



El desarrollo urbanístico y espacial de San Luis/Cuyo-Argentina en la segunda mitad del siglo XX: Hacia un modelo de diferenciación socio-espacial y funcional de una ciudad mediana

María Carolina Segovia

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

FACULTAT DE GEOGRAFIA I HISTORIA
DEPARTAMENT DE GEOGRAFIA FÍSICA I ANÀLISI GEOGRÀFICA REGIONAL



TESIS DOCTORAL

**EL DESARROLLO URBANÍSTICO Y ESPACIAL DE
SAN LUIS/CUYO-ARGENTINA EN LA SEGUNDA MITAD DEL
SIGLO XX: HACIA UN MODELO DE DIFERENCIACIÓN
SOCIO-ESPACIAL Y FUNCIONAL DE UNA CIUDAD MEDIANA**

presentada por:

María Carolina Segovia

Programa de doctorat "Planificació Territorial i Desenvolupament Regional"

Bienio 2003-2005

Director de Tesis: Dr. Günter MERTINS

Tutor de Tesis: Dr. Jaume FONT i GAROLERA

Enero, 2010

CAPÍTULO VII

CAPITULO VII – DESARROLLO Y CRECIMIENTO DE SAN LUIS 1975-2000

La búsqueda de mayor descentralización a nivel nacional, de la fuerza laboral es lo que posibilitó la aparición de los regímenes promocionados, entre los que se encuentra el de San Luis, iniciado a partir del Acta de Reparación Histórica en 1973 (**Capitanelli, 1991: 444**).

Todo esto impulsó el crecimiento y desarrollo económico y demográfico de la ciudad, e implicó que se extendiera espacialmente; como consecuencia fue modificando sus funciones y comenzó su diferenciación socio-espacial “moderna” actual.

7.1 Aspectos Demográficos

Si observamos las **Tablas 6, 7, 8 y 9**, vemos que en el período 1970/2001 la ciudad de San Luis tuvo un crecimiento del 185%, muy superior al total país que tuvo el 55%. Mostrando una tasa de crecimiento del 3,04% en 1970-1980, el mas importante del 3,75% en 1980-1991 y del 3,31% en 1991-2000, superando ampliamente a las capitales vecinas, incluso a la metrópoli regional Mendoza y al total del país.

Se modificó la relación población/superficie, es decir movió el guarismo de la densificación de población por km² que presentaba en los 70's 4,5 hab./km² en la capital de San Luis y 6 hab./km² en el total del país, pero hacia el 2000 la densidad poblacional del país y la capital se igualaron en 12,9 hab./km², siendo la densificación de la capital mucho mas importante ya que muestra un diferencia entre 1950-2000 de mas de 10 hab./km², (**Lentini, 2005: 72**).

Según los expertos entrevistados (**Ver listado anexo, 6-12**) la estructura social sufrió un cambio notable. Miles de profesionales y trabajadores ingresaron a la provincia y sobre todo a la Capital por fines de trabajo. Algunos se quedaron solamente por unos años pero la mayoría se radicó por más tiempo en la provincia. Entre los inmigrantes se encuentran todos los estratos sociales y todos los tipos de niveles de educación. Los profesionales que trabajan en la industria como ingenieros y personal administrativo provienen de la Provincia de Buenos Aires, de la Capital Federal, de Córdoba, de Santa Fe y de Mendoza. Los trabajadores migraron además de las provincias mencionadas del noroeste del país. Los profesionales inmigrantes forman una nueva clase social y cierran una brecha entre la clase media y la clase alta tradicional. La última se dedicó principalmente al sector agropecuario y al sector comercial o de servicios. También se forma la élite política de la provincia. Los profesionales industriales no compiten con ellos, no son los propietarios de las fábricas

en que trabajan. Pero es un grupo social con mucho capital adquisitivo y demandan servicios especializados, otros productos de consumo y una vida cultural más rica. Así la industria no solo enriquece por sí misma la economía provincial, también causa consecuencias adicionales para la agricultura, para el comercio, para los servicios y para el turismo.

7.2 La etapa de industrialización

En comparación con ciudades de mayor jerarquía como Buenos Aires, Córdoba, Rosario o Tucumán, la etapa de industrialización de la ciudad de San Luis se produjo relativamente muy tarde. Esto fue debido a varias causas: como se comentó en el capítulo V, la utilización del territorio se hizo siempre desde afuera en función de intereses extraprovinciales, nacionales o extranjeros. Por eso hubo diferencias pronunciadas entre los sectores más favorecidos y los tradicionales que vivieron replegados en sí mismos y perjudicados por la falta casi total de reinversiones. Las vías de circulación incitaban hacia un movimiento centrífugo de la economía y no sirvieron por falta de densidad y cohesión, a su propia región y el aislamiento provocado por infraestructuras inadecuadas descalabró la integración. Esta política implicó la postergación de San Luis, por su abandono se operó en ella una creciente despoblación y deterioro de sus actividades productivas **(Capitanelli, 1994: 75)**.

A partir de los 80's por fin la ciudad obtuvo beneficios producto de una mayor intervención del Estado en su economía. Comenzó un período muy especial para la vida económica de la ciudad, ya que entró en vigencia una Ley Nacional que otorgó un conjunto de beneficios promocionales, que aplicaban bondades impositivas a quienes radicaran industrias en estas tierras y la autoridad de aplicación la tenían los gobiernos provinciales. Esta ley posibilitó el fomento de la industria y del sector terciario (el sector agropecuario era excluido en el caso de San Luis) en dos formas: La promoción a la inversión y la promoción a la producción **(Stark, 2006: 4)**.

La ubicación estratégica de San Luis sobre el corredor este-oeste que representa la ruta nacional N° 7 influyó notoriamente en la preferencia de las industrias por radicarse en San Luis, frente a la opción que representaban las otras provincias favorecidas por la misma ley como San Juan, La Rioja y Catamarca.

Se crearon parques industriales en una estrecha relación con la Argentina Regional. Además las empresas, tenían ventajas de localización, de costos en el abastecimiento de servicios públicos, de desarrollo de infraestructura y economías de escala y aglomeración que en términos generales presentan este tipo de iniciativas **(Lentini, 2005: 76)**.

A partir de la puesta en práctica del régimen de promoción industrial, San Luis ingresó en la etapa de la industria sustitutiva. Este proceso de industrialización mostró tres características distintivas: fue tardío con respecto a las zonas tradicionalmente industriales del país, se basó en los incentivos fiscales e implicó la utilización de un esquema de producción fordista. Pero además, este proceso produjo modificaciones importantes en la estructura productiva provincial, hasta entonces basada en el sector primario **(Elorza, 2007: 36-39)**.

Después de 1982 la ley tuvo una resonancia no esperada. Ya en los primeros años de su vigencia la cantidad de proyectos se duplicó varias veces y la provincia adelantó en este sentido a las otras provincias promovidas. El auge del desarrollo se produjo entre 1986 y 1988. En el inicio de la promoción había muchos problemas de infraestructura especialmente con respecto a los medios de comunicación, la red eléctrica y el mercado de trabajo provincial. Muchas fábricas se instalaron cerca de las rutas nacionales, principalmente la ruta 7 porque la red provincial de caminos pavimentados era muy reducida en comparación con la red vial nacional. En pocos casos las empresas se mudaron completamente a la provincia y a la Capital de San Luis. Se mantuvo una relación estrecha con Buenos Aires y en menor medida con Córdoba y con Mendoza, no sólo por la conexión empresarial sino también porque los insumos como los mercados de la producción vinieron o fueron a estas ciudades **(Stark, 2006: 4)**.

TABLA N° 12. PIB y tasa de crecimiento de PIB de San Luis según sectores (precios constantes, años 1970-1986-1993)

Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos. Provincia de San Luis

Por grandes Sectores	Año											
	Unidad	1970	1975	1980	Unidad	1980	1985	1990	1995	Unidad	1995	2000
PIB total	\$ arg 1970	44.287	52.026	65.163	\$1986	47.405	77.894	159.782	214.539	\$1993	2.939.709.547	3.036.054.412
Tasa crec. PIB total	%		17,5	25,2	%		64,3	105,1	34,3	%		3,3
Sector Primario	\$ arg 1970	16.229	17.751	24.222	\$1986	13.712	13.388	10.229	11.800	\$1993	152.247.529	197.596.528
Tasa crec. S. Prim.	%		8,9	36,5	%		-2,4	-23,1	14,6	%		29,8
Sector Secundario	\$ arg 1970	6.788	12.442	14.846	\$1986	10.329	34.063	108.099	147.175	\$1993	1.632.006.669	1.603.752.140
Tasa crec. S. Sec.	%		83,3	19,3	%		229,8	217,4	36,1	%		-1,7
Sector Servicios	\$ arg 1970	21.200	21.834	26.095	\$1986	23.364	30.443	41.384	55.564	\$1993	1.155.455.349	1.234.705.744
Tasa crec. S. Serv.	%		3,0	19,5	%		30,3	35,9	34,3	%		6,9

De acuerdo con datos del Ministerio de Economía de la Nación **(MECON)**, a principios de los 90's había tres parques industriales en la capital, que alojaban un total de 333

establecimientos. Según la Fundación para la Integración Federal esta cifra se elevaba a 445 a finales de los 90's (**FUNIF, 1999: 32**).

La actividad industrial tuvo una significativa influencia en los procesos de generación de puestos de trabajo en la ciudad de San Luis, que pareció durante largo tiempo “protegida” contra los avatares de la economía nacional a partir de los regímenes de promoción industrial vigentes durante la década del 80´ (**Olguín et al., 2002: 2-14**).

El proceso de industrialización produjo un impacto sobre los indicadores económicos. Uno de los indicadores que muestra más claramente el proceso de cambio en la estructura productiva y económica de la capital de San Luis es el producto interno bruto. Se advierte que en el período 1980-1995, la estructura y magnitud del PIB se modificó sustancialmente. Se pasó de un tipo de sociedad preindustrial hacia una de tipo industrial (**Becerra et al., 1998: 1-16**).

El sector primario que generaba casi el 37% del PIB en los 80's, a inicios de los planes de promoción, comenzó a perder participación hasta estancarse en alrededor del 6,5% hacia finales de la década y mantiene esos valores hasta la actualidad; el sector servicios triplicó su valor de base, y el sector industrial llegó a multiplicar por veintiocho su valor, hasta convertirse en el principal sector de generación de riqueza de la ciudad (**Páez et al., 2000: 203; Ver Tablas 12 y 13**).

TABLA Nº 13. Participación relativa de los sectores económicos sobre el PIB de San Luis, 1970-2000 (precios constantes, años 1970-1986-1993)

% de aportación	Año						
	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
PIB total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Sector Primario	36,8	34,1	37,2	17,2	6,4	5,2	6,5
Sector Secundario	15,3	23,9	22,8	43,7	67,7	55,5	52,8
Sector Servicios	47,9	42,0	40,0	39,1	25,9	39,3	40,7
Variación Interanual	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
PIB total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Sector Primario	-	-2,7	3,1	-20,0	-10,7	-1,3	1,3
Sector Secundario	-	8,6	-1,1	20,9	23,9	-12,1	-2,7
Sector Servicios	-	-5,9	-1,9	-1,0	-13,2	13,4	1,4

Fuente: Dirección de Estadísticas y Censos. Provincia de San Luis.

Hacia el 2000 el PIB cuadruplicó su valor, verificándose a partir de 1985 los años de crecimiento más acelerado. La composición del PIB de acuerdo a las actividades es la siguiente:

Sector primario (agricultura, ganadería, caza, silvicultura y minería) 6,5%

Sector secundario (electricidad, agua, gas y transporte, industria y construcción) 52,8%

Servicios privados (comercio, hoteles y restaurantes, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a empresas), servicios comunales y sociales. 40,7%.

A partir de estas leyes de incentivo a la radicación industrial San Luis se convirtió en un polo de atracción para muchas empresas de capitales nacionales o extranjeros y el parque industrial se transformó en el segundo en importancia en la región de Cuyo **(Páez et al., 2002: 1-16)**.

Sin duda la ciudad de San Luis tuvo un desarrollo distinto que la mayoría de las ciudades argentinas. Si bien San Luis no alcanza un aporte significativo para la economía de la Nación, si para la provincia, los años 80's no fueron una década perdida. Según el grado de industrialización subió del rango 17 en 1974 al rango 6 en 1994. Las nuevas fuentes de trabajo y la recaudación impositiva creciente crearon una subida del bienestar general y cambiaron los flujos migratorios de la provincia.

En el caso de San Luis la promoción industrial a partir del año 1983 fue el punto de partida para su desarrollo. Con esta experiencia las autoridades fueron capaces de formular una estrategia de crecimiento. El haber sabido administrar los recursos presupuestarios y acumularlos al proceso de industrialización creó y facilitó más oportunidades de negocios e inversión, en un contexto económico de inflación, luego estabilidad, crecimiento y finalmente de recesión. Hay tareas pendientes para completar la etapa antes descrita, tal cómo: transparencia en la administración, reforma municipal y más colaboración con el sector privado **(Stark, 2006: 14)**.

San Luis junto con Catamarca, forma parte del grupo denominado "casos especiales de nuevo desarrollo económico". San Luis ha sido definida en estos términos por presentar un proceso de reinversión de radicaciones basadas originalmente en incentivos fiscales, tener tasas de desempleo menores al promedio y haber consolidado una situación fiscal solvente." (PNUD, 2002:13). Esta última condición es muy importante por la capacidad potencial del Estado de dar respuesta a los problemas presentes y futuros que puedan afectar a su población.

En cuanto a las dimensiones que componen la competitividad de una economía: capacidad exportadora, de atracción de inversiones; características de sus recursos humanos y su relación con el progreso técnico, los activos expresados en infraestructura disponible (especialmente vial, energética e hídrica), los recursos naturales y la calidad de los tejidos institucionales, la provincia de San Luis presenta algunas características positivas en el contexto de las provincias intermedias.

Además, San Luis presenta las siguientes ventajas: baja autonomía de recursos con alto nivel de coparticipación en relación a la cantidad de habitantes con regular impacto en la competitividad, regulares resultados de calidad educativa y sanitaria. Y agrega una ventaja competitiva: la de contar con muy buena situación fiscal (**Lentini, 2005: 77**).

7.3 Nuevas políticas y estrategias industriales en la ciudad de San Luis

La promoción industrial en la ciudad se llevó a cabo como una de las últimas acciones de envergadura de la estrategia de sustitución de importaciones y cumplió sus fines desde el punto de vista de la localización lograda en la ciudad y de sus efectos sobre el conjunto de la economía. Aunque hoy la estrategia de sustitución de importaciones ha desaparecido, debido al cambio de rumbo en la política económica nacional, determinado fundamentalmente por la necesidad de adecuarse a las pautas que señala la economía mundial en el proceso de globalización.

Las industrias capitalinas, ven ampliadas las posibilidades de su capacidad competitiva por la localización a media distancia entre los puertos del Pacífico y del Atlántico, en una posición privilegiada para el tránsito entre el MERCOSUR y Chile y el Asia del Pacífico. Para ésta capital, la posición regional mejoró las posibilidades de adaptación a la competencia internacional y constituyó un elemento auxiliar de la reestructuración industrial (**Arroyo y Espinosa, 1996: 11-17; Ver Mapa 1, pag. 157**).

La evolución económica de la ciudad de San Luis, presentó un marcado contraste con la del resto del país, y fue hasta cierto punto, una excepción. El elevado incremento anual del producto bruto que tuvo lugar desde 1985, coincidió con un retroceso en el conjunto nacional y la diferencia de comportamiento corresponde, en parte, a la promoción industrial.

Las políticas del pasado estaban orientadas hacia lo que era dominante en el mercado mundial, las economías centradas en los mercados nacionales. Pero la nueva modalidad ofreció a las regiones más perspectivas que la anterior. Con la descentralización, las economías regionales y provinciales encontraron su propio acceso al mercado mundial y regional sin tener que conectarse a través de Buenos Aires. El un nuevo mapa productivo regional que incluyó a la ciudad de San Luis y que se articuló con el MERCOSUR, implicó un salto hacia su competitividad posible en el mercado mundial (**FUNIF, 1999: 28**).

El enorme potencial de la producción básica favoreció la instalación en la ciudad de industrias proveedoras de insumos y de equipos que, a su vez, fueron centros de atracción de inversiones y San Luis comenzó a consolidarse dentro del corredor bi-

oceánico y estrechó su relación con las ciudades de la franja central del país y, de esa manera, afianzó su integración territorial y reforzó el poder político local, por ello se advierte que:

Antes de las políticas de promoción, la ciudad de San Luis era una zona de paso con una vieja actividad minera y agrícola que no pudo ampliar su presencia económica, pero la promoción industrial colocó como eje de la ciudad al denominado corredor bi-oceánico e hizo que la región fuera acentuando su importancia relativa para su expansión y conformando un intensivo territorio de aprovechamiento económico.

Además la expansión actual se debe también a las diferentes obras de infraestructura ejecutadas a partir de los 80's, ampliación de la red vial y de comunicaciones, disponibilidad de agua, etc. Y el posterior desarrollo del área de Cuyo dependerá fundamentalmente de la buena coordinación que exista entre las provincias cuyanas.

Las políticas provinciales generaron condiciones favorables para la profundización en el desarrollo industrial pero dependían de las posibilidades fiscales nacionales, hacia finales de los 90's las condiciones cambiaron, ya que solo depende de la acción de la inversión directa y de la capacidad fiscal provincial **(FUNIF, 1999: 39-46)**. Por lo tanto hoy se trata de resguardar a la ciudad como lugar posible de localización para las industrias ya establecidas y para las que puedan adaptarse a una localización que se volverá más restrictiva y conflictiva a medida que aumenten las exigencias de la productividad.

En síntesis, se trata de crear condiciones necesarias y establecer redes intr/a e interregionales y conformar distritos industriales. Para ello serán necesarios los planes y el apoyo del gobierno provincial para ir asegurando la articulación de ésta ciudad con el corredor bi-oceánico y evitando la posibilidad de que si no se articula con la actividad local se convierta en un corredor de paso. Este nudo clave de integración, donde se ubica San Luis, si continúa desarrollándose como hasta ahora, generará mejores condiciones para su población, para desarrollar actividades industriales de abastecimiento local, domésticas o insumos, dando lugar a ventajas comparativas en las funciones de la ciudad y otras de mayor escala. La integración regional de ésta ciudad en el MERCOSUR y en la regionalización nacional ha afirmado su influencia sobre el Valle del Conlara y ha reforzado su vinculación con Córdoba y Mendoza, generando ejes regionales **(Capitanelli, 1994: 151-174; Ver Mapa 2, pag. 159)**.

Las políticas específicas para San Luis como una de las regiones de la zona central que forma parte del MERCOSUR deben resguardar su identidad. El eje principal de vinculación de ésta ciudad con el resto del país, con el MERCOSUR y con el mundo es el marcado por la ruta nacional N° 7 y la línea troncal ferroviaria, en el corredor bi-

oceánico. Si se sigue desarrollando la especialización agroalimentaria en ésta zona, para estar en condiciones de mantener y acrecentar la diversificación manufacturera, iniciada con la política de promoción industrial, la ciudad de San Luis tendrá más capacidad para resguardar la unidad política, posibilitándole una mayor diversificación, acrecentar sus posibilidades de empleo, capacidad fiscal y una reforzada capacidad de articulación con otras zonas económicas, consolidándose como polo de articulación regional **(FUNIF, 1999: 39-46). (Ver Capítulo III, apartado 2.3)**

7.4 Política Habitacional

La política habitacional implementada por el gobierno provincial también marcó un antes y un después de los años 80's. Ha sido predominante en esta ciudad, constituyó un instrumento eficaz del régimen en razón de su fuerte impacto económico y político y generó empleo sobre todo en el sector de la construcción y se constituyó en otro de los pilares básicos del desarrollo socio-económico de la ciudad.

La política habitacional de la ciudad de San Luis ha mantenido, las características del enfoque central-sectoralista, propio de la lógica del Estado Benefactor, según la cual el Estado es el encargado de proveer el producto habitacional terminado, estandarizado y de producción masiva. En San Luis existe una fuerte concentración de las decisiones a nivel del Poder Ejecutivo Provincial y escasa participación de los niveles jurisdiccionales municipales; una oferta habitacional rígida, consistente en una tipología única que se reproduce en todo el territorio y que responde a las economías de escala; el Estado interviene activamente como proveedor en el campo habitacional a través de la contratación de empresas constructoras, respuestas masivas y con escasas modalidades participativas de la sociedad civil **(Lentini, 2005: 25)**.

Los programas de construcción masiva de viviendas de interés social son la respuesta que el Estado Provincial ha brindado a ciertos sectores de la población, populares en un principio y medios después para atenuar el déficit habitacional producido por el aumento de urbanización. La posibilidad que se le otorgó al migrante de acceso a vivienda y oferta de empleo, revirtió el perfil histórico de la ciudad y de ser expulsora de habitantes pasó a ser receptora **(Dillon y Cossio, 1999: 2)**.

Esta política, se llevó a cabo con la intervención del Ministerio de Vivienda y Obras Públicas y el Ministerio de Infraestructura. Las principales fuentes de financiamiento que hicieron posible llevarla a cabo son de origen nacional FONAVI 20%, de origen provincial 52% y del BHN 28%. En los 90's la descentralización del nivel de administración y ejecución del programa FONAVI hacia el gobierno provincial

le otorgó la libre disponibilidad de los recursos y mejoró de modo significativo el desempeño de ésta política.

La política habitacional de San Luis se propuso como meta la realización de grandes planes de viviendas de interés social que por su tamaño resultan ser urbanizaciones integrales, en zonas vacantes fuera del área urbana. Además debieron satisfacer la atención de las necesidades de gran cantidad de hogares en materia de educación primaria y secundaria, atención primaria de salud, recreación y deportes, etc. pero las obras de equipamiento e infraestructura ejecutadas no alcanzaron a cumplir con los estándares mínimos aconsejables **(Lentini, 2005: 132)**.

Además de planes de viviendas económicas con facilidades de pago, hubo programas de entrega de lotes con servicios y ayuda para la futura autoconstrucción por parte de los propietarios y mejoramiento habitacional financiados totalmente con recursos nacionales.

En San Luis, en 1999 más del 40% de la población habitaba en éstos barrios **(Rouquaud y Herrera, 1999: 1-17)** y hoy un 52%.

El ejecutivo provincial adoptó un enfoque del problema habitacional más vinculado con la visión del estado del bienestar, que supuso una fuerte inversión en la obra pública y en la construcción de viviendas de interés social concebida como reactivadora de la economía y generadora de empleo **(Lentini, 2005: 73)**.

La política de vivienda implementada ha provocado que muchos de los sectores urbanos marginales que surgieron al comienzo de los 80's fueran desapareciendo y otros se consolidaran. Sin embargo se observa que no se tomaron en cuenta elementos referenciales como por ej: la proximidad de rutas con los problemas que esto implica.

En San Luis, el Estado y la vivienda de interés social han sido los grandes conformadores del territorio **(Lentini, 2005: 126)**.

7.4.1 Plan Mil

El Plan Mil es un plan estructural, transformador de todas las estructuras económicas, políticas, sociales, educativas, productivas, de comunicaciones, de informática, de seguridad, etc., creado en 1997 e implementado a partir del 1 de abril de 1998 por decisión del gobernador de la provincia de San Luis, fue una propuesta política provincial que incluyó numerosos programas y obras destinadas a salvar las necesidades de la población generadas por el intensivo crecimiento. Fue un plan estratégico de cinco años de duración, con la inversión de mil millones de dólares y el objetivo fundamental era promover el desarrollo integral de San Luis. Creó las

condiciones e infraestructura que sirvieron de soporte a la inversión, al logro de una mayor competitividad, a la expansión de la producción y a la generación de empleo.

Las acciones incluyeron obras públicas, creación del complejo urbanístico La Punta **(Ver Capítulo 6.4.2)**, (plan de viviendas, escuelas, hospitales, centros de salud, etc.) e infraestructura (diques, acueductos y plantas potabilizadoras), provisión de servicios, (agua, luz y gas, comunicaciones e información), promoción del turismo (parque temático, dique Cruz de Piedra, ordenamiento territorial de áreas turísticas, forestación y señalización, etc.), construcción de rutas y caminos (autopista ruta 7, rutas nacionales N° 7, N° 9, N° 146, N° 147, N° 148 y rutas provinciales N° 3, N° 49) **(Ver Plano 12 pag. 349 anexo)** que contribuyeron a la organización de la circulación urbana y accesos a la ciudad, favorecieron el desarrollo turístico y productivo y la comunicación e integración de San Luis con las principales ciudades de la provincia, con el país y el MERCOSUR, ampliación de servicios de salud y educación, etc. **(Gobierno de la Provincia de San Luis, 1999)**.

Esta política fue fundamental para la ampliación física de la ciudad pero debido a la falta de planificación territorial estratégica urbana y regional y a la rapidez del proceso de crecimiento demográfico, se produjo una expansión espacial desordenada y desarticulada que intensificó su segmentación, polarización, etc.

7.4.2 Fundación de un complejo urbanístico – Ciudad de la Punta

La construcción de esta urbe, La Punta, merece un análisis particular, es un hecho inédito, en efecto se trata del único caso de fundación ex novo en la Argentina en el siglo XXI. Nació por decisión política, en una zona totalmente desprovista de población y es otra estrategia del gobierno local para contribuir al desarrollo y crecimiento económico y espacial de San Luis **(Lentini, 2005: 98; Ver Capítulo 6.5.3)**.

Atrajo inmigración por la oferta de oportunidades de empleo durante su construcción y a su vez la radicación definitiva de ésta población por la oferta de vivienda y como centro económico autónomo a partir de una serie de micro-emprendimientos que construirán su propio perfil.

Es el primer proyecto político habitacional de la ciudad basado en una planificación urbana estratégica y está vinculado con la inserción de San Luis en el corredor del MERCOSUR aprovechando la atracción de inversiones y la incorporación de nuevos servicios.

Fue pensada para que se transformara en polo de desarrollo tecnológico provincial, regional y nacional, en principio se comenzó con la instalación allí de un edificio inteligente (Data center) que es el centro neurálgico de comunicaciones,

telecomunicaciones y servicios pretendiendo ser un nexo organizador y articulador en la región.

Su emplazamiento fue determinado teniendo en cuenta el futuro crecimiento de la ciudad, a 20 Km. hacia el norte del casco céntrico. Está ubicada entre dos vías regionales de dirección norte/sur: la ruta nacional N° 146 y la ruta provincial N° 3 que cruzan la provincia, por la primera de ellas, se relaciona con el camino del Portezuelo comunicándose con todas las regiones y circuitos turísticos de la provincia. Se vincula además con la autopista sobre ruta N° 7 que la favorece productiva y turísticamente. Según el Decreto de Fundación la Ciudad de la Punta estará vinculada al Corredor Bioceánico, a otros puntos del país y a la ciudad de San Luis, a partir de la construcción de nuevos caminos y modificaciones en la estructura caminera existente y se convertiría en el polo que estructure y organice un área metropolitana formada por las localidades del circuito turístico, como Juana Koslay, Potrero de los Funes, Trapiche y El Volcán, que conservarían cada una un rol propio. **(Ver Plano 12 pag. 349 anexo).** La política habitacional prevé para esta urbe 40.000 habitantes permanentes, en un ejido de 23.271 ha. **(Lentini, 2005: 91).**

7.5 El período de mayor expansión física y demográfica

Para demostrar los cambios producidos en la diferenciación socio-espacial de la ciudad de San Luis durante éste período (1975-2000), se siguieron dos caminos que se complementaron, por un lado se analizaron los datos recopilados en diferentes organismos públicos o a través de investigadores, al igual que en las etapas anteriores y por otro, fase fundamental se hizo un importante trabajo de levantamiento de datos en el trabajo de campo.

De la información recopilada destaca la siguiente:

- Plano de la ciudad de San Luis 1991, con aptitud del suelo para la expansión urbana. Obtenido de **Espinosa y Oliveira (1991).**
- Plano de ciudad de San Luis y Juana Koslay, con barrios. Obtenido de **Espinosa y Schmidt (1991).**
- Plano de la ciudad de San Luis 1991, con barrios. Obtenido de Compendio geográfico de la Provincia de San Luis. El diario de la República. Fasc. 17
- Plano de la ciudad de San Luis 1991, con distribución funcional. Obtenido de Compendio geográfico de la Provincia de San Luis. El diario de la República. Fasc. 17

- Plano de la ciudad de Juana Koslay 1991, con barrios. Obtenido de Compendio geográfico de la Provincia de San Luis. El diario de la República. Fascic. 18
- Plano de la ciudad de Juana Koslay 1991, con distribución funcional. Obtenido de Compendio geográfico de la Provincia de San Luis. El diario de la República. Fascic. 18
- Plano ciudad de San Luis 1992, con superficie edificada, distribución de actividades y usos del suelo. Obtenido de **Larramendi (1992)**.
- Plano ciudad de San Luis 1994, con degradaciones naturales, provocadas por el hombre y contaminación del aire. Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano ciudad de San Luis 1994, con tipos de industrias. Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con baldíos abiertos y cerrados. Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con calles pavimentadas y de tierra. Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con distribución actividades. Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con tipos de barrios (espontáneos, planificados, alta categoría e ilegales). Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con calidad de la construcción (buena, regular y mala). Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano de la ciudad de San Luis 1994, con zonas problemáticas (inundables, sin servicios, etc.). Obtenido de Proyecto de ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Municipalidad de San Luis.
- Plano ciudad de San Luis y Juana Koslay 2000, con ubicación escuelas. Obtenido del Ministerio de Educación de la Provincia de San Luis.
- Plano ciudad de San Luis y Juana Koslay 2000, con ubicación de hospitales y clínicas. Obtenido del Ministerio de Salud de la Provincia de San Luis.
- Plano ciudad de San Luis y Juana Koslay 2000, con ubicación de comercio/industria. Obtenido del Ministerio de transporte, industria y comercio.

- Plano de la ciudad de San Luis y Juana Koslay 2000, con ubicación de industria/parques industriales. Obtenido del Ministerio de Obras Públicas e infraestructura.
- Plano ciudad de San Luis y Juana Koslay 2001, con barrios y parques industriales. Obtenido de la Municipalidad de San Luis. Secretaría de Obras Públicas y Privadas.
- Plano ciudad de San Luis 2001, con edificios públicos. Obtenido de la Dirección Provincial de Turismo.
- Plano ciudad de La Punta 2001, con barrios. Obtenido de Ministerio de Infraestructura de la Provincia de San Luis.
- Plano ciudad de la Punta 2001, con distribución de actividades. Obtenido de Ministerio de Infraestructura de la Provincia de San Luis.
- Plano ciudad de la Punta 2003. Suplemento. El Diario de la República.
- Plano ciudad de San Luis 2005, con micro-basurales y sitios degradados por residuos. Obtenido de la Defensoría del Pueblo Provincia de San Luis.

Como se explicó en el capítulo anterior haciendo uso de los datos de Población y Vivienda (INDEC), que están disponibles en una resolución espacial muy alta, fue posible averiguar e interpretar en forma de mapas las diferencias espaciales de la ciudad teniendo en cuenta una serie de variables seleccionadas que describen los diferentes contrastes sociales. Esto permitió elaborar una estratificación social de los diferentes barrios.

A partir de toda la información recopilada y el trabajo de campo se elaboraron planos que demuestran significativamente como ha sido el desarrollo de la diferenciación socio-espacial y funcional de San Luis según las épocas analizadas. Son los siguientes y se explican a continuación:

- Diferenciación funcional (espacios verdes, iglesias, instituciones públicas, escuelas y universidades, hospitales y clínicas, centros culturales y recreativos, zona comercial, parques industriales e industria tradicional, hoteles, ferias ganaderas, cultivos, etc.). **(Ver Planos 12 pag. 349 anexo y 12.1 pag. 271).**
- Diferenciación socio-espacial barrial (barrios planificados por empresas privadas/gobierno, barrios planificados cerrados, barrios informales consolidados, barrios de autoconstrucción, asentamientos irregulares legalizados, casas quinta, residencias no planificadas, edificios en altura). **(Ver Plano 13.1 pag. 355 anexo).**
- Diferenciación socio-espacial (estratos altos, medio-altos, medios, medio-bajos y bajos). **(Ver Plano 13 pag. 353 anexo).**

En cuanto a los cambios que se aprecian en la diferenciación socio-espacial y funcional de la ciudad, ya el modelo en cuadrícula se comenzó a abandonar en el período anterior y se siguió el crecimiento en retícula que facilitaba la periferización. Perduran las tendencias descritas en el período anterior.

La ciudad ocupó con su ocupación rápida y desordenada la totalidad del área de chacras que se sustituyó por loteos de baja densidad para viviendas o conjuntos habitacionales construidos por el Estado que no contempló la definición de un sistema de espacios abiertos.

La ciudad consolidada se expandió hacia la sierra en forma lineal, con usos dominantes de vivienda secundaria, nuevos usos institucionales significativos, esparcimiento y recreación. Esto definió una dirección de crecimiento este-oeste de alto interés con la sierra como parte integrante.

Se subdividió el territorio en tres municipios: San Luis, Juana Koslay y La Punta.

La política de promoción industrial provocó un fuerte estímulo, creándose tres parques industriales, en tanto la política de vivienda de interés social implicó muchos conjuntos habitacionales promovidos por el sector público, sobre todo en el área suburbana norte.

La ciudad cruzó definitivamente el río.

Las instituciones continuaron ubicándose sobre el eje de las tres plazas en el centro y tendencialmente sobre la Avenida diagonal, aunque también apareció un nuevo sector fuera de las cuatro avenidas **(Ver Planos 12 pag. 349 anexo y 12.1 pag. 271)**.

7.5.1 Ciudad de San Luis

El panorama cambió radicalmente en la década de los 80's, a partir de la implementación de políticas que favorecieron la radicación de industrias en la capital. De ésta manera, se conjugaron hechos generalizados a escala continental con hechos inherentes a la realidad local para dar lugar a un ritmo demográfico de crecimiento acelerado y a una expansión inusitada de la ciudad de San Luis. La rapidez de éste fenómeno generó como resultado beneficios importantes así como desventajas a escala urbana propias de la difícil adaptación de la sociedad y de los organismos de gestión para llevar a cabo un crecimiento ordenado y armónico **(Liernus, 2004: 27)**. Un rápido análisis de los datos de población para esta ciudad **(Ver Capítulo 5. Tabla 8)** advierte de esta evolución.

El plano de la ciudad sufrió un nuevo dibujo denotando una cierta continuidad en la edificación, porque son numerosos los barrios planificados que surgieron a partir de entidades como el Banco Hipotecario Nacional, el Instituto Provincial de la Vivienda, o

por iniciativas privadas que fueron soldando la trama urbana (**Ver Plano 13.1 pag. 355 anexo**). La expansión se dio en cuatro direcciones, siendo otros los nuevos ejes de fijación al desplazarse los bordes de la ciudad hacia los distintos puntos cardinales, al norte, la ruta nacional N° 147, al sur, las rutas nacional N° 3 y nacional N° 7, al este, la ruta provincial N° 20 y al oeste, la Av. V Centenario (**Espinosa et al., 2002: 1-8; Ver Plano 12 pag. 349 anexo**).

Los escasos vacíos desaparecieron ante el surgimiento de numerosos conjuntos habitacionales sin que predominara un sentido determinado de expansión. Hacia el norte, hasta superar la línea de las vías y hasta encontrar en la ruta nacional N° 147 un nuevo límite, surgieron nuevos barrios, urbanizaciones planificadas que representaban áreas residenciales correspondientes a categorías de estratos medio-bajos y medios que sortearon ésta ruta (**Ver Plano 13.1 pag. 355 anexo**).

La mayoría de los barrios planificados, unidades residenciales estandarizadas son de interés social y construidos por el gobierno provincial, aparecieron preferentemente en un gran sector al norte, desde las vías y sobrepasando la ruta N° 147 y al oeste del radio tradicional, buscando una fisonomía ciudadana (**Capitanelli, 1991: 352**).

También en este sector aparecieron lotes con servicios para barrios de autoconstrucción, que fueron programas aplicados por el gobierno provincial con el fin de erradicar los asentamientos irregulares de la ciudad y donde se ubicaron los estratos bajos.

Mientras tanto, hacia el noreste unidades heterogéneas de urbanización espontánea dieron lugar a la construcción de nuevos barrios informales y los espacios urbanos que los soldaron.

Hacia el sur y oeste, el crecimiento fue más lento, las vías del ferrocarril, los predios feriales y del ejército influyeron limitando la expansión y allí los barrios presentan niveles socio-económicos bajos y todos son de surgimiento espontáneo. El sector próximo al río Chorrillo y el valle forjado por éste junto a los parques industriales es ocupado por edificación, con barrios informales que asientan parte de sus viviendas sobre las terrazas del río, en este caso, arriesgando la seguridad social ante los ritmos irregulares del clima y sus efectos hídricos, los que hacen peligrar el sector por inundaciones, fuerte escorrentía, erosión en vías de accesos, desprendimientos, etc. (**Ver Plano 12 pag. 349 anexo**). Por supuesto en función de éstos condicionantes, los costos de los terrenos, cuando las edificaciones no se asientan sobre espacios del gobierno, son de muy bajo costo; de esta manera los barrios y los grupos aislados de viviendas son de inferior categoría, aquí se asentaron los estratos bajos.

Posteriormente la ciudad logró sortear la barrera natural de el río Chorrillo, que demoraba la expansión urbana en esa dirección, con el crecimiento físico y

demográfico de la ciudad, las construcciones residenciales planificadas de interés social avanzaron por primera vez hacia el sur del río con grandes barrios, de diferente nivel socio-económico, estratos medios bajos y medios y las industrias, que por decisión del gobierno provincial se instalaron sobre la ruta provincial N° 3, **(Ver Plano 13.1 pag. 355 anexo)** convirtiéndola en un notorio corredor fabril que sumó una nueva trama a la fisonomía ciudadana. La localización industrial halló en San Luis el asentamiento preferido, reuniendo ésta el 45% de las empresas de la provincia (2000) con más de 350 industrias instaladas (químicos, electrodomésticos y textiles), no cabe duda que la dinámica urbana también cambió su ritmo provocando trastornos en la circulación del automotor, carencia de viviendas, competencia por los servicios, etc. **(Capitanelli, 1991: 354).**

Sobre las avenidas circundantes, cobra vida un dinamismo automotor importante, antes ligado al empalme con la antigua ruta nacional N° 7, hoy tangencial a la ciudad, vinculado con los parques industriales. Con ello han adquirido un rubro comercial especializado en servicios para el automotor (gomerías, estaciones de servicio, talleres, venta de repuestos, etc.) y en ferretería industrial. El paisaje industrial pasó a convertirse en una constante que se repite en el espacio urbano, alternando en sectores con la actividad residencial y en otros dominando, como en los parques loteados para tal fin, a lo largo de la ruta nacional N° 7 y al sur del río.

Otro sector importante y que alcanza cierto grado de especialización es el que rodea a la Plaza Independencia, núcleo histórico que agrupa las edificaciones para la función política, además de otras tareas administrativas. Frente a la Plaza, y próximos a ésta se construyeron modernos edificios en altura que albergan funciones públicas y que modificaron la imagen del sector. En torno a éste núcleo, que administra las funciones políticas y en torno a la Plaza Pringles mezclados con funciones comerciales y financieras se levantan los barrios céntricos **(Ver Plano 13.1 pag. 355 anexo).**

Entre éstos y las avenidas de circunvalación, hay un área circundante sólida y vetusta que se remodela lentamente con la construcción de edificios de viviendas en propiedad horizontal que fue una de las características de la densificación del tejido urbano que importó una gran transformación del centro de la ciudad y en pocos años cambió su paisaje. Aquí se concentran los estratos altos y medio-altos **(Ver Plano 13 pag. 353 anexo).**

Aprovechando la existencia de algunos lotes disponibles, se construyeron también nuevos edificios públicos. Gran parte del equipamiento edilicio decimonónico fue revalorizado, refuncionalizado y reutilizado para albergar funciones administrativas (Archivo Histórico y Administrativo provincial, Municipalidad, Jefatura de Policía,

Senado de la Provincia, Rectorado de la Universidad Nacional de San Luis, Museos, Centros culturales, Diarios, etc.) **(Liernus, 2004: 27)**.

La expansión de la ciudad supuso la ocupación de algunos espacios intersticiales. Se consolidó la franja de tierra a lo largo del río Chorrillo y de ésta forma quedó integrada la traza de la ruta nacional N° 7, que corre paralela a su ribera norte. La escala de algunos emprendimientos hizo que el área central resultara inadecuada en términos de costo y espacio, por lo que parte del nuevo equipamiento tendió a ubicarse en la periferia (universidades, legislatura, estadios, centros culturales, clubes, etc.). Los espacios vacíos en algunos casos fueron convertidos en espacios verdes, destinados a recreo.

Las vías de comunicación crecieron y ahora evitan el centro, la ruta nacional N° 7 se extiende por el extremo sur de la ciudad y es su principal vía de acceso, la ruta nacional N° 146, que llegaba al casco céntrico ahora queda fuera del mismo en sentido noroeste, favoreciendo la comunicación con Córdoba. También se destaca el trazado de una nueva ruta nacional N° 147 que permite la comunicación con San Juan, rodeando todo el este de la ciudad con dirección norte para comunicarse hacia el sur con la ruta nacional N° 7. Otro nuevo trazado es la ruta nacional N° 3 que favorece la accesibilidad a pequeñas localidades del noreste de la provincia y desde el sur empalma con ruta nacional N° 7. Surgen nuevas rutas provinciales N° 19 y N° 20 que favorecen el contacto con Juana Koslay que intensifica sus contactos y cambia su paisaje agrícola por uno residencial y enlazan el interior de la provincia con la capital **(Espinosa et al., 1995: 1-8)**.

El ferrocarril, no progresó, actuó como barrera, impidiendo el crecimiento de las zonas cercanas, a esto debe agregarse que las extensiones aledañas son propiedad del ejército, por lo tanto no se pueden planificar edificaciones. Otro impedimento son los predios para ferias que no propician el desarrollo de la parte oeste de la ciudad.

En síntesis, en ésta etapa San Luis llenó los vacíos del espacio urbanizado entre las cuatro avenidas. Además inició una expansión física especialmente hacia el noreste y sudoeste, apoyada por la ampliación de los servicios que habían limitado su crecimiento.

Un paisaje hasta hace poco agrario se transformó totalmente bajo la instalación de una creciente infraestructura para la industria, que se levanta y compite con espacios residenciales.

En éste último período el avance del área urbana logró superar varios obstáculos, como la ruta 147 hacia el noreste y el río Chorrillo hacia el sur, incluyendo parte de la población del municipio de Juana Koslay **(Capitanelli, 1991: 352)**. “Los cambios y la dinámica adoptados por la ciudad en profunda transformación, hablan de una nueva

jerarquía en el sistema urbano regional y nacional. San Luis se ubica en el primer lugar en el contexto provincial y entre las ciudades de mayor crecimiento a nivel nacional” **(Espinosa et al., 2002: 52).**

El crecimiento de los últimos años fue muy acelerado y dificultó seriamente que pudiese estar acompañado de la obra pública necesaria para cumplir la demanda de una población sumamente elevada. Igualmente se amplió enormemente la red de servicios aunque no llega a cubrir las necesidades y no acompañan el ritmo de expansión.

San Luis, creció vertiginosamente y económicamente además de mejor equipada y más dimensionada. Este crecimiento se tradujo en muchos cambios que implicaron inconvenientes y problemas a superar. Pero el esfuerzo de los gobiernos municipal y provincial mostraron, con la obra de notable envergadura: (vivienda, servicios, lugares optativos para el trabajo, las relaciones sociales, el esparcimiento y la recreación, etc.) que no se temía al crecimiento **(Muñoz y Espinosa, 1995: 59).**

7.5.2 Ciudad de Juana Koslay

La década del 80' permitió visualizar en efecto un ensanche urbano, especialmente al norte de la ruta, entre ésta y el camino a la Aguada de Pueyrredón. Mientras tanto, la ruta N° 20 persiste en la diversificación del uso del suelo **(Ver Plano 12.2 pag. 351).**

En materia de grandes obras ingenieriles, se construyeron varios embalses en la zona serrana que no solo aseguraron la provisión de agua para la creciente población urbana, sino que dieron pie al surgimiento de polos turísticos regionales, como Potrero de los Funes, y Cruz de Piedra, que han convertido a San Luis en centro de una zona cuya explotación por parte del turismo ha ido en aumento.

En general los barrios planificados tienden a conformar dos grupos bien delimitados al sudoeste y al noreste de la población y pocos a mitad de camino, la mayoría han sido construidos por empresas privadas y pertenecen a los estratos altos, otros son barrios de interés social habitados por estratos medios.

La gran mayoría son casas-quinta, antes de fin de semana y ahora transformadas en primera residencia o viviendas unifamiliares de elevada categoría, de diferentes características, construidas a gusto de sus propietarios y que no conforman barrios, donde se asentaron estratos altos y medio-altos. Hacia el 2000 surgieron barrios cerrados, que se ubicaron por Aguada de Pueyrredón y ruta N° 19, algo más retirados del resto y son habitados por estratos altos. Hay un pequeño sector de estratos medio-bajos y bajos que han ocupado al este la zona que bordea al río y en cercanías del dique cruz de Piedra **(Ver Plano 13 pag. 353 anexo).**

Todavía se observan conjuntos de árboles frutales y pequeños predios de cultivo que resisten a los cambios de uso del suelo. Hacia el sur algunas chacras y viejos solares predominan, mientras que al norte de la ruta las construcciones son en su mayoría nuevas. En general, las viviendas ponen de manifiesto que hay familias con alto poder adquisitivo. Hacia el sudoeste, numerosos servicios orientados al automotor (estaciones de servicio, ventas mayoristas, gomerías, etc.) hacen referencia al contacto con la ruta nacional N° 7 y hacia el sureste se ubica el parque industrial.

Además de estas actividades a las que se suman el frigorífico, aserraderos y herrerías, existe otra de tradición familiar: los hornos de ladrillo, que algunos todavía subsisten, especialmente hacia el sudoeste de la localidad completando la actividad industrial, escasa y dispersa que caracteriza al sector **(Capitanelli, 1991: 370)**.

En suma, una población que combina funciones netamente rurales con tareas urbanas, estas últimas en expansión. Con un entorno físico apreciable que une viejas chacras y serranías, modernas edificaciones surgen lujosas correspondientes a un nuevo tipo de población que optó por una residencia tranquila cerca del dinamismo atrapante de la ciudad.

7.5.3 Ciudad de La Punta

Esta nueva ciudad, fue planificada en su totalidad en contraposición a otras que surgieron como consecuencia de asentamientos espontáneos sin una planificación funcional. La decisión de construirla, en el año 1998, responde a un proyecto estratégico que está vinculado a la inserción de San Luis en el corredor del MERCOSUR, para aprovechar la atracción de inversiones e incorporación de nuevos servicios. Se añade a la ciudad de San Luis además de a Juana Koslay y otras localidades cercanas. Se comenzó a construir en 1999 y su acto fundacional y entrega de primeras viviendas e inauguración de obras fue a fines del 2000.

Su emplazamiento fue determinado por el gobierno, teniendo en cuenta la futura expansión de la ciudad. La caracteriza una posición estratégica desde lo geográfico que la proyecta como un polo urbano con conexión directa a todos los corredores turísticos y productivos del territorio de la provincia de San Luis y con conexión directa al corredor bi-oceánico más importante de la República Argentina **(Espinosa, 1998: 7; Ver Plano 12.2 pag. 351)**.

Está situada al norte del eje urbano de un corredor con dirección norte-sur, entre las rutas provinciales N° 3 al este y N° 146 al oeste, a 20 Km. de la ciudad Capital, al pie de las Sierras de San Luis, con salidas directas a las rutas y a la autopista sobre ruta N° 7.

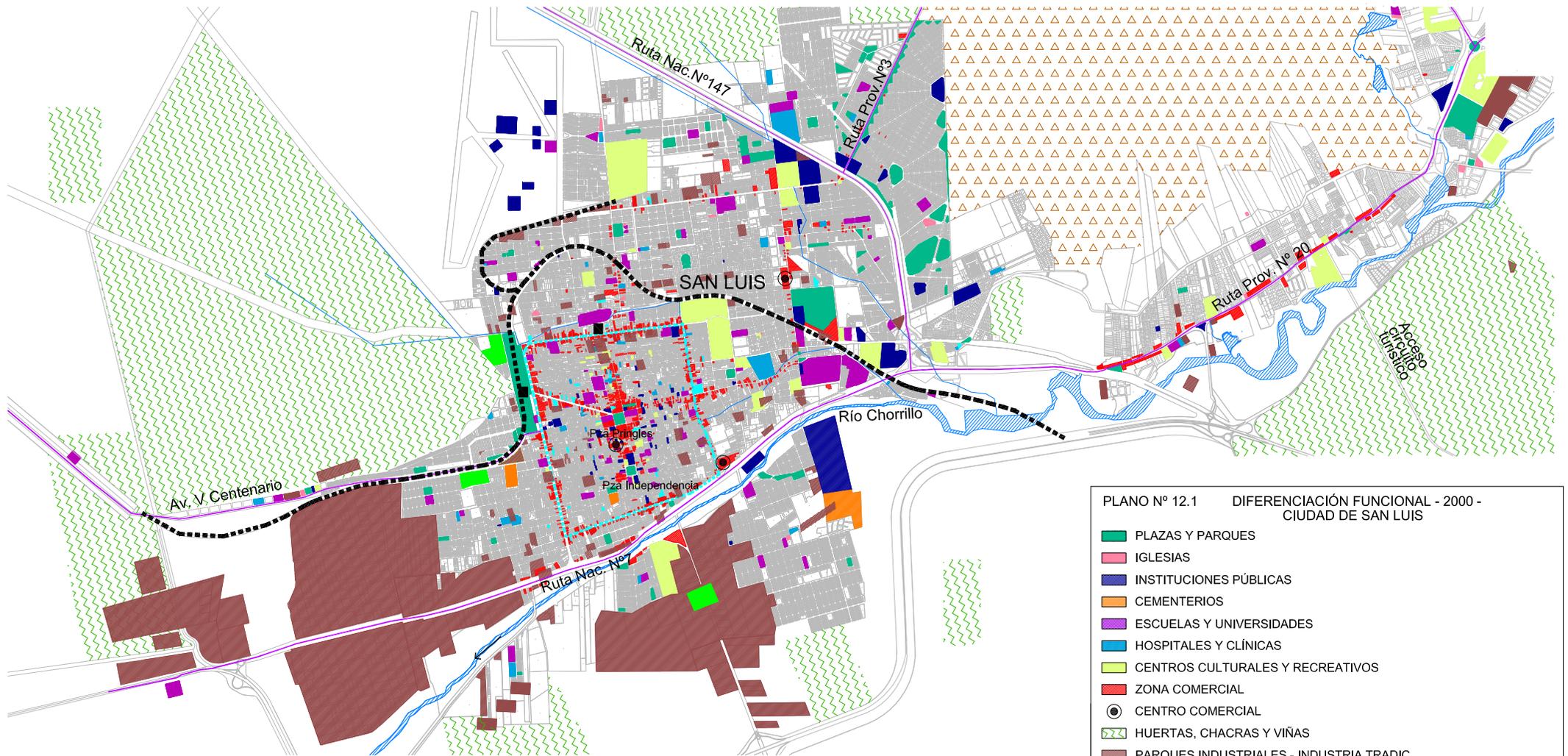
Es un complejo urbanístico, orientado como centro tecnológico de avanzada, e incorpora en todos sus servicios los últimos adelantos de la técnica aspirando a que se convierta en una de las ciudades más modernas en Argentina, desde las tecnologías de la información. Se creó pensando en que sea la primera ciudad inteligente, con la prestación de todos los servicios comunitarios **(Gobierno de la Provincia de San Luis, 1999)**.

Cuenta con dos ejes principales, además de sus calles y avenidas propias, uno longitudinal que une el nodo administrativo y el sector turístico-cultural y otro transversal que conecta el estadio, la universidad y otras obras de infraestructura. Con el objetivo de generar una sustentable base económica en la nueva ciudad, se previeron además de las inversiones públicas, las inversiones de tipo privadas que se sitúan en el área central urbana-comercial. Esta zona comercial, posee 252 establecimientos que conforman un área multifuncional que nuclea diversas actividades: comercial, administración y seguridad pública, financiero-bancario, sanidad, educacional cultural y /o recreativo, esparcimientos y servicios **(Ver Plano 12.2 pag. 351)**.

Los barrios planificados de viviendas de interés social, se agrupan con parques que los separan. Este tipo de emplazamiento y articulación planea un crecimiento ordenado y sistematizado para la adecuación de sus infraestructuras y equipamientos urbanos en el futuro **(Ver Plano 11 pag. 241)**. Hoy es habitado en su mayoría por estratos medios y medio-bajos, debido a que las viviendas allí construidas son de protección oficial **(Ver Plano 13 pag. 353 anexo)**.

Además de las zonas residenciales, cuenta con equipamiento urbano compuesto por: escuelas, universidad provincial, hospital, comisaría, estadio de fútbol, y centro tecnológico (edificio inteligente), numerosas plazas y espacios verdes y balneario municipal.

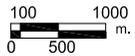
También, para favorecer el poblamiento de La Punta, se implementaron nuevas políticas tendientes a crear una actividad económica vinculadas con la industria del cine en la provincia y para impulsar micro-emprendimientos productivos, para lo cual se destinó un sector al noroeste de la ciudad **(Lentini, 2005: 98)**.



PLANO N° 12.1 DIFERENCIACIÓN FUNCIONAL - 2000 - CIUDAD DE SAN LUIS

- PLAZAS Y PARQUES
- IGLESIAS
- INSTITUCIONES PÚBLICAS
- CEMENTERIOS
- ESCUELAS Y UNIVERSIDADES
- HOSPITALES Y CLÍNICAS
- CENTROS CULTURALES Y RECREATIVOS
- ZONA COMERCIAL
- CENTRO COMERCIAL
- HUERTAS, CHACRAS Y VIÑAS
- PARQUES INDUSTRIALES - INDUSTRIA TRADIC.
- HOTELES
- FERIAS GANADERAS
- FERIAS GANADERAS
- ESTACIONES DEL FFCC (antigua y nueva)
- VÍAS FFCC
- AV. CIRCUNVALACIÓN Centro
- EJES DE EXPANSIÓN

Fuente: Elaboración propia en base a Planos del Proyecto de Ordenamiento ambiental, urbano y territorial. Gobierno de la Provincia de SAN LUIS.(C.F.I.)



7.5.4 Conclusión

En este período pueden distinguirse 13 áreas estructural-funcionales: **(Ver Plano 12.2 pag. 351)**

1- Área Central:

De tejido compacto, completo y de alta diversidad y densidad. Define (junto con el área 2) la perduración y consolidación del modelo en cuadrícula original.

2- Área residencial de completamiento del recinto:

De tejido compacto, completo, de media densidad y alta calidad ambiental. Define la ciudad de las cuatro avenidas.

3- Área suburbana sobre retícula:

Adyacente al casco, de media densidad, con bajas condiciones ambientales y carente de un sistema de espacios abiertos.

4- Área suburbana sobre retícula:

Semiconsolidada, de baja densidad, mediana calidad ambiental y baja diversidad de usos.

5- Área de expansión lineal:

Formada por el eje de los accesos a la ciudad. De concentración institucional y residencial. Manifiesta el crecimiento preferencial de San Luis.

6- Área suburbana sobre ruta nacional N° 147

De barrios de interés social que conviven con algunos usos industriales.

7- Área tras el río:

Barrios con loteos de alta densidad para poblaciones de bajos recursos.

8- Área industrial

Parque industrial sobre retícula.

9- Área suburbana:

Barrios consolidados con identidad propia

10- Periferia sobre retícula:

Sector degradado, de malas condiciones ambientales, de estratos bajos.

11- Los altos de San Luis:

Sector de barrios de estratos altos. De muy alta calidad ambiental y de media densidad.

12- Área urbano-serrana:

Sobre estructura lineal. De muy alta calidad ambiental y de media densidad. Sector de preferencia, buscado por estratos medio-altos y altos **(en base a Larramendi, 1992: 25-45)**.

Hoy en 2010, éstas 13 áreas estructural-funcionales, en su mayoría se han fortalecido y los cambios en general han sido muy pocos.

7.6 Funciones y relaciones de San Luis, Juana Koslay y La Punta

“La ciudad de San Luis ha tenido la función bien definida de ser foco político-administrativo de la provincia”, y su papel consiste en resolver los problemas que afectan a todo su territorio, esta función ha sido gravitante **(Ver Plano 12 pag. 349 anexo)**.

La ciudad constituye un centro de gravitación regional considerable, en cuanto a que muchos de sus habitantes, en el sector industrial trabajan para el exterior. De esta cabecera política depende un extenso territorio al que presta servicios, administración, comercio, finanzas, educación, industria, etc.

Sobre la base de su función primordial, con su atractivo urbano y el apoyo de las autoridades que residen en ella, San Luis desbordó sus límites, radicó en sus márgenes industrias y acrecentó su influencia económica y cultural.

La Punta y Juana Koslay son dos municipios en estrecha simbiosis con San Luis ya que el primero por su centro tecnológico, universidad y estadio provincial y el segundo por el parque industrial, sus características turísticas regionales y de esparcimiento, y a su vez, ambos suburbios residenciales, mantienen una comunicación diaria intensa con el centro y a la inversa la ciudad de San Luis cubre necesidades de comercios especializados, culturales, salud, educación, administrativas, financieras etc. Son centros donde reside gran parte de la población que trabaja en la ciudad y en los parques industriales.

San Luis es el centro que comanda a los otros dos subcentros secundarios locales y es el motor de la organización de la ciudad. Estos subcentros son en gran parte “suburbios dormitorio” que han surgido por motivos muy diferentes:

Juana Koslay creció como un espacio netamente rural y hortícola, y luego debido a lo

atractivo de sus paisajes y a que se ubica en un sitio intermedio muy cercano al centro de la ciudad de San Luis, como también a los circuitos turísticos, su función pasó a ser recreativa y de fin de semana, y posteriormente se ha convertido en la zona de residencia preferida, por los estratos altos y medio-altos.

El caso de La Punta es muy diferente, fue creada intencionalmente para direccionar el crecimiento de la ciudad hacia el sector noreste y fue provista de edificios de gran importancia para el habitante, para lograr un mayor atractivo, en un sector bien comunicado con San Luis, Juana Koslay y los circuitos turísticos.

Estos centros mantienen una fuerte relación de dependencia y conforman un área funcional comandada por San Luis. Más del 60% de la población de Juana Koslay y un 90% en el caso de La Punta se traslada a San Luis a cumplir actividades diarias.

La transformación de la planta urbana de la ciudad y el surgimiento de estos dos nuevos centros tuvieron que ver con el crecimiento vertiginoso de la población y las necesidades y actividades de los nuevos habitantes que generaron la expansión del territorio con nuevos emprendimientos, obras públicas y privadas, nuevos espacios, equipamiento e infraestructura.

San Luis ha adquirido con el tiempo una conjunción de funciones; a la actividad comercial, financiera, gubernamental y residencial se agregó la industrial y las nuevas exigencias y necesidades de la población dieron lugar a actividades culturales, turísticas, de esparcimiento etc. **(Suárez de Schmidt y Espinosa, 1991:29).**

7.7 Modelo de diferenciación socio-espacial y funcional de San Luis como una ciudad mediana latinoamericana 1975-2000

Con la apertura de las economías nacionales, la transformación económica al neoliberalismo y la globalización, la estructura urbana otra vez cambió, San Luis modificó su imagen y se transformó en una ciudad fragmentada-polarizada. Surgieron barrios cerrados, edificios en altura, centros comerciales, parques industriales y el nuevo complejo urbano “La Punta” **(Ver Plano 14 pag. 357 anexo)**.

La ciudad se orientó hacia dos ejes principales, al este primero y posteriormente hacia el norte. El perímetro urbano creció junto con la tasa de crecimiento demográfico. Y la mayoría de los barrios marginales experimentaron un proceso de consolidación. Está claro que en esta ciudad se pueden identificar muchos de los criterios de transformación socio-espacial presentes en ciudades grandes y medianas latinoamericanas, como los siguientes:

- la ciudad sufrió una transformación socio-espacial-funcional en todos los ámbitos
- tanto el crecimiento poblacional como la expansión socio-espacial se produjeron a gran velocidad
- aumentó la densidad poblacional, la extensión física y el grado de urbanización
- hubo cambios en la diferenciación intra-urbana
- se diversificaron las actividades
- aumentó la infraestructura técnica y social y los servicios técnicos y privados
- la posición geográfica de la ciudad y las posibilidades de conexión con redes y flujos importantes cambiaron el rol y la dinámica de la ciudad
- acontecieron en ella, cambios estructural-espaciales profundos y a gran velocidad: extensión del centro y conformación de nuevos centros a lo largo de avenidas y cercanía de barrios altos, nacimiento de un edificio inteligente, aparición de centros comerciales combinados con sitios de esparcimiento, renovación y revitalización del espacio público, aparición de barrios cerrados vigilados de estratos altos y medio-altos, edificios en altura, aumento de ejes de entrada y salida (Av. de alta velocidad y autopistas), aumento de migraciones intra-urbanas, surgimiento de nuevos barrios marginales **(Mertins, 2003: 192)**.

En el plano de diferenciación socio-espacial, en el año 2000 se aprecian diferentes patrones superpuestos:

- En el centro de la ciudad predomina todavía la estructura de anillos concéntricos ya edificada en la época de fundación de la ciudad que poco a poco se va

disgregando, la distribución de los diferentes estratos sociales de la población muestra una gradiente social centro periferia con la consiguiente disminución en tamaño y calidad de las viviendas, en dirección a las márgenes urbanas.

Se ubican en el centro los estratos altos y medios, la zona comercial y la administración pública y privada con edificios antiguos, modernos y en altura donde los precios del suelo son de mayor valor, luego circunvalando a éstos los barrios de estratos medios y medio-bajos y por último industrias que se expanden en forma de parches y anillos, conjuntamente con barrios de estratos bajos que surgen en las inmediaciones.

- Aparecieron sectores en forma de cuña a los largo de ejes que adquirieron importancia hacia donde se fue ampliando la ciudad y que van rompiendo la estructura circular. Esto se debe al éxodo de estratos altos y medios que partieron del centro y se relocalizaron a la vera de las rutas N° 19 y N° 20, donde se construyeron nuevos barrios de alta categoría, barrios cerrados y residencias particulares y también se localizaron comercios, en éstos sectores de preferencia los valores del suelo aumentaron.

- Se ha desarrollado también la ampliación celular, a manchas del espacio urbano al margen de la ciudad que demuestra su crecimiento en forma de suburbanización con la aparición de tres tipos de barrios:

a) Planificados, construidos por empresas privadas o proyectos gubernamentales de viviendas de interés social, adosadas o en bloques con fondos enviados desde la nación (FONAVI), destinados primero a estratos bajos y posteriormente también a estratos medios.

Uno de los efectos mas relevantes de estas políticas de vivienda implementadas por el gobierno, es que han provocado la conformación de áreas funcionalmente muy desarticuladas, con viviendas uniformes, estandarizadas y masificadas que implicaron un fuerte impacto en el tejido urbano y la localización de las mismas ha dependido de la disponibilidad de suelos vacantes, no de los apropiados, en diferentes sectores de la ciudad. Hoy casi el 40% de la población habita en éstos barrios **(Dillon y Cossio, 1999: 2)**.

b) Informales consolidados y con diferentes grados de consolidación, con viviendas de estratos medio-bajos y bajos, inclusive hay un sector de viviendas de autoconstrucción que fue otra de las políticas implementadas por el gobierno.

c) Asentamientos irregulares periféricos, sin planificación, que surgieron de ocupaciones ilegales de terrenos habitados por estratos bajos, en su mayoría hoy legalizados y en proceso de consolidación, que surgieron en la primer fase del

fuerte crecimiento urbano iniciado en los 80's.

- A partir de los 90's aparecieron centros comerciales, edificios en altura y barrios cerrados en la periferia destinados a un segmento de la población que ocupa la clase social media alta y alta, que intenta segregarse y diferenciarse del resto de la población. Se inicia una nueva forma de segregación social urbana que refleja la incompatibilidad de clases altas y bajas y la polarización de la estructura urbana.

➤ **A modo de conclusión**

En el contexto de la investigación urbana en América Latina, se realizaron algunos modelos que intentaron reflejar las estructuras básicas metropolitanas, como **Bähr y Mertins (1981, 1982 y sus modificaciones 1993), Mertins (1991, 1995, 1999, 2003), Bähr y Meyer (2001), también Borsdorf (1976, 1982, 1994) o Griffin y Ford (1980).**

En San Luis aparecen dos elementos estructurales que fueron propuestos en estos tres modelos, que permiten diferenciar el espacio urbano según los aspectos cuantitativos y cualitativos de edificación, de infraestructura técnica y social y de diferencias del estrato socioeconómico de sus habitantes: estructura circular antigua partiendo del centro comercial y administrativo, una estructura sectorial superpuesta a la estructura circular antigua, con áreas industriales, áreas de viviendas de clase media-alta y centros comerciales a lo largo de ejes de comunicación vial. También en San Luis existe un tercer elemento de forma celular propuesto por los modelos alemanes, que representa los desarrollos más recientes. Se diferencian barrios de vivienda social, barrios de autoconstrucción, etc. Y flechas que señalan los procesos migratorios intra-urbanos y el crecimiento urbano por migración interna, que es el componente dinámico del modelo.

Hay otra cuestión de importancia en la ciudad de San Luis y que propone **(Janoschka en su modelo 2002: 37-49)**, es que también en ella comenzó la instauración de urbanizaciones privadas para estratos altos, en el espacio suburbano y la difusión de shopping y centros de esparcimiento urbano. Estos desarrollos estructurales insulares subrayan la nueva percepción de la ciudad actual que se encuentra segregada y dividida.

Entonces los ejes radiales y sectoriales, patrones de desarrollo de ampliación tradicionales de la ciudad permanecen como la estructura básica aunque los nuevos desarrollos toman otra forma dentro de esa estructura. El resultado es que con la aparición de desarrollos insulares en la periferia de la ciudad, también hay un cambio urbano paulatino de áreas anteriormente homogéneas hacia áreas contrastantes. Se

notan los procesos de encerramiento en el tejido urbano construido.

Por compartir patrones que también se encuentran en otros estudios de ciudades intermedias como Valdivia y Osorno (Chile) **(Borsdorf, 1976, 2000)**, Chillán (Chile) **(Azócar, 2003)**, Puerto Montt (Chile) **(Ortiz Véliz, 2004)**, Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) **(Mazoni, 2005)**, Cochabamba (Bolivia) **(Vargas, 1989)**, Trujillo (Perú) **(Flor, 1993, Jordán 1994)**, Popayán y Manizales (Colombia) **(Mertins, 1991)**, San Miguel de Tucumán, Salta y Santiago del Estero (Argentina) **(Mertins, 1995)** es que se puede decir que el modelo de diferenciación socio-espacial y funcional de San Luis se ajusta al propuesto por los autores antes mencionados para ciudades latinoamericanas.

7.8 Problemática urbana

La expansión de San Luis puso en evidencia un crecimiento expresado en nuevos espacios para el asentamiento industrial y especialmente para áreas residenciales por la necesidad de dar cabida a la nueva población **(Ver Plano 15 pag. 359 anexo)**. En este período la ciudad logró sortear, por fin la barrera que suponía el río Chorrillo. Ni las limitaciones de la pendiente, ni el cauce del río detuvieron la desmedida expansión física de la ciudad **(Espinosa, 2002: 28)**.

Los tradicionales factores naturales que ofrecía el sitio de la ciudad, se vieron rezagados ante el peso del factor demográfico y espacial. La vegetación natural que había sobrevivido a la expansión edilicia, se encuentra hoy en día solo al noreste, al pie de la sierra y sobre las márgenes del río.

a) Problemas con servicios públicos, equipamiento e infraestructura:

- La carencia de servicios, el mal estado de las construcciones y la escasez de viviendas manifestado por el vertiginoso crecimiento constituían la principal problemática del habitante. Las viviendas que contaban con los servicios básicos indispensables se encontraban ubicadas dentro de las cuatro avenidas, el resto de la periferia, contaba solo con dos o tres de estos servicios. Esta situación se agravaba además con cortes de energía eléctrica y disminución de agua corriente de forma permanente **(Espinosa, 2002: 28-36)**.
- El agua comenzó a resultar muy escasa, se produjo una brecha cada vez mayor entre población y servicios, debido al exagerado crecimiento con nuevos barrios y ampliación del área urbana. Todos los barrios cuentan con éste servicio, pero las plantas potabilizadoras no alcanzan a cubrir la demanda de

agua de la nueva población y el exigente consumo de la industria. Los barrios ubicados al norte y oeste son los más perjudicados.

- La red de cloacas sigue siendo escasa en este período. Aún se siguen usando pozos sépticos en algunos sectores, incluso en el área industrial, lo que va degradando el suelo, además de producir emanaciones desagradables. El tendido de las redes de gas y cloacas cubre muy pocos sectores de la periferia.
- También son escasos otros servicios imprescindibles, como asfalto, recolección de residuos y transporte público.
- Los sistemas de recolección en San Luis no eran eficientes sobre todo fuera de las cuatro avenidas y ello era favorecido por la rápida expansión de la ciudad. La recolección se limitaba solo al radio tradicional (**Espinosa, 2002: 42**).
- Los espacios de esparcimiento eran insuficientes, si bien cada uno de los nuevos barrios ejecutados contaba con su respectiva plaza, no eran suficientes, ni se hallaban bien equipadas. Esto se agravaba por la ausencia de arboleda pública.
- A toda ésta problemática se le sumaban las degradaciones comunes de toda ciudad mediana en crecimiento, como es el caso de la contaminación por la circulación automotriz, sobre todo en las arterias más importantes (**Espinosa, 2002: 36**).

b) Zonas problemáticas: (**Ver Plano 15 pag. 359 anexo**)

1- Zona centro

Este sector intenta sin más fuerza irradiar su aureola de servicios cada vez más limitada, lo que provoca una tensión obligada centro-periferia.

El plano de la ciudad en cuadrícula orienta las calles oeste-este, en sentido de la inclinación de una marcada pendiente que tiene un papel importante en el problema de las inundaciones y de la erosión hídrica en el espacio urbano ocupado. Las calles que siguen la pendiente, obran como dispositivos fluviales, a modo de ríos, erosionan en el este, transportan en su tramo medio y depositan al oeste. En días de lluvia, el agua va picando el pavimento y sobre todo se embalsa en las bocacalles. El agua adopta en su curso ciertas arterias para drenar el caudal pluvial; desde el norte: Av. Centenario y Av. Aristóbulo del Valle, además de las calles Bolívar, Junín, Pringles y Belgrano, paralelas que cruzan el radio tradicional y el área comercial. Las mismas tienen su inicio en el extremo este de la ciudad, prolongando su recorrido hasta la culminación del área urbana (**Espinosa, 2002: 36-38**).

El transporte automotor sigue en aumento, en respuesta a una ciudad con una malla urbana que iba extendiéndose, vinculada a un aumento demográfico considerable y a un creciente sistema económico. De esta forma se comenzó a observar una profunda congestión de los espacios céntricos que conformaban una cuadrícula apretada propia de una urbe de diseño colonial mantenida. Con esto ya el centro de la ciudad no respondió eficazmente al conjunto automotor que fue invadiendo la ciudad. La circulación de automóviles y buses fue densificándose y afectó especialmente el área comercial con elevados problemas de estacionamiento. Las calles más afectadas eran las que circundaban la Plaza Pringles, Junin y Pringles y las calles Rivadavia y San Martín que conjuntamente con la Av. Illia eran derivadores y descongestionadores del movimiento vehicular. Paralelas a estas, las calles Chacabuco y Colón asociaban su vida pericentral, comercial y residencial a una intensa circulación de transporte de pasajeros. Por su parte los bulevares de circunvalación aumentaron su circulación pero no solucionaron la fuerte centralización y congestionamiento del centro de la ciudad.

Había una enorme cantidad de fábricas desperdigadas por el centro de la ciudad, mezcladas con sectores prominentemente residenciales y comerciales ubicados en el espacio pericentral que además, ofrecen una fea imagen al espacio urbano.

2- Zona parque industrial sur:

En este período la ciudad logró sortear, por fin la barrera que suponía el río Chorrillo, pero es una zona baja, de depresiones, con acusados cambios de pendiente y terrenos inundables, además, el cauce del río produce importantes socavamientos. Todo esto provoca graves problemas en los nuevos barrios. Su acelerado ritmo de construcción provocó que la ciudad se extendiera superando la ruta nac. N° 7, de acceso a la ciudad, y esto hizo que esta vía se convirtiera en un cruce muy conflictivo y peligroso, además de producir un importante borde y corte físico de la ciudad **(Espinosa, 2002: 26-44)**.

El antiguo paisaje agrario se transformó en fabril y se instaló tras el río, una mezcla de usos incompatibles, institucional, residencial e industrial. El parque industrial sur se levantó al lado de barrios de escasos recursos y muy sensibles al efecto de contaminantes.

Por otra parte la zona límite, antes de cruzar el río presenta una notoria erosión en sus calles por la fuerte escorrentía y se observa acumulación de arena y

basura. La edificación se encuentra degradada o en estado regular, incluso algunos barrios están asentados en las terrazas del río y pelagra su seguridad debido a los socavamientos y desprendimientos provocados por irregulares cambios de caudal en el cauce del mismo **(Espinosa y Oliveira, 2005: 5)**.

La dotación de servicios es reducida y uno de los principales problemas causante del estancamiento de agua son los antiguos predios rurales en el bajo chico y en el bajo grande, y la ruta nac. N° 7 que obstruye el paso del agua en dirección al lecho del río.

Aun así, esto no detuvo la desmedida expansión física de la ciudad, también en esta dirección **(Espinosa, 2002: 2)**.

3- Zona parque industrial oeste:

Se caracteriza también por constituir una zona baja, deprimida, con pendiente hacia el oeste, en donde en los días de lluvia, generalmente concentrados en la estación estival, acumula agua proveniente del noreste, norte y este de la ciudad. La causa principal es el valor de la pendiente en este sector.

En ésta época aún se ven terrenos baldíos que anteriormente funcionaban como espacios cultivados, ahora abandonados y se encuentran inactivos a la espera de futuros loteos de barrios o especulando ante el avance de la actividad fabril, y otros que presentan una vegetación natural muy degradada.

Hay barrios ubicados en esta zona de la periferia, que son de escasos recursos, sus calles no están asfaltadas y la degradación producida en las mismas por las lluvias es intensa, el agua excava canales naturales y arrastra un gran volumen de desperdicios que se reparten fundamentalmente en este sector, y al ser una zona baja, esto conlleva a que el sector sufra continuas inundaciones.

La feria ganadera está estrechamente ligada a la edificación de uso residencial, lo que crea problemas ambientales evidentes.

Junto a los nuevos barrios está ubicado el parque industrial oeste y también con el lindan barrios de condiciones socioeconómicas limitadas, se produce una incompatibilidad a nivel de funcionalidad (uso industrial junto a uso residencial) lo que genera riesgos de contaminación.

4- Zona noroeste:

Debido a la expansión de la ciudad quedaron insertas dentro de la trama urbana, la planta de tratamiento de líquidos cloacales, estación transformadora

y líneas de alta tensión que alimentan a los nuevos barrios y a las fábricas **(Espinosa, 2002: 36)**.

Esta zona también es baja, propensa a inundaciones y a estancamiento de aguas en épocas de lluvia, con la consecuente contaminación ambiental. Agravan la situación otros factores (terrenos del ferrocarril, predios usina municipal) que obstaculizan el paso del agua de lluvia, entonces se estanca o ingresa directamente en las viviendas, en especial en aquellos barrios de trazado irregular. El sector recibe el material de arrastre del agua (arena, ripio, residuos), que le dan un aspecto deprimente. El estado de las calles, a causa de lo ya mencionado es crítico, las arterias en días lluviosos se convierten en ríos, las de tierra son socavadas y las asfaltadas se pican **(Espinosa, 2002: 2)**. Hay un área de micro-basurales y baldíos que bordean las antiguas vías del ferrocarril, además de antiguos espacios cultivados, actualmente inactivos a la espera de futuros loteos y otros que quedaron con una vegetación natural degradada.

La edificación se encuentra en muy mal estado y a esto se suma la falta de servicios.

5- Zona noreste:

Las construcciones planificadas no favorecieron el paisaje, aparecieron áreas residenciales nuevas sin consolidar, sin un buen equipamiento de servicios y distanciadas del ejido urbano por loteos, baldíos o restos de espacios agrícolas intermedios. Los espacios baldíos son cuantiosos y juegan como centros de recepción de basura **(Espinosa, 2002: 36)**.

6- Zona Juana Koslay este:

En Juana Koslay el proceso de ocupación del espacio fue muy rápido y la función residencial comenzó a mezclarse con actividades secundarias (ripietas, areneras, canteras, corralones y con las tradicionales fábricas de ladrillos, cortadoras de piedra). Las ripietas y canteras ubicadas en los bordes de la localidad, colaboran con el natural socavamiento de las márgenes del río y constituyen un área propicia para la deposición de residuos y descarga de efluentes industriales. La temperatura, los ruidos, humos y el polvillo de los hornos de ladrillo, provoca molestias a la población y deteriora el medio ambiente **(Espinosa, 2002: 51)**.

Las bocas que por debajo de la ruta nac. N° 7 debieran facilitar el escurrimiento de las aguas pluviales suelen encontrarse tapadas por escombros y residuos, lo que provoca el estancamiento de aguas por varios días a lo largo del borde norte de la ruta 20 provocando la aparición de focos infecciosos y poniendo en riesgo los barrios del sector.

Estas reuniones incompatibles de funciones urbanas se hicieron cada vez más frecuentes y el ritmo de degradación ambiental fue en aumento a medida que se construían barrios y casas particulares.

7- Zona Juana Koslay oeste:

La función residencial nueva comenzó a vincularse con actividades primarias (agricultura, cultivos, criaderos de aves y cerdos). Estas reuniones incompatibles de funciones urbanas son frecuentes y el ritmo de degradación ambiental va en aumento.

Los desperdicios de criaderos de aves y cerdos insertos dentro de la ciudad, localizados próximos a la ruta 20, como un remanente de una historia rural prolongada, conjuntamente con cultivos y los efluentes del frigorífico van a parar al río y contribuyen como focos potencialmente contaminantes **(Espinosa, 2002: 43)**.

Aquí también los nuevos barrios se mezclaron con el parque industrial existente generando otra zona que reúne actividades no-compatibles (uso residencial y uso industrial).

Según investigaciones y observaciones propias se puede concluir que toda la problemática que la ciudad presentaba en el período anterior estudiado 1950-1975 y en los 90's sigue vigente en la actualidad, incluso se ha agravado porque no se han tomado ningún tipo de medidas para solucionarla.

“La periferia alcanzó serios problemas de periferización acelerada, porque no contó con la infraestructura de servicios sanitarios, con equipamiento urbano y áreas verdes suficientes, ni con medios de transporte y otros requisitos de calidad de vida, y el panorama resultante, paradigmático, es el de desorden y falta de calidad “**(Pesci, 2002: 51-52)**

