 – Intersección RP 53.

Fuente: <http://www2.vialidad.gob.ar/content/obras-en-el-camino-del-buen-ayre>

El Camino Parque del Buen Ayre es una autopista de 23 km de extensión ubicada en el Gran Buenos Aires, en el noreste de Provincia de Buenos Aires, Argentina. Posee un total de seis carriles –tres por mano- para los casi dos millones de usuarios que la utilizan mensualmente.

Esta autopista discurre paralela al Río Reconquista en dirección noreste - sudoeste pasando por los partidos bonaerenses de San Isidro, General San Martín, Tres de Febrero, San Miguel, Hurlingham, Ituzaingó y Moreno, uniendo el Acceso Norte con el Acceso Oeste. El km 0 de la autopista se encuentra en el empalme con el Acceso Norte.

Construida por CEAMSE e inaugurada en 1982, dicha empresa estatal concesionó el camino por 13 años. El 11 de enero de 1995 la propia CEAMSE se hizo cargo de la autopista. La traza del Camino Parque del Buen Ayre está rodeada de extensas áreas verdes, lo que la convierte en uno de los pulmones naturales más importantes del Área Metropolitana de Buenos Aires.

En mayo de 2006 la provincia le transfirió a la Nación la tenencia de la Autopista por el plazo de 30 años, con el objeto de poder licitar la construcción del tramo restante entre la Acceso Oeste y la Autopista La Plata. Este nuevo tramo se denomina Autopista Parque Pte. Perón y las obras de construcción se han iniciado el 18 de febrero de 2011.

En los últimos años a la vera del Camino Parque del Buen Ayre, el CEAMSE ha desarrollado un cordón de cuatro parques –que cuentan con arbolados, juegos para chicos, infraestructura sanitaria y de recreación pasiva- y una reserva protegida.

Fuente: <http://www.ceamse.gov.ar/camino-del-buen-ayre/el-camino-del-buen-ayre/>

Emprendimiento Hotel Hilton (Parque Leloir)

El potencial del corredor Oeste

Con Parque Leloir como epicentro, crecen los proyectos en el eje de la autopista y en las localidades de Castelar e Ituzaingó. Las perspectivas de la zona según los desarrolladores.



La zona oeste de Buenos Aires se potencia de la mano del desarrollo de infraestructura, cambios de código y proyectos que apuestan a ampliar el panorama generando una diversidad de opciones. Se trata de aprovechar las oportunidades de una zona en pleno crecimiento.

El director de Romay Desarrollos Inmobiliarios señala que el área se viene potenciando con la nueva infraestructura en el corredor Oeste, la inclusión del Aeropuerto El Palomar dentro del Sistema Nacional de Aeropuertos y la continuación de la traza del Camino del Buen Ayre hasta La Plata y Autovía 2.

Dentro del Gran Buenos Aires Oeste, Parque Leloir, un pulmón verde sobre la Avenida Martín Fierro, representa la mayor demanda. Allí se encuentra el nuevo emprendimiento de usos mixtos desarrollado por la firma. Sobre 2,5 ha. de arboledas, el proyecto incluye un hotel de una cadena internacional líder, una plaza gastronómica, un centro de convenciones, oficinas AAA, parking comercial subterráneo y residencias con acceso a los *amenities* del hotel. Esta zona se encuentra en un punto equidistante de los principales generadores de demanda de la zona oeste, y tiene acceso inmediato a dos autopistas: Acceso Oeste y Camino del Buen Ayre. Los grandes cambios se han dado desde la década del 90, cuando con la extensión de la taza de la Autopista del Oeste hasta Gral. Paz produjo el traslado gradual del corredor comercial desde las vías del tren Sarmiento hacia Martín Fierro. Expresa: “esto cambio la composición demográfica y el desarrollo urbano de Parque Leloir, que paso de ser una zona de quintas de fin de semana a convertirse en un área residencial permanente. Esto genero una nueva demanda local y así surgió la oferta que se materializó en los desarrollos comerciales que hoy cuentan con conocidas marcas de gastronomía, bancos internacionales, locales y oficinas”.

La inmobiliaria Carfi Propiedades, referente de la zona, también destaca el constante desarrollo de esta zona. Subraya que un hito fundamental fue el cambio en el código de planeamiento que habilito la construcción de vivienda en altura, hace más de un década en la zona central de Castelar y hace pocos años en el Partido de Ituzaingó. “Este aumento en la densidad poblacional se tradujo en un progreso comercial importante. Se han construido desde viviendas residenciales hasta edificios mixtos de vivienda y oficina y complejos comerciales.”

Fuente: <https://www.cronista.com/realestate/El-potencial-del-corredor-Oeste-20180426-0005.html>

En desarrollo: hotel de lujo en Parque Leloir

La construcción de un complejo de usos mixtos que incluye un hotel premium dará mayor impulso a la Avenida Martín Fierro, en Parque Leloir.



Parque Leloir es de esos lugares que lograron mantener la hondura de un bosque, la placidez del aire de campo pese a estar a menos de 30 kilómetros de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Quienes son del Oeste del Conurbano enfilaron alguna vez hacia allí para perderse en el trazado de sus calles arboladas con nombres folclóricos como De la Cueca, Del Pericón, De la Doma, Del Facón, José Hernández y Martín Fierro.

Integrado al distrito de Ituzaingó, Parque Leloir nació hace más de 100 años. En otoño se cubre de hojas ocres de plátanos, cipreses, cedros, y álamos mientras que en primavera se inunda de fragancias de tilo, pinos y eucaliptus.

Alejandro Leloir le cedió alrededor del año 1900 una importante parte de esa propiedad, 67 hectáreas, a su hijo menor, César Antonio Leloir, que las destinó a la creación del Harás Thays, un establecimiento dedicado a la cría de caballos. El negocio se expandió e incrementó aquella superficie original hasta completar 330 hectáreas en 1915.

El paso del tiempo y los cambios en la movilidad dejaron de lado el auge de los equinos y el harás terminó cerrando en 1938 y sus instalaciones rematadas en 1942. Las referencias históricas consignan que en 1939 César Antonio Leloir falleció en Córdoba "y el campo fue dividido en siete fracciones entre su esposa y cuatro hijos". Los herederos pensaron en impulsar la creación de una Gran Ciudad - Parque del futuro. Hicieron un diseño de calles sinuosas, forestaron el campo, al estilo de los parques europeos.

Ejemplares de paraísos, palmeras, aromos, ombúes y casuarinas se sumaron a las especies antes mencionadas para lograr un parque de estilo europeo. La parquización del espacio, era una inquietud que la familia Leloir tuvo desde el inicio de su presencia en la zona. De hecho, el nombre Thays del haras tendría que ver con una parquización originaria de 70 hectáreas atribuida al paisajista francés Carlos Thays.

El fin del haras y la subdivisión del terreno habilitó el loteo de la amplia superficie de bosques y su lenta urbanización. Hoy la zona recupera su impulso con un emprendimiento de nivel internacional que promete ser un referente en el Oeste del Gran Buenos Aires: el Thays Parque Leloir. De diseño moderno y sofisticado, ocupará 2,5 hectáreas, sobre la Avenida Martín Fierro. Incluirá un hotel de la cadena internacional Hilton, Spa & Convención Center y una Plaza Comercial, entre otros atractivos.

Este espacio se inserta dentro de otro más amplio de conectividad, servicios e infraestructura conocido como el Corredor Oeste, al que se sumó el Aeropuerto El Palomar y se expandirá con la continuación de la traza del Camino del Buen Ayre hasta La Plata y la Autovía 2 que lleva hacia la costa bonaerense.



Por su parte, el intendente de Itzaingó destaca el potencial de Parque Leloir. "La llegada de una de las cadenas hoteleras más importantes al territorio de Itzaingó es un paso fundamental para el desarrollo de la comunidad y la generación de empleo" expresó. "Esta iniciativa implica la generación de 3000 puestos de trabajo. Articular con los sectores privados, en busca del crecimiento del distrito". A su vez, subrayó la ubicación de la Avenida Martín Fierro, una de las vías principales de Parque Leloir. "Es un punto estratégico", explicó el intendente de Itzaingó.

El desarrollo de Parque Leloir fue otra de las cuestiones mencionadas por el funcionario. "Es un lugar declarado Zona Ecológicamente Protegida, con un paisaje único que atrae a sus visitantes. Su crecimiento se ha desarrollado como resultado de una planificación estratégica que incluyó el entubamiento de la cuenca Martín Fierro y que permite estar avanzando con la obra de agua corriente". Ahora bien, ¿qué ocurrirá con la masa arbórea de la zona? "Exigiremos el trasplante y forestación, ya que no deseamos que esto se pierda porque, justamente, es un motivo por el que los inversores eligen Itzaingó."

Ante los cambios en Parque Leloir, el Intendente señaló que los estudios de Impacto Ambiental realizados son evaluados por la Universidad Nacional de Hurlingham. "A través de un equipo interdisciplinario, determina los recaudos ambientales y medidas de mitigación a concretar, las cuales se reproducen en la declaración de Impacto Ambiental por parte del Municipio", indicó el jefe comunal.

Construirán un complejo de usos mixtos que incluye un hotel premium

En un predio sobre un bosque de 2,5 hectáreas, Thays Parque Leloir tendrá oficinas, una Plaza Comercial con marcas de primer nivel, residencias y parking comercial. El hotel de la cadena Hilton contará con 72 habitaciones.

Parque Leloir siempre tuvo un marcado perfil natural y residencial. Y aunque mantiene ese carácter, en los últimos años logró posicionarse como uno de los rincones del Corredor Oeste del Gran Buenos Aires donde más aumenta la demanda de oficinas y locales. Thays Parque Leloir ofrecerá una propuesta más amplia que atenderá no sólo la demanda de espacios comerciales, sino que sumará un polo gastronómico y un centro comercial integrado a un núcleo de viviendas y de hotelería premium.

Con una inversión cercana a los 70 millones de dólares, el espacio de usos mixtos de Thays Parque Leloir proyecta la construcción de unos 55.000 m² cuadrados sobre una superficie de 25.300 m² de esta localidad del partido de Itzaingó. Ubicada a sólo 27,5km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la mayor cualidad de esta zona -y que el emprendimiento se propone mantener y potenciar- es el verde predominante de todo su entorno. El *masterplan* incluye, además de viviendas, oficinas y locales, la construcción de un hotel de la



marca Hilton, potenciado por el Centro de Convenciones para el segmento corporativo, tanto de empresas locales y de CABA que buscan descentralizar eventos corporativos y sociales, sumándose el turismo recreativo de fines de semana”.

Otro hecho que destacan desde Romay Desarrollos Inmobiliarios -la empresa responsable del proyecto- es el potencial crecimiento de la demanda hotelera con la inauguración del Aeropuerto de El Palomar, ubicado a sólo 7 km. de Thays Parque Leloir por autopista. El proyecto propone también un programa de usos múltiples entre los que se destacan los condominios de viviendas, con departamentos diseñados para satisfacer la demanda del segmento ABC1 y C2 con configuraciones que van de dos ambientes (desde 60 m²) a *penthouses* rodeadas de un entorno de árboles, con el uso de los *amenities* y servicios del hotel, acceso vehicular directo a las viviendas a través de cocheras subterráneas desde la Avenida Martín Fierro -la principal de Parque Leloir- y acceso peatonal por el lobby del hotel.

El hotel de la marca Hilton dispondrá de 72 habitaciones, un amplio lobby de 600 m² en doble altura y corredores en balcón con un *layout* similar al Hilton Buenos Aires, de Puerto Madero; incluirá además cafetería y un moderno Business Center integrado.

Entre los *amenities* del hotel y de las viviendas se incluyen Spa completo, piscina cubierta y descubierta para cubrir las necesidades de los potenciales huéspedes del segmento corporativo y turismo, como también de los residentes permanentes del complejo.

En tanto, el Convention Center y Boardrooms del Tahys Parque Leloir tendrá capacidad para 400 personas, en una superficie total de 1200 m², que incluirá una terraza jardín con vistas panorámicas hacia el centenario bosque del complejo.

Avanza un paseo de compras con accesos rápidos y un entorno de bosque. Sobre la Avenida Martín Fierro, contará con 13 locales comerciales y gastronómicos, y más de 70 cocheras subterráneas y estacionamiento de cortesía en su frente. SOLARIA Paseo de Compras tendrá un compromiso ecológico con Parque Leloir. El nuevo espacio comercial y gastronómico en Parque Leloir ofrecerá distintas ventajas, entre ellas rápidos accesos y cómodas áreas de estacionamiento vehicular. Su impacto arquitectónico y su ubicación lo transformarán en un nuevo punto de referencia local. La obra de este nuevo proyecto de Parque Leloir empezó en diciembre de 2016 sobre la avenida Martín Fierro. Y actualmente se encuentra en su última etapa. La finalización está prevista para diciembre próximo y Solaria Paseo de Compras hará su inauguración los primeros meses de 2019.



- ¿Cómo se compone este espacio comercial y gastronómico de Parque Leloir? Son 11 locales en planta baja, más dos locales con amplias terrazas al bosque en el segundo piso, con acceso jerarquizado. Además, posee un amplio estacionamiento en planta subsuelo, con capacidad para 74 vehículos, y estacionamiento de cortesía en su frente. El mix de unidades ofrece distintas alternativas de uso, que incluye locales gastronómicos con superficies, servicios y vista pensados para tal fin.

- ¿Qué importancia tiene la ubicación en el proyecto? Se localiza a sólo 100 metros del Acceso Oeste sobre la mano de entrada de la Avenida Martín Fierro, y haciendo esquina a la calle Los Reseros, la principal vía de ingreso a la zona residencial de Parque Leloir.

- ¿Y qué detalles se destacan en su criterio arquitectónico? Además de su locación, se buscó que el Paseo Comercial no compita con su entorno, sino que se integre. El interés del proyecto es que sea percibido como muy "Parque Leloir", con similitudes a los que se han desarrollado en Cariló o Mar de las Pampas.

- ¿Cuáles son las características de la estética? Predominan las texturas de madera, piedra y ladrillo, que además interactúan con la masa arbórea existente, con preponderancia de robles añosos, que conforman un pequeño bosque. Y tanto su circulación peatonal interna como las vistas de todos los locales desde las calles que lo rodean, son abiertas y luminosas.

- ¿Y qué compromiso ecológico tendrá el proyecto con la zona de Parque Leloir? Contará con su propia planta de tratamiento cloacal con reutilización de agua para riego y contemplará el uso de energía mixta con paneles solares para iluminación en sectores comunes exteriores. La gran mayoría de sus solados de circulación serán absorbentes, En su subsuelo habrá un reservorio de agua pluvial reutilizable y se incluirá un "sector de información ecológica" con cartelera informativa y educativa sobre cuestiones de la reserva ecológica Parque Leloir.

- Por último, ¿cómo será la transformación de la Avenida Martín Fierro? Su presente y futuro, que incluyen entidades bancarias, hoteles de primeras marcas y nuevos complejos laborales, comerciales y gastronómicos, hacen de la Avenida Martín Fierro arbolada un epicentro tanto laboral, como comercial (Figura 32-33-34).

Fuente: https://www.clarin.com/brandstudio/desarrollo-hotel-lujo-parque-leloir_0_Hk0IPUkUm.html



Figura 32: Parque Leloir. Emprendimiento inmobiliario Tahys Parque Leloir



Fuente: Clarín

Figura 33: Parque Leloir. Emprendimiento inmobiliario Tahys Parque Leloir



Fuente: Clarín



Figura 34: Parque Leloir. Emprendimiento inmobiliario Tahys Parque Leloir



Fuente: Clarín

12. La normativa urbanística

Los cambios en el Código Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón sostienen modificaciones de las áreas de uso comercial, como también la posibilidad de ampliación de las instalaciones del Aeropuerto de El Palomar hacia la actual localización del Barrio Aeronáutico, ubicado anexo a la infraestructura aeroportuaria. Algunos aspectos de la norma se transcriben a continuación:

C. de. Expte. N° 80618/18 H.C.D.

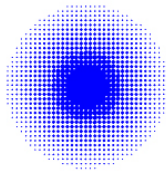
4079-20923/18 -O D.E. y Adj. 4079-21642/18 -O D.E.

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE SANCIONA CON FUERZA DE ORDENANZA

DE LA INCORPORACION DEL AEROPUERTO DE EI PALOMAR

Artículo 1º: Modificase el Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón, conforme lo establecen los artículos siguientes, en un todo de acuerdo a las constancias obrantes en el Expte. 80618/18 H.C.D. N° 4079-20923/18 -O D.E. y Adj. 4079-21642/18 -O D.E.

Artículo 2º: Sustitúyase de la Ordenanza N° 10436/08 del artículo 3 .1.1.0 el párrafo de UE – Uso específico que dice "I" BRIGADA AEREA - COLEGIO



MILITAR DE LA NACION- Predio del Ramal Ferroviario CASEROS - HAEDO: COMBATE DE

PAVON. Límite con Partido de TRES DE FEBRERO - Av. Tte. Aviador Benjamín MATIENZO - Mecánico ROSETTI - Av. Tte. Aviador Benjamín Matienzo - Av. ITACUMBU - Nelson PAGE - Av. Sub. Tte. Aviador José M. CAROSELLA-Av. Cap. Claudia ROSALES - Pte. Santiago DERQUI – Margarita CORVALAN - Pte. Santiago DERQUI - Divisoria del Predio de la Iª BRIGADA

AEREA paralela a José E. RODO - Av. CAÑADA DE JUAN RUIZ – Arroyo MORON - COMBATE DE PAVON". Por "1ª BRIGADA AEREA – COLEGIO MILITAR DE LA NACION AEROPUERTO EL PALOMAR - Predio del Ramal Ferroviario CASEROS -HAEDO: COMBATE DE PAVON - Límite con el Partido de TRES DE FEBRERO - Av. Tte. Aviador Benjamín MATIENZO - Mecánico

ROSETTI-Av. Tte. Aviador Benjamín MATIENZO - Av. ITACUMBU-Nelson PAGE - Av. Sub. Tte. Aviador José M. CAROSELLA - Av. Cap. Claudia ROSALES - Pte. Santiago DERQUI - Margarita CORVALAN- Pte. Santiago DERQUI -Divisoria del Predio de la I BRIGADA AEREA paralela a José E. RODO - Av. CAÑADA DE JUAN RUIZ - Arroyo MORON - COMBATE DE PAVON" '

DE LOS USOS

Artículo 3º: Los usos y/ o actividades permitidos a los efectos de la Habilitación Comercial, dentro del ámbito del Desarrollo del transporte Aéreo Comerciales son aquellos que se desprendan del normal uso y funcionamiento de la actividad Aeroportuaria, son los siguientes:

- De los comprendidos en el Título Administración Financiera de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U. (Código Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) solo se podrán habilitar los rubros cajeros automáticos y mini bancos, casas de cambio.
- De los comprendidos en el Título Comercio básico de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U. (Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) solo se podrán habilitar los rubros: diarios y revistas, quioscos, farmacias, jugueterías, librerías, perfumería, heladería,
- De los comprendidos en el Título Comercio especializado de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U. (Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) solo se podrán habilitar



los rubros: Artículos de vestir, Antigüedades, joyería, relojería, deportes, artículos para el hogar, bombonería, disquería, instrumentos musicales, fotografía, productos fotográficos, y revelados de fotos, bazar, cuadros y marcos, regalos y artículos de decoración, artesanías, artículos regionales, quiniela, telefonía y audio, locutorio, estafeta postal.

- De los comprendidos en el Título Servicios básicos de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U (Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) solo se podrán habilitar los rubros: servicio de repartos en encomienda, servicio de *remise*, agencia de turismo, telefonía e Internet.

- De los comprendidos en el Título Servicio especializado de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U (Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) sólo se podrán habilitar

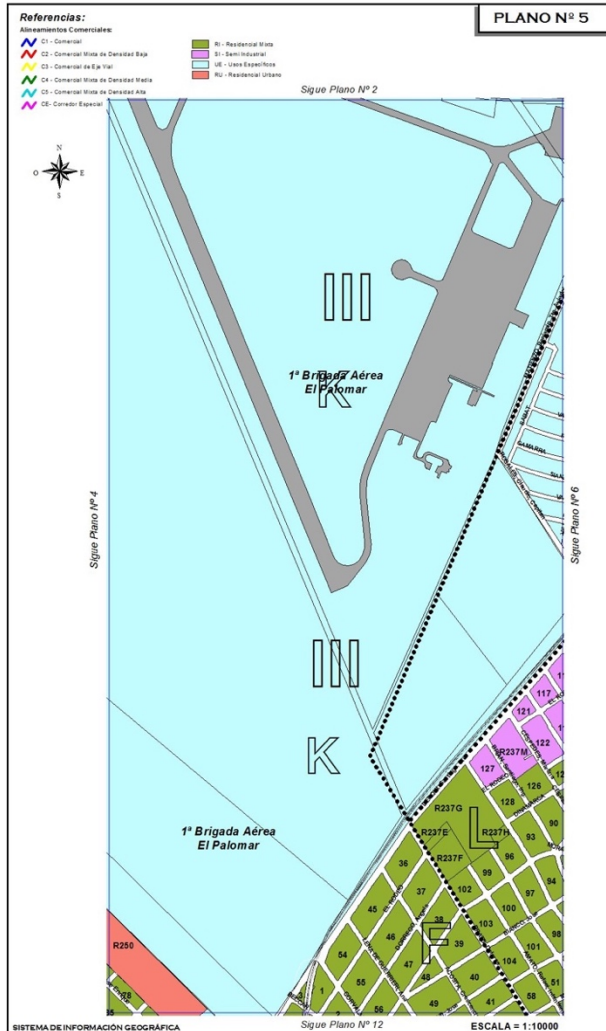
los rubros: bar, café, confitería, restaurante, pizzería, garaje de automóviles.

- De los comprendidos en el Título Residencia de la Grilla General de Usos Art. 3.2.2.0 del C.O.U (Código de Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón) sólo se podrán habilitar los rubros: hotel, pensión.

Artículo 4°: De no hallarse el uso y/ actividad comercial taxativamente mencionada en el artículo anterior de la presente podrá darse participación al organismo con competencia en planeamiento a efectos de dar interpretación y alcance a los usos mencionados anteriormente. Dicho organismo deberá fundamentar la interpretación (Figura 35-36).



Figura 35: Código Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón. Área del Aeropuerto



Fuente: Municipio de Morón

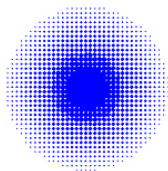
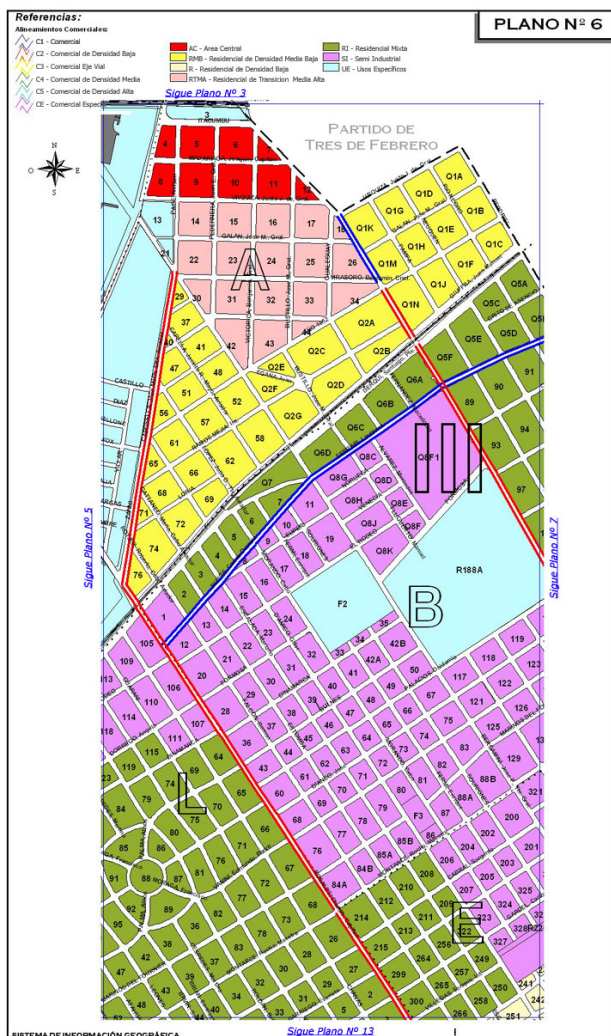


Figura 36: Código Ordenamiento Urbano y Normas Reglamentarias de Construcciones del Partido de Morón. Área del Aeropuerto



Fuente: Municipio de Morón

A través de su rol como constructor (de infraestructura y equipamiento), como regulador de actividades urbanas (vía código urbanístico) y como agente fiscal, el Estado tiene la capacidad de modificar la estructura urbana. De allí su capacidad no sólo para influir en los precios del suelo sino también para intervenir en el mercado y redistribuir las rentas que el desarrollo de la ciudad produce. Los cambios en la normativa urbana como los relativos a la zonificación, la modificación de una zona residencial a comercial; y/o los incrementos del potencial constructivo, que permite al propietario la posibilidad de construir una mayor cantidad de metros cuadrados que antes, son acciones del Estado que valorizan los terrenos.



13. Los escenarios futuros

Algunos de los escenarios y proyectos futuros para el Área de estudio:

- Puesta en valor del FFCC Haedo-Temperley para conectividad con La Plata
- Nueva Estación de ferrocarril en Av. Pres. Derqui y Av. Rosales (Ramal Haedo-Temperley)
- Arroyo Morón y afluentes. Puesta en valor (obras de infraestructura) y tratamiento paisajístico
- Zonas de promoción de centralidad. Cuenca Río Reconquista. Eje Av. Vergara entre Gral. Pedro Díaz y Acceso Oeste (Municipio de Hurlingham)
- Corredor verde y camino de sirga del Río Reconquista
- Tratamiento del Arroyo Morón y efluentes

En una próxima ampliación del apartado se desarrollará esta temática.

14. Construcción de un visor GIS para el abordaje de la problemática

Ante la complejidad del área y sus piezas urbanas componentes, se hace necesario la construcción de un visor, en un entorno SIG, para determinar y analizar el comportamiento del sector frente a determinados factores de distinta índole (físicos, sociales, ambientales).

Como meta a alcanzar en este apartado será la construcción de una plataforma en entorno GIS para:

- analizar el entorno aeroportuario,
- consultar datos espaciales y posibilitar la toma de decisiones relacionadas con los conflictos posibles de implantación del Aeropuerto El Palomar,
- la planificación y gestión de los territorios en contacto con las infraestructuras aeroportuarias.
- detectar las fuertes externalidades -positivas y negativas- relacionadas con la actividad aeroportuaria.

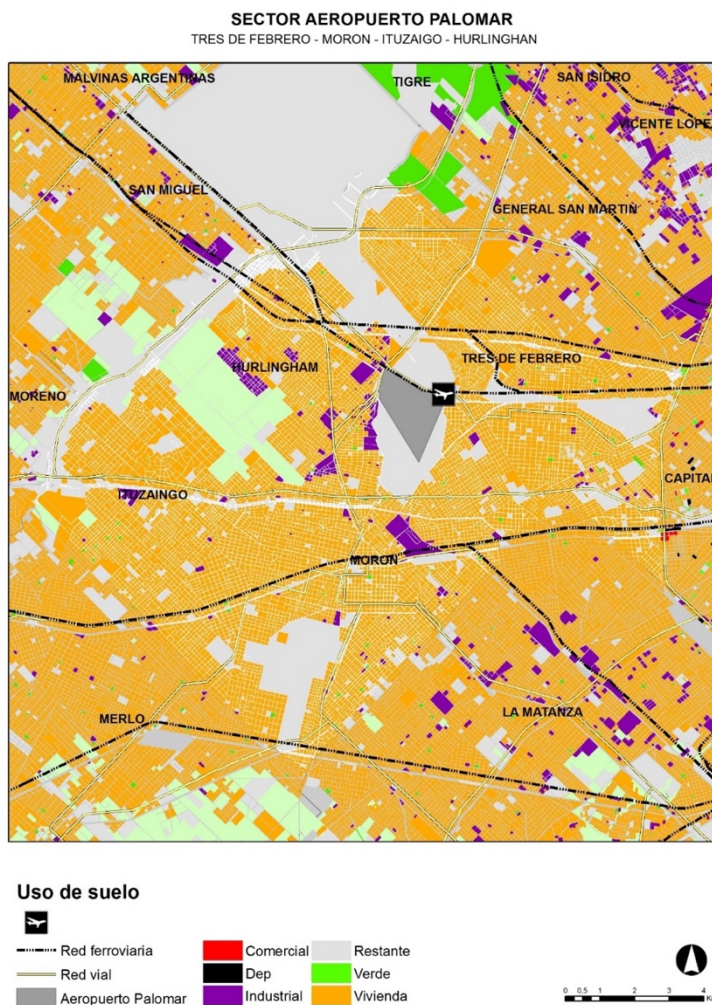
La contaminación de los suelos y del agua por filtraciones de aceites y otros componentes; la contaminación del aire a escala local y global; el consumo creciente del espacio ocupado por las infraestructuras aeroportuarias y sus arterias de comunicación; los cambios en los usos del suelo por el efecto multiplicador que atrae otras industrias y actividades secundarias asociadas; los múltiples y complejos efectos locales sobre la vida de la población residente en áreas periaeroportuarias –sometida a ruido, olores, exceso de luminosidad,



congestión de tráfico, cambios y degradación del paisaje, etc.– constituyen un conjunto de externalidades negativas que cuestionan o matizan, en mayor o menor medida, los balances económicos positivos (Figura 37-41).

Fuente: Seguí, J. et al. Tecnologías de la información y de la comunicación en los sistemas de transporte aéreo Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170-57. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-57.htm>> [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-57.htm>

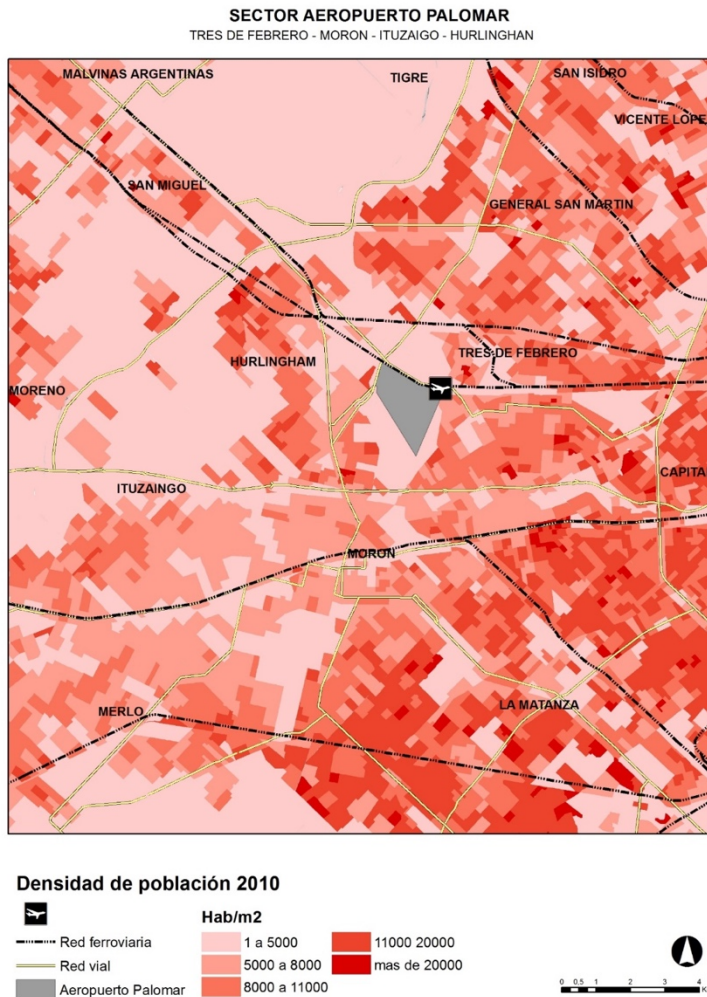
Figura 37: Visor SIG Aeropuerto de El Palomar



Fuente: CIM FADU UBA



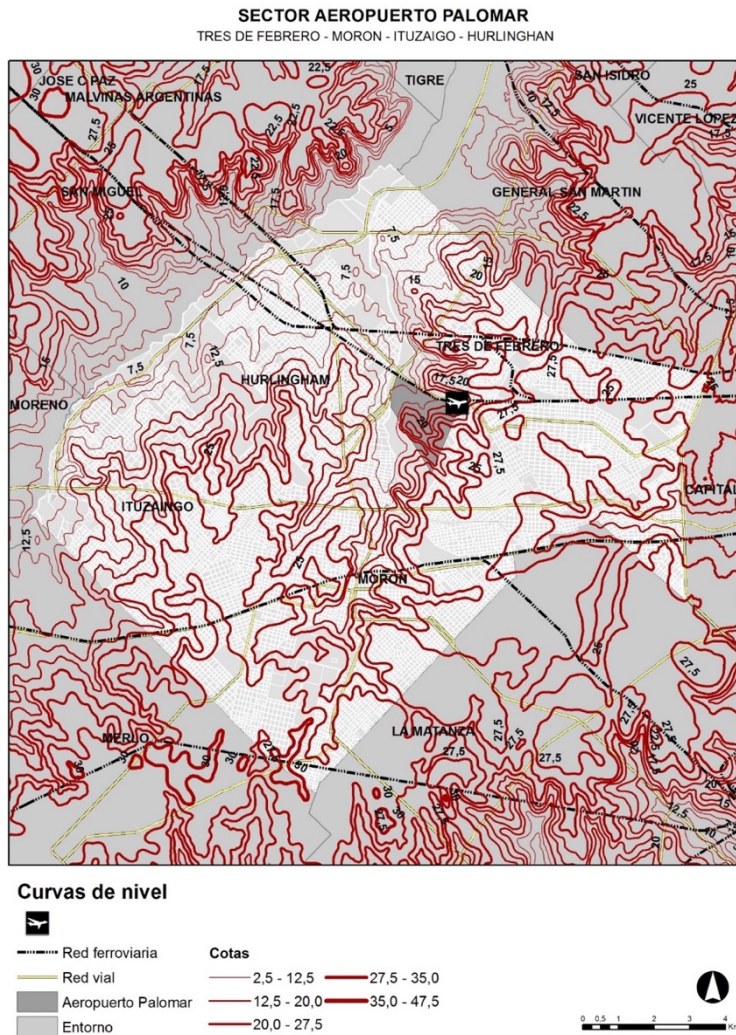
Figura 38: Visor SIG Aeropuerto de El Palomar



Fuente: CIM FADU UBA



Figura 39: Visor SIG Aeropuerto de El Palomar



Fuente: CIM FADU UBA



Figura 41: Visor SIG Aeropuerto de El Palomar

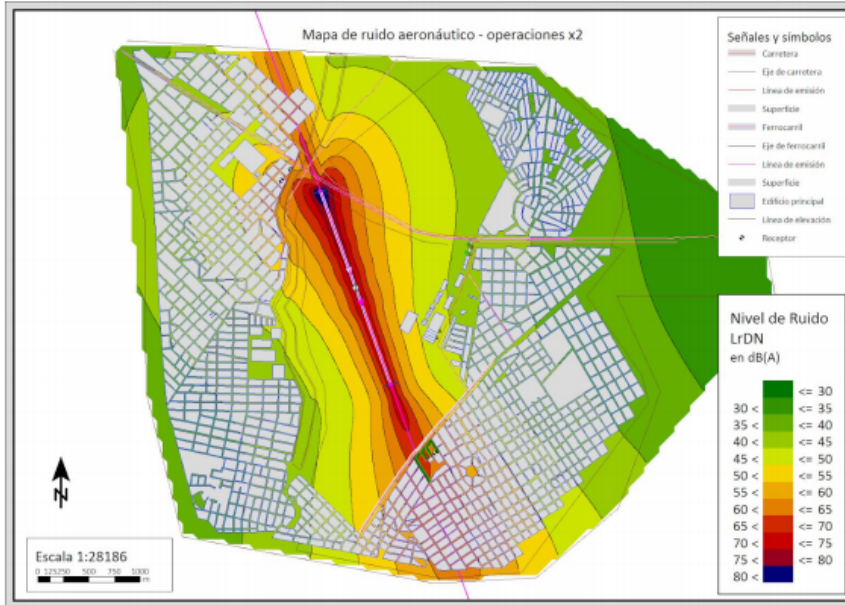


Figura 7: Mapa de ruido aeronáutico del vecindario con su escala de colores correspondiente a los niveles sonoros simulados, con el doble de operaciones (52 operaciones) del aeropuerto, donde se muestra el indicador L_{DN} (es decir para el período de 00:00 hs a 23:59 hs).

Fuente: Universidad Nacional de Tres de Febrero

15. Reflexiones-Conclusiones

Algunas preguntas para reflexionar:

- ¿Hacia qué configuración socio territorial se dirige el eje oeste del RMBA?
 - ¿Qué papel juega los gobiernos locales para modificar la configuración socio territorial, la estructura urbana actual de una localización determinada?
 - ¿Cuál es la política de los gobiernos locales frente al crecimiento de la segregación urbana y frente a la dinámica del mercado inmobiliario?
- El Estado adquiere un papel preponderante como agente constructor, como proveedor de equipamiento e infraestructura y como regulador de las actividades urbanas. A través de la puesta en marcha de diversas estrategias y la utilización de variados instrumentos, puede conducir a la modificación de ciertos elementos y procesos estructurales que definen la situación existente y de ese modo influir para lograr equidad.

Ventajas y desventajas de los emprendimientos inmobiliarios



16. Imágenes

Las situaciones descritas en este trabajo están representadas por imágenes que buscan contar visualmente el contenido de cada título. Dicha representación visual comprende la situación actual de un impacto (Aeropuerto), las consecuencias sobre su entorno, emprendimientos y tendencias.

Algunos de los productos cartográficos y visuales obtenidos y a elaborar son:

- Mapa de densidades de líneas de autotransporte de pasajeros (nodo Morón),
- Mapa de accesibilidad y esquema vial (Acceso Oeste, Camino del Buen Ayre, AU Ezeiza-Cañuelas) y otros accesos,
- Mapa de accesibilidad por transporte público: vinculación con nodo Morón-FFCC Sarmiento, FFCC San Martín-Estación Palomar, y líneas de colectivo con la CABA-AMBA,
- Fotos e imágenes temporales que muestran las transformaciones del entorno (Ciudad Jardín El Palomar, Barrio Parque Leloir, nuevos emprendimientos inmobiliarios y los cambios de normativa)
- Fotos e imágenes tendenciales (las ciudades-aeropuerto “aerotrópolis”)

Bibliografía

Aeropuertos Argentina 2000 <http://www.aa2000.com.ar/elpalomar>

ANAC

http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/noticias_novedades/2018/informe-ap-epa-final.pdf

Auge, Marc. Los no lugares.

Café de las Ciudades. http://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5_art4.htm

Café de las Ciudades.

http://www.cafedelasciudades.com.ar/tendencias10_1.htm

Castells, M. (1971): “Problemas de investigación en sociología urbana”; Siglo XXI – España editores S. A.; Madrid.

Castells, M. (1998) El espacio de los flujos. Manuel Castells. La Era de la Información. Tomo I. Alianza Ed. España.



Catenazzi, A. (2004). Territorialidad y acción pública en la región metropolitana de Buenos Aires (Universidad General Sarmiento., Argentina). Cuadernos de Investigación Urbanística, (37).

Ceamse. <http://www.ceamse.gov.ar/camino-del-buen-ayre/el-camino-del-buen-ayre/>

Ceamse. <http://www.ceamse.gov.ar/camino-del-buen-ayre/el-camino-del-buen-ayre/>

Ciccolella, P. Globalización e idealización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años 90. EURE, 1999, vol. 25, N° 76, p. 5-27.

Clarín. https://www.clarin.com/brandstudio/desarrollo-hotel-lujo-parque-leloir_0_Hk0IPUkUm.html

Clarín. https://www.clarin.com/ciudades/parque-leloir-barrio-quintas-transforma-comercios-hotel-estrellas_0_HyEf-2qzm.html

Clarín. https://www.clarin.com/sociedad/moron-capital-minutos_0_BJII9he1I3I.html Fecha: 24/08/1998

Clarín. https://www.clarin.com/zonales/palomar-octavo-aeropuerto-pais-cantidad-pasajeros_0_B1CztZPg7.html

Clarín. https://www.clarin.com/zonales/transito-aeropuerto-cruzar-estacion-palomar-hora-pico-lleva-media-hora_0_dcaI0_1oX.html

Clichevsky, N. (1975) El mercado de tierras en el área de expansión de Buenos Aires y su incidencia sobre los sectores populares. Periodo 1943-1973. CEUR, UTDT, P 29

Cronista. <https://www.cronista.com/apertura-negocio/empresas/Fue-el-primer-aeropuerto-low-cost-del-pais-y-ya-es-el-10-con-mas-movimiento-20190209-0001.html>

Cronista. <https://www.cronista.com/realestate/El-potencial-del-corredor-Oeste-20180426-0005.html>

Diputados. <https://www.diputados.gob.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=2183-D-2015>

Duarte, J.I. (2006) "El mercado de suelo en la ciudad de Buenos Aires. Análisis crítico de su funcionamiento y su relación con la estructura urbana y las políticas públicas del Gobierno de la Ciudad"; Memoria de Licenciatura en Urbanismo; Instituto del Conurbano - Universidad Nacional de General Sarmiento.



FADU Uruguay. <http://www.fadu.edu.uy/sociologia/files/2012/02/Ficha4.pdf>

Fallingrain <http://www.fallingrain.com/icao/SADP.html>

<file:///E:/documentos/descargas/235-1831-4-PB.pdf>

Flacso. <http://www.flacso.org.ec/docs/sfcssassen.pdf>

Gaceta Aeronáutica. <https://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=18320>

Guía de Habitantes (1949, Junio). Revista F.I.N.C.A., 113, pp. 3-36.

Guía de habitantes 1955. Ciudad Jardín Eva Perón Lomas del Palomar (1955). Buenos Aires, Argentina: F.I.N.C.A. Editorial y Publicitaria S. A.

Guía de habitantes de Ciudad Jardín Lomas del Palomar (1946): Asociación de Fomento Amigos de la Ciudad Jardín Lomas del Palomar.

Hangarx <https://www.hangarx.com.ar/2019/05/aeropuerto-palomar-nuevo-ils/>

ICESI <ftp://ftp.icesi.edu.co/>

Junta Ciudad Jardín. <http://juntaciudadjardin.com.ar/?p=126> (video histórico)

Junta Ciudad Jardín. <http://juntaciudadjardin.com.ar/?p=150> (historia)

Junta Ciudad Jardín. <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2016/04/Memorias-de-Zeyen.pdf>

Junta Ciudad Jardín. <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2017/05/4-jagemann-El-barrio.pdf>

Junta Ciudad Jardín. <https://www.youtube.com/watch?v=VqDuqJg6Rgw> (video Arq.- FADU).

Kasarda, John D. Aerotropolis Business Concept (www.aerotropolisbusinessconcepts.aero)

Kolhass, R. La Ciudad Genérica

La Nación. <https://www.lanacion.com.ar/propiedades/las-zonas-que-se-revalorizaran-con-la-extension-del-camino-del-buen-ayre-nid2159115>

Lade

https://web.archive.org/web/20140407084916/http://www.lade.com.ar/recorrido_historico.html

Lindsay, G. <http://www.greglindsay.org/aerotropolis/>



Municipio de Morón. <http://www.moron.gob.ar/municipio/localidades/el-palomar/>

Organización Isla Verde. <http://www.organizacionislaverde.org/>

Parque Leloir. <http://historiaparqueleloir.blogspot.com/p/breve-resena-historica.html>

PINTUS, Ana Helena Gómez. Las lógicas privadas de la expansión: loteos de barrios parque en el área metropolitana de Buenos Aires. 1910-1950. Registros. Revista de Investigación Histórica, 2013, no 10, p. 75-94.

Saez, G. L., Birocco, C. M. (et.al.) (2010). Morón, de los orígenes al bicentenario. Morón, Argentina: Municipalidad de Morón. ISBN 978-987-26425-0-1. 1. Historia Regional. 2. Historia de Morón. I. Birocco, Carlos María 11. Canali, Mariela. colab. 111. Título CDD 982.12. Fecha de catalogación, 17/11/2010

ISSN 0718-3402. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022011000200005>.

Sáez. G. L. Morón, de los orígenes al bicentenario/ Graciela Luisa Saez y Carlos María Birocco, con colaboración de Mariela Canali [et.al.]. - la ed. - Morón, Municipalidad de Morón. 2010. 54 p. , il. , 24x17 cm.

SEGUÍ, J. et al. Tecnologías de la información y de la comunicación en los sistemas de transporte aéreo Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2004, vol. VIII, núm. 170-57. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-57.htm>> [ISSN: 1138-9788] <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-57.htm>

Sir Chandler <https://www.sirchandler.com.ar/2018/09/sky-fue-autorizada-a-volar-a-el-palomar/>

Sir Chandler <https://www.sirchandler.com.ar/2019/02/con-12-rutas-jetsmart-arrancara-progresivamente-desde-abril/>

Soldano, D. y Perret Marino, G. (2017). El otro conurbano. Experiencias y sociabilidades de las clases medias en la conformación de tres localidades del oeste del Gran Buenos Aires (1940-1960). Anales del IAA, 47(1), 125-146. Consultado el (27/07/2019) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/235/396>

Telam <http://www.telam.com.ar/notas/201905/362391-el-gobierno-instalo-un-nuevo-sistema-ils-en-el-aeropuerto-de-el-palomar.html>

MartínTelam <https://www.telam.com.ar/notas/201811/308496-el-ceo-de-norwegian-anticipo-que-la-empresa-volara-desde-el-palomar-el-ano-proximo.html>



Torres, H., Abba, A. y Brunstein, F. (1975): “Accesibilidad y estructura urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires”, en Modelos matemáticos de la estructura espacial urbana: aplicaciones en América Latina; Ediciones SIAP; Buenos Aires.

Universidad Nacional de Tucumán. <https://www.studocu.com/es-ar/document/universidad-nacional-de-tucuman/historia-de-la-arquitectura-i/apuntes/ciudad-jardin/2814874/view>

Vecslir, L. y Ciccolella, P. Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Rev. geogr. Norte Gd. [online]. 2011, n.49 [citado 2019-07-27], pp.63-78. Disponible en: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S071834022011000200005&lng=es&nrm=iso>

Vialidad. <http://www2.vialidad.gob.ar/content/obras-en-el-camino-del-buen-ayre>

Villegas, G. J. Parque Leloir, junio de 1999

Zeyen, E. (s.f.). Así la levantamos. La Ciudad Jardín Lomas del Palomar, Inédito. Consultado el (27/07/2019) en <http://juntaciudadjardin.com.ar/wp-content/uploads/2016/04/Mem>