

Reconversión de antiguas zonas industriales

La zona del ferrocarril "Buenos Aires al Pacífico" y los
mataderos de La Villette en Paris



Materia: Historia Urbana de Buenos Aires
Año 2019

Cátedra Dra. Arq María Marta Lupano



Amelie Besvel

ÍNDICE

| | |
|---|------------|
| OBJETIVO | 181 |
| PRESENTACIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO | 182 |
| HISTORIA DE LA ZONA ROJA | 192 |
| HISTORIA DE LOS MATADEROS | 196 |
| LA ZONA ROJA EN LA LITERATURA | 200 |
| LOS MATADEROS EN EL ARTE Y LA LITERATURA | 202 |
| LA DECADENCIA | 204 |
| LA REVITALIZACIÓN | 207 |
| LÍNEA DE TIEMPO | 214 |
| CONCLUSIÓN | 221 |
| MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN | 223 |
| AGRADECIMIENTOS | 224 |
| FUENTES CONSULTADAS | 225 |



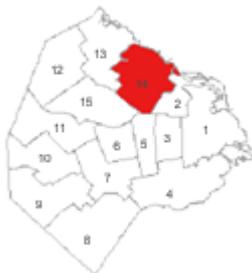
OBJETIVO

El objetivo del presente trabajo es intentar comprender cómo las áreas industriales (elegidas) que estaban en zonas marginales se han convertido en zona de interés: lugares de cultura y parques urbanos.

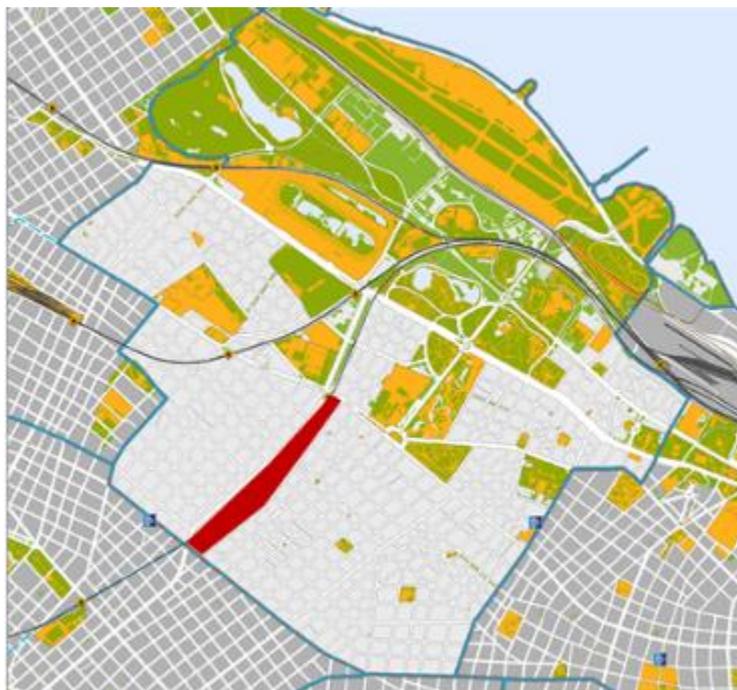
PRESENTACIÓN DE LAS ÁREAS DE ESTUDIO

Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

Comuna 14, Buenos Aires



Comuna 14



Para el trabajo práctico N°3, elegí el Distrito de los Arcos y las viejas vías del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (actual San Martín) que está situado entre las calles Godoy Cruz / avenida Juan B Justo y Santa Fe/ Córdoba porque me parece que tienen un papel muy importante en este sector de Buenos Aires.

Esta zona tiene una historia muy particular. Antiguamente, antes de la existencia de la Avenida Juan B Justo, había un arroyo a cielo abierto, el Maldonado, que fue el límite de la ciudad consolidada hasta 1895. Desafortunadamente, los mapas y los libros consultados no respondieron a todas mis preguntas durante el trabajo práctico N°2. También, la importancia del ferrocarril me interesaba. Se puede ver su presencia desde los primeros planos que he buscado de la ciudad de Buenos Aires. Su trazado ha cambiado un poco. En 1889, la estación de trenes denominada «Palermo» estaba proyectada, y esta área se fue convirtiendo en una zona de interés.

Su situación geográfica concentró la presencia de empresas bodegueras. El área fue posteriormente abandonada y se convirtió en marginal, recibiendo el nombre de «Zona Roja». Luego el espacio urbano se reconvirtió. Por todo esto, me interesó conocer más la historia del lugar, y entender por qué, y cómo esta zona, ahora, es tan atractiva en cultura, comercio, etc.





Trazado actual de la línea San Martín en CABA



Trazado actual de la línea San Martín en PBA



Trazado total de la línea San Martín

Historia de las calles del sector

Juan B. Justo

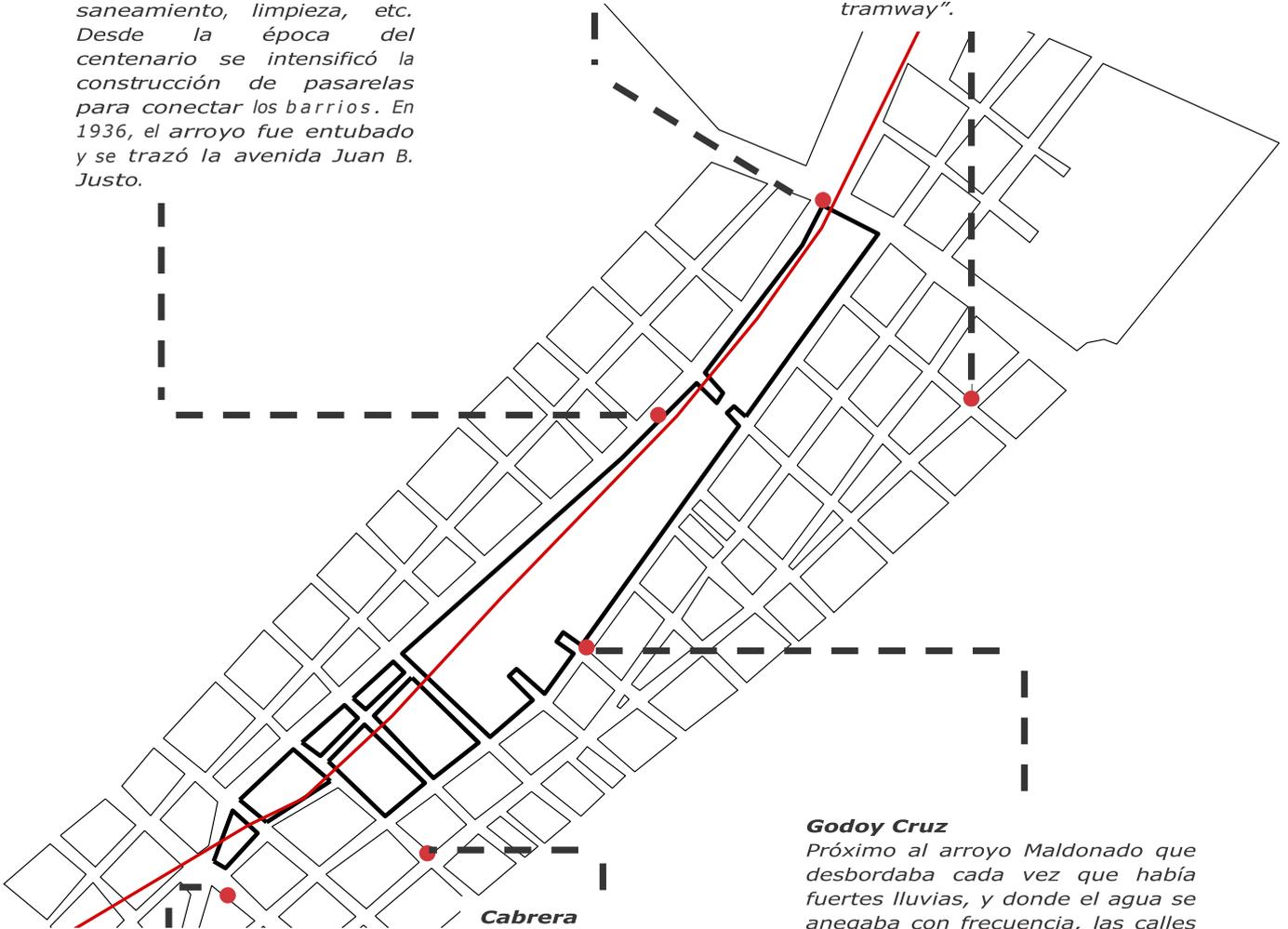
Antiguamente corría a cielo abierto el arroyo Maldonado. En el siglo XIX, se modificó su curso. Esta rectificación fue motivada por la necesidad de utilizar los terrenos altos. Hubo de manera constante un trabajo de saneamiento, limpieza, etc. Desde la época del centenario se intensificó la construcción de pasarelas para conectar los barrios. En 1936, el arroyo fue entubado y se trazó la avenida Juan B. Justo.

Santa Fe

Era una de las calles más antigua de la ciudad. Recibe su nombre desde 1822 gracias al ministro Rivadavia. A la altura del arroyo Maldonado los terrenos circundantes eran propiedad de la familia Cueli.

Güemes

Donde terminaba, estaba el paraje llamado Tierra del Fuego. Figura en los planos de 1882. Las quintas se vendían a bajo precio en esa zona tal vez a causa de las inundaciones. "En Calle Güemes sé está colocando una línea de tramway".



Córdoba

Recorre 8,2km a través de 9 barrios de la ciudad, siendo una avenida divisoria de los mismos. Desde 1822, un decreto estableció que desde la avenida Callao al oeste la arteria debía tener un ancho de 30 varas, pero en el tramo céntrico - hasta la actual Avenida Alem-, era una calle angosta desde tiempos coloniales. Recién en julio de 1904 una ordenanza municipal obligó el retiro de las nuevas edificaciones, permitiendo el ensanche del tramo.

Cabrera

Figura en 1882 en los planos de Obras Públicas. El hecho de pertenecer a ese barrio de baja densidad edilicia, la presenta con fachadas planas en línea municipal y las casas en tipología chorizo.

Godoy Cruz

Próximo al arroyo Maldonado que desbordaba cada vez que había fuertes lluvias, y donde el agua se anegaba con frecuencia, las calles vecinas tenían grandes desniveles. Conocida desde 1880, en 1882 cuando se trazó la línea del ferrocarril al Pacífico, el área fue ocupada por la estación de trenes que se levantó en 1889. Se proyectó un canal bajo la calle Godoy Cruz para recolectar independientemente las aguas pluviales que caían al sur del arroyo.

Fuente: Buenos Aires: Historia de las calles y sus nombres, Vicente Osvaldo Cutolo, Ed. ELCHE, Buenos Aires, 1994

Fotografías de las calles del sector



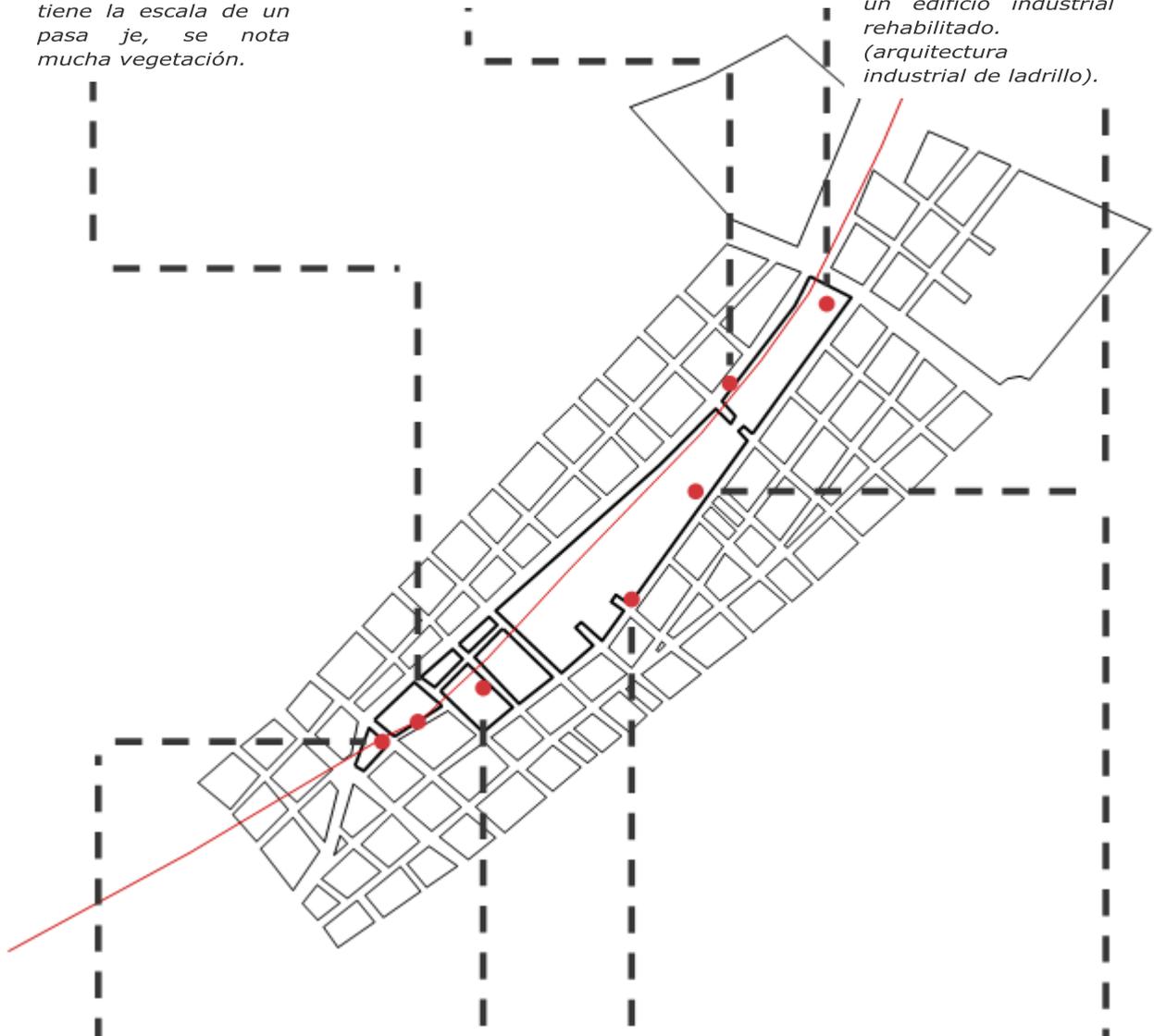
Casas al lado del puente del tren San Martín. Esta calle tiene la escala de un pasaje, se nota mucha vegetación.



Distrito de los Arcos, antiguamente pertenecía a la estación de trenes «Palermo». Se ve la arquitectura de origen, que fue rehabilitada.



Secretaría del Min. de Ciencia y Tecnología. También funciona en un edificio industrial rehabilitado. (arquitectura industrial de ladrillo).



Viaducto para el tren San Martín en construcción. Esta foto muestra la extensión de la obra y el tamaño de este puente en la ciudad.

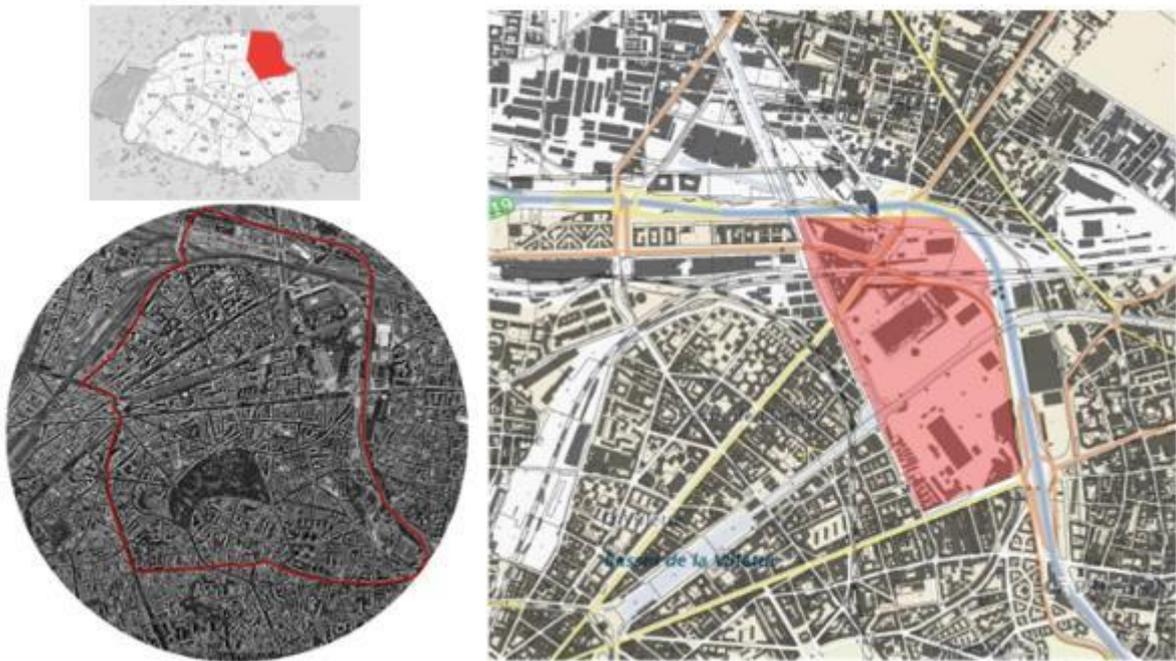


Bodega López: Arquitectura de origen



Centro de Cultura y Ciencia: Obra Nueva y edificios de la zona.

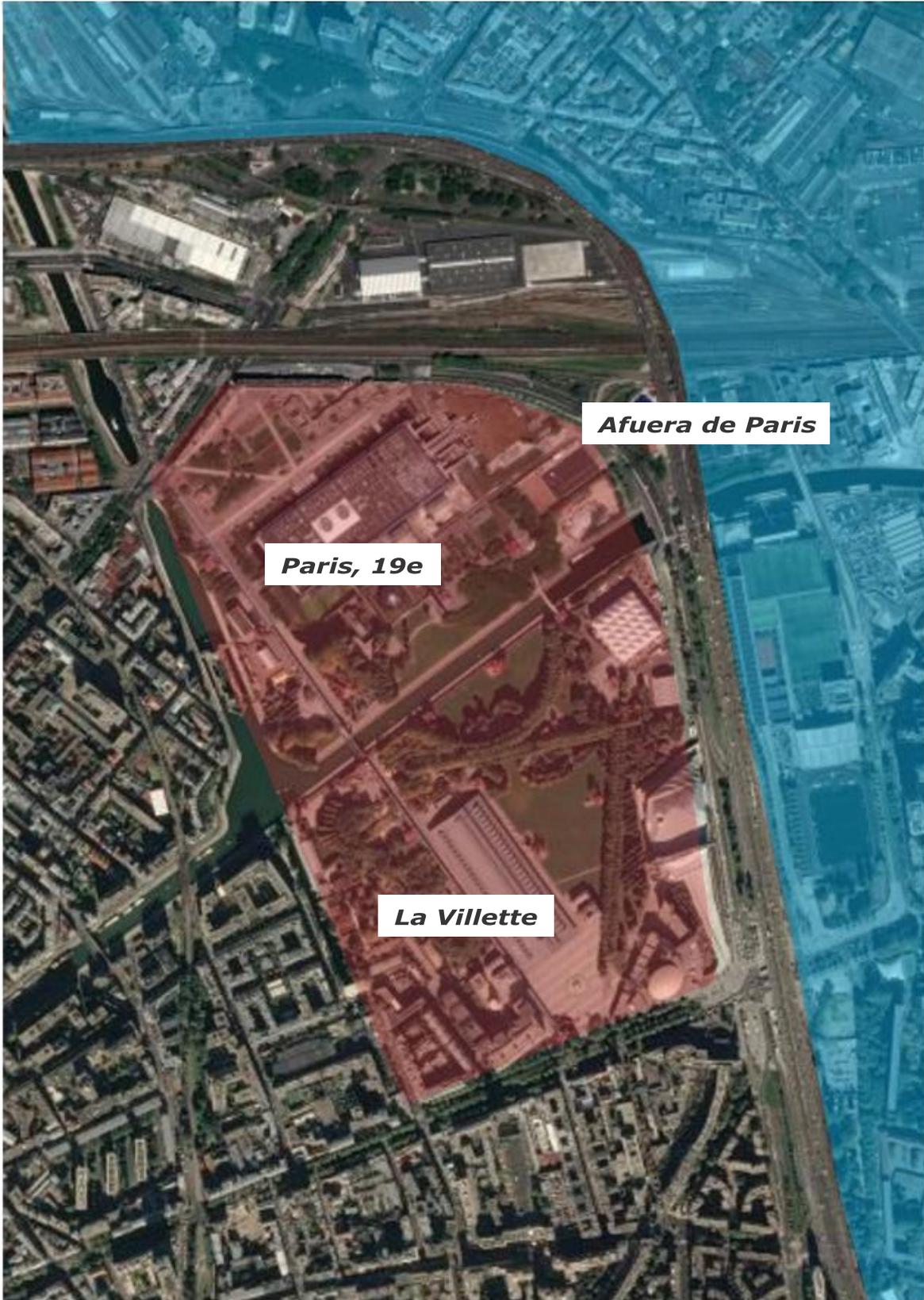
*Los mataderos y el mercado de animales de La Villette,
en relación con el canal de l' Ourcq y el ferrocarril*
Distrito 19, Paris



*Distrito19 de la ciudad de Paris Imagen Del Gobierno de la Ciudad-Geoportail
Zona de estudio, Plano Catastro*

Para el trabajo práctico N°3, me parecía interesante hacer la comparación de la zona de Palermo del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico con la zona de la Villette en Paris. Fue un lugar de paso de las grandes vías de comunicación de París hacia las provincias y los países del noreste. En efecto, la actual avenida Jean Jaurés fue la Ruta hacia Alemania y una ubicación privilegiada para los grandes servicios en beneficio del centro, muy cerca de la zona urbana, exactamente como fue en Buenos Aires el ferrocarril al Pacífico, y límite de la ciudad. La Villette ha sido un lugar clave en la vida de París por su aprovisionamiento de agua (gracias al Canal), de bienes y materiales (por el ferrocarril) y su aprovisionamiento de carne (por los mataderos).

Se estudiarán estos dos casos. Estas dos áreas que antes eran marginales -con actividades industriales relacionadas con el ferrocarril y su canal, en Paris, o el arroyo, en Buenos Aires- que luego fueron abandonadas, y que ahora se han convertido en áreas atractivas (cultura, comercio, parques urbanos). Se analizará la edad de oro de estas zonas, su decadencia, y finalmente su renacimiento a través de los planes urbanos de los que se han beneficiado.



Afuera de Paris

Paris, 19e

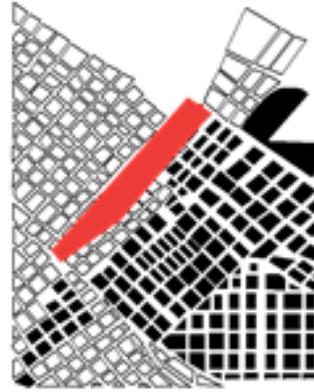
La Villette

La Villette y su entorno
Fotos aéreas – Google maps

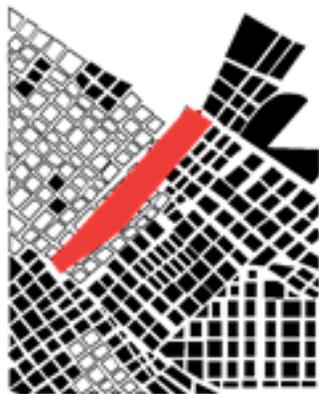
Evolución y desarrollo del sector
Buenos Aires



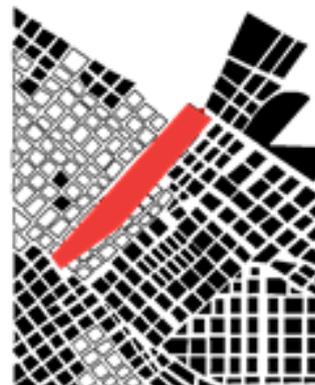
1884
Al otro lado del arroyo no
estaba urbanizado



1895
Al otro lado del arroyo
comienza a urbanizarse, pero
poco edificado



1897



1900



1925
Aparición de los arcos sobre
el ferrocarril



1936
Sector consolidado
urbanamente

Entre 1884 y 1936, se observa una densificación muy pronunciada de la zona. Al principio, no estaba urbanizado el lado Norte del arroyo Maldonado. Pero paso a paso, el área comenzó a ocuparse y a construirse.

Evolución y desarrollo de los ejes

Buenos Aires



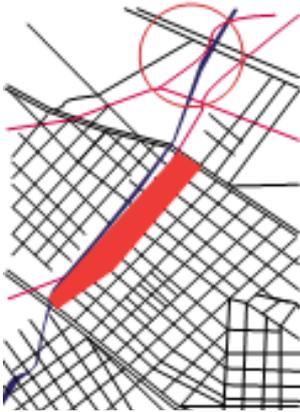
1884

Hay prolongaciones de vías importantes del otro lado del arroyo



1895

La grilla del otro lado del arroyo está trazada

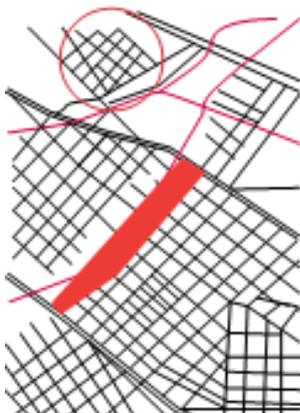


1897

El trazado del arroyo Maldonado ha cambiado. Aparecen otras vías de ferrocarril

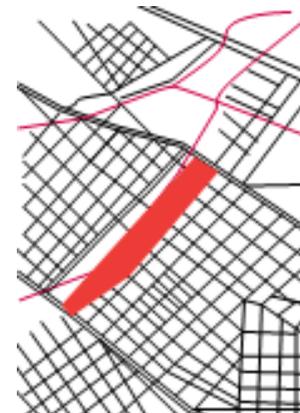


1900



1925

Las vías del lado sur han sido completadas



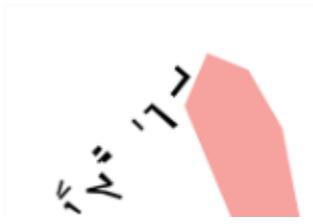
1937

Desde el punto de vista de los flujos, también podemos ver una densificación. A partir de los primeros planos, se observa la existencia de los ejes más destacados que siguen siendo importantes hoy en día: la Avenida Córdoba, Santa Fe, etc.

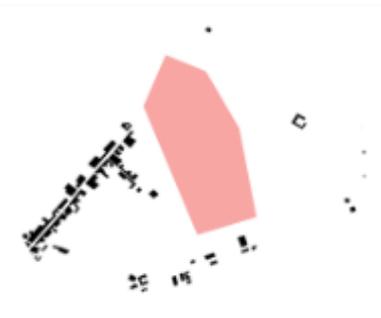
La rectificación y luego la desaparición visual del arroyo Maldonado, debido a su entubamiento, son acontecimientos muy importantes en la historia de la zona. Así como el desarrollo del Ferrocarril.

Evolución y desarrollo del sector

Paris



1807



1818-1824



1820-1866



1900

Aparición del muro del recinto de Thiers en Paris y de los mataderos



1950-1965

Demolición del muro del recinto de Thiers en Paris



2017

Entre 1728 y 2017, se observa una densificación muy pronunciada de la zona. En el momento en que aparecieron los mataderos, la mancha urbana ya estaba en las afueras de París gracias a los recintos de Thiers. La zona ya estaba consolidada. El negativo de estos mapas permite destacar los diferentes flujos: carreteras, canales, etc.

Evolución y desarrollo de los ejes

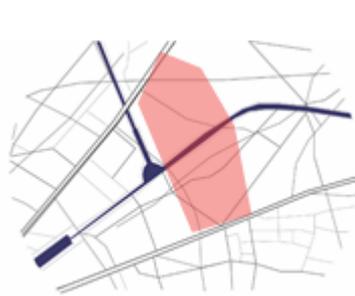
Paris



1728
Avenida de Flandres,
Ruta hacia Alemania



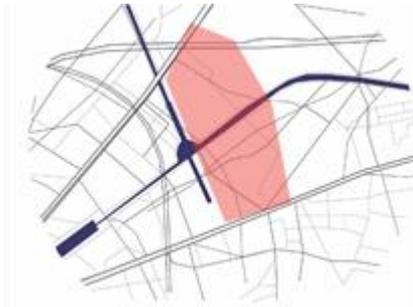
1807



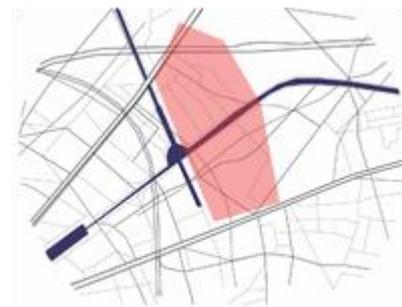
1818-1824
Aparición del canal de l'Ourcq



1820-1866
Surgimiento del
ferrocarril



1900



1950-1965



2017
Aparición de la circunvalación de
Paris que ahora es la frontera
entre la Capital y los suburbios

Desde el punto de vista de los flujos, también se ve una densificación, pero más diversa. Las avenidas de Flandes y Jean Jaurés son los ejes que conectan París y sus suburbios. La aparición del Canal de l'Ourcq y del Ferrocarril también marcaron grandes cambios en el desarrollo de la zona, así como la carretera periférica, que actualmente limita a París capital.

HISTORIA DE LA ZONA ROJA

La zona del ferrocarril y las bodegas 1882-1950

El apogeo

Como su nombre lo indica, el objetivo de este Ferrocarril era unir la Ciudad de Buenos Aires con el Océano Pacífico, atravesando para ello las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. En Londres, en 1882, se creó la compañía «Ferrocarril al Pacífico», cuyo trazado comenzó a realizarse en ese mismo año.

La presencia de este ferrocarril implicó la instalación de muchas bodegas entre las vías del tren y la actual Godoy Cruz para acopiar la producción vitivinícola que llegaba desde la región de Cuyo. En efecto, los trenes desde Mendoza traían vino para redistribuirlo fraccionado en la capital.

La creación de la estación de trenes de Palermo llevó al levantamiento de las vías en 1905, y la utilización de los arcos del viaducto como depósitos.

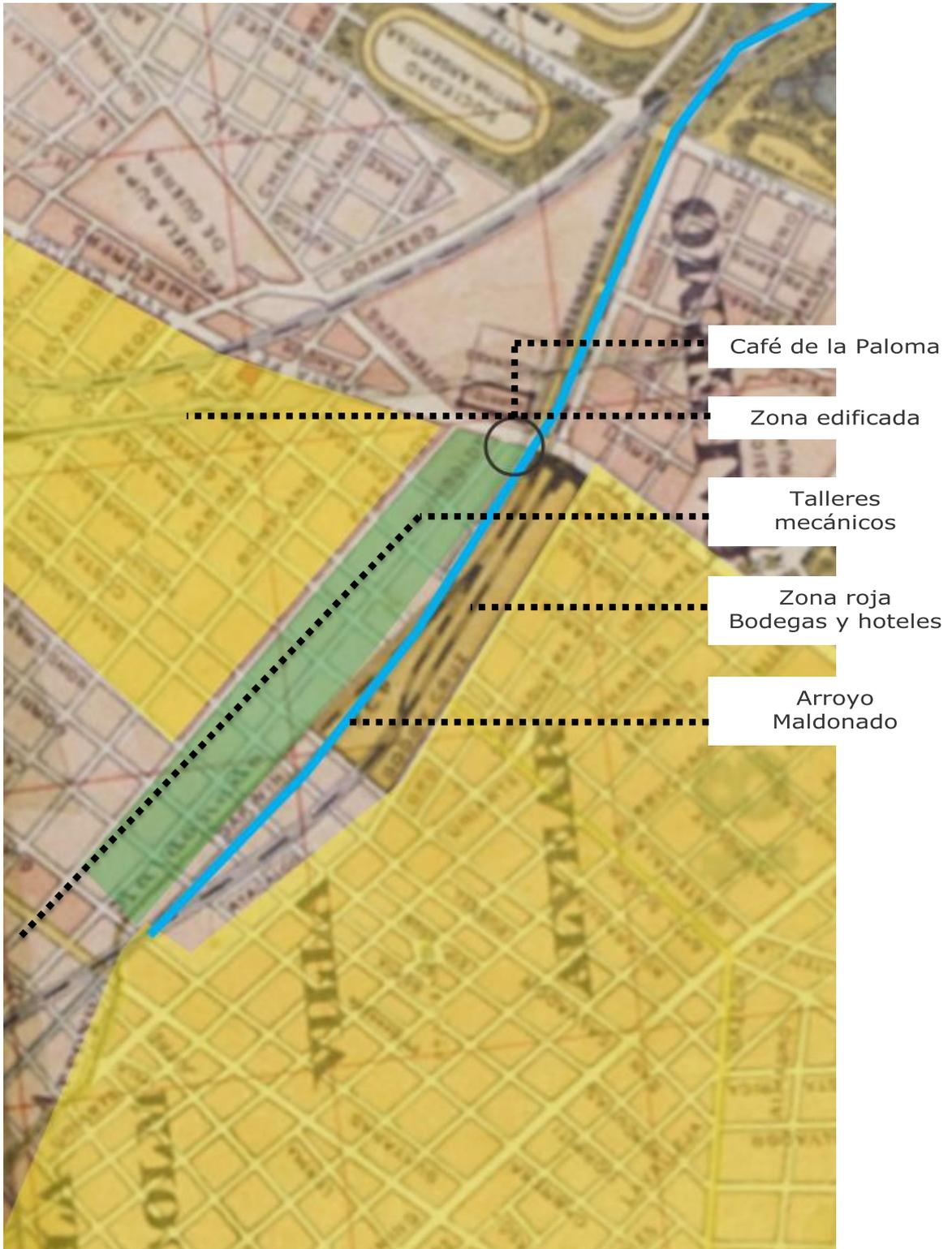
En estos depósitos y bodegas (principalmente la Bodega Giol -que en 1915 fue considerada la bodega más grande del mundo- y Santa Ana) se realizaba el embotellado del vino. Las empresas que realizan estas actividades industriales vertían sus residuos en el arroyo Maldonado. Este último no tenía función portuaria por sus dimensiones -en comparación con el Canal de l'Ourcq- pero causaba muchos problemas: toda el área se inundaba con frecuencia -cada dos semanas o un mes- por la cantidad de lluvia que caía al año.

Sobre su ribera había muchas actividades marginales y también algunos cafés donde se bailaba tango. Estos sitios han inspirado mucha literatura, como lo hizo el poeta Héctor Pedro Blomberg en su poema "Las noches del café de La Paloma". Nadie quería vivir en esta zona de prostitución y malevos.

Después del brote de fiebre de 1870, que mató a 14.000 personas sobre una población de 190.000 personas, se tomaron medidas sanitarias. Para mejorar la higiene y resolver todos estos problemas de inundaciones, en 1918, se lanzó un proyecto para entubar el arroyo Maldonado. En 1929 se concretó la obra y comenzó a construirse la Avenida Juan B. Justo que fue inaugurado en 1937. Pero todo esto no resolvió las inundaciones. En 1940 se inauguró la estación de subte «Palermo» que ayudó a dinamizar la zona como lugar de interés con sus sitios cercanos como Plaza Italia, La Rural, el Rosedal de Palermo, el Zoológico, el Jardín Botánico, la Plaza Serrano, el Regimiento de Infantería Patricios, el Centro Cultural Islámico, el Hipódromo de Palermo, la Cancha de Polo, entre otros.

Hacia el noroeste, límite del área de estudio, se fueron instalando talleres mecánicos, y comercios donde se vendían repuestos de automóviles sobre las calles Warnes y San Martín.





1912

Mapoteca Biblioteca Nacional



Inundaciones del
arroyo Maldonado
1912

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*



Inundaciones del
arroyo Maldonado
1912

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*



Entubamiento del
arroyo Maldonado
1929

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*



Estación Palermo
de trenes.

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*



Estación de trenes
Palermo

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*



Estación Palermo de
trenes

*imagen del libro
Palermo, un barrio
porteño, Diego A. del
Pino. Fundación
Banco de Boston,
Buenos Aires, 1991*

HISTORIA DE LOS MATADEROS

Aparición de los mataderos y del mercado de ganado 1850-1950

El apogeo

En el siglo XIX, el 19 distrito de París sufrió varios cambios. En efecto, el decreto para construir el Canal de l'Ourcq fue decidido en 1802. Al principio, el objetivo principal del canal era abastecer de agua potable a París, para que la población pudiera saciar su sed y, también, para complementar todas las fuentes de París.

Durante la construcción del Canal de l'Ourcq, hecho por Napoleón en 1824, más de 300 prisioneros prusianos fueron asignados a dicha tarea.

Después de acabar esta enorme obra, los canales de Saint Denis y Saint Martin fueron construidos en 1826 para conectar el Canal de l'Ourcq con el río Sena, y así permitir la navegación, y también los intercambios comerciales mediante el transporte fluvial.

De hecho, el agua de la cuenca de La Villette superaba con creces la cantidad de agua necesaria para abastecer a París. *“Este Canal no debe ser una napa freática inútil y desierta, destinada a ser un paseo para unos pocos ociosos”*. (Paris projet, n15).

Sin embargo, las actividades previstas para La Villette nunca alcanzaron una extensión considerable. La cuenca estaba bordeada por almacenes, algunas pequeñas empresas, pero esta zona portuaria nunca fue un gran polo de trabajadores. Por una buena razón, el Canal de San Martín nunca pudo ser profundizado o ensanchado y contenía muchas esclusas que frenaban el tráfico.

En 1859, se autorizó a las autoridades de la ciudad de París a crear un gran mercado de ganado con un nudo ferroviario conectado a la pequeña línea de cinturones para sustituir a los mataderos de Montmartre, Le Roule, Ménilmontant, Grenelle y Villejuif. La estación «Paris-Bestiaux» fue inaugurada en 1867 en la Puerta de Pantin.

El mercado de ganado estaba situado entre la Avenida Jean Jaurés y el Canal. Una vez que la bestia había sido comprada, cruzaba el Canal, en dirección al matadero ubicado entre el Canal y la Avenida de Flandres. En los Mataderos de La Villette había muchos oficios altamente especializados: trabajadores de la sangre, noqueadores, fabricantes de embutidos, carniceros, etc. y algunas actividades estaban específicamente reservadas a las mujeres: en las menudencias y embutidos en particular, con la preparación de la factura de cerdo, recuperación de la sangre y los despojos, el desangrado, etc.

Es el apogeo de la cuenca de La Villette, alrededor de 1900, 23.000 ovejas y 5.000 bueyes fueron sacrificados y despellejados todos los días.



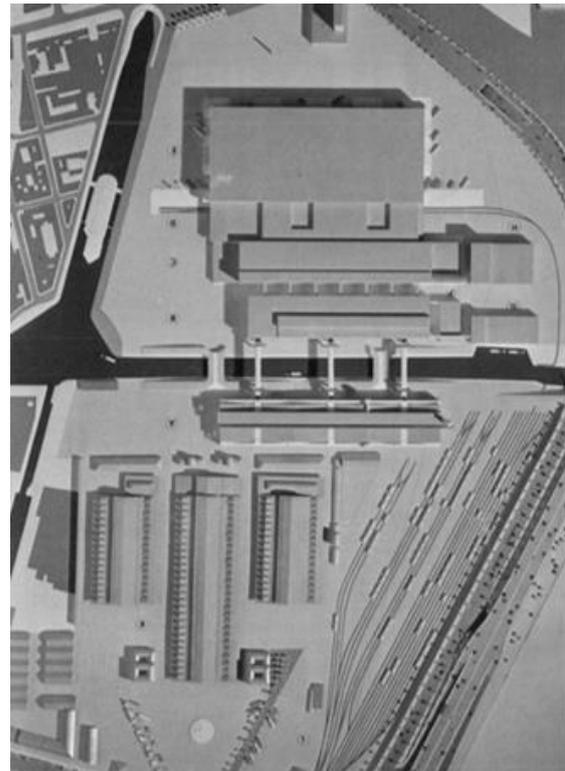
Primeros dibujos del Canal de l'Ourcq, 1825



Aparición del Canal de l'Ourcq, 1824



Planos de los mataderos y el mercado
Imagen de la revista Paris Project N°15, Taller
Parisino de Urbanismo



Proyecto de los años 1950 que fue
bastante realizado
Imagen de la revista Paris Project N°15, Taller
Parisino de Urbanismo



Fotografías del mercado de ganado



Explotación de los mataderos



Fotografias:



Fotografía 1



Fotografía 2



Fotografía 3



Fotografía 4

LA ZONA ROJA EN LA LITERATURA

"Las noches del café de La Paloma"

Héctor Pedro Blomberg

"Café del barrio viejo, café de La Paloma... Yo
soñaba en sus mesas o jugaba al billar En los
largos hastíos de remotos veranos
En las noches alegres que no han de volver más.

En una de esas noches mis ojos se encontraron

Con su carita pálida...era rubia y gentil...

Yo le escribía versos...me amó una primavera,
La renguita Lucía, que tocaba el violín.

Aquí, el autor puede estar hablando de una prostituta

Romero me aburría con largas narraciones
De cuando fue conscripto y anduvo por el sur;
Yo escuchaba en silencio, abstraído, y miraba
La vereda de enfrente, donde había un ombú.

El moreno Requena, tocaba la guitarra
Y me contaron historias que no tenían fin,
Historias de divorcios y escandalosos pleitos:
Requena era escribiente de un juez en lo civil.

Juan Cruz leía siempre novelas de Gutiérrez:
"El chacho", "Hormiga negra", "Juan Cuello", en el café;
Soñaba con el tiempo de Rosas y tenía
Una daga de plata guardada en el jacquet.

Si el narrador tiene un cuchillo, puede ser que el área fuese peligrosa.

Después venían otros, Anselmi, los Rodríguez,
Que jugaban al truco hasta el amanecer;
El oficial Martínez, que hacía versos malos,
Los leía en voz alta, en medio del café.

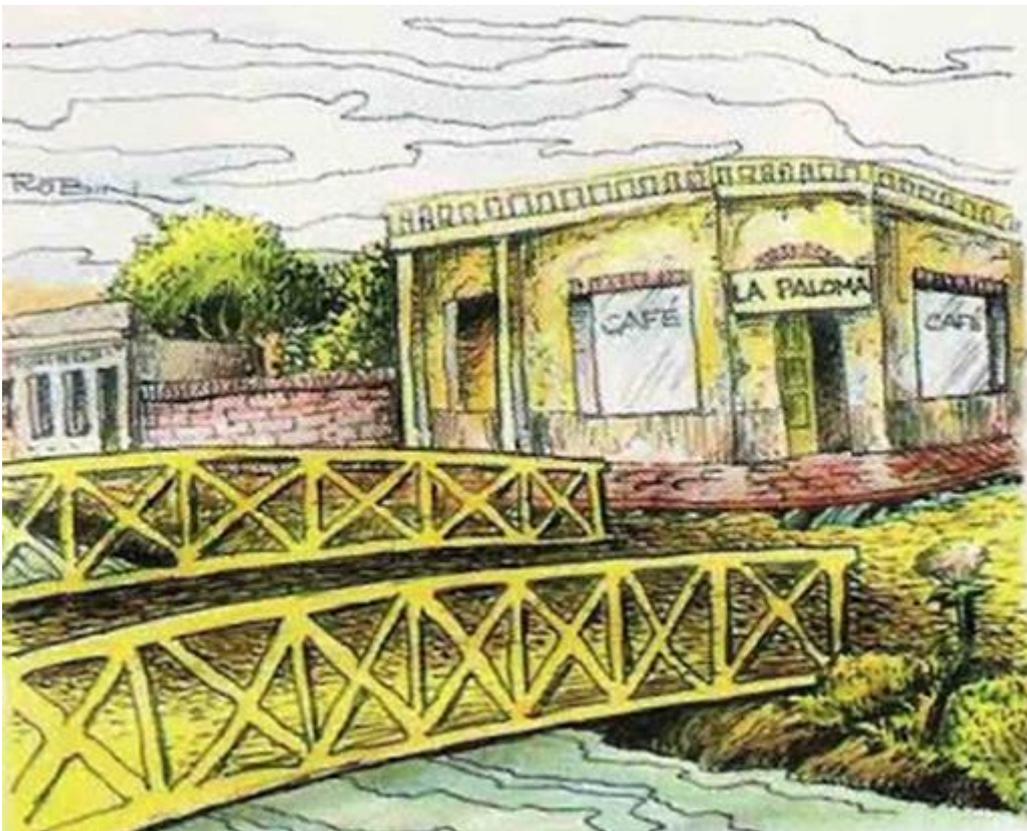
Don José el de "La estrella", que cerró la farmacia,
Cuando una noche, en junio, su mujer se murió
Y le dejó solito... ¡Como bebía el pobre!
Se quedaba dormido, tranquilo, en su rincón.

No he encontrado a ninguno, después de tantos años;
El café no es el mismo y ya no está el ombú...
¡Oh noches del antiguo café de "La Paloma"
¡Que vieron dulcemente pasar mi juventud!

Pienso en todos: se han ido con sus pequeñas vidas,
Con los oscuros sueños que soñaban aquí.
Sólo queda un recuerdo de amor de primavera:
La renguita Lucía que tocaba el violín".



Café de La Paloma, "bordeada por sus cafetines aledaños, almacenes, fondas y despacho de bebidas, la zona se convirtió en una frontera difusa en el mapa"



Café de La Paloma y el arroyo Maldonado

LOS MATADEROS EN EL ARTE Y LA LITERATURA



El fotógrafo Eli Lotar tomó una serie de tomas de los mataderos que fueron publicadas en muchos periódicos: las fotos muestran las condiciones de trabajo en los mataderos: bestias sacrificadas en el suelo.

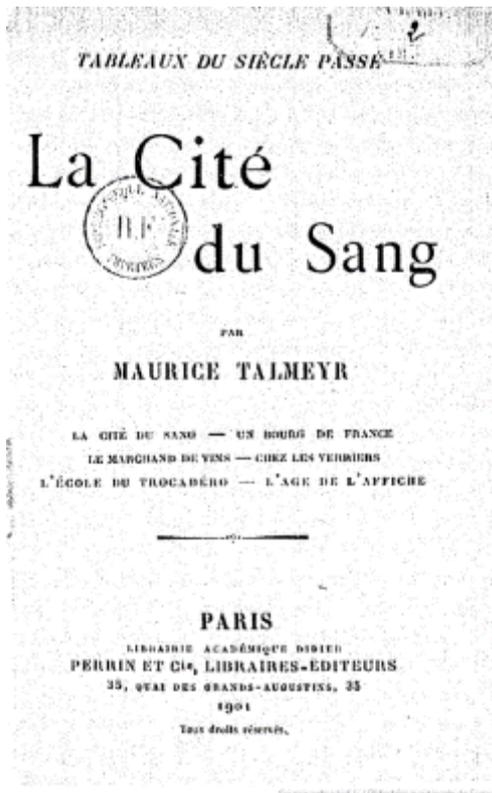
imagen del libro La Villette: Vie d'un quartier de Paris, Auguste Rouquet, 1930

Canción "Les Joyeux Bouchers" Boris Vian, 1954

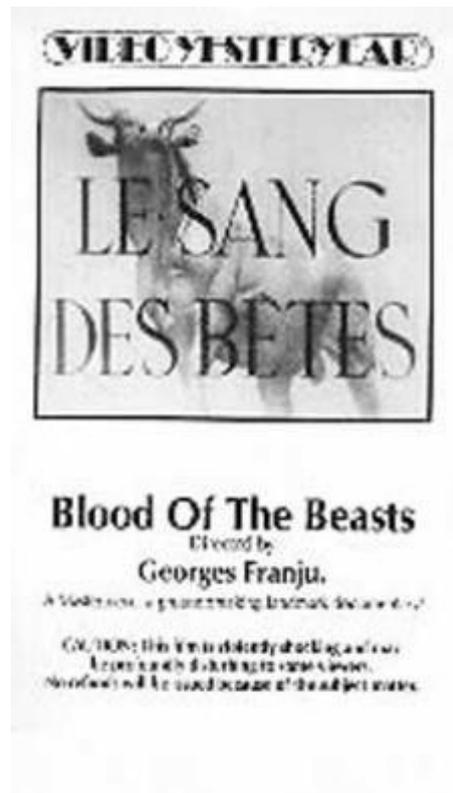
*C'est le tango des bouchers de la Villette
C'est le tango des tueurs des abattoirs
Venez cueillir la fraise et l'amourette
Et boire du sang Avant qu'il soit tout noir
Faut qu'ça saigne!
Faut qu'les gens aient à bouffer, faut qu'les
gros puissent se goinfrer
Faut qu'les petits puissent engraisser, faut
qu'ça saigne!
Faut qu'les mandataires aux Halles puissent
s'en fourrer plein la dalle
Du filet à huit cent balles, faut qu'ça saigne!
Faut qu'les peaux se fassent tanner, faut
qu'les pieds se fassent paner
Que les têtes aillent mariner, faut qu'ça
saigne!
Faut avaler d'la barbaque pour être bien gras
quand on claque
Et nourrir des vers comiques
Faut qu'ça saigne bien fort!
C'est le tango des joyeux militaires
Des gais...*

Canción "Los carniceros felices" Boris Vian, 1954

*Es el tango de los carniceros de La Villette.
Es el tango de los asesinos de mataderos
Ven a recoger la fresa y el amourette.
Y bebe sangre antes de que se ponga negra
¡Tiene que sangrar!
La gente tiene que tener comida, la gente
gorda tiene que ser ca- paz de comer.
¡Los pequeños tienen que poder ganar peso,
tiene que sangrar!
Los agentes de Les Halles deben poder poner
sus manos en la losa. Red de bola 800, ¡tiene
que sangrar!
Las pieles deben broncearse, los pies deben
empanarse.
¡Deja que las cabezas se marinen, tiene que
sangrar!
Tienes que tragar comida asada a la
barbacoa para estar gordo cuando mueres.
Y alimentar a los gusanos en coma
¡Tiene que sangrar mucho!
Es el tango de los militares felices
Gente gay.....*



*Libro inspirado en los mataderos
La ciudad de la sangre*



*Film documental sobre los
mataderos. 1948*

Estos dos carteles muestran la visión de la población sobre los mataderos: el lugar de la muerte, la ciudad de la sangre, etc.

En la canción «Il est cinq heure, Paris s'éveille» de Jacques Dutronc, hay referencias a los mataderos:

*"Les banlieusards sont dans les gares
À la Villette on tranche le lard Paris by night,
regagne les cars Les boulangers font des
bâtards"*

*"Los viajeros están en las estaciones
En La Villette cortamos el tocino
París de noche, regreso a los autobuses
Los panaderos hacen bastardos"*

Paris-Atlas de Fernand Bournon (1900)
*"Les étables où les malheureux animaux
attendent le coup de massue ou le coup de
couteau final y alternent avec les échaudoirs,
nom bizarre donné aux salles où se donne la
mort. On y tue pendant la nuit, on y prépare
et débite les viandes dans la journée. Les
ouvriers employés à ce dernier travail sont,
non moins étrangement, nommés chevillards,
parce qu'ils disposent les bêtes dépecées sur
des crocs en fer nommés chevilles. Il paraît
que ce rude métier, qui exige beaucoup de
force et d'adresse, ne porte pas à la
mélancolie: les bouchers de La Villette sont
d'humeur joyeuse, de santé robuste comme il
convient à des gens qui, par métier, font des
cures de sang ordonnées aux personnes
débiles."*

Paris-Atlas de Fernand Bournon (1900)
*"Los establos donde los desafortunados
animales esperan el último garrote o
puñalada alternan con los revendedores, el
extraño nombre que se da a las habitaciones
donde se da la muerte. Allí matan por la
noche, preparan y cortan la carne durante el
día. Los trabajadores empleados en este
último trabajo son, no menos extraño,
llamados tobilleras, porque colocan a los
animales desollados en colmillos de hierro
llamados tobillos. Parece que este duro
trabajo, que requiere mucha fuerza y
habilidad, no conduce a la melancolía: los
carniceros de La Villette están de buen
humor, con una salud robusta, ya que se
adapta a personas que, por profesión, hacen
curas de sangre ordenadas a personas
estúpidas."*

LA DECADENCIA

Palermo

Buenos Aires 1950-1980

En primer lugar, en 1948, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico fue nacionalizado, y cambió su nombre por «Ferrocarril General San Martín».

Del lado de las bodegas, a partir de los años 1954, la bodega Giol empezó a tener dificultades financieras.

En 1963, se dictó la ley 23.149: "de fraccionamiento de vinos en origen en Argentina: su proceso de surgimiento, los problemas".

Esta ley obligaba a las bodegas a embotellar vino en su provincia de origen y prohibía la llegada de vino a granel a la capital. A partir de entonces, los depósitos y las plantas de embotellado dejaron de tener interés para la ciudad de Buenos Aires. Esta ley provocó la quiebra de muchas bodegas, entre las que destaca la de Giol, que cerró definitivamente sus puertas en 1988. Por lo tanto, toda la zona del entorno del ferrocarril -en el barrio de Palermo- quedó abandonada, lo que no favoreció al desarrollo del barrio, ocupado por un gran número de familias y se produjo el deterioro urbano.

Sólo había una pregunta en mi cabeza: ¿cómo es que la bodega más grande del mundo (Giol), sinónimo de poder, tuvo que cerrar sus puertas, y otra pequeña bodega familiar como la bodega López (con sede en Mendoza), e instalada en Buenos Aires desde hace más de 120 años, fue capaz de sobrevivir a esta tormenta?

Con esta ley, sobre el embotellado de vinos, las empresas que estaban ubicadas allí debido al alto costo de los impuestos tuvieron que trasladarse fuera de la capital, para sobrevivir.

Según un empleado de la bodega López -que tuvo la amabilidad de responder a mis preguntas- mencionó que todo había sido según el tamaño de las empresas: la bodega Giol no sobrevivió porque era enorme. Mientras que la bodega López, una pequeña empresa, pagaba menos comisiones de depósito, etc., al ser una bodega muy pequeña.



El Área abandonada
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación
Productiva



La Villette
Paris 1950-1970

Con el paso de los años, las instalaciones fueron cada vez más inadecuadas y su funcionamiento obsoleto. Un desequilibrio se manifestaba en las diversas funciones del complejo, donde se vendían muchos más animales de los que se mataban, y casi la mitad del ganado se iba a otros mataderos. Se denunciaban además las malas condiciones de higiene.

En 1921 Juillerat P. en *L'hygiène publique* lo describe de la siguiente manera:

"Los mataderos son a menudo simples aglomeraciones de mataderos particulares con los mismos defectos económicos. Los animales se sacrifican en la celda o escaldadura de cada carnicero. Es en la escaldadura donde el animal aturdido es sangrado, eviscerado, despellejado. Los cadáveres yacen en el suelo, manchados con sangre, el contenido de los estómagos, basura de todo tipo. La mayor parte del contenido de la sangre y del estómago se expulsa por el desagüe y se pierde. Los cueros sucios se apilan en un rincón de la escaldadura donde se cierran y se deterioran. Enjambres de moscas, olores desagradables, estas son las comodidades que disfrutaban los vecindarios que rodean estos mataderos".

Fuente: <http://www.paris1900.fr/paris-rive-droite/abattoirs-de-la-villette>

Este texto nos muestra de manera clara las condiciones de trabajo de los mataderos y los problemas de higiene que había. Para recuperarse de este fracaso, un gran proyecto de industrialización de los mataderos tomó forma en la década de 1950 con el fin de modernizarlos y de atender el comercio a nivel nacional.

Sin embargo, en los años 70, con el desarrollo del transporte refrigerado, el sacrificio en la granja se había vuelto mucho más racional. Por eso, el matadero se trasladó fuera de París debido al cambio en el canal de comercialización. El proyecto de modernización ha sido abandonado.

En 1973, el mercado de la carne se trasladó a Rungis. Es el cierre definitivo de los mataderos. Es por eso que la ciudad de París compró el complejo.

Por lo tanto, la función portuaria del Canal quedó completamente en el camino. Excepto la «Grande Halle» de La Villette y otros elementos como la fuente de los Leones de Nubia, todos los edificios fueron demolidos. La prioridad era, por tanto, revitalizar este barrio abandonado y reconectarlo a los otros distritos de París.



Foto del traslado de los mataderos de la Halles de la Villette a Rungis

Artículo «Le célèbre marché alimentaire fête ce mardi le quarantième anniversaire de son installation à Rungis.» en Libération



Demolición de la Halles de Baltard

imagen de Christian Vancau



Eli Lotar mostrando las condiciones de higiene de los mataderos

imagen del libro *La Villette: Vie d'un quartier de Paris*, Auguste



Demolición de la Halles de Baltard

imagen de Christian Vancau

LA REVITALIZACIÓN

Palermo

Buenos Aires 1990-2018

A mediados de la década del '90 se analizaron diversos proyectos, tales como un centro cultural, un complejo de cines y un espacio verde con un lago artificial, pero ninguno prosperó. Después de casi quince años de abandono, la ciudad empezó a pensar en otro proyecto.

Desde los años 1977, existe el nuevo código de urbanismo en Buenos Aires, que tiene como objetivo crear una ciudad más equilibrada, integrada, que brindase las mismas oportunidades tanto al norte como al sur de la Ciudad; que cuide el patrimonio histórico, que promueva una Ciudad más sustentable, y que se adapte a la realidad actual (mixtura de uso).

Hay también puntos que son importantes:

Se redirige la circulación vehicular hacia las avenidas; se prioriza la movilidad peatonal y la creación de nuevos espacios verdes.

Se plantea un desarrollo urbano consciente a partir de la identificación y creación de unidades sustentables

Por eso, los proyectos urbanos que se desarrollan sobre esta zona no son viviendas privadas sino un parque urbano, edificios para el ministerio, centros comerciales y culturales, etc. (Fuente: Código Urbanístico, sitio del Gobierno).

El Ministerio de Educación firmó asimismo un acuerdo con la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU) de la Universidad de Buenos Aires (UBA) para su asesoramiento en todas las cuestiones urbanísticas y de realización del concurso del proyecto. El objetivo principal fue de respetar la historia del sitio y las huellas de las industrias bodegueras que allí funcionaron.

La idea de integrar al Polo Científico Tecnológico -centro aglutinante político administrativo de la ciencia local, un conjunto de institutos dedicados a la investigación- fue concebida hacia comienzos del año 2006. Así, la renovación de los edificios de la bodega Giol empezó para destinarse a los edificios del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva (ahora es secretaría del ministerio).

Después de la rehabilitación de la antigua bodega Giol, fue construido, en el año 2014, el Centro cultural de la ciencia. En frente del polo de la ciencia está la realización de un parque urbano público.

Al mismo tiempo, se sucede la renovación de la zona que es ahora el área comercial «Distrito de los Arcos».

También se están construyendo, al otro lado del ministerio (casi terminado), el viaducto del ferrocarril San Martín y se han iniciado las obras del lado de la avenida Córdoba.





Bodegas Giol. Antes y después de la rehabilitación
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.



Distrito Arcos. Visita a obra 2012
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.



Bodegas Giol. Antes y después de la rehabilitación
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva



Puente del tren San Martín. Trabajos en curso



Parque Urbano del Centro cultural de la Ciencia



Fotografías de la autora

La Villette *Paris 1980-2018*

Desde 1973, los mataderos fueron abandonados. En los años 1970, la propiedad de los mataderos estaba en manos del Estado. Para re dinamizar la zona, un concurso de idea se realizó en 1975. Era la primera vez que un concurso de urbanismo tan grande se daba en Paris reuniendo 340 equipos de urbanistas, arquitectos, franceses y extranjeros que se presentaron al concurso.

El parque de La Villette:

La arquitectura del parque fue confiada en 1983 a Bernard Tschumi, arquitecto francés de origen suizo. La característica esencial del parque es no romper la perspectiva de norte a sur. Un paseo cinematográfico revela jardines temáticos que son patios de recreo y teatros donde se escenifica la naturaleza. Una galería rectilínea con una cubierta en forma de ola conecta el norte y el sur. El parque está fuertemente marcado por un patrón sistemático de edificios rojos llamados «follies».

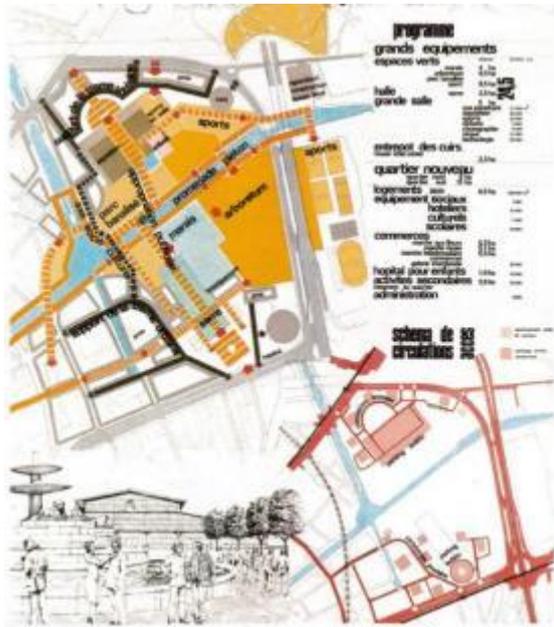


La grande Halle de La Villette:

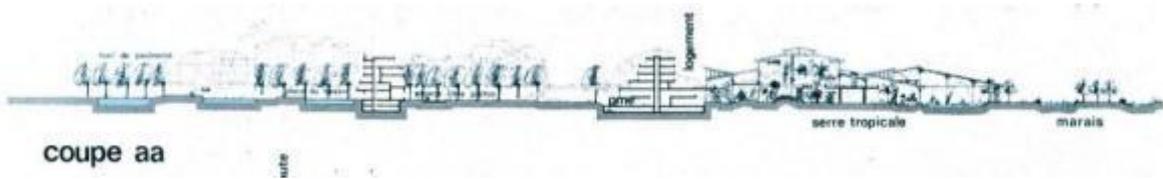
Desde el nacimiento del Parc de la Villette, donde se ubicaban los antiguos mataderos, la Grande Halle se ha convertido en un salón de actos culturales y exposiciones. La rehabilitación fue realizada por los arquitectos Bernard Reichen et Philippe Robert. La filarmónica de Paris: fue un proyecto de Jean Nouvel, inaugurado en 2015 es un nuevo edificio icono de Paris.

Todo el proceso de revitalización de los antiguos mataderos de La Villette se centró en el establecimiento de la cultura para atraer a la población.

En efecto, además del parque urbano de La Villette, lo que permite a los parisinos disfrutar de un espacio verde, todos los edificios rehabilitados o construidos, tocan de una manera u otra a la cultura: sala de conciertos, Ciudad de la ciencia y la industria, sala de exposiciones, filarmónica, teatro, etc.



Primer premio del concurso de ideas



Segundo y tercer premio del concurso de ideas
Imágenes de la revista Paris Project N°15 – Taller parisino de Urbanismo



Ciudad de la Ciencia y la Géode



Filarmónica de Paris



Una de las Folies de Tschumi



Le grand Halle de La Villette

LÍNEA DE TIEMPO

Palermo Buenos Aires

1866

El arroyo Maldonado representa el límite entre la ciudad de Buenos Aires y su provincia



1870

Epidemia de fiebre amarilla. 14.000 muertes sobre una población de 190.000 personas. La provisión de agua potable es insuficiente. Se adoptan medidas para mejorar la situación sanitaria

1882

Creación en Londres de la línea de ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico

1884

Podemos ver la aparición de Plaza Italia y el actual Jardín Botánico, hay manzanas que comienzan a edificarse entre el ferrocarril y el arroyo. Las manzanas son ocupadas por depósitos de las bodegas para el envasado de vino.



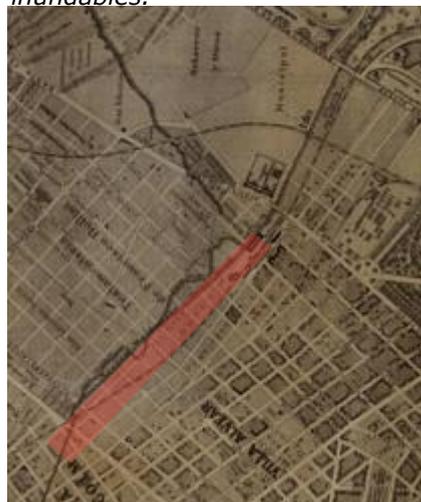
1888

*Se proyecta la estación Palermo
Aparición del automóvil en Argentina*



1895

Urbanización de la zona a la izquierda del ferrocarril y del arroyo. Los terrenos eran inundables.



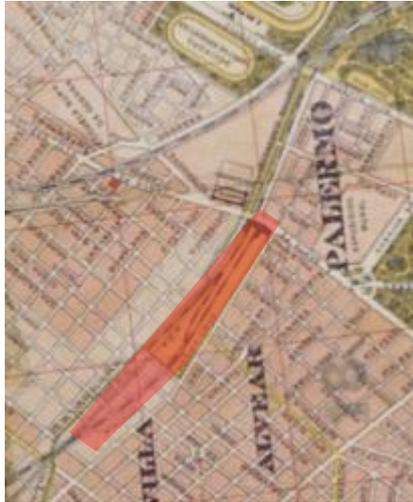
1905

Inauguración de la estación Palermo. El ferrocarril está sobreelevado. Aparecen "los arcos"



1912

La línea del ferrocarril se amplía hasta la estación Retiro



1915

La bodega Giol es "la más grande del mundo".



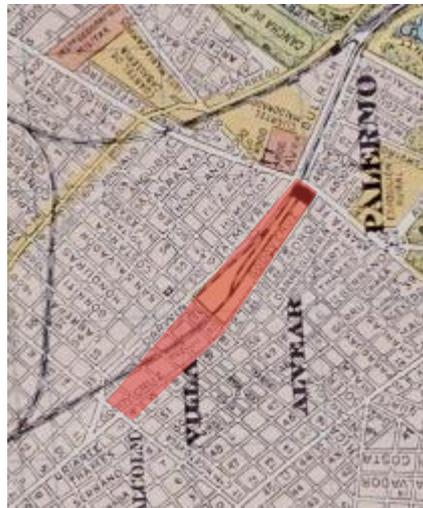
1929

El arroyo Maldonado comienza a ser entubado



1937

El arroyo Maldonado ya se encuentra entubado en todo el sector y se crea la Av. Juan B. Justo sobre su trazado. Ampliación de las vías del ferrocarril



1940



1941

Se puede observar como la grilla ya está completa y edificada. Esto se puede constatar en las edificaciones aun en pie.

Se ven varios edificios grandes luego demolidos, probablemente industrias o talleres.



1948

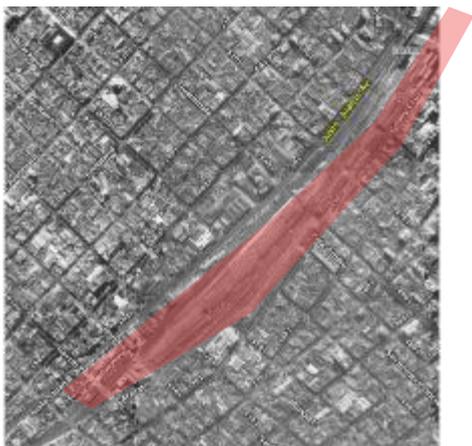
Nacionalización del ferrocarril. El ferrocarril Bs. As. Al Pacífico pasa a llamarse Ferrocarril Gral. San Martín

1963

*Ley 23.149
Fraccionamiento de vino en su origen. El envasado de vino debe producirse en su provincia de origen*

1965

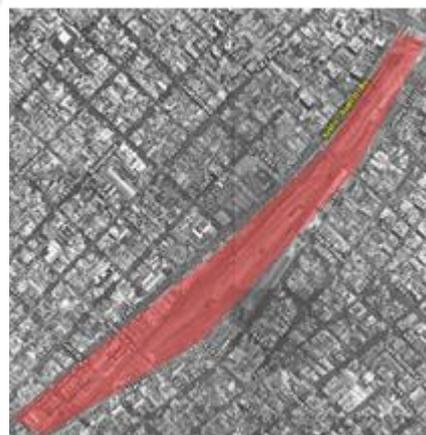
Se puede observar que la altura de los edificios a la derecha de la Av. Juan B. Justo comienza a crecer, mientras que al otro lado la escala permanece pequeña



1977

Nuevo Código Urbano en Buenos Aires

1978



1984

El estado se hace cargo de la Bodega Giol



1988

La Bodega Giol cierra

2011

Inauguración de la primera etapa del proyecto para el ministerio de Ciencia y Tecnología y los institutos de investigación en el antiguo edificio de las bodegas Giol



2014

La zona del ferrocarril a la altura de la estación Palermo ha cambiado completamente y se convierte en Distrito Arcos (paseo de compras)



2004

Primera fotografía aérea en color. Se observan grandes torres construidas junto a la Av. Bullrich. Pareciera que la zona del ferrocarril al nivel de la estación, ha cambiado. Aparece una nueva zona comercial sobre la Av. Cerviño y un nuevo edificio en la Sociedad Rural



2018

Construcción del nuevo viaducto del ferrocarril San Martin



La Villette
Paris

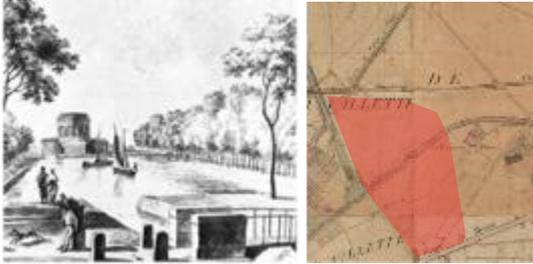
1770

Planos de Cassiani: Primeros planos del sector, en esta época, a las afueras de Paris. El canal de l'Ourcq no existía aún. Se puede observar la actual Av. De Flandres y Jean Jaures



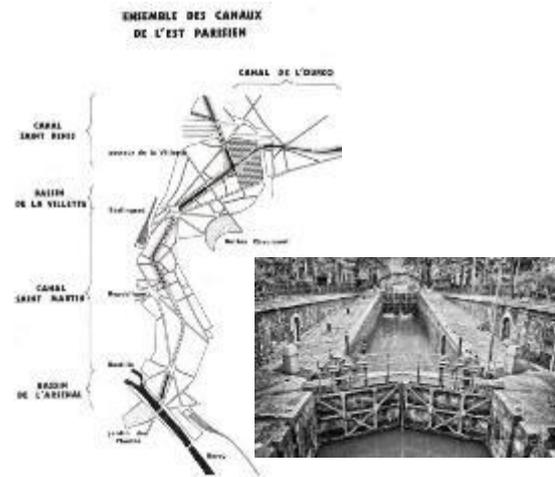
1818-1824

Cartas de "l'Etat Major". El canal de l'Ourcq es creado por Napolón y Haussman



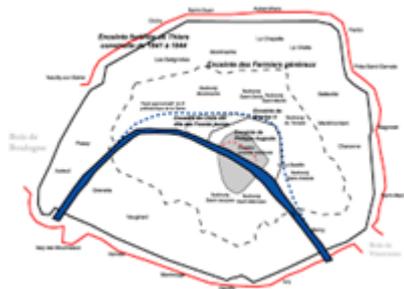
1826

Construcción de los canales Saint Martin y Saint Denis para conectar el canal de l'Ourcq al Sena



1840

Construcción de los muros de Thiers (límite actual de Paris). La zona de La Villette queda incluida en la ciudad de Paris



1859

Construcción de los mataderos y el mercado de La Villette para sustituir los de Monmatre y así alejar del centro de Paris estos usos



1929

Demolición de los muros de Thiers

1949

Los mataderos son considerados obsoletos y antihigiénicos. Por lo tanto, el ayuntamiento pone en marcha un plan de modernización.



1950

Se invierte gran cantidad de dinero en el proceso de modernización de los mataderos



1967

Estalla un escándalo nacional por los altos costos de la modernización. Se suspenden los trabajos.

1970

Primera foto satelital del sector



1974

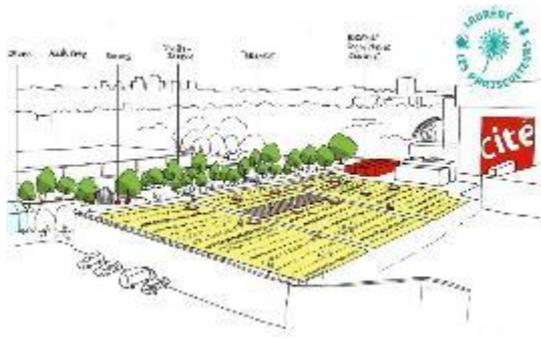
Se suspende la actividad de los mataderos en la Villette y se trasladan a Rungis. Se prohíbe la localización de mataderos dentro de los límites de la capital



1975

Se realiza el concurso de ideas para la revitalización del sector





1980

Se demuelen varios edificios de los ex-mataderos. Algunos se mantienen (como "la grande halle") para ser refuncionalizados



1981

Se inicia el proyecto de parque urbano y la ciudad de las ciencias de La Villette



1983

Se le adjudica al arquitecto Bernard Tschumi los trabajos del parque urbano

1984

Inauguración de la sala de conciertos Zenith de Paris con capacidad para 6.800 personas



1987

Inauguración del Parque de La Villette con las 8 "Folies" de Tschumi durante la presidencia de François Mitterrand



2015

Inauguración de filarmónica de Paris de Jean Nouvel. Nuevo icono para Paris



CONCLUSIÓN

Con este trabajo de análisis y comparación creo que he podido entender mejor los procesos que se llevan a cabo en antiguas zonas industriales: desde su creación, pasando por su puesta en marcha, decadencia, hasta su renacimiento. Esta investigación se desarrolló comenzando con la historia del origen y evolución de los casos de estudio. Ambos tienen un contexto estratégico similar, pero con posiciones diferentes en relación a la ciudad.

La revitalización de la antigua zona del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico fue esencial porque está situada en el corazón de Palermo, mientras que la de La Villette fue necesaria para reconectar el tejido urbano entre París y sus suburbios.

Se ha realizado una cantidad de trabajo de programación y rehabilitación. Esto plantea la cuestión de la salvaguarda del patrimonio y del uso que se da a los edificios antiguos.

Dos áreas estratégicas

Las dos áreas estudiadas tienen similitudes. Ambas eran un límite entre la capital y la provincia con ubicaciones estratégicas:

El tramo del ferrocarril, en estudio, se encuentra entre dos grandes ejes de la ciudad: la avenida Santa Fe y la avenida Córdoba. Su recorrido total unía la capital con Mendoza, e incluso con Chile.

El arroyo Maldonado nunca fue utilizado como un flujo para la navegación o para actividades portuarias, sino como un curso de agua donde las empresas volcaban sus efluentes industriales. El Arroyo Maldonado también causaba muchos problemas por las numerosas inundaciones que afectaban a la zona. No obstante el área fue favorecida por el establecimiento de bodegas en lugar de viviendas. Desde que el arroyo fue entubado y trazada la Avenida Juan B. Justo, surgieron muchas unidades de vivienda al otro lado de la avenida.

Con respecto a La Villette, la zona de los antiguos mataderos también estaba delimitada por las carreteras principales (Route de l'Allemagne): Avenue de Flandres y Jean Jaurés. Asimismo, el Ferrocarril estaba presente conectando La Villette con el resto de París y la provincia. En la actualidad, siguiendo el modelo de su trazado, se encuentra la autopista periférica que permite el acceso a París a través de sus numerosas «puertas». Hoy en día, dicha autopista representa la frontera entre París y sus suburbios.

A diferencia de Buenos Aires, el curso de agua no ha desaparecido. Construido en 1802 bajo Napoleón, el Canal de l'Ourcq también permitía a los mataderos verter sangre y restos de animales. Además tenía un papel de puerto, conectando La Villette con el Sena. Por lo tanto, gracias al curso de agua se desarrolló La Villette.

Sus evoluciones en el tiempo hasta la rehabilitación

Estas dos zonas alcanzaron su apogeo porque satisfacían las necesidades de una ciudad: la distribución de vino, en Buenos Aires, y la oferta de carne, en París.

El desarrollo de estas áreas fue en aumento debido a su ubicación estratégica y a sus actividades. Sin embargo, al ser zonas marginales el tipo de actividad atrajo a una población especial. En Buenos Aires fue llamada la «Zona Roja». En aquella



época había prostitución, malevaje, bares y cafés (por ejemplo, el café de la Paloma). Al estar las bodegas cerca, favoreció al establecimiento de población obrera.

La Villette fue durante mucho tiempo llamada «La Ciudad de la Sangre», no sólo por las actividades del matadero sino, también, por las otras actividades que allí reinaban (barrio de las afueras de París con muchos crímenes, prostitución, etc.)

Su decadencia se debe:

En Argentina, en 1963, la ley sobre la obligación de fraccionar y embotellar el vino en las provincias de origen ocasionó la quiebra de las bodegas presentes en el lugar.

En Francia, el Estado se embarcó en una costosa rehabilitación para modernizar los mataderos. Una operación que fue abandonada al trasladar los mataderos a Rungis.

Por lo tanto, estas dos zonas fueron abandonadas antes de ser intervenidas por el Estado.

Después de años de degradación, estas áreas han atraído el interés de muchos actores para reconvertirlas. Por un lado, se convocó a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, en la Argentina. Por el otro, se hizo un llamado a concurso internacional de ideas lanzado por el Ayuntamiento de París para La Villette, siendo, ambos ejemplos, motivos de reflexión sobre cómo rehabilitar las antiguas industrias.

La reconversión de estos sectores jugó un papel clave en el futuro del área circundante. Con el desarrollo de los códigos urbanos (como el de 1977 en Argentina) primó la mejora colectiva sobre la acción privada, razón por la cual se fueron rehabilitado / construyendo edificios vinculados a la cultura.

Además, la voluntad de crear un parque urbano es evidente en ambos casos. Por lo tanto, las políticas, en los respectivos Estados, tuvieron una dirección similar.

MEMORIA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación necesaria para producir este TP3 fue más laboriosa que para el TP2 porque tenía que ser más precisa.

Primero, fui directamente a las dependencias del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Haciendo preguntas a los agentes de seguridad y yendo a los espacios de información cada uno me redirigió a diferentes lugares: desde la bodega López en Godoy Cruz, hasta la compañía de ferrocarril en Santa Fe.

Para saber un poco más sobre el Arroyo Maldonado tuve la oportunidad de conocer al urbanista Alejandro Viana que trabaja en el Ministerio del Desarrollo Urbano, en la unidad de Proyectos especiales y planes hidráulicos. Él es un especialista del arroyo, y me ayudó mucho a entender lo que fue el Maldonado y también su entorno. Me facilitó libros además de tener acceso a archivos del gobierno.

Sobre los mapas que busqué en la mapoteca de la Biblioteca Nacional, había zonas dudosas que no podía analizar (como la que fue al lado del arroyo, cuando la zona empezaba a ser urbanizada y edificada).

Después de hablar con muchas personas de esta zona, recolecté información en diferentes lugares: en el museo de los Aguas Corrientes, en la Biblioteca Nacional, el Archivo General de la Nación, la biblioteca de la FADU y la biblioteca del Congreso para buscar artículo en periódicos para entender la transición histórica y urbana que había sufrido esta zona.

En el museo de Aguas Corrientes fue muy difícil consultar los archivos ya que hay muchos pasos burocráticos a seguir (una nota escrita por los profesores y sellada por la facultad, concertar una cita, y luego especificar bien el tema para que un empleado pueda sacar los documentos en la reunión). Debido a las limitaciones de tiempo, renuncié a esta idea. Consultar las otras bibliotecas me ayudaron a localizar materiales para analizar.

Hacer la comparación con los Mataderos de Paris La Villette, no fue fácil tampoco. Conseguir información, estando tan lejos de mi país, fue complicado. Pero, tengo buenos amigos en mi escuela de Arquitectura en Francia que me ayudaron a consultar los libros que tenemos en nuestra biblioteca.

Además, La Villette está en el barrio de mi escuela (ENSA Paris-La Villette), entonces conozco muy bien la historia de esta zona y los proyectos urbanos como el del parque de La Villette de Bernard Tschumi.



AGRADECIMIENTOS

Me gustaría agradecer a todo el equipo de docentes por estimularnos en nuestra investigación para este trabajo. Las pistas que han sugerido han sido muy útiles para mí.

También agradezco a María Marta, y al equipo de profesores por su curso teórico que me da la sensación de volver a Francia y conocer realmente Buenos Aires.

Agradezco a Alejandro Viana, que se tomó el tiempo para recibirme, responder a mis preguntas e investigar conmigo durante muchas horas.

Me gustaría agradecer a mis amigos estudiantes franceses de la *Ecole Nationale Supérieure d'architecture* de Paris La Villette por tomarse el tiempo de consultar libros en la biblioteca sobre mi tema de investigación.

Muchísimas Gracias a todos.

FUENTES CONSULTADAS

Archivos y bibliotecas visitados

Mapoteca de la Biblioteca Nacional de Argentina, Agüero 2502, CABA.
Biblioteca del Congreso de la Nación, Av. Hipólito Yrigoyen 1750, CABA.
Biblioteca de la UBA FADU, Ciudad Universitaria, Pabellón 3, CABA.
Ministerio de Desarrollo Urbano, Av. Martín García 346, CABA.
Bodegas López, Godoy Cruz 2000, CABA.
Museo de las Aguas Corriente.
Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva

Bibliografía

Cutolo, Vicente (1994) *Buenos Aires: Historia de las calles y sus nombres*. Buenos Aires. Ed: Elche.

Del Pino, Diego (1991) *Palermo, un barrio porteño*. Buenos Aires. Ed: Fundación Banco de Boston.

Del Pino, Diego (1971) "Historia y Leyenda del Arroyo Maldonado" en *Cuadernos de Buenos Aires XXXVII*.

Ministerio de Desarrollo Urbano (2013), "Túneles aliviadores del Maldonado" GCBA.

Novoa / Aslan / Joselevich/ Saiegh / Santalo (2013) *Palermo: 1876-1960*, Inventario de Patrimonio Urbano. Buenos Aires.

Rouquet Auguste (1930) *La Villette: Vie d'un quartier de Paris*. Paris. Editions du Cygne.

Revistas

"Historias de la ciudad: una revista de Buenos Aires". Año 1, numero 4, junio 2000.

"Puente sobre las vías del ferrocarril general San Martín y las avenidas Córdoba y Juan B Justo", En *Construcciones*, numero 275, 1967.

Paris *Projet*, n.15, Taller Parisino de Urbanismo

Páginas web

<https://www.buenosaires.gob.ar/>
https://www.wikiwand.com/fr/Abattoirs_de_la_Villette
<https://palermonline.com.ar/wordpress/en-la-ex-playa-ferroviaria-de-palermo-no-hay-disputas-hay-politicas-de-estado/>
https://www.clarin.com/arquitectura/shopping-espera_0_SkZsicliv7g.html
https://www.apur.org/sites/default/files/documents/publication/etudes/paris_projet_15_16.pdf
<https://www.argentina.gob.ar/el-polo-cientifico-tecnologico-en-las-ex-bodegas-giol>
<http://www.openhousebsas.org/polo-cientifico-tecnologico-ex-bodegas-giol>
https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/ex-bodegas-giol-anos-desalojo-siguen-abandonadas_0_ByGiViJ0Fe.html
<http://horizonteferroviano.blogspot.com/2016/11/estacion-pacifico-bap.html>

