

Mercado Central de Buenos Aires

Una centralidad periférica de contrastes y
diversidades en el área metropolitana
de Bs. As.



MATERIA: Historia Urbana de Buenos Aires

CATEDRA: Dra. Arq. María Marta Lupano

DOCENTES: Arq. Jorge Purriños - Arq. Federico Falabella

ALUMNA: Paula Giselle Lopez Eleta
paula.lopez.eleta@gmail.com



Mercado Central de Buenos Aires

Una centralidad periférica de contrastes y
diversidades en el área metropolitana
de Bs. As.



Fundamentación de la elección del tema

El foco de análisis de este trabajo de investigación se basa en el actual predio del Mercado Central de Buenos Aires. Más allá de lo que he mencionado en los trabajos anteriores, el mercado, tiene una relación estrecha con mi persona. Desde pequeña lo recorro para el consumo de diferentes productos. Actualmente lo visito semanalmente para el abastecimiento minoritario de frutas y verduras; el costo es mucho menor que comprar en un puesto de barrio, y su cercanía hizo que pueda aprovechar este beneficio. También, voy esporádicamente por cuestiones laborales porque la empresa para la que trabajo está relacionada con una de las construcciones administrativas agregadas posteriormente de la inauguración del Mercado Central; o a veces realizo trámites de entidades municipales dentro del predio. Según esta descripción notamos que el Mercado actual alberga varios equipamientos con diferentes usos, entonces me pregunto: ¿siempre fue así? ¿Con qué propósito fue construido el mercado? ¿Cuál fue el impacto de esta edificación que demanda una infraestructura importante para su buen funcionamiento? La extensión territorial de este centro seguramente implicó la realización de un estudio profundo para lograr un buen funcionamiento. ¿Realmente fue así?, ¿Se lograron los objetivos? Estas preguntas, son las que buscaremos responder a lo largo del trabajo.

Mercados de Buenos Aires: Historia

Para analizar y ver el proceso evolutivo de este proyecto arquitectónico, es necesario recurrir a los inicios de nuestra Ciudad; entender cómo se originaron los mercados. Además la importancia de estos centros en el tejido urbano es indispensable para intentar responder el por qué de su ubicación. La evolución del comercio explica mucho de las transformaciones urbanas; desde las localizaciones hasta las modalidades de compra han hecho a la configuración en el diseño de estos sitios. Los primeros lugares donde se desarrollaba la actividad comercial eran las plazas o cruces de calles, al aire libre donde la intervención del Estado era muy baja, centrada en la calidad de los alimentos y precios. Cuando estos puntos reunían ciertas condiciones que las posicionaban como centros de intercambio regional, los mercados se consolidaban en edificaciones como centros urbanos importantes, influenciados por una corriente urbanística¹ europea en la primera mitad del Siglo XIX². A medida que la población crecía y las ciudades se complejizaban, el abastecimiento formó parte de la preocupación de las administraciones municipales, generando distintas acciones y normas para resolver los desajustes y problemas afines a una actividad sensible para la población. En Buenos Aires, la solución fue parte del Plan Noel (1925)³ donde se organizó y se planificó de modo tal



Ilustración del Mercado de Halles en París, 1863, Buenos Aires.

"Los cambios tecnológicos introducidos, así como las necesidades del saneamiento ambiental e higiene, determinaron en pocas décadas la instalación de la tipología del mercado cerrado como una nueva propuesta arquitectónica, ligada a su expansión en las grandes urbes europeas: Les Halles, de Baltard, en Francia; el Convent Garden, de Charles Fowler (1827-1830) y el Hungerford (1830-1833) en Inglaterra...." Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo

1-En la Francia revolucionaria de 1790, fueron abolidos todos los derechos feudales vinculados a los mercados. Éstos pasaron a ser responsabilidad exclusiva de los municipios. La expropiación de bienes eclesiásticos y de la nobleza emigrada permitió la sustitución de las viejas estructuras por los nuevos organismos estatales. La organización centralizada del estado dio al proceso de sustitución una coherencia y una amplitud sin precedentes. Bajo la supervisión del Conseil des Bâtiments Civils, se adoptó una técnica homogénea de gestión y asignación de suelos, un método programado de evaluación de necesidades, de distribución y de construcción de los espacios, que se convirtieron en signos de la modernidad institucional y técnica. Nació así la que se ha llamado la "ciudad de los equipamientos". Los espacios y edificios de mercados, como las alhóndigas, o los mataderos quedaron inscritos en el sistema de equipamientos, al igual que las prefecturas, los hospitales, las escuelas públicas, los establecimientos judiciales, las cárceles, los cuarteles de policía, los teatros, las salas de espectáculo, los museos y los mismos edificios religiosos, entendidos como un servicio público... **Biblio 3W.** Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales.

2-La influencia en Buenos Aires fue posterior a la que se dio en Europa.

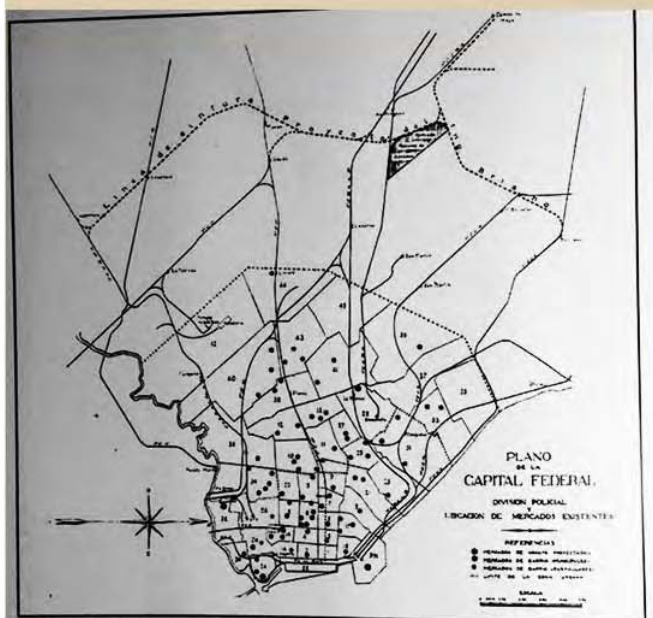
3-En 1923 se conforma la Comisión de Estética Edilicia que tiene a su cargo, según su propia presentación, la solución orgánica y definitiva de las cuestiones básicas de la Ciudad.

"El fruto de su trabajo se expresa de manera definitiva en la publicación de su Proyecto Orgánico para la Planificación del Municipio, que data del año 1925. Este plan usualmente es denominado por el nombre de quien presidió la comisión autora del mismo, el Intendente Carlos Noel...." **Ministerio de Desarrollo Urbano Subsecretaría de Planeamiento, Pág. 128.**

que los mercados mayoristas funcionaran correctamente y se ajustasen a las necesidades poblacionales que se han mencionado.

Plan Noel. La Comisión adopta las recomendaciones de dos ingenieros especializados, consultados de manera particular, para el problema que constituye el abastecimiento general de la Ciudad. "Además de mencionar el aspecto estéticamente deficiente de los mercados mayoristas, el principal problema planteado es el control del precio por parte de los intermediarios de

comercialización. Por ello se propone una medida necesaria, la creación de los mercados mayoristas públicos con el fin de mejorar la oferta, controlar las características edilicias de tales establecimientos y, sobre todo, fijar los precios máximos del mercado...." **Ministerio de Desarrollo Urbano Subsecretaría de Planeamiento**



Localización de los mercados de abasto y mercados de barrio, principales y particulares, existentes al momento de la elaboración del Proyecto Orgánico para la Organización del Municipio. **C**

A Fotografía ilustrativa de la fachada del Mercado Proveedor del Sur en 1968. Pág. 62. **Mercados de Buenos Aires.** Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo -

B Fotografía ilustrativa de la fachada del Mercado de Frutos del Abasto. Pág. 72. **Mercados de Buenos Aires.** Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo -

C Documento extraído del Libro de **Modelo territorial de Desarrollo Urbano 2010-2060** de la Secretaría de Planeamiento de la Ciudad de Buenos, Pág. 128 -

D Fotografía ilustrativa de la actividad en el Mercado de Frutos lo que hoy conocemos como Plaza Miserere en 1875. Pág. 32. **Mercados de Buenos Aires.** Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo -

E Fotografía ilustrativa de la actividad en el Mercado de Frutos de Constitución poco antes de su desaparición. Pág. 32. **Mercados de Buenos Aires.** Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo -

F Fotografía ilustrativa de la actividad en el Mercado de Frutos del Abasto, 1898, Buenos Aires. Inventario 12396. **Archivo General de La Nación.** Página oficial de Facebook -

G Fotografía ilustrativa de la actividad en el Mercado de Frutos del Centro, 1891, Buenos Aires. Pág. 27. **Mercados de Buenos Aires.** Graciela Aguilar-Leonel Contreras-Mónica Sanjurjo -





Mercado Central

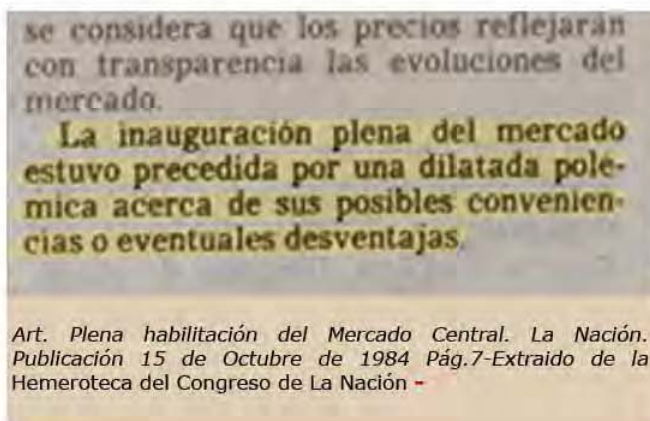
SURGIMIENTO

Mirando el pasado, observando los orígenes de los mercados en Buenos Aires, se puede entender como estas centralidades producían grandes transformaciones urbanas. ¿Pero cómo fue el surgimiento del actual Mercado Central? Para ello fue necesario recurrir a fuentes específicas que se basen en el mercado mismo.

El 10 de Agosto de 1967, se crea la Corporación del Mercado Central⁴, durante el gobierno militar por convenio suscripto por el Estado Nacional. El Gobernador de la Provincia de Buenos Aires y el Intendente de la Ciudad de Buenos Aires eran militares designados por Juan Carlos Onganía, presidente de la época. Su misión era proyectar, construir y administrar el futuro Mercado Central de Buenos Aires, destinado a la concentración de frutos y productos alimenticios de origen nacional y extranjero, a la conservación, empaque, almacenamiento y tipificación para su comercialización y distribución de frutas, verduras y pescados destinados al consumo interno del Área Metropolitana y también para exportación⁵.

Pero para la realización del proyecto aún faltaba que se dieran ciertos elementos. Uno de ellos fue concretado el 9 de Septiembre de 1971 cuando se promulgó la ley⁶ de fomento del establecimiento de los mercados mayoristas de productos perecederos. Esta ley establecía la creación del Mercado Central único con el monopolio de comercialización mayorista de artículos alimenticios de primera necesidad para la Capital Federal y 25 partidos del Gran Buenos Aires⁷.

A partir de esto, se realizó un concurso nacional



⁴-Con la Ley 17.422 queda ratificado el convenio. Buenos Aires, 5 de septiembre de 1967.

⁵-Fuente de información otorgada por la Junta de Estudios Históricos de la UNLAM, que corresponde a una ficha original publicada por la Corporación del Mercado Central, que constata además los datos que aparecen en la ponencia de Daniel Fernando Baraglia.

⁶-Ley N° 19.227. Régimen para promover y perfeccionar una red de mercados mayoristas de gravitación regional o nacional. Según el Art. 1° los objetivos eran: a) Prover al conocimiento de la oferta y la demanda en todo el país, a la formación de precios justos y orientativos para la producción y el consumo, a las necesidades higiénico-sanitarias de los alimentos y al control de calidad y cantidad; b) Estar localizados, en forma tal, que faciliten el transporte y eviten el manipuleo innecesario de las mercaderías, abaratando el costo de la comercialización, sin afectar las exigencias urbanísticas; c) Disponer de capacidad instalada y nivel de organización adecuados para comercializar el volumen previsible y la variedad de ramos programados, en relación con las necesidades de la población de su zona natural de influencia y/o de las zonas de producción de alimentos que el mercado reciba; d) Facilitar espacios, instalaciones y playas de venta a los productores, las cooperativas u otras asociaciones formadas por ellos; e) Facilitar el acceso de los compradores, especialmente a las organizaciones que se incluyan en los regímenes de promoción comercial, buscando facilitar el tráfico de los productos hasta el consumidor, con la menor intermediación posible y dentro de márgenes adecuados; f) Impedir las maniobras contrarias a la buena fe y lealtad comercial, y la formación de grupos de tendencia monopolista. Leyes y Decretos. Ministerio de Gobierno. Legislación Bonaerense.

⁷-Datos que da la Corporación del Mercado Central en su ficha publicada. Entre los años 1960 y 1970 se produjo una pequeña disminución en la población y luego se mantuvo nulo su crecimiento en los años subsiguientes según las estadísticas del Modelo Territorial de Buenos Aires, pero si se hablaba en las publicaciones de los diarios Clarín y La Nación de la época, que el Mercado construido abastecería a 12 millones de personas.

para el diseño de las naves de Comercialización, ganado por el estudio de Arquitectos Llauro-Urgell y Asociados. Su construcción se llevó a cabo en 1973 y se inauguró recién el 15 de Octubre de 1984 durante el gobierno del Dr. Alfonsín.

Según publicación del Diario La Nación del 15 de Octubre de 1984 las obras estaban previstas terminar en 1975 (dos años luego de su comienzo) pero se terminaron en 1981 y se inauguraron 3 años más tarde. Las instalaciones ocupaban 210 hectáreas, según el diario La Nación; esta obra requería cierto apoyo de infraestructura importante. Es probable que su demora haya tenido que ver con esto, además de que era una construcción estatal lo que hacía que los tiempos de ejecución fueran lentos como actualmente ocurre frente a un proyecto de uso público. La burocracia del Estado.

"El abastecimiento y distribución mayorista de frutas, hortalizas y pescados en el Área Metropolitana, se realiza a través de 2.300 firmas instaladas en 23 mercados, 2 salas de remates y otros locales emplazados en sus adyacencias.

De todos estos centros de venta mayorista, unos pocos se caracterizan por cumplir la función de introductores del producto fresco desde las zonas de producción; los restantes funcionan

como mercados de reventa.

La mayoría de los mercados actuales se encuentran ubicados en zonas de alta densidad, de gran desarrollo urbanístico, y por lo general, presentan estructuras físicas inadecuadas e insuficientes para absorber la demanda creciente de la mercadería que se comercializa en ellos..." Serie de Divulgación de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.



H-Imagen ilustrativa de la red de mercados del Área Metropolitana de Buenos Aires; extraída de la *Serie de Divulgación de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires*, facilitado por la Junta de Estudios Históricos de la UNLAM -



Una de las amplias naves del nuevo mercado, que abastecerá a una población de 12.000.000 de habitantes.

I-Art. Será inaugurado por Alfonsín el Mercado Central de Buenos Aires. *Clarín*. Publicación 15 de Octubre de 1984 Pág.31-Extraído de la Hemeroteca del Congreso de La Nación. -

"De los 23 mercados mayoristas, 8 están ubicados dentro del perímetro de la Capital Federal, y 15 en la Provincia de Buenos Aires..."
Serie de Divulgación 2 de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.



Los consignatarios y mayoristas de los establecimientos, que ahora deben cesar en su funcionamiento, cuestionaron la concentración obligatoria por interpretar que resultará lesiva para la libertad de comercio y que provocará un encarecimiento de la mercadería por el costo del flete adicional que tendrán los minoristas ubicados en las zonas más alejadas. Por lo contrario, los productores apoyaron decididamente el proyecto, convencidos de que la nueva modalidad comercial les permitirá obtener precios más retributivos.

A su vez, los funcionarios gubernamentales señalaron que la habilitación del mercado, en los términos legalmente trazados, permitirá un control más estricto sobre el volumen de las operaciones, eliminará una franja ponderable de intermediación artificial, evitará la sobreventa y favorecerá a los frutihorticultores al alentar un aumento de la producción.

varios días". Respecto a la medida tomada por los changarines de los mercados mayoristas, expresó "que la apertura del Mercado Central dejará a mucha gente sin trabajo, pero por otra parte para los compradores será una ventaja, ya que hará desaparecer al intermediario".

J-Recorte de Tapa de diario **Clarín**. Publicación 15 de Septiembre de 1984. -Extraído de la Hemeroteca del Congreso de La Nación -
K-Art. Plena habilitación del Mercado Central. **La Nación**. Publicación 15 de Octubre de 1984 Pág.7 -
L-Art. El gobierno decidió invertir en el abastecimiento de frutas y verduras. **Clarín**. Publicación 15 de Septiembre de 1984 Pág.26 -

Claro que, difícilmente los 23 mercados que subsistieron para esa época hayan estado de acuerdo con las medidas tomadas por los dirigentes que conformaban la Corporación, lo cual generaron manifestaciones en contra de la nueva apertura; los comerciantes del Mercado del Abasto son los que pusieron mayor resistencia.

de 24 a 6 funcionará para las ventas. Desde las 6 y hasta las 8 se permitirá el ingreso de vehículos con carga destinada a la sala de remates y la descarga se podrá realizar hasta las 16.

De 8 a 21 se admitirá el ingreso de vehículos afectados al abastecimiento general mayorista y su descarga se permitirá de 13 a 21. En la sala de remates la actividad se desarrollará de 11 a 15.

4 Antecedentes

El 9 de setiembre de 1972 se dictó la ley 19.227 que declaró de "interés nacional" al Mercado Central.

En febrero del año siguiente se firmó un convenio adicional que establecía una "protección preventiva" para el mercado. Quedó así dentro de ese perímetro, prohibida la "habilitación, ampliación y traslado de mercados o locales de carácter público o privado".

Dicho perímetro comprende a la Capital Federal y a los partidos de Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Cañuelas, Escobar, Esteban Echeverría, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, General Sarmiento, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Marcos Paz, Merlo, Morón, Moreno, Pilar, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.

4 Fuera de servicio

Al salir del sistema diecinueve mercados mayoristas y dos salas de remates. En Capital Federal dejan de funcionar desde hoy los siguientes: Abasto, Dorrego, Saavedra, Liniers, Vélez Sarsfield.

En el Gran Buenos Aires quedan eliminados estos: Abasto Avellaneda, Morón, Nueve de Julio, Provincial de Frutos de Tigre, Abasto Turdera, Frigorífico de San Martín, Abasto Quilmes, Rocha de Morón, Abasto La Matanza, Abasto Vicente López, Insuperable Grondona de San Fernando, Tres de Febrero de Ciudadela y Valentín Alsina.

Art. Será inaugurado por Alfonsín el Mercado Central de Buenos Aires. **Clarín**. Publicación 15 de Octubre de 1984 Pág.31-Extraído de la Hemeroteca del Congreso de La Nación -

Al año siguiente de la ley 19.227, se saca otra ley que paraliza cualquier tipo de construcción a favor de los mercados existentes en ese momento.

IMPLANTACIÓN

Como se observa, el Mercado Central iba a ser un centro de transferencia que abarcaba Capital Federal y toda el Área Metropolitana de Buenos Aires. Este centro, donde se concentraban las actividades comerciales, funcionaba las 24 horas todos los días, lo cual, debía, además de contar con equipamientos de apoyo, tener una infraestructura de gran envergadura para que el abastecimiento y desabastecimiento fuese rápido y fluido, cómodo y seguro. Es por ello que su ubicación no fue porque sí, sino que procuraron tener una gran extensión territorial sin construcción previa con una buena accesibilidad para la distribución del interior del país y fuera del mismo. Cuando recolecté información del Mercado en las revistas de Arquitectura de la época encontré un Proyecto de investigación de CONICET de 1997-1998 que se titula: Corredor Multimodal de Transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires: Puerto-Mercado Central-Aeropuerto. Este trabajo me dio la punta para buscar el por qué de su localización.

Desarrollo del transporte y movilidad

"Durante la década de 1970 el crecimiento del parque automotor colapsó los accesos de la Ciudad de Buenos Aires. El automóvil tomaba cada vez más protagonismo. En ese entonces existían únicamente dos grandes vías de circulación para el tránsito rápido: la Av. General Paz y la Av. Dellepiane. Transitaban en la ciudad 1.500.000 vehículos que se desplazaban

2.500 km de calles y avenidas que resultaban insuficientes..."

Modelo territorial de Buenos Aires 2010-2060.

Secretaría de Planeamiento.

Se dio comienzo entonces a la ejecución del Plan de Autopistas Urbanas con régimen de peaje. En cuanto al transporte aéreo, se pueden destacar el Aeropuerto Nacional Ministro Pistarini, comúnmente llamado Ezeiza que fue inaugurado a fines de los años 50, que se ubica al suroeste del centro porteño y que concentra el 80% del tráfico internacional del país, el cual se accede únicamente a través de la Autopista Ricchieri. "Para la elección del lugar donde construir el nuevo Mercado se tuvo en cuenta: -La necesidad de ofrecer un acceso económico y rápido al abastecimiento de productos perecederos. -Permitir el rápido arribo de los compradores minoristas. -Disponer de suficiente superficie para la construcción, para las necesarias reservas y para el desarrollo de sus actividades anexas..." **Serie de Divulgación**

de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.

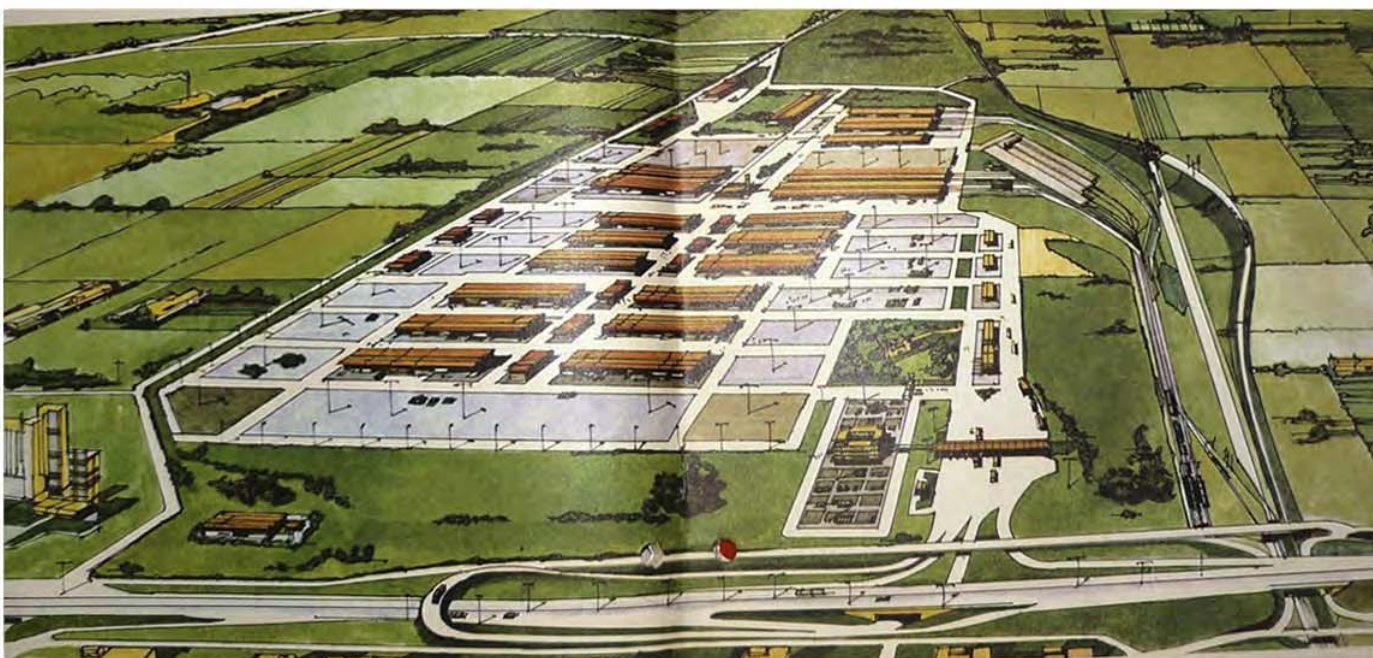
Sin dudas, la ubicación del mercado fue pensado para descomprimir la concentración poblacional en la Ciudad de Buenos Aires, sin aislarlo, y generando un fácil acceso ya que lo utilizaría la mayor parte de la población del Área Metropolitana. La accesibilidad de la que se ha hablado es en parte terrestre y aérea. ¿Pero qué ocurre con la fluvial? ¿Fue pensado con la idea de transportar mercadería a través de embarcaciones? ¿Qué uso se le dio al río? ¿Y qué pasó con las vías de tren? Esto fue uno de los factores más influyentes en el desarrollo de la Ciudad de Buenos Aires.

"El acceso Oeste, que se construyó también por tramos en la década del 1970; y la Autopista Ricchieri, que enlaza la avenida General Paz con Ezeiza y se fue construyendo desde la década del 1940....." **Modelo territorial de Buenos Aires 2010-2060. Secretaría de Planeamiento.**

Como se muestra en las imágenes, al momento en que se inaugura el mercado central, la Av. Ricchieri ya se había transformado en una autovía rápida que era parte del proyecto del centro comercializador.



Imágenes tomadas de documento filmico: Gran Mercado Único del Abasto, Buenos Aires 1970. **Archivo General de La Nación.**
Página oficial de Facebook -



Imágenes tomadas de documento de publicidad: **Serie de divulgación de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires -**

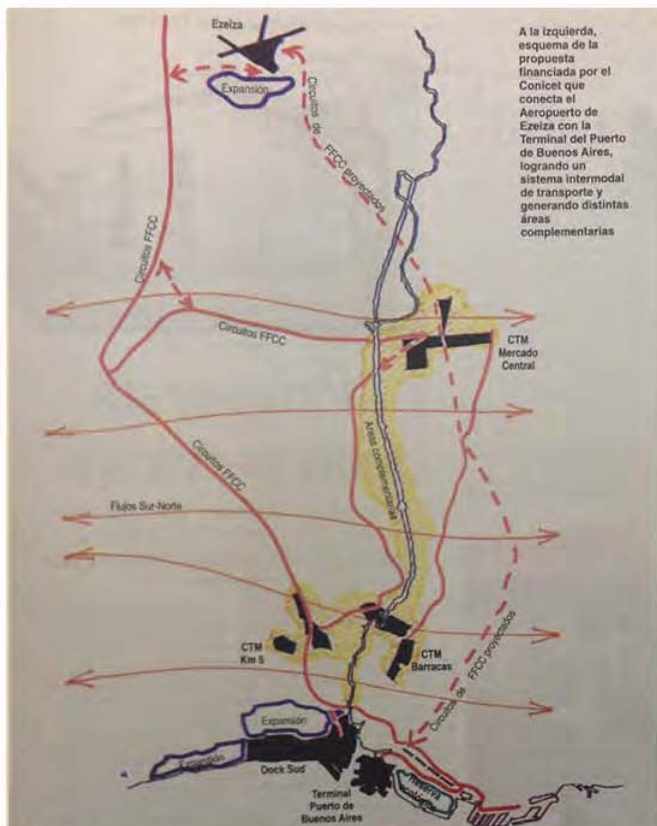


Para 1971 se crea el Plan de Renovación de la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires, que proponía la intervención sobre los sectores portuarios, industriales y recreativos diferenciados de la Zona Sur. Creo que esta tendencia también fue parte en la elección de la localización del mercado, además de lo que se habló anteriormente de la necesidad de la construcción de vías rápidas por el aumento de la industria del automotor en pleno auge.



Imágenes tomadas de documento fílmico: Gran Mercado Único del Abasto, Buenos Aires 1970. **Archivo General de La Nación.** Página oficial de Facebook -

En las revistas de Arquitectura se publica que la situación asfixiante de la Ciudad creó la necesidad de buscar nuevas tierras que reúnan cualidades compatibles con la modalidad de centros concentradores mundiales dotados de tecnología, capital y trabajo. En las siguientes imágenes vemos el caos de tráfico terrestre que había a la hora de generar maniobras en los mercados mayoristas, en este ejemplo el Abasto.



En esta publicación del trabajo de investigación de CONICET de 1998 lo que se difunde es la oportunidad que tiene este eje troncal de 22 km, que es el Río Matanza, y cómo se puede llegar a re utilizar con un mínimo esfuerzo y desarrollar proyectos orientados a impulsar la intermodalidad del transporte aéreo-terrestre y fluvial. En el año 2001, se hace una publicación en la revista RD2, donde se pone el énfasis en estos puntos analizados por los investigadores y describe que, ante la situación planteada, el Director de la Corporación decidió promover proyectos de desarrollo tendientes a pensar en el Mercado Central como un centro de desarrollo agro industrial, comercializador de productos alimenticios en general y de servicios de logística y apoyatura comercial a dicho centro⁸. Para lograr este objetivo, el Director recurrió al asesoramiento de empresas y además se proyectó un pliego para el llamado de licitación de crecimiento estratégico del Mercado Central- PLAN MAESTRO. Ahora bien, se proyectó una estrategia de crecimiento, pero ¿se cumplimentó? ¿Qué ocurrió con el Río? ¿Se le dio el uso que proponían los investigadores?

8-Fuente de información Modelo territorial de Buenos Aires.

9 -Inclusive contar con uno de los mejores laboratorios bromatológicos del Mercosur para darle la posibilidad de otorgar un sello de calidad a la mercancía que allí se concentre brindando seguridad de sanidad al consumidor final.

FUNCIONAMIENTO: Equipamiento e infraestructura

Como se mencionó en el punto anterior, su emplazamiento debía contar con equipamiento que sustentase y lograra el buen funcionamiento del centro urbano de uso público. Ahora sí, es necesario investigar, estudiar dentro del predio para terminar de entender su funcionamiento y ver si se pueden responder los interrogantes enunciados en el punto anterior.

Para ello, fue necesario recurrir en principio a las publicaciones de revistas de Arquitectura de la época, que dieran a conocer el proyecto ganador del concurso en 1971¹⁰. El Mercado Central se ubica en un predio de 210 hectáreas¹¹ en el Partido de La Matanza, sobre la Autopista General Ricchieri. El proyecto incluye la construcción de pabellones de venta de frutas y hortalizas, pabellones para la comercialización de pescado, depósitos, andenes ferroviarios, servicios varios (talleres de mantenimiento, control de pesaje, etc.), centro administrativo y comercial, vías de circulación, estacionamiento en muelle, playas ferroviarias, y otras estructuras de apoyo. El proyecto arquitectónico supone, además, la existencia de una infraestructura de servicios como por ejemplo contemplar el uso eléctrico para alumbrado, fuerza motriz y otros consumos, el suministro de agua y una red de telefonía. Además de contar con una terminal ferroviaria para la carga de 1.000.000 de toneladas anuales y servicios de seguridad vehicular y de proveedores, trabajadores y usuarios junto con una central de bomberos y un servicio de primeros auxilios.

¿Pero que pasaba con los desagües pluviales y los cloacales? ¿Se habrían realizado adecuadamente? Y en cuanto al equipamiento, ¿Es igual al de 1973?, ¿Se observan mejorías?, ¿o no?



Maqueta ubicada en el edificio administrativo del Mercado Central

"...Dado que la mayor parte de la obra se encuentra en plena construcción licitada o terminada, ello nos permite afirmar que al comienzo de la próxima década, el ejido que constituyen la Capital Federal y el cono urbano gozará de los beneficios que ha de reportarle el nuevo mercado único Concentrador; y la República Argentina toda se verá beneficiada por el cambio profundo que el funcionamiento del Mercado Central de Buenos Aires provocara en las estructuras de producción y comercialización. Así, la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires demuestra su vocación al servicio, procurando el desarrollo, el bien estar y la grandeza de la comunidad y la Patria..." Serie de Divulgación de la Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.

10-Ficha: 1º Premio Concurso Nacional de Antecedentes

Ubicación: La Matanza, Pcia. de Buenos Aires.

Proyecto y Dirección: Llauro y Urgell, Arqs. / Arturo J. Bignoli y Asoc. / Federico B. Camba y Asoc., Ings.

Coordinación General: R. Carretero, Ing. Equipo de Proyecto: J. Hampton, M. Pasinato, C. Viarengi, Arqs.

Estructuras: Arturo J. Bignoli y Asociados, Ings.

Infraestructuras: Federico B. Camba y Asociados, Ings.

Coordinación Gral. Dirección de Obra: R. Carretero, Ing.

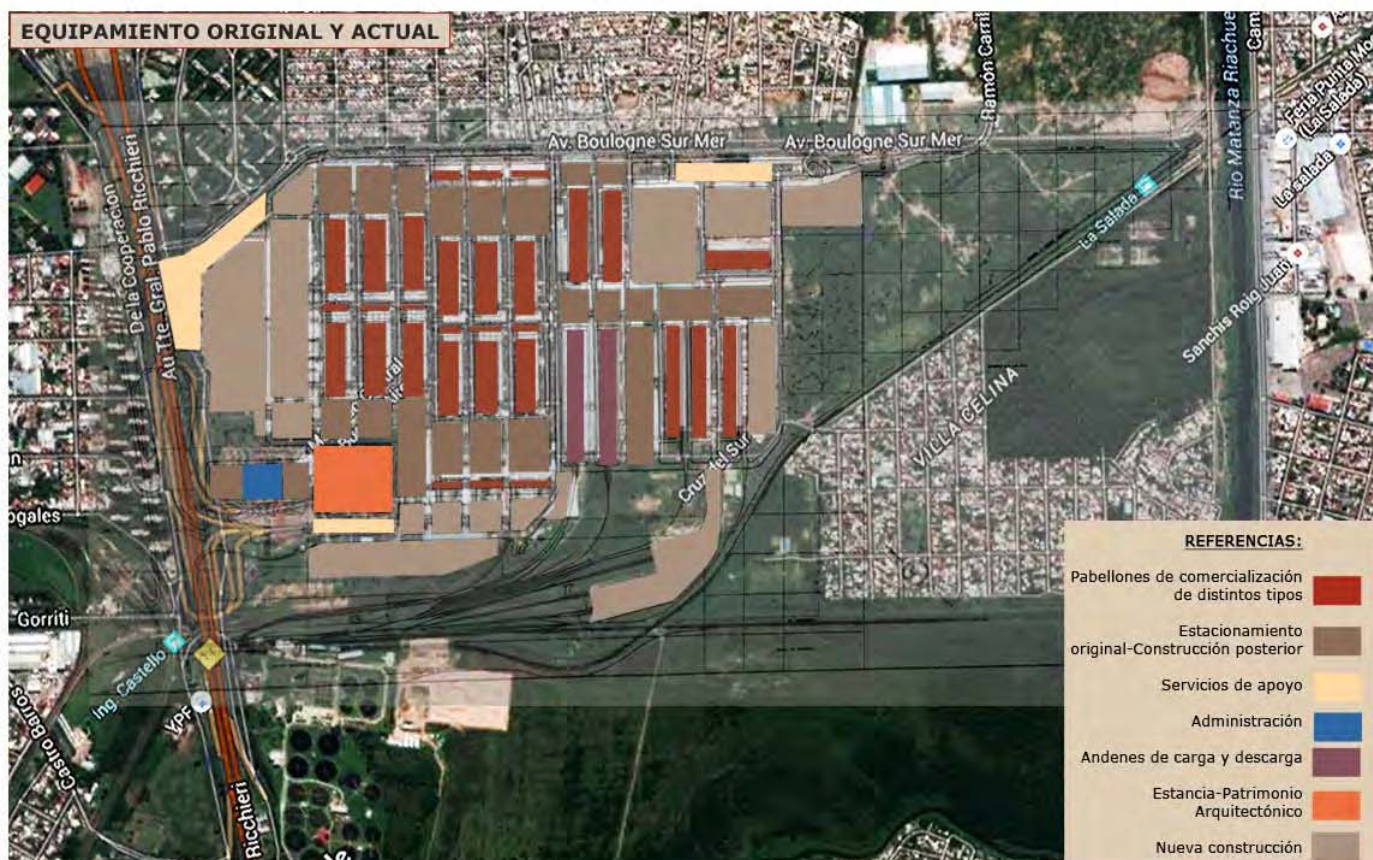
Asesoramiento Dirección de Obra: E. Fazio / G. Suárez, Arqs.

Comitente: Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.

Empresa Constructora: Seidman y Bonder S.A.

Superficie: 190.000 m². **Pag oficial de Llauro y Urgell, Arqs.**

11-La corporación del Mercado Central cuenta con 549 hectáreas, distribuidas en alrededores que quedan para posibles ampliaciones y nuevos servicios. Revista: Nuestra Arquitectura 1973.



LINEAS FERREAS ABANDONADAS Y BASURAL

El proyecto se encontraba estratégicamente emplazado entre un cruce de líneas ferreas¹², para la carga y descarga de productos. Pero para el año 1970, cuando se define el proyecto, era una época de apogeo de la industria del automóvil y se priorizaba la construcción de vías rápidas, por lo tanto el transporte ferroviario comenzaba a quedar relegado. No creo que se haya invertido en la construcción de estas playas sabiendo que en poco tiempo no se usarían; además, las redes ferroviarias fueron y son una huella importante en el desarrollo urbano de nuestro país. El plan aprovecha justificadamente estas vías de transporte para el uso comercial. La basura, no es un tema resuelto en las afueras y mucho menos dentro del predio. Los espacios destinados a áreas verdes en el proyecto anterior son, en algunos sectores, espacios donde se tira la basura generada por el mercado¹³ pero que medianamente lo "controlan" tapándolo con capas de tierra. Es un basural pero aquí no hay ninguna empresa que opere.

¹²-Las vías férreas que componen el cruce son dos líneas del Belgrano Sur; una francesa de 1907 que es la que bordea el Mercado y otra inglesa de 1909. Además, hay una tercera, que es la actual Línea Sarmiento (primeramente de capitales provinciales, luego Inglesa) anterior a las primeras dos. Para el funcionamiento que demandaba el proyecto se construyeron las playas de maniobra y los empalmes con los pabellones destinados para la comercialización. Se aprovechan las vías férreas de las 3 líneas para el abastecimiento y desabastecimiento ya que la capacidad de carga era importante y su distribución era más directa que la de camiones, por lo tanto, más rápida para la comercialización de productos en el interior del país. Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario .

¹³-Testeado en el relevamiento in-situ. Pero seguramente no debe faltar el aprovechamiento de las horas de la noche para dejar más basura ya que no hay ningún tipo de control que impida el acceso a este sector. Los dos ingresos contaban con peajes y cabina de seguridad, lo que hoy está totalmente relegado.



EQUIPAMIENTO MINORISTA

Por razones que mencionaré más adelante, se produjeron ferias, que inicialmente eran de frutas y verduras¹⁴, luego comenzaron a aparecer otros rubros y no solo en los sectores minoristas, sino que también en los mayoristas según declara la Corporación del Mercado Central. En mis recuerdos, estas ferias se concretaban al aire libre sin una estructura firme y segura. Hoy se han realizado algunos tinglados para acoger a los vendedores y compradores frente al viento y la lluvia, y en algunos casos se realizaron construcciones para los puestos que requerían necesariamente protección como por ejemplo las pescaderías y pollerías.



CONSTRUCCIONES ABANDONADAS Y EN DESUSO

Como se mencionó anteriormente existen instalaciones abandonadas en desuso, sin una reutilización pensada, como por ejemplo los andenes de carga y descarga y los controles de pesaje y mantenimiento en los accesos. Además de que el segundo ingreso al predio, por medio de la General Paz se encontró cerrado hasta hace muy poco tiempo.



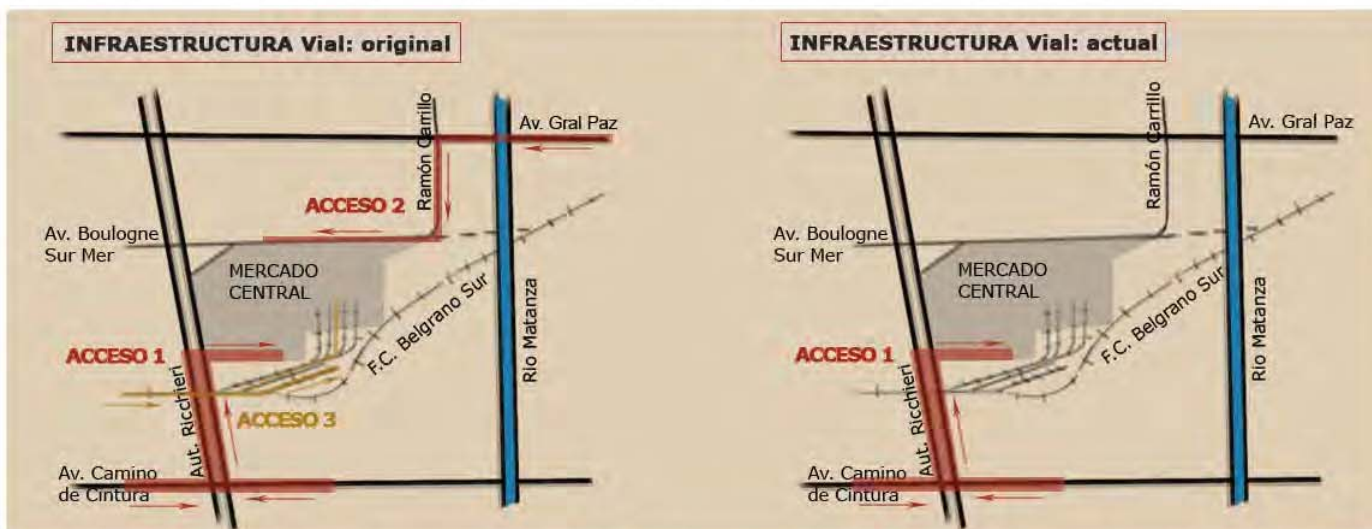
CONSTRUCCIONES NUEVAS

Como se ve en el mapa superior, los espacios verdes y los estacionamientos del primer proyecto, se utilizaron para generar nuevas construcciones por demanda y conveniencia estatal. Los nuevos equipamientos, responden a nuevos usos: logística, depósitos fiscales y sedes de entidades públicas como por ejemplo Afip y Anses. Como consecuencia se hace muy difícil la circulación de los automóviles. Actualmente el Mercado es visitado por muchas más personas que hace algunos años; tanto es así que se ha generado tránsito dentro del mismo. Lo único positivo es que las construcciones se dieron en los espacios vacíos pero se mantuvieron las trazas de las calles para "mantener" la circulación equilibrada del transporte. Pero si, comienzan, de a poco, a construirse sobre las inactivas playas de trenes.

¹⁴-Para no desperdiciar y generar pérdidas económicas se decidió establecer la compra minorista de frutas y verduras, que se da en otra franja de horario y en donde el costo difiere de la compra al por mayor lógicamente.



Hay dos usos que pretenden sostener el proyecto arquitectónico. Uno es la ubicación de la Planta Depuradora de Aguas Argentinas, que se encarga de recibir y tratar los desagües primarios que genera, para luego enviarlos nuevamente a las redes de abastecimiento. O sea que, hasta ahora el proyecto responde a las cualidades higienistas de las que se pensaron en su origen, pero el segundo uso, es el depósito de residuos que ya he mencionado. Seguramente hay una cantidad de basura que es trasladada a las plantas de tratamiento, pero hay otro tanto que no, y a las imágenes locales y satelitales me remito. Los nuevos equipamientos, los nuevos visitantes comerciantes y no comerciantes, el aumento de productos de comercialización generan un nuevo problema y un proyecto acompañado de normas que regulen el desarrollo a futuro de este mercado que ya casi se convierte en un Abasto en otra escala.



Originalmente se pensó como vías de conexión, las avenidas paralelas: General Paz que empalma con la calle Ramón Carrillo y Camino de Cintura que empalma con la Autopista Ricchieri, dando lugar a dos accesos de distinta jerarquía. Además contaba con el empalme ferroviario. Actualmente, hasta hace poco, funcionaba un solo ingreso, y la accesibilidad ferroviaria ha dejado de utilizarse.



Hoy en día funciona un solo acceso por lo que genera inconvenientes en el tránsito. El tren dejó de utilizarse y actúa como un borde muy fuerte que impide su crecimiento. Casi cumple el mismo rol que el Río. Fotografía in-situ y recorte de la Revista de Arquitectura: Summa-Julio 1981 Sin ahondar en profundidad, a simple vista parece mantener la forma de proveerse de servicios que apoyan a este proyecto arquitectónico.



Finalmente vemos como en realidad la relación que existe con el Río es solo para la eliminación natural del agua pluvial que generan los metros cuadrados cubiertos junto con los pavimentos. ¿Será esta la mejor solución? Hoy en día, empieza a haber una tendencia de concientización de que los recursos no renovables en algún momento se terminan y hay que tratar de reutilizar y no desaprovechar estos recursos con el fin de cuidar el ambiente en que vivimos y así generar un espacio confortable para todos.

PLAN MAESTRO

Para cerrar el trabajo, intento resolver una última incógnita, que tiene que ver con el segundo punto del que hablo sobre la Corporación a la hora de elegir la localización del nuevo Mercado. Se menciona la elección por la accesibilidad, pero también, de que era necesario contar con una gran superficie para proyectar hábilmente la nueva obra arquitectónica. Para ello fue necesario volver un poco en el tiempo y fue por ello que visite el Archivo de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires. Sabía que dentro del predio había una estancia que fue declarada patrimonio por la Municipalidad de La Matanza y que por ello no fue demolida y se conservó. Pero desde 1800 a 1970 hay muchos años de diferencia, ¿Qué había antes de la construcción del Mercado? ¿Fueron terrenos expropiados? O simplemente se asentaron sobre terrenos fiscales?

Además, en textos de revistas de Arquitectura se habló de pensar en un futuro crecimiento del Mercado Central. ¿Hacia dónde? ¿Se cumplimentó según se propuso? En un texto que he escrito y se encuentra en esta misma revista, se había visto que el predio del actual Mercado Central, era una chacra cuyos sucesores, en primera instancia, fueron personajes de importancia (Altoaguirre y Ramos Mexía), luego se fue subdividiendo entre sus herederos. El último personaje que habitó en estas tierras fue Agustín Isaías de Elia (hijo), quien fue Intendente de la Municipalidad de La Matanza y falleció alrededor del año 1960. Pero el predio del mercado tiene una forma bastante particular. ¿Paso algo en el medio? ¿O simplemente se cedieron tierras y por eso tiene esa forma?. ¿O es por el tren?

Síntesis en el tiempo

1900-1920: NUEVOS PUEBLOS, AGUSTIN DE ELIA

Para el año 1905 Agustín de Elia (padre) quiso vender las tierras de la Chacra, pero no logró la totalidad. Solo los lotes que están del otro lado de la autopista, lo que actualmente es el barrio de Tapias (al Norte). Luego, en 1907 se crea el ferrocarril Midland (francés) que atraviesa parte de sus tierras, un borde tan fuerte que quizás por eso, de Elia, se desvincula con este sector del territorio.



Imagen ilustrativa de la Chacra del Señor de Elia antes de existir el ferrocarril Midland. Junta de Estudios Históricos -



Imagen ilustrativa una publicación de loteo de 1905 del Señor de Elia. Junta de Estudios Históricos -

1920-1945: LA SALADA Y EL RIO MATANZA

Las tierras que estaban en las zonas más bajas de otro lado de las vías férreas, ya no pertenecían a Elia. Entre la dos líneas de ferrocarril, la actual Belgrano Sur y la Roca, había una laguna que se generó en mi opinión un poco por las obras del ferrocarril, que estaba mas elevado y un poco por el comienzo de rectificación del riachuelo¹⁵ y se mantenía por las inundaciones que se generaban por lo que mencioné anteriormente y por ser una zona baja.

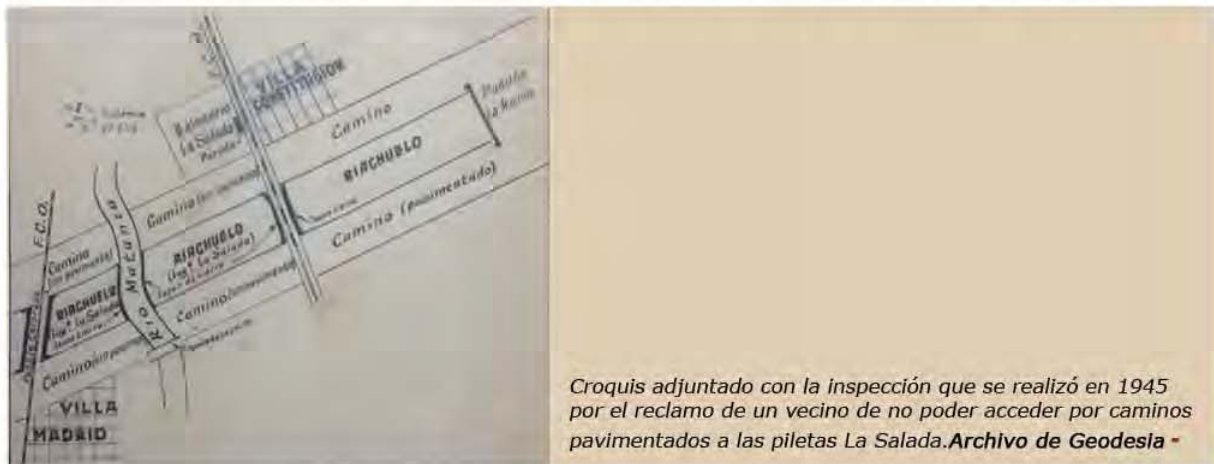
Esta laguna se convirtió en un lugar concurrido por los pobladores de la zona. La utilizaban para bañarse en verano y su popular recurrencia era porque se decía que el agua tenía propiedades curativas porque poseía cuarenta tipos de sales¹⁶. Como era un lugar muy concurrido, los señores Sola¹⁷, quienes tenían una concesión, crearon el Balneario la Salada; tres piletas¹⁸ que se llenaban con bombas y que sus aguas provenían de la laguna. Este balneario contaba con equipamiento de apoyo que permitía pasar todo un día de disfrute en este lugar¹⁹. En 1961, el balneario es clausurado por la contaminación del Río Matanza. Poco a poco, la laguna se fue secando, por la culminación de las obras de rectificación del Riachuelo.



Imágenes tomadas del trabajo: Laguna La Salada y ferrocarril Midland en un viaje a prueba por las inundaciones de la zona. Feria La Salada -

1945-1960: ESTRATEGIA MILITAR

Cuando visité el Archivo de Geodesia, y fui al departamento de fotometría, pedí fotografías aéreas entre 1960 y 1970. Me encontré con algo que me sorprendió por un momento. El área del Mercado Central estaba en blanco. Según el personal del lugar esto ocurre porque son lugares de estrategia militar. La imagen fue tomada en 1972. La Corporación ya estaba constituida y la licitación se encontraba finalizada. El predio ya estaba elegido para llevarse a cabo el proyecto del Mercado Central. Pero me preguntaba, ¿qué había ahí? ¿Estaba vacío? O ¿no? En el departamento de documentos históricos de Geodesia encontré un plano de 1949 donde se marcaba la silueta de la proyección de la nueva autopista²⁰. Allí, vemos que el predio del actual mercado estaba ocupado por la expansión de la Villa Construcción que queda confirmada su existencia por el esquema que realiza un inspector en 1945. A partir de estos datos se comenzó el análisis



Croquis adjuntado con la inspección que se realizó en 1945 por el reclamo de un vecino de no poder acceder por caminos pavimentados a las piletas La Salada. Archivo de Geodesia -

15- Al generar la canalización en línea recta, el caudal de agua cambia y toma nuevos caminos. Recién se rectificará el tramo de la ex Chacra los Tapias en los años 1940.

16- Según un documento de una inspección de un personal del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires, en 1945, que se realizó por el reclamo de un habitante que solicitaba la pavimentación del camino de la rívera para acceder al predio donde estaba la laguna.

17- El Parque, balneario la Salada no fue creado por Perón como mencionan en el trabajo de investigación de Feria La Salada: una centralidad periférica intermitente en el Gran. Publicación 2010. Existía antes de la asunción del ex presidente Juan Domingo Perón en 1946 según documentos extraídos del Archivo de Geodesia en el departamento histórico.

18- Las tres piletas se llamaban "Punta Mogote", "de la Ribera" y "Ocean"; hoy los galpones de feria del mercado informal de la Salada, se nombran de la misma manera.

19- El balneario no contaba con accesibilidad, por eso el reclamo de los pobladores. El tren Midland paraba en el balneario pero nunca fue aprobado que se hiciera una parada legal. Tampoco había un camino que costeara el predio más que el camino de la rívera, que es por donde pasaba el Río Matanza.

20- Plano realizado para ver qué lugares debían expropiarse y demolerse para la creación de la nueva autopista.

REFERENCIAS:



Estratègia militar



Traza expropiada para la realizacion del Mercado
Villa Constitución

Superposición plano de 1949 con foto aérea de
1972, ambos documentos tomados de Archivo de
Geodesia ■



VIAS: actuales

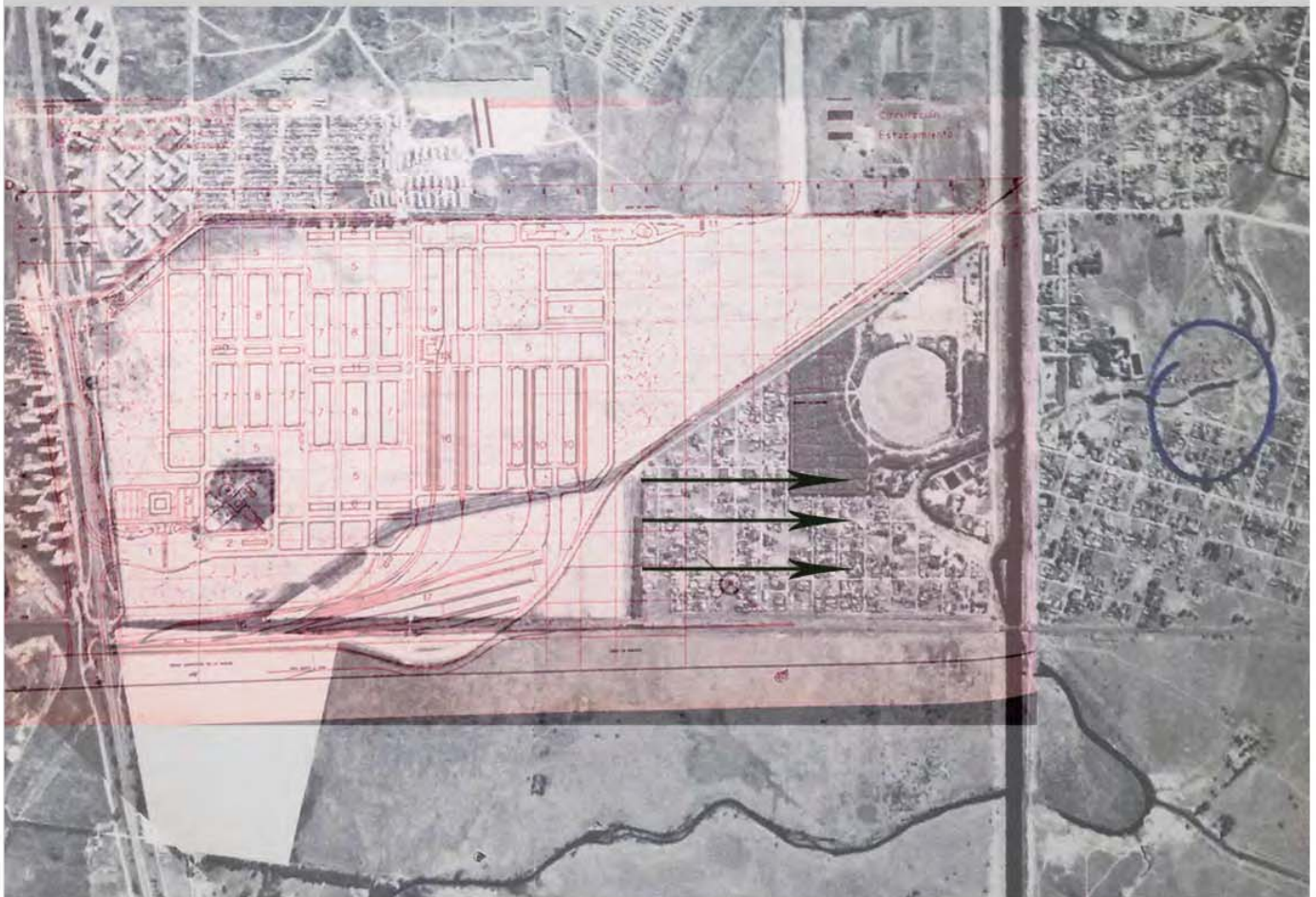


Se modificaron las vías para generar los accesos planteados por el proyecto.

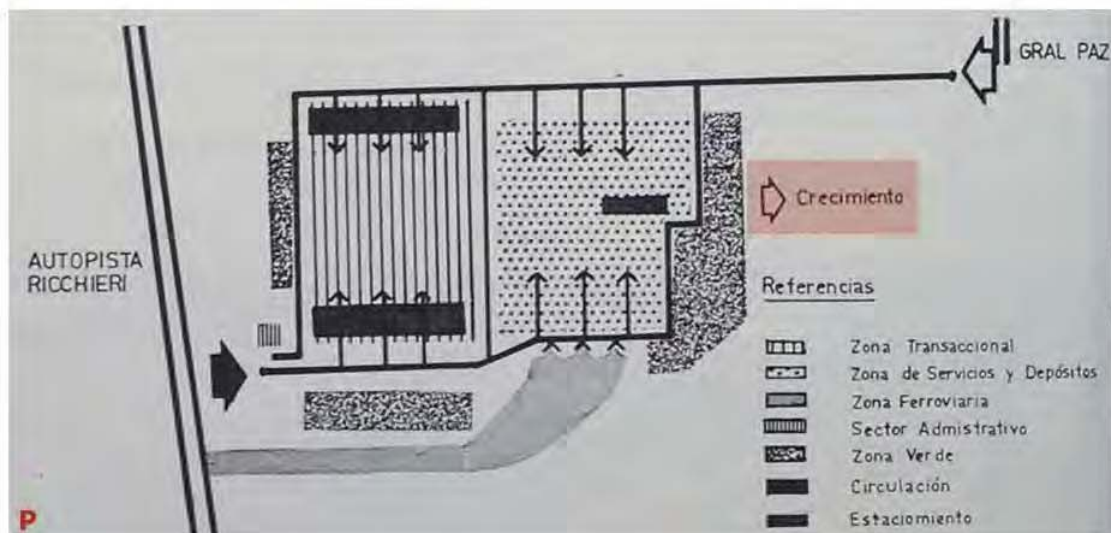
VIAS: anteriores



Se han detectado dos puentes ferroviarios que se aprovecharon en el cambio de curvatura por el requerimiento del proyecto. Uno se utilizó para el cruce de dos vías y el otro para abrir camino hacia el barrio La Salada, lo cual indica que se pensó en crecer hacia el Río Matanza como lo indicaba la revista: Summa. Julio de 1981, Núm. 164, pág. 34. cuando seguramente, en la época de las expropiaciones, no había habitantes, por lo que no fue preocupante, en ese momento, tener que ocuparlas.



Superposición proyecto de 1971 con foto aérea de 1972, ambos documentos tomados de Archivo de Geodesia -



N-Foto aérea de 1972, *Archivo de Geodesia* -
O-Foto relevamiento propio, puente conector vehicular y peatonal -
P-Esquema de crecimiento futuro. *Revista Summa* Julio 1981 Pág. 34 -
Q-Terrenos del Mercado Central para la fecha: 2001. *Revista Rd2* -

Un poco más allá

"Plan maestro", es de lo que se habló allá, por el 2001. ¿Y Por qué? El mercado concentrador, como lo llamó el arquitecto que entrevisté, fue creado con muchos intereses de por medio. Y esos intereses fueron creciendo y desvirtuando, transformando el proyecto inocente que comenzó a existir en 1973. En la revista RD2 se habló de una licitación para la re-estructuración del Mercado Central que fue ganada por una empresa española Mercabarna (Barcelona). ¿Y entonces? ¿Que se hizo? La empresa rescindió contrato en el año 2003 por razones que desconozco; en consecuencia, no se hizo absolutamente nada para mejorar las condiciones en las que se encontraba.

Recientemente se han construido, como se vió anteriormente, obras pero sin estrategias, sin compromiso de generar mejoras en esta comunidad de comerciantes y no comerciantes. Estos lugares ocupados son alquilados por la Corporación; se presentan planos, se aprueban y se habilitan con mucha rapidez, sin cuestionar, sin observar y comienzan a funcionar. En los años '90,

cuando surgen las nuevas construcciones, se controlaba un poco más que hace dos años. Más reglas había que acatar y que debían ajustarse a los nuevos proyectos. Por ejemplo, antes de la construcción del supermercado mayorista debieron talarse más de doscientos árboles, que, por cada tres, debía plantarse uno; pero esos árboles tenían que tener un alto específico, ser de una especie particular y situarse en donde lo disponían para luego ser mantenidos durante seis meses después de la plantación. Cumplimentado el plazo solo bastaron cuatro meses para que estos árboles fuesen desmontados o robados. También, pedían que se construyera, como parte del contrato y condición, lugares de recreación para los empleados, por ejemplo. Siempre, por algo a cambio. El arquitecto consultado participó en la construcción de un centro de distribución que se ubica en las cercanías del acceso de la General Paz; esa obra tuvo la suerte de ser proveída de luz y agua, pero no de cloaca. Implicaba mayores costos, por lo que solo se decidió por un pozo

séptico. El centro de distribución es de alimentos y tiene el problemas pues frente al predio tiran la basura. Todavía están en la lucha para desplazar los desechos hacia otro lugar. Un gran problema que tienen sin resolver. Y que sirve, en parte, como negocio para otros, por ejemplo, juntar los restos orgánicos para alimentar cerdos. ¿Hay un lugar físico que cumpla con características higienistas para la realización de este tipo de negocios? No.

Siempre se encuentra algo para hacer y sacar provecho, sin pensar si se hace un bien o mal, simplemente se busca enriquecerse. Y a dónde va a parar el dinero de las empresas privadas que alquilan las tierras para construir? ¿Por qué no se invierte dentro del mercado? Un lugar que brilla por la desigualdad ante la ley en la producción y comercialización frutícola...."El que es vivo vive y el sonso trabaja..."Así finalizó la entrevista...

21- El arquitecto, recibido de la UBA, participó en la construcción de los accesos y las balanzas entre los años 1977 y 1978. Además se encuentra vinculado con una empresa de alimentos mayorista que opera allí desde 1990 y que actualmente está ampliando el sector administrativo y poniendo en marcha, el centro de distribución de la empresa misma.

Conclusión

Estudiar los mercados, los comercios y su evolución explica mucha de las transformaciones urbanas. Desde su localización hasta hábitos, modalidades de compras, costumbres, pautas. Son un potente espacio de significado cultural que refleja el desarrollo del presente económico. Son centros que requieren de nuestra atención, lo que significa que se necesita de una planificación para aplicar orden, control y buen porvenir. El Mercado Central, compuesto por tres potencias fuertes, Nación, Ciudad y Provincia, que se comporta como un centro contenedor y concentrador de la producción de nuestro territorio, requiere de la observación detenida, del estudio y del análisis exhaustivo para que deje de ser un lugar donde abrumen los intereses individuales. Se necesita gente que piense en esta comunidad, que la utilizan y mantienen más de doce millones de personas. Si no hacemos esto primero, difícilmente podemos empezar a pensar en las debilidades, en los problemas, para buscar soluciones y oportunidades. El proyecto lleva casi cincuenta años, sin ninguna modificación, sin ninguna propuesta de cambio, sin ninguna estrategia. Es hora de empezar a pensar qué hacer con la Infraestructura por ejemplo. El consumo de servicios de luz, de agua, de gas que conlleva esta obra es descomunal. Se debería invertir para después ganar en comodidad, tiempo, espacio y hasta dinero. Y actualizar las nuevas necesidades de, por ejemplo, el cuidado del agua. El desagüe pluvial, el canal de desagote es impresionante, tranquilamente se podría recolectar y re utilizar. Llevarlas al Río, por más que este hecha la canalización y rectificación debe generar inundaciones en alguna otra parte. Además de racionalizar el agua. Los proyectos que se aprueban para realizarse dentro del mercado deberían estar perfectamente controlados por profesionales y que cumplan con las normas de edificación para que, por ejemplo, tengan buena ventilación. Aislaciones para controlar el consumo eléctrico de estos lugares, sobre todo las cámaras frigoríficas. Estas podrían ser obligadas a contar con la tecnología requerida para consumir racionalmente la energía. Los servicios de cloacas sobre todo el centro de depuración está aproximadamente a 5 km, no en otra ciudad, está al lado. Por lo tanto, la inversión tranquilamente podría hacerse desde la Corporación con los alquileres de las tierras. Con respecto a las circulaciones sería inteligente reactivar las vías de ferrocarril para transportar, pero sé que es muy difícil cuando las empresas de camiones hoy en día son las que tienen el monopolio. No estaría mal que el Estado genere competencia impulsando nuevamente al ferrocarril como medio fundamental de transporte. Estados Unidos y Rusia tienen territorios muchos más extensos y se mueven cómodamente con el tren. Pensar en el Río Matanza como una vía fluvial para la exportación e importación inmediata, me parece buena idea pero requiere de más gasto de inversión. Empezaría por las vías de tren que ya están hechas y solo hay que acondicionarlas. En cuanto al equipamiento, regular el tipo de uso de las construcciones nuevas como así también las ferias minoristas y disponer de un planeamiento que busque el crecimiento, el desarrollo y el orden del Mercado Central. Además tratar con urgencia el destino de la basura generada. En síntesis el Mercado necesita de un Plan Maestro que trate todas las problemáticas posibles para que deje de ser un espacio pobre y convertirse en un espacio confiable para asegurar su uso y desarrollo a través del tiempo; pero se necesita de dirigentes que se unan y tengan un solo objetivo. La mejoría y el enriquecimiento de la comunidad del Mercado Central.

Bibliografía

Reservorios documentales visitados y bibliografía consultada

Archivo General de La Nación.

Archivo Histórico Biblioteca del Congreso de la Nación.

Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario.

Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública. CEDODAL

Corporación del Mercado Central de Buenos Aires.

Junta de Estudios Históricos de la Universidad de la Matanza.

Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires.
Departamento Fotogramétrico.
Archivo Histórico.

Libros Y Artículos

Aguilar Graciela, Contreras Leonel y Sanjurjo Mónica. Mercados de Buenos Aires. Olmos Ediciones, 2014.

Baraglia Daniel Fernando. El Mercado Central de Abastecimiento de Buenos Aires (Area Metropolitana de Buenos Aires) Un intento ordenador que supere al descontrol, agotamiento, marginilidad y al desconcierto oficial. Córdoba, 9 y 10 de Septiembre del 2004

d' Angiolillo Julián, Dimentstein Marcelo, Di Peco Martín, Guerin Ana, Massidda Adriana, Molíns Constanza, Muñoz Natalia, Scarfi Juan Pablo y Torroja Pío. Feria La Salada: una centralidad periférica intermitente en el Gran. Publicación 2010.

Llauro-Urgell. Naves de comercialización del Mercado Central de Buenos Aires, La Matanza, 1er. Premio Concurso Nacional. Urgell-Fazzio-Penedo-Urgell. Año 1995, pág. 86/97.

Ministerio de Desarrollo Urbano Subsecretaria de Planeamiento. Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060. Edición: Subsecretaria de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2011.

Revista Nuestra Arquitectura. Mercado Central de Buenos Aires. Año 1973, Núm. 484, pág. 48/5.

Revista RD2. Mercado Central de Buenos Aires. Fundamentación del Plan Maestro. Distrito 2. 2001, Núm. 46, pág. 32/35.

Revista Summa. Mercado Central de Buenos Aires. Julio de 1981, Núm. 164, pág. 33/46.

Revista Todo Trenes. Publicación 2006.

Serie de Divulgación de la Corporación del Mercado Central 1-2-3.

Sondereguer Pedro, Abba Artemio y Guidali Alfredo. Corredor multimodal de transporte en el área metropolitana de Buenos Aires: Puerto - Mercado Central - Aeropuerto. Puebla, 1998.

Summa + Libros. Urgell -Penedo-Urgel 1956-2006.

Páginas Web

Biblioteca digital Nacional

<http://www.ruinasdigitales.com/revistashttp://trapalanda.bn.gov.ar/jspui/handle/123456789/7>

Biblio 3W. (Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales). Barcelona. Art. LOS MERCADOS PÚBLICOS EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA. EL CASO DE BARCELONA.

<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-744>

Corporación del Mercado Central de Buenos Aires
<http://www.mercadocentral.gob.ar/archivos/chacratapiales.pdf>

El portal de las frutas y verduras
<http://www.frutihorticola.com>

Leyes y Decretos. Ministerio de Gobierno. Legislación Bonaerense.
<http://www.gob.gba.gov.ar/dijl/index.php>

Ministerio de Hacienda y Finanzas Publicas.
<http://cdi.mecon.ar/greenstone/cgi-bin/library.cgi>

Urgell Pendo Urgel Arquitectos
http://www.urgell-pendo-urgel.com_admin_pdf_006-Concurso

Agradecimientos

Quiero agradecer profundamente la generosa disposición manifestada por dos instituciones para sumar su aporte a este trabajo de investigación: A la Junta de Estudios Históricos de la Universidad de La Matanza, en especial a Natalia y Analía y al Archivo Histórico del Museo Nacional Ferroviario que es llevado a cabo por Marcelo Andrada. Estas personas, estuvieron directamente en contacto conmigo vía mail y telefónicamente atendiendo a mis necesidades y enviándome, cuando fue necesario, documentos que enriquecieron enormemente mi tarea investigativa. Además, agradezco a la Cátedra Lupano, en general, de la materia Historia Urbana de Buenos Aires de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo por compartir sus conocimientos y enriquecernos para futuros trabajos y porque no, también, en lo personal. Particularmente le doy las gracias y felicito a la Titular de Cátedra: María Marta Lupano por las teóricas brindadas; siempre fue muy objetiva en sus relatos y supo transmitir lo esencial de la historia urbana de Buenos Aires para el entendimiento del presente y así pensar en un futuro. Valoro la atención del personal de las Instituciones visitadas, tuve buenas respuestas en general. Fuera de los Organismos, quiero agradecer enormemente a mi Padre, el Ingeniero Daniel A. López, por acompañarme en el traslado de una Institución a la otra para agilizar el tiempo y por escuchar mis hipótesis durante el desarrollo del trabajo. A todos ellos, muchísimas gracias.

Paula G. López Eleta