

Industria y Ferrocarril

Encuentros y desencuentros urbanos – Sector Haedo/Morón

Materia: Historia Urbana de Buenos Aires

Catedra Dra. Arq María Marta Lupano



Docentes Arq. Clarisa Corral, D.G. Sergio Lobosco

Alumna
Rocío Elías





LA INTRODUCCIÓN

El trabajo consiste en investigar la potencial *característica de barrera* que tiene el sector del *Parque industrial y la playa ferroviaria de Haedo - Morón*.

Tapón: m. Persona o cosa que produce obstrucción del paso.

Barrera: f. Obstáculo, embarazo entre una cosa y otra

Límite: m. Línea real o imaginaria que separa dos terrenos, dos países, dos territorios.
m. Extremo que puede alcanzar lo físico.

Diccionario de la RAE

“Podemos llamar barrera urbana a aquellos obstáculos, ya sea de infraestructura o grandes equipamientos, que bloquean y cortan la conexión entre calles y barrios obligando a vehículos y transeúntes a desviar recorridos para llegar de un punto del partido al otro, o simplemente para atravesarlo con otro destino.

Estas barreras afectan a la población tanto por el tiempo de traslado como por su costo adicional (...).

Algunas de las barreras urbanas fueron construidas previamente a la actual urbanización de la Ciudad, con la consecuente superposición territorial de jurisdicciones, ***como el FFCC Sarmiento, la VII Brigada Aérea y el actual Parque Industrial La Cantábrica, y la Autopista del Oeste que atraviesa el Partido.***”

Alsina Griselda, “Diagnóstico ambiental del Partido de Morón”,
Universidad Nacional de General Sarmiento – Inst. del Conurbano, 2007.

LA RELACIÓN CON LA CIUDAD DE MORON

Allá por el **Oeste de la ciudad**, donde antiguamente se abría paso el Camino Real, entre las ondulaciones de la llanura y bañados comenzaba a crecer hace aproximadamente unos 200 años una ciudad, mi ciudad, parte importante de **mi identidad: Morón.**

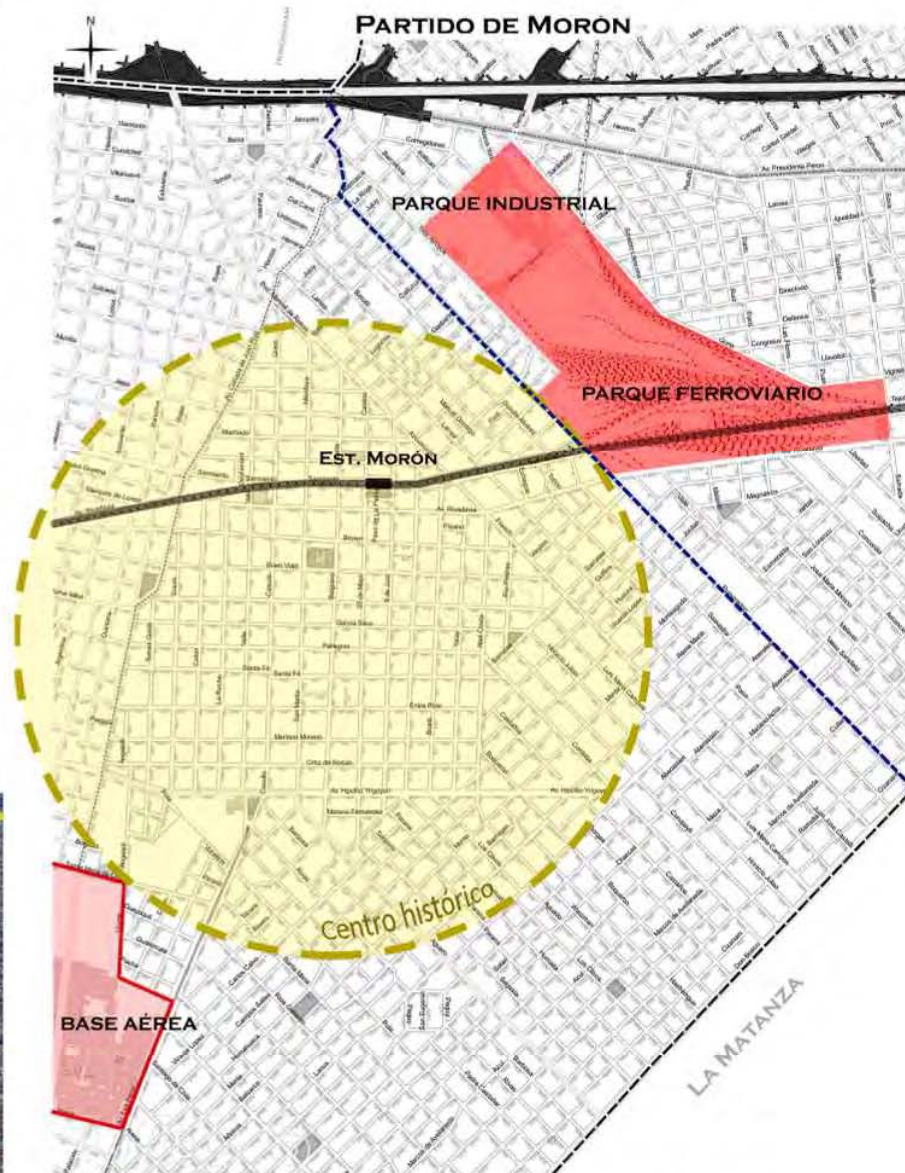
Hoy como parte de uno de los 135 municipios que integran la Provincia de Buenos Aires, conforma el anillo oeste del conurbano, pero se destaca por su característica centralidad como polo de **“desarrollo social, comercial y productivo”**.¹

“Industria y Ferrocarril: Encuentros y desencuentros urbanos” tiene como principal intención **reconocer el engranaje histórico que tuvo el ferrocarril con las industrias y cuál fue su reflejo sobre el barrio.** Este trabajo surge a partir de una inquietud al realizar los primeros trabajos prácticos de la materia Historia Urbana de Buenos Aires, en los cuales al observar por primera vez los planos completos del Municipio descubrí que **el predio donde actualmente se encuentra el Parque Industrial “La Cantábrica” junto al playón ferroviario del ferrocarril en Haedo al noreste del municipio, conforma con su gran cantidad de hectáreas, una barrera construida para su entorno urbano.**



¹ www.moron.gov.ar

GoogleMaps - 2016



Situación se borde conformado por la base aérea y el Parque Industrial



Localización del predio dentro del AMBA.

Hoy me resulta increíble que a pesar de que vivo a dos cuadras de este sector ***nunca me puse a observar con una mirada crítica la ubicación y la relación que tienen estos predios con respecto a mi barrio.*** Siempre estuvo allí para mí, pero nunca accedí a estos lugares. Seguramente porque mi recorrido diario es hacia la estación ferroviaria de Morón en sentido contrario a esta área, pero nunca consideré esta situación como el 'tapón urbano' que produce para llegar a otros barrios.

¿Está bien o mal la actual relación barrial? ¿Se podría mejorar? ¿Qué pasaría si se crean nuevas calles?

Sabemos que los sectores industriales y de usos específicos son sectores ociosos urbanamente: grandes terrenos que poseen un

flujo importante de personas durante el día pero que por las noches quedan con una cantidad mínima de trabajadores casi totalmente desiertos; pero por el contrario, son de gran importancia para las economías municipales.

Por lo tanto, descubrir ***cuál fue históricamente la lógica de su localización,*** si es que la traza del ferrocarril condicionó la ubicación de lo que hoy es el Parque Industrial dentro de esta lógica de reciprocidad entre el tren y las industrias; y lograr comprender cómo fue el crecimiento de la ciudad para llegar a conformar su entorno inmediato: dejando a esta gran ***"barrera subutilizada" dentro del corazón de la ciudad*** (y no en la periferia como muchas de las industrias lo hacen), son los dos pilares fundamentales para el desarrollo



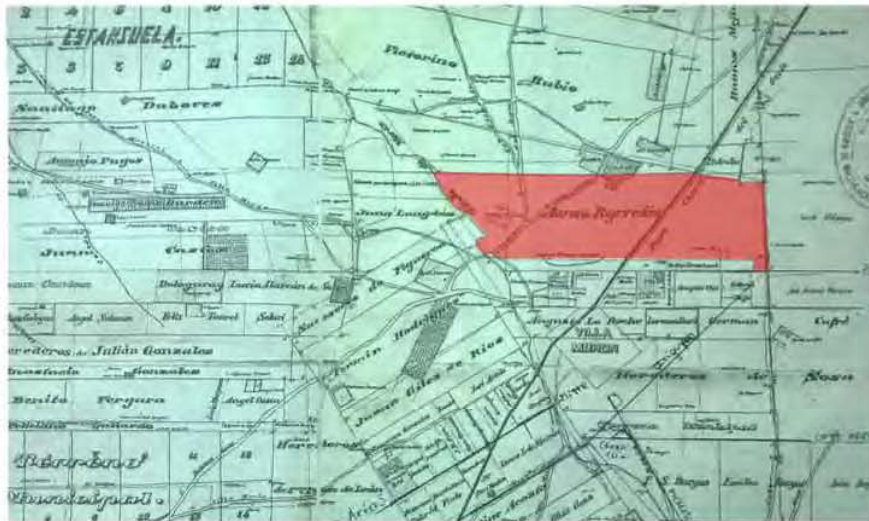
Fotografías
históricas del
sector
1982
y
1999

Archivo Gral.
de la Nación

HISTORIA DE SU CONFIGURACIÓN TERRITORIAL EN EL PARTIDO DE MORÓN

La historia de Morón es tan antigua como la fundación de Buenos Aires por parte de Juan de Garay en 1580. Como desde el mismo municipio revelan sobre el reparto originario de tierras:

“Garay otorgó la primera merced de tierras en lo que hoy es Morón al Capitán Juan Ruiz de Ocaña, hijo de uno de los soldados españoles que habían llegado al Río de la Plata con Pedro de Mendoza. Este tenía media legua de frente al arroyo y un fondo de legua y media, de la que resultaba una superficie de 1800 hectáreas aproximadamente (...) la permanencia de la familia en la zona determinó que, durante todo el siglo XVII, estos pagos fueran conocidos como Cañada de Juan Ruiz”²



PLANO SOURDEAUX 1866 – Archivo e Instituto Histórico de Morón.

Por aquel entonces, los territorios solían tener el nombre de los accidentes geográficos que los caracterizaban, es por ello que la cañada que se abría paso por el poblado y que se encontraba frente a esta primer estancia fue la cual dio nombre al poblado como Cañada de Juan Ruiz (donde aún hoy persiste una calle con este nombre) donde luego años más tarde cambiaría por el de Cañada de Morón. La ocupación del territorio recién se completó en la segunda mitad del siglo XVII.

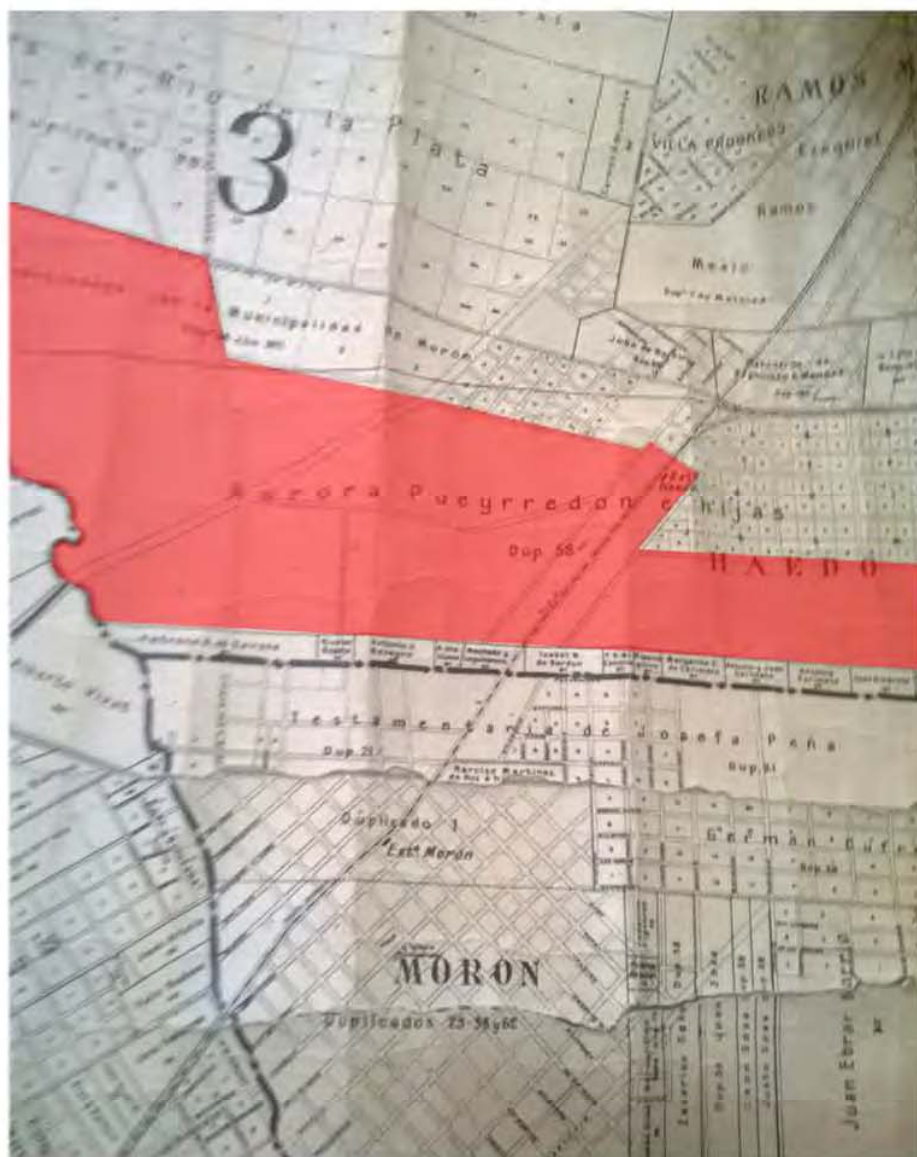
Es de público conocimiento la importancia que tienen los ferrocarriles para el crecimiento de las pequeñas urbanizaciones del interior del país, lo mismo sucedía en aquellos tiempos, la llegada del transporte ferroviario a Morón fue todo un acontecimiento y su influencia fue de gran importancia para el desarrollo de la región, en especial para la industria local.³

El único plano que aún se conserva de mitad del siglo XIX, nos revela esta serie de parcelaciones en donde algunas pocas familias concentraban grandes porciones del territorio en sus estancias. En el caso del sector que estoy analizando se concentraba una única estancia perteneciente a la familia Puyrredón (hay que aclarar que en la actualidad la avenida que funciona como límite entre Haedo y Morón continúa llevando este nombre). Principalmente se puede apreciar el trazado del llamado Ferro Carril del Oeste atravesando de este a oeste el territorio ya por aquel entonces pasaba por estos terrenos.

Existencia de una única estancia de Aurora Puyrredón que tomaba lo que hoy es el parque industrial y alrededores.

2- Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón, “Morón, de los orígenes al bicentenario”, Buenos Aires. (2010) pág. 5

3- Birocco, Carlos María: “ La incidencia del ferrocarril en la urbanización temprana de los partidos del oeste del Gran Buenos Aires (1859 – 1870)”



PLANO 1909 – Archivo e Instituto Histórico de Morón.

Subdivisión de la estancia para dar paso a otros loteos junto con la aparición de calles y nuevo trazado ferroviario

Ya para comienzos del nuevo siglo XX en los planos históricos se comienza a apreciar la subdivisión de esa gran estancia debido al trazado de algunas calles que comienzan a aparecer en la zona. Algunas de ellas aún hoy continúan existiendo entre ellas la futura Avenida Rivadavia entre las más importantes a nivel provincial; y otras más pequeñas que tienen una escala a nivel municipal.

En los años siguientes continúan las subdivisiones del terreno, y comienza a conformarse el actual tejido. El predio ya delimitado por la Avenida Rivadavia comienza a conformar su borde este con el trazado de un ramal del Ferrocarril Roca.

Se aprecia cómo hasta casi mitad de siglo estos predios fueron siempre periféricos al casco urbano histórico de la ciudad, y recién hacia los años '30 la ciudad comenzó a crecer a su alrededor con sus manzanas tal como hoy las conocemos. Esto deja como resultado la situación que actualmente vivimos los vecinos y que es un predio industrial y una playa ferroviaria a unas pocas cuadras del centro, tanto del de Morón como del de Haedo.

La ciudad comienza a expandir su trazado en las cercanías al predio de análisis.



PLANO 1929 – Archivo e Instituto Histórico de Morón.



PLANO 1939 – Archivo e Instituto Histórico de Morón.



EL ENCUENTRO

*Relación que se estableció entre el **sector industrial** y el **ferrocarril***

LA LLEGADA AL TERRITORIO DE MORON

La realidad es que el proceso que sufrió "La Cantábrica" fue un reflejo de los fervores y decadencias que también sufrió la industria nacional a lo largo del último siglo, y que hasta el día de hoy sigue sufriendo. La realidad es que está en nuestra idiosincrasia política y económica tener vaivenes, ¡y sí que ha sufrido reveses la industria argentina!

Antiguamente esta fábrica se encontraba emplazada en el Barrio de Barracas. Se conformaba como un taller de creación de bujes y ejes para los carros, y con el pasar de los años esta fue creciendo y ampliando su

oferta, hasta llegar a ocupar una hectárea completa.

Hacia el año 1937 la fábrica consiguió los terrenos para trasladarse a lo que hoy es el partido de Haedo, donde en los últimos años se desarrolló el parque industrial con su mismo nombre.

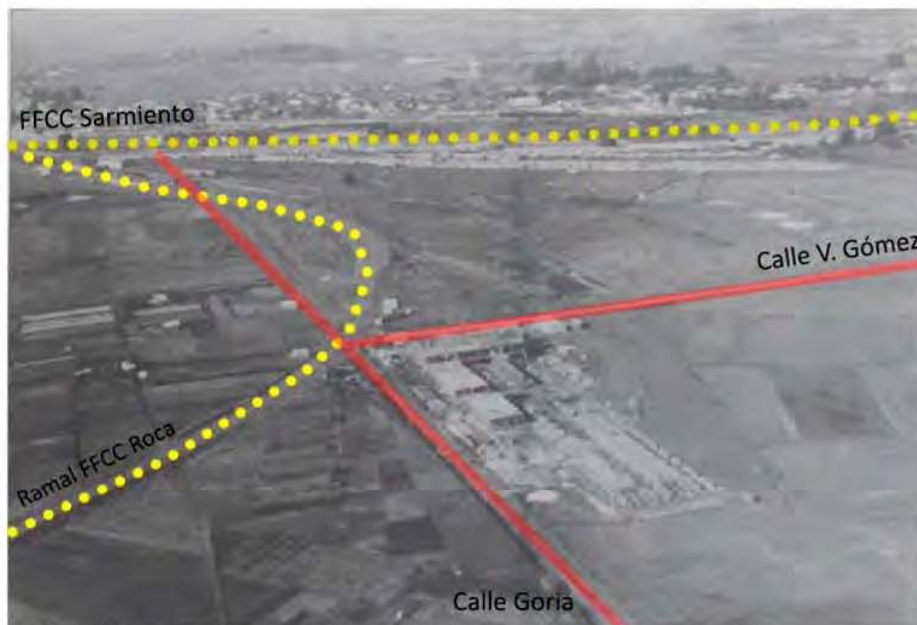
La primer pregunta que me parece pertinente hacerme es:

¿por qué siendo que estaba en uno de los sectores más importantes para la industria nacional como lo es hasta hoy Barracas, se decidió trasladarla al oeste de la ciudad? ¿Cuál fue el motivo?

La realidad es que el traslado se realizó en el año 1942, a 40 años de su fundación, en medio de la proclamación del plan siderúrgico argentino (ley 12.987) un período de gran impulso a la producción de esa industria. Posiblemente la elección del distrito se debió a que en Morón se presentaban factores que favorecían su localización:

"Morón ofrecía todas las facilidades: suficiente espacio disponible para la instalación de fábricas, fluida conexión con la ciudad y el puerto de Buenos Aires, y una incipiente red de transporte automotor que complementaba al ferrocarril."⁴

Ese ferrocarril que había llegado a Morón un 5 de Febrero de 1859, y que luego fué electrificado en 1923 como una extensión del ramal que anteriormente llegaba a la estación Flores, esta nueva conexión directa con la capital y su puerto iba a abrir las puertas a este nuevo crecimiento industrial.



Archivo General de la Nación - 1939



Publicación "Dosmil20" - aérea 1941

Construcción de la fábrica "La Cantábrica" en el predio que actualmente ocupa el parque industrial.

Construcción concluida del parque industrial junto al playón ferroviario

4 Municipio de Morón, "Dosmil20" Publicación del Plan de Desarrollo Estratégico de Morón, Año 2 – Número 2, Buenos Aires, 2007. Pág. 17

EL DESARROLLO INDUSTRIAL JUNTO A LA EXPANSIÓN FERROVIARIA

Los años 40 fueron gloriosos para la industrialización del país, y esto no fué por casualidad ya que debido al 'floreamiento económico nacional' se debió a su alianza con los ferrocarriles, un nuevo transporte que venía a cambiar los tiempos y los costos de la producción local; todo esto aprovechado por el contexto internacional de postguerra. Fue por esta década cuando se conformaron los alrededores de la capital (hoy llamado conurbano bonaerense) como **anillos productivos** para sustentarla.

Este crecimiento se afianzaría con el llegar del peronismo, tal cual sucedió a nivel nacional, en donde el ferroca-

rril ya poseería su cualidad como estructurador del modelo de país agroexportador.

“La existencia de amplias playas y vías ferroviarias que nos vinculan con los principales ferrocarriles y por ende con todo el país, nos permitiría recibir las materias primas y despachar los productos terminados sin trasbordos costosos”.⁶

Esta declaración apoya mi mirada en la cual las vías funcionan como un **eje de apoyo de todas las instalaciones industriales**, dentro de un marco de progreso económico.



Mientras sus alrededores estaban casi deshabitados, la industria y el ferrocarril ya tenían un punto de encuentro. Las vías llegaban al ingreso de “La Cantábrica”

LA QUIEBRA Y REAPERTURA DEL SECTOR FABRIL

La empresa “La Cantábrica” sufrió un **grave decaimiento de sus actividades en la segunda mitad del S. XX.**

“Este proceso de declive y desconcentración de la actividad industrial lo refleja el derrotero de La Cantábrica entre 1976 y 1996. Tras pasar a ser controlada por el estado en 1973 (...) comenzó a sufrir las consecuencias de las medidas económicas estatales tendientes a desmontar el aparato productivo de sustitución de las importaciones.”⁶

Pero fue en 1994 que el Municipio de Morón, ante la quiebra presentada

por la empresa, con ayuda del gobierno provincial y la Unión Industrial del Oeste (UIO), realizó una nueva intervención urbana creando **un polo productivo en el mismo terreno donde antiguamente se encontraba la fábrica**. Esto llevó a que con esta explosión industrial las intermediaciones pasasen a tener ese uso específico que aún hoy mantienen.

Fue el **parque industrial “La Cantábrica” un hecho cúlmine en la industrialización del partido** convirtiéndolo en uno de los más importantes de la región oeste del

conurbano.

Cabe aclarar que aquellas épocas gloriosas en que el país se sostenía sobre la base obrera y la industria nacional, nunca fueron alcanzadas nuevamente luego de las políticas neoliberales que aún hoy se siguen manteniendo.



Depósitos Haedo 1987

⁶ Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón, “Morón, de los orígenes al bicentenario”, Buenos Aires. (2010) pág. 494

EL TERRENO EN ESCALA MACRO

La localización de este sector ferroviario e industrial, como ya aclaramos anteriormente se encuentra dentro de la mancha urbana conformada por el **tejido mixto del Municipio de Morón**, específicamente en el límite entre las localidades de Morón y Haedo.

Lo primero que reconocí al hacer el análisis del sector es que hay dos grandes predios que resaltan por sobre la trama urbana de la ciudad, ellos son la Base aérea de Morón al sudoeste y el sector que estoy analizando en este trabajo hacia el nor-este: **el Parque industrial junto con**

el sector de playa ferroviaria. Al tan solo apreciar la disposición (tal vez con la influencia de ya saber dónde se encuentra el casco histórico de la ciudad y como actualmente es su movimiento) se interpreta que estos sectores funcionan como bordes de la ciudad encerrando el corazón del municipio.

Ya habiendo analizado el crecimiento urbano sabemos que en un principio la localización del parque industrial era cercana al centro, pero por fuera de los límites de la ciudad. Por supuesto que el crecimiento se fue dando radialmente alrededor de las estaciones ferroviarias, por lo que este punto, entre las estaciones de Morón y Haedo terminó siendo rodeado por un tejido de viviendas.



GoogleMaps - 2016

Componentes urbanos que conforman el contexto de la localización de los predios del Parque Industrial y la Playa Ferroviaria,

EL TERRENO EN ESCALA MEZZO

Ya en una escala urbana mucho más cercana al sector, a la cual decidí llamar mezzo (medio), se empiezan a reconocer los trazados de las calles, y la escala que este sector tiene con respecto a las manzanas circundantes, así como también la relación que hasta el día de hoy tiene con su entorno urbano.

La pisada total del sector es de unas 80 hectáreas aproximadamente, y en enorme cantidad de metros cuadrados solo hay una calle que lo atraviesa: Valentín Gómez. Esta calle divide al parque industrial de las fábricas (entre ellas MABE, CARRARO, SIDERAR) que a futuro pasarían a formar parte de una tercera sección del parque industrial.

La misma tiene características claramente definidas de una región fabril, ya que es por allí donde entran los camiones de gran porte al parque, algunos pasan la noche allí estacionados, por esto esta calle tiene las dimensiones de una avenida doble mano, rematando en la "vía muerta" del ramal del Ferrocarril General Roca.



La calle posee grandes dimensiones tanto para el peatón con sus grandes veredas arboladas, al igual que para el parque automotor, pero es su posición entre industrias lo que la vuelve subutilizada e insegura para las personas que vivimos en su cercanía. Una nota periodística describía esta situación y sensación de inseguridad que se da urbanamente pero que se repite especialmente en estos tipos de áreas urbanas.

"El urbanismo no ha pensado 'ciudades para hombres', pero creó áreas mono funcionales: zonas de fábricas, de oficinas, barrios solo residenciales o comerciales. Es un diseño limitado, que considera que únicamente vamos a un lugar a trabajar, a vivir o a comprar. Sin embargo, la vida se desarrolla en escenarios más complejos"⁷

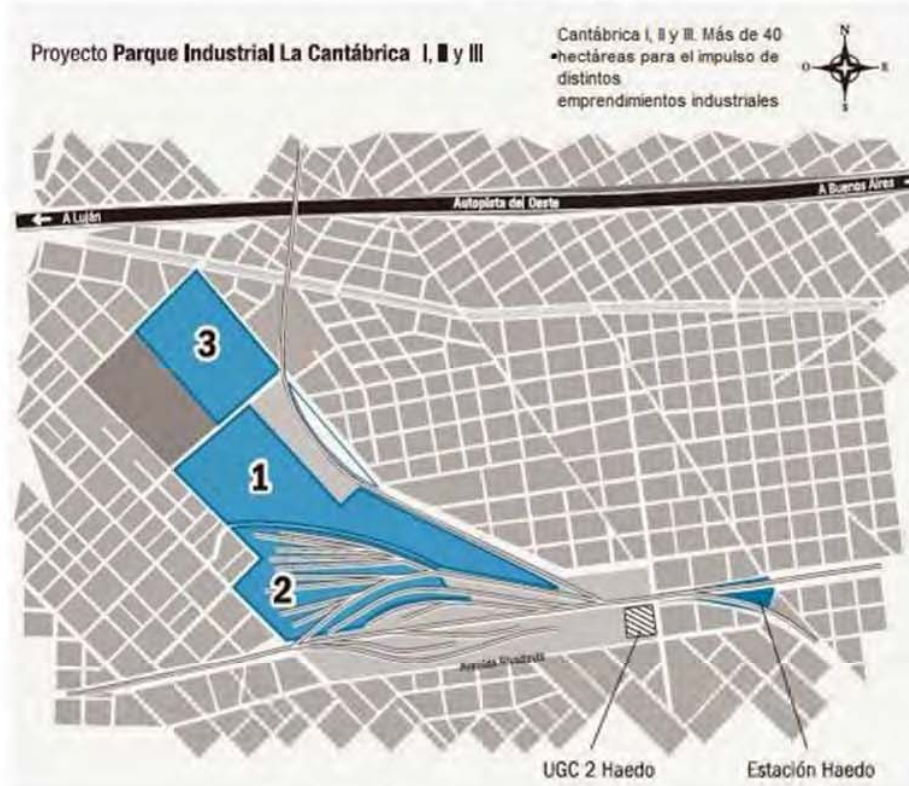
GoogleMaps - 2016

7- Navarra, Gabriela "Violencia de género: cuando las ciudades son cómplices de violaciones, robos y muertes", Diario Clarín (2016) Buenos Aires.

EL TERRENO EN ESCALA MICRO

AMPLIACIONES DEL PREDIO LA CANTÁBRICA

Los proyectos de ampliación del parque industrial han sido mayormente criticados por parte de algunos de los vecinos en las audiencias públicas que se llevaron a cabo y de los ferroviarios debido a que la ampliación se proyectaba en terrenos cedidos por el ferrocarril sobre la playa ferroviaria.



Proyecto oficial del Municipio - 2014

8- Saluzzi Horacio, en sesiones del HCD de Morón, 26 de Noviembre de 2014.

“En cualquier país moderno las industrias van a las periferias. La Cantábrica contaminó y sigue contaminando. Hubo juicios, muertes y de falta de control son responsables. Inyectaban a presión los líquidos, luego por cloacas las mandaban al arroyo Morón. Para un negocio de cuarenta hay que arriesgar a cuarenta mil vecinos”⁸

Pero desde una mirada municipal, este crecimiento es una gran oportunidad económica para recuperar la importancia industrial que Morón obtuvo décadas pasadas, es por esto que los últimos años se llevó a cabo una intervención urbana con la finalidad de ampliar el sector fabril del predio industrial La Cantábrica.

Dicho proyecto preveía desarrollar el sector por medio del **Plan de desarrollo estratégico de Morón** como un polo productivo, tecnológico y empresarial dividido en tres sectores:

CANTÁBRICA I -

Lugar original donde se estableció la empresa y funcionaba el parque industrial con 18 Hectáreas, 37 industrias entre ellas del rubro: alimenticio, maderero, metalúrgico, de calzado, papelerero, plástico y algunos servicios, creadora de 1800 puestos de trabajo. Arrancó a finales

de los años 90, con ayuda del gobierno municipal y nacional y con capital privado, como parque industrial con instalación de distintas Pymes con el fin de recuperar la actividad industrial y crear nuevas fuentes y puestos de trabajo.

CANTÁBRICA II -

Esta etapa pensada con ayuda del gobierno provincial y la UIO (Unión Industrial del Oeste) y que funcionaría con 10,5 hectáreas adyacentes al parque, no logró ser concluida ya que fue una de las etapas más discutidas por los vecinos como 'un regalo de terrenos nacionales hacia empresas privadas y por los ferroviarios también como mencioné anteriormente, ya que se realizaba como ampliación sobre los terrenos del ferrocarril.

CANTÁBRICA III -

Esta expansión si se logró realizar sobre el predio de la actual fábrica Eternit; con unas 12,5 hectáreas y unos 75mil metros cubiertos con oficinas administrativas y 20 nuevas empresas, según informes del municipio.

Es en las imágenes satelitales que podemos corroborar los sectores que componen a estos terrenos y su contexto más cercano.

La única intervención con respecto a áreas verdes de uso público que se realizó dentro de este encuadre de expansión industrial por parte del municipio, es lo que se llamó la rehabilitación de la *'via muerta' y nueva Medialuna de Goría*. Todo un área parquizada, con senderos y equipamiento deportivo que antiguamente funcionaba como basural, junto al borde de las fábricas de la Cantábrica I.

En la intersección de la calle Balbín y la Avenida Gaona se llevó a cabo una *intervención de ordenamiento vial* planificada junto con la expansión del predio industrial en la etapa III, donde se crearon nuevas dársenas y una rotonda para los vehículos, debido a la mayor circulación conseguida por la intervención de la calle Goría.

Es aquí, en estas imágenes que se comienza a distinguir dentro del tejido urbano, la mixtura de edificaciones, resaltando entre ellas las casas que La Cantábrica pidió construir para sus obreros, en las épocas donde aún era una metalúrgica:

“En 1945, la empresa se propuso construir un barrio de viviendas económicas para su personal. A raíz de ello se trazaron tres calles una de veinte metros de ancho y dos pasajes de diez metros cada uno.”⁹

Es así como nació el que hoy se conoce como Barrio Cantábrica, en aquellos momentos donde el estado o como en este caso los empresarios de esta fábrica se disponían a construirle las viviendas a sus empleados en los sectores más cercanos a su lugar de trabajo. Contrario es lo que sucede hoy, donde la mayoría de su personal debe viajar por sus propios medios o con transportes urbanos hasta este lugar; no tengo constancia mayor que la vivencia cotidiana de ello, cuando yo a las 7:30 am todos los días salgo hacia mi trabajo y veo como cantidades de personas, (algunos de ellos ya caras conocidas por verlos hacer el mismo trayecto todos los días) caminando por las veredas de la cuadra de mi casa, esta calle que se abrió en aquellas épocas y que culmina en la entrada al parque industrial.



GoogleMaps - 2016



Componentes de los dos sectores Industriales en el Parque industrial Cantábrica I y Cantábrica III; y las distintas intervenciones en el territorio.

9- Municipio de Morón e Instituto y Archivo histórico Municipal de Morón, “Morón, de los orígenes al bicentenario”, Buenos Aires. (2010) pág. 232

Uno de los elementos importantes para el funcionamiento de la actividad ferroviaria, son los grandiosos talleres que se extendieron por grandes cantidades de hectáreas y en donde trabajaron miles de operarios en los momentos de mayor expansión. Algunos de ellos llegaron a ser fábricas de material ferroviario, una naciente industria devenida de esta actividad.

En la mayoría de los casos estos talleres se encontraban en posiciones centrales respecto a las líneas que servían. Pero en la Argentina su ubicación fue indiferente, en el caso del ferrocarril Sarmiento los talleres son dos: uno es el que se encuentra en este playón en Haedo, y hay otro de similares condiciones cercano a la estación de Liniers.

Hay que mencionar que estos talleres funcionaron en todas las líneas a nivel nacional, y que muchos ya no tienen la misma actividad que en aquellas épocas gloriosas de expansión ferroviaria, mientras otros fueron totalmente desmantelados.

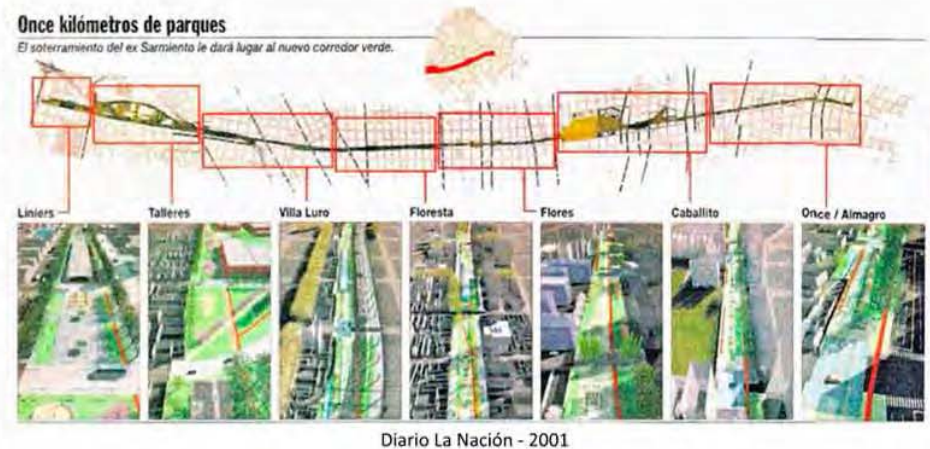
El sector de la playa de maniobras junto con los talleres ocupan unas 31 hectáreas, obtenidas en sus orígenes por el Ferrocarril del Oeste como una necesidad de terrenos linderos para posibles expansiones.

Pero ya hace tiempo que este lugar está en la mira respecto a la **ampliación del parque industrial y al proyecto de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento**. Hace décadas que se postergan las obras para que el Ferrocarril viaje subterráneamente, y así de esta manera liberar el movimiento peatonal y automovilístico que se lleva a cabo en la superficie.

El comienzo de las obras tenía inicio en la localidad de Haedo justamente

en este predio ferroviario; de las vías hacia el sur. Allí ya se encuentra la máquina tuneleadora provista por el gobierno nacional, pero tales obras nunca comenzaron, por lo tanto toda la infraestructura de la obra lleva meses allí parada.

El predio lineal que quedaría liberado en la superficie, está planeado en capital **elaborar un corredor verde del Oeste**, que funcione como esparcimiento verde público, junto con el desarrollo de equipamiento que lo complementa. Esta situación también se extendió por los municipios que lo continúan, y en el caso de Morón, se decidió, que de llevarse a cabo estas reformas también se optaría por la parquización y refuncionalización de la zona.



▲ Proyecto de corredor verde del oeste en terrenos liberados por el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento
▼ Componentes del sector ferroviario.





EL DESENCUENTRO

La playa *ferroviaria*, la *industria* y el *barrio*

LA INDUSTRIA, LOS FERROCARRILES Y EL BARRIO

El desencuentro, así podríamos llamar a la **relación actual entre el barrio con su contexto de viviendas y los terrenos ferroviarios junto con el parque industrial**. Este desencuentro se manifiesta en la escasa accesibilidad y el 'taponamiento' generado debido al uso privado que tienen estos sectores (siendo algunas tierras de propiedad estatal), volviéndose lugares de poco acceso y poco penetrables para el común de la gente, ya sea por el muro que separa físicamente el parque industrial a lo largo de todo su perímetro y la poca cantidad de calles que lo atraviezan: únicamente V. Gomez.

SECTOR INDUSTRIAL:

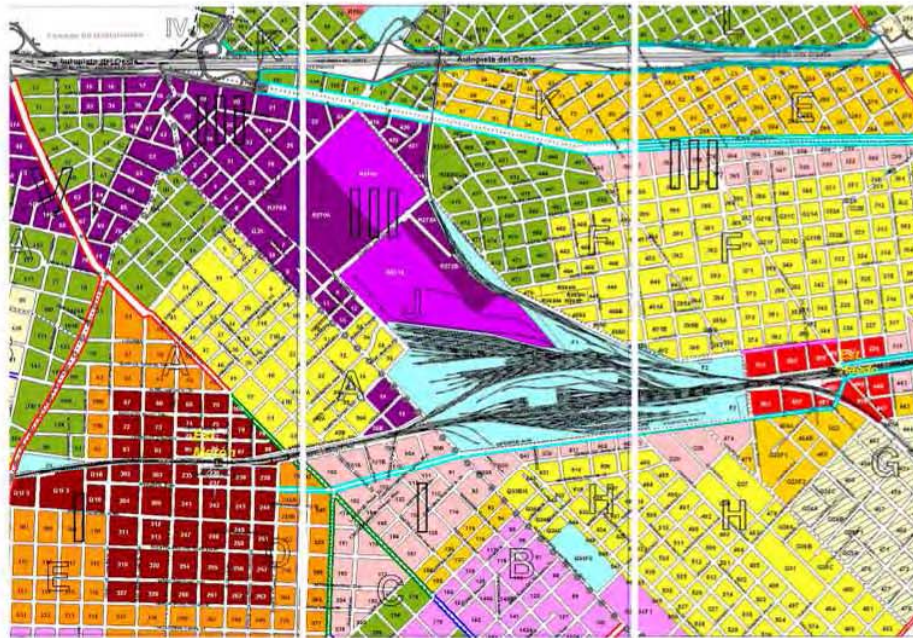
Según la definición de parque industrial que da la "Guía metodológica para la instalación de parques industriales" del gobierno nacional, estos se definen como un concepto organizativo para **desarrollar la industria de una manera ordenada**; y esto se resuelve concentrándola geográficamente para así poder obtener **ventajas económicas y sociales**. La centralización de la industria permite, con un costo mucho más económico desarrollar la infraestructura necesaria para su funcionamiento con un menor costo. La llegada de la industria a un municipio significa una entrada económica muy importante sumado a la creación de nuevos puestos de trabajo, infraestructura y nuevo equipamiento.

SECTOR FERROVIARIO :

Las playas e instalaciones ferroviarias que se encontraban previamente ubicadas en un círculo fuera de los centros de las ciudades han quedado dentro de estas, absorbidas por su crecimiento. La congestión resultante ha creado problemas que se han llamado "ferreo-urbanísticos"¹⁰

Su aislamiento debido a la **condición de barrera que normalmente ejercen las vías férreas** y debido a su posición ya que este lugar queda encerrado entre el enrejado y las construcciones que se dan a lo largo de toda la Avenida Rivadavia y el parque industrial hacia el norte. Es por eso que denominamos también a este sector como **un área que funciona como 'tapón'**. esto se detecta en los planos de zonificación donde la diferencia de parcelaciones en dicho lugar, genera poca permeabilidad del sector, y la delimitación del uso industrial en el área.

"El ferrocarril interrumpió caminos y calles y a veces se constituyó en una barrera o área lineal de repulsión a la expansión urbana"¹¹



Planos oficiales de zonificación de la zona

Referencias:

- MC- Morón Centro
- RA- Residencial Densidad Alta
- RMB- Residencial Media Baja
- R- Residencial Densidad Baja
- RI- Residencial Mixto
- UE- Usos Específicos
- RMA- Residencial Densidad Media Alta
- SI- Semi Industrial
- I- Industrial

10- Roccatagliata, Juan, "Los ferrocarriles en la Argentina, un enfoque geográfico", pag. 19
11 - Ibidem

Una de las preguntas más importantes e interesantes es:
¿ Se podrían realizar reformas urbanas, como **cambios de usos para crear mixtura industrial junto con las viviendas**, y poder anular la falta de accesibilidad que actualmente se da allí?

EL CASO DE LA CALLE VALENTÍN GÓMEZ Y ALREDEDORES:

Este ejemplo es la **única calle que se abre paso por el centro del terreno**, quedando de esta manera entre dos sectores industriales. Lo que sucede allí es que la calle es únicamente utilizada por vehículos, mayormente los camiones de gran porte que deben acceder al parque industrial.

Estos casos son los que empiezan a crear el desencuentro vivencial de las zonas industrializadas con el corriente de la gente que vive allí. El replanteo de la apertura de calles por el interior de una zona específicamente fabril comienza a tener dudas con ejemplos de situaciones ya consolidadas como esta.



Acceso peatonal y vehicular al parque industrial



Sensación de inseguridad, desolación.



Acceso de vehículos al parque cantábrico.



Grandes veredas arboladas, oscuridad por la noche.



Ambas veredas de uso industrial.



Amplias calles poco utilizadas.

REFLEXIONES FINALES

El alto costo de la inversión para caminos, energía eléctrica, agua, y obras sanitarias y la fuerte migración desde las zonas rurales hacia los centros urbanos, han provocado un desarrollo inadecuado de la infraestructura básica de las ciudades. Estos hechos crearon la necesidad de suburbanizar la industria y dispersarla geográficamente para aliviar la presión sobre los grandes núcleos urbano, particularmente las ciudades metropolitanas (...) los parques industriales pueden constituir un método de descentralización de la industria, abriendo así, la posibilidad de acercar las fuentes de ocupación a la población, dispersándola y reduciendo los costos económicos involucrados en las grandes aglomeraciones urbanas.¹²

Como última reflexión y tomando la referencia de ambas posturas: el apoyo gubernamental desde una mirada más político-económica y la de los vecinos de los barrios que lindan con este predio (o casos similares que se repiten a lo largo de todo nuestro país) junto a las vías férreas con situaciones industriales similares, yo opino que ambas tienen sus aciertos, pero que la manera de **encontrar una estabilidad** entre ambos es llegando a un punto medio.

Indudablemente la cercanía a las vías del tren como la presencia de las fábricas son características innegables de mi barrio. Sin ellas otra sería la conformación del tejido como su manera de habitarlo, de transitarlo. Tal vez estas situaciones están tan inconscientemente cotidianizadas, por olvidar o desconocer la creación y desarrollo barrial.

¿Qué pasaría si se realiza un trazado de calles, tal cual está hoy la situación industrial y ferroviaria? ¿Se utilizarían estas nuevas calles?

Creo que esta no sería la respuesta que la población y el barrio necesita, sino que este tipo de intervenciones deben tener una instancia mucho más compleja, en donde se plantee una situación de mixturas de uso; ya que una composición de tejido meramente fabril continuaría generando una situación poco deseable para los peatones, siendo una solución únicamente vehicular (El uso de la calle Valentín Gómez sirve de ejemplo).

Al mismo tiempo que los vecinos reclaman la falta de áreas verdes y parquización en la zona para amortiguar los efectos negativos de este tipo de usos industriales.

La industrialización es una parte muy importante para la economía de los municipios, gracias a sus ganancias se pueden realizar obras en otros sectores del partido; pero no por esto se deben descuidar los efectos negativos sociales y constructivos.

Lo que sí puedo asegurar luego de esta investigación, es que aún con el paso del tiempo **no se buscó una solución a este problema por parte de las autoridades municipales**, aún cuando la ciudad llegó a extenderse a sus alrededores. Prueba de esto es ver que la situación del tejido sigue siendo la misma que años atrás, cuando recién se establecía la fábrica “La Cantábrica”. Por parte del gobierno su expansión se justifica desde una mirada económica y social, pero **sin pensar las injerencias urbanas que estos proyectos de gran escala crean al barrio y el modo de habitar el espacio de sus ciudadanos**. Esta sigue siendo una deuda pendiente con los vecinos.

12- Presidencia de la Nación, “El papel de los parques industriales en el desarrollo industrial de la República Argentina”, Pag 19

MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

Creo que es primordial, por más que muchas veces se dé por entendido implícitamente, que las vivencias personales que uno pueda llegar a tener y los recuerdos, es decir, **el habitar de una persona es uno de los datos más apreciables e importantes** al realizar trabajos de este tipo. Por supuesto nunca van a ser objetivos porque son recortes personales de una realidad, pero creo que el lector va a saber comprenderlo.

En fin, mi primer acercamiento (al saber que iba a trabajar sobre el territorio de Morón) fue al recordar de aquel libro que le habían otorgado a mi hermano desde la municipalidad: **“Morón, de los orígenes al bicentenario”**, el cual me ayudó demasiado ya que pude tener todo el recorrido histórico municipal compilado en un solo texto al alcance de mi mano. Pero con solo esto no iba a bastar, así fue como acudí al **reservorio del Instituto y Archivo Histórico de Morón** que se encuentra junto a la UGC N°2 (Unidad de gestión ciudadana) de Haedo, precisamente en el extremo del playón ferroviario que estuve analizando. Allí me brindaron el acceso a todos los antiguos mapas que conservan, al igual que fotos y recortes periodísticos. Para el público tienen específicamente copias, por lo tanto, me permitieron el acceso a ellos para poder fotografiarlos. El trato fue muy amable, y hasta se pudo entablar una charla con las personas que allí trabajan sobre cómo fue el crecimiento del pueblo de Morón. Fue bueno poder debatir las hipótesis que yo misma había creado para el inicio de esta investigación.

Luego me dirigí a otro de los archivos más importantes el **Archivo General de la Nación** ubicado en la calle Alem (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) que depende del Ministerio del Interior.

Por último me dirigí a la **biblioteca de la facultad** (FADU - UBA) a recolectar información directamente desde algunos libros sobre ferrocarriles y parques industriales.

Me pareció que contar con toda esta información y un arduo **trabajo de campo** sería suficiente para avalar o no las hipótesis y los objetivos que me había propuesto para este trabajo.

AGRADECIMIENTOS

Especialmente a mis docentes Clarisa y Sergio ya que fueron ellos quienes incentivaron nuestras ganas de investigar, debatir y pensar. A María Marta y la cátedra en general por generar este espacio dentro de la facultad.

A los trabajadores de todos los reservorios, quienes con mucha predisposición me ayudaron en la búsqueda de información, publicaciones antiguas y fotos históricas para la realización de este trabajo.

Y enormemente el agradecimiento a mi municipio, el cual me enorgullece con su enorme cambio desde la gestión de Martín Sabatella, ya que no es fácil encontrar por parte de un gobierno este interés por la participación, formación e información de sus ciudadanos.

FUENTES CONSULTADAS

PRIMARIAS - RESERVORIOS DOCUMENTALES

- Archivo General de la Nación.
- Biblioteca, FADU- UBA
- Ferroclub Argentino, sede Haedo.
- Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón.
- Mapa de Morón y planos de zonificación (digitalizados)
- Relevamiento propio del sector

SECUNDARIAS - BIBLIOGRAFIA Y PUBLICACIONES

- Bil, Damián - Becario CONICET, "Origen y transformación de la industria de maquinaria agrícola en la Argentina", Revista de historia de la industria argentina y latinoamericana, Año 3- Nro. 4, Buenos Aires, 2009.
- Birocco, Carlos María: "La incidencia del ferrocarril en la urbanización temprana de los partidos del oeste del Gran Buenos Aires (1859 – 1870)", Revista de Historia Bonaerense, N°32, 2007.
- Bunge, Alejandro E., "Ferrocarriles Argentinos, contribución al estudio del patrimonio nacional", Buenos Aires, 1918.
- Consejo Federal de Inversiones, "Los parques industriales en la República Argentina 1961 - 1971", Primeras Jornadas sobre Parques Industriales, Neuquén, 1971.
- Fundación Friedrich Ebert, "Municipio de Morón 10 años de una exitosa gestión progresista", Buenos Aires, 2009.
- Municipio de Morón, "Dosmil20" Publicación del Plan de Desarrollo Estratégico de Morón, Número 2, Buenos Aires, 2007
- Municipio de Morón, "Morón, de los orígenes al bicentenario", Buenos Aires, 2010.
- Presidencia de la Nación, Consejo Nacional de desarrollo, "Guía metodológica para la instalación de parques industriales", Buenos Aires, 1965.
- Roccatagliata, Juan, "Los ferrocarriles en la Argentina, un enfoque geográfico", Eudeba, Buenos Aires, 1987.
- Rougier, Marcelo – Prof. Historia Económica UBA "Un largo y sinuoso camino: auge y decadencia de una empresa siderometalúrgica argentina, La Cantábrica 1902-1992", Desarrollo económico, vol.46 - N°183, 2006.
- Tartarini, Jorge D., "Arquitectura ferroviaria", Colihue, Buenos Aires, 2005.

SECUNDARIAS – ARTÍCULOS PERIODÍSTICOS

- Almeida, Facundo - "El Corredor Verde del Oeste", Diario Página 12, 25 de Febrero de 2012.
- Celaya, Claudia - "Mas verde para unir la ciudad", Diario Clarín, 3 de Setiembre de 2001.
- Miño, Gabriela - "Ferroclub Haedo, pasión por los trenes", Diario La Nación, 4 de Octubre de 2011.
- Ventura, Andrea - "El antiguo camino real", Diario La Nación, 12 de Diciembre de 1997.

SECUNDARIAS - PÁGINAS WEB

- www.ferroclub.org.ar (Página oficial de Ferroclub Argentino)
- www.hisba.com.ar (Página oficial de la Cátedra de Historia Urbana, FADU, Universidad de Buenos Aires)
- www.historiademoron.webcindario.com
- www.moron.gov.ar (Página oficial del Municipio de Morón)
- www.unmedioenmoron.com.ar (Portal de noticias de la Zona Oeste, Bs. As.)
- www.urbanismodostn.blogspot.com.ar (Blog de Cátedra de Urbanismo II, FADAU, Universidad de Morón)