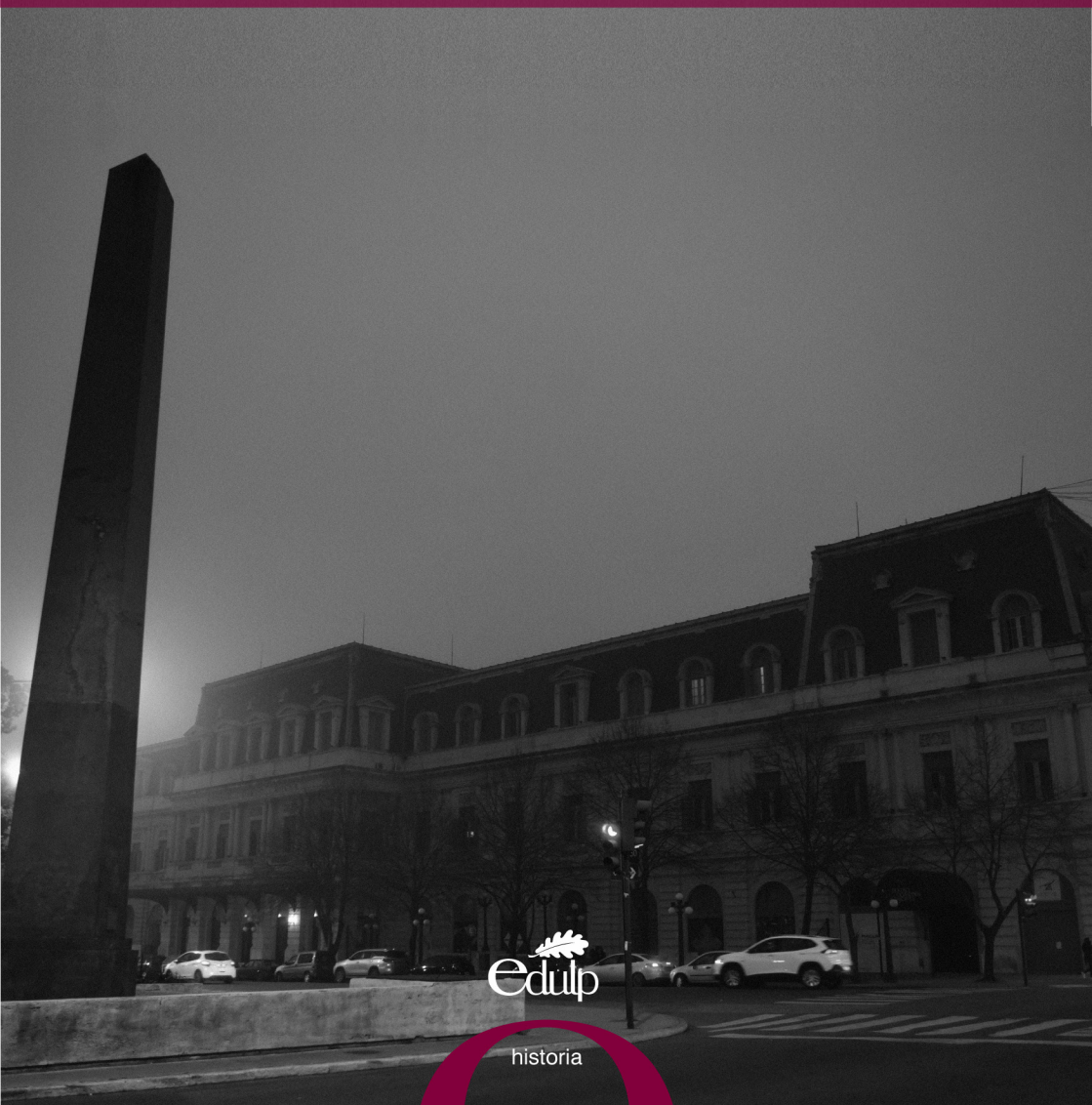


GERMÁN MATÍAS EPELBAUM -  
SERGIO RICARDO BONCOMPAGNO

# Aportes para repensar La Plata



edulp

historia

## **Aportes para repensar La Plata**

# **Aportes para repensar La Plata**

**GERMÁN MATÍAS EPELBAUM  
SERGIO RICARDO BONCOMPAGNO**



Epelbaum, Germán Matías  
Aportes para repensar La Plata / Germán Matías Epelbaum ; Sergio Ricardo Boncompagno. - 1a ed. - La Plata : EDULP, 2025.  
181 p. ; 21 x 14 cm.  
ISBN 978-631-6568-64-9  
1. Historia. 2. Urbanismo . I. Boncompagno, Sergio Ricardo II. Título  
CDD 982

### **Aportes para repensar La Plata**

Germán Matías Epelbaum  
Sergio Ricardo Boncompagno

Foto de tapa: Iván Lautaro Campos



EDITORIAL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA (EDULP)  
48 N° 551-599 4° Piso/ La Plata B1900AMX / Buenos Aires, Argentina  
+54 221 644-7150  
edulp.editorial@gmail.com  
www.editorial.unlp.edu.ar

Edulp integra la Red de Editoriales de las Universidades Nacionales (REUN)  
ISBN 978-631-6568-64-9

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723  
© 2025 - Edulp  
Impreso en Argentina



A la Universidad Nacional de La Plata, por la edición de este libro, por ser nuestra casa y por la invaluable educación pública y gratuita.

A los compañeros y compañeras que forman el Instituto de Pensamiento para la Justicia Social (IPEJUS) y su director Guillermo Cara, por su guía y conducción, el espacio de pertenencia y el empuje para realizar esta obra.

A Mariana Zárate y Fernanda Mercerat, por las horas de lectura, corrección y edición. A Carla Carbajales y Ailin Reinoso, por su trabajo y creatividad en la presentación gráfica.

A la Corriente Néstor Kirchner y a la agrupación La Jaureche de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación y sus integrantes de todos los tiempos, por todo lo que hemos aprendido juntos, y un especial recuerdo al querido Ale Santoro, por su sonrisa imborrable.

A Manuela Hoya, por las charlas y debates que se vieron plasmados en estas páginas.

Al pueblo de La Plata, por su magnífica creación y su lucha diaria.

A nuestras familias, por el acompañamiento, la contención y el amor que hacen que todo sea posible, y a nuestros amigos, por los abrazos de gol.

<b>Advertencia.....</b>	<b>8</b>
-------------------------	----------

## **Presentación**

<i>Guillermo Cara.....</i>	<b>10</b>
----------------------------	-----------

## **Prólogos**

La Plata: construyendo futuro desde Nuestro Legado

<i>Julio César Alak.....</i>	<b>13</b>
------------------------------	-----------

La Plata, ciudad del conocimiento

<i>Fernando Tauber.....</i>	<b>16</b>
-----------------------------	-----------

Una invitación a debatir y pensar nuestra ciudad

<i>Julio César Castro.....</i>	<b>39</b>
--------------------------------	-----------

Nosotros, la ciudad

<i>Laura Rómoli.....</i>	<b>41</b>
--------------------------	-----------

Desarrollo integral para un porvenir en armonía

<i>Alejandro Guanzetti.....</i>	<b>43</b>
---------------------------------	-----------

Cambio de paradigma. De opinión a Plan fundamentado

<i>Fernando Magno.....</i>	<b>45</b>
----------------------------	-----------

<b>Breve repaso histórico.....</b>	<b>46</b>
------------------------------------	-----------

De la colonia a la definitiva consagración del Estado Nacional

(1530 - 1882).....	<b>46</b>
--------------------	-----------

De la etapa fundacional a la Gran Depresión (1882 - 1930).....	<b>49</b>
--	-----------

De la Década Infame a los setenta (1930-1976).....	<b>57</b>
--	-----------

Del terrorismo de Estado al estallido (1976 - 2001).....	<b>67</b>
--	-----------

El nuevo siglo: retorno del Estado y múltiples desafíos.....	75
<b>La trama urbana.....</b>	<b>81</b>
Lapoblación.....	81
El Gran La Plata.....	84
La Región Capital.....	85
El territorio.....	87
La producción.....	88
Cómo se estructura la ciudad.....	108
Conectividad.....	113
<b>El presente de la ciudad.....</b>	<b>123</b>
El espacio urbano.....	123
Un esquema productivo para armar.....	125
Transporte y conectividad, desafío por delante.....	131
<b>La ciudad que nos merecemos.....</b>	<b>139</b>
Hacer ciudad.....	139
El derecho a la ciudad.....	142
El modelo de ciudad compacta.....	144
La cuestión ambiental: una agenda impostergable.....	147
Una ciudad de oportunidades.....	150
La ciudad en movimiento.....	153
Lo estructural: las obras de agua y saneamiento.....	156
Lo que nos debemos: construir una ciudad de iguales.....	158
<b>Consideraciones finales.....</b>	<b>161</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>165</b>

## ADVERTENCIA

---

La presente obra fue consagrada en el seno del Instituto de Pensamiento para la Justicia Social (IPEJUS), contando con una primera edición impresa publicada en junio de 2023. Se trató de un importante trabajo de investigación y sistematización desarrollado en oportunidad del segundo periodo de Guillermo H. Cara en el Honorable Concejo Deliberante de La Plata, como concejal por el Frente de Todos (2019 - 2023). La labor legislativa desempeñada en esos años por los autores fue asumida con orgullo y responsabilidad, impulsando una serie de publicaciones que buscaron exponer el estado de situación del partido de La Plata ante la escasa publicación de datos por parte de los organismos dependientes del Departamento Ejecutivo municipal, que si bien ha realizado algunos esfuerzos en pos de la apertura de datos sobre aspectos socio poblacionales del distrito, difícilmente se podría realizar una caracterización medianamente compleja sin recurrir a investigaciones académicas, producciones periodísticas, de instituciones de la sociedad civil o bases de datos de instancias estatales superiores.

En este marco, de cara a las elecciones ejecutivas que tendrían lugar en el mes de octubre de 2023, decidimos ofrendarle a nuestra ciudad y a los aspirantes a tomar la responsabilidad de su gobierno una descripción del estado de situación de nuestro territorio, sus aspectos socioprodutivos, y una serie de propuestas de intervención para su complejo presente. En esa ocasión se realizó un importante trabajo de edición gráfica y se contó con la presentación de importantes miembros de las fuerzas productivas y culturales de la ciudad.

Esta publicación de la Editorial por la Universidad Nacional de La Plata (EDULP) constituye una reedición de “Aportes para repensar la ciudad de La Plata. La historia, la trama urbana, los desafíos y las propuestas para el futuro” que tenemos la alegría de presentar para un mayor alcance entre los miembros de nuestra comunidad y de toda persona interesada en indagar sobre el presente de la ciudad capital de la Provincia de Buenos Aires.

## PRESENTACIÓN

---

*“La ciudad de La Plata,  
como todo hecho humano, ha sido obra,  
no de un delineador individual, sino de un equipo técnico”.*

PEDRO BENOIT

Pocas cosas generan más entusiasmo que escribir sobre la ciudad que vivimos y habitamos todos los días. Caminar sus calles, compartir sus espacios, ser parte de su ritmo cotidiano hace que este libro sea, antes que nada, una forma de compromiso con lo que somos y con lo que podemos ser. Aquí se expresan miradas e ideas elaboradas a lo largo de varios años por vecinos, instituciones y sectores comprometidos con el desarrollo de La Plata, y que siguen siendo imprescindibles en su presente y proyección futura.

La Plata ostenta el orgullo de ser una de las pocas ciudades planificadas antes de su fundación. Su prestigio internacional en materia urbanística nos convoca a recuperar aquellos principios originales que la hicieron única. Nace como símbolo de una nueva etapa nacional, luego de la sanción de la ley de federalización de la ciudad de Buenos Aires en 1880, que la separó de la provincia y la convirtió en capital federal. Esta decisión dejó a la provincia sin sede administrativa y dio lugar a un proyecto sin precedentes: fundar una nueva capital, diseñada desde cero, con vocación moderna y espíritu republicano. La identidad platense se gesta como parte de la síntesis

de las luchas del siglo XIX, y se proyecta como emblema de unidad, institucionalidad y futuro compartido. Por eso, La Plata no es solo un orgullo local, sino también una expresión tangible del anhelo republicano argentino.

A diferencia de otras capitales, La Plata carece de edificaciones monárquicas; sus edificios fundacionales encarnan valores republicanos y democráticos. Como bien ha señalado Julio Alak, esta singularidad arquitectónica refleja una concepción profundamente igualitaria, inspirada en los ideales de una república moderna. Esta perspectiva está íntimamente ligada al higienismo como corriente de pensamiento y acción, al conocimiento como motor de transformación, y al desarrollo integral de la comunidad. En pocos años se construyeron edificios fundamentales para la administración, la enseñanza y la salud. Se delineó una ciudad del saber y del trabajo, que aún hoy conserva ese espíritu originario, arraigado en su infraestructura, su patrimonio y el compromiso de quienes la sostienen.

Otra característica única que hace a su identidad, se la da el espíritu asociativo: los primeros habitantes, muchos de ellos inmigrantes, establecieron cooperativas y asociaciones que impulsaron –por ejemplo– el desarrollo del cordón fruti-flori-hortícola, elemento esencial para la economía local. Es así que Dardo Rocha, en su discurso fundacional, expresó que La Plata no debía ser solo una ciudad administrativa, sino también productiva, integrando el conocimiento y la industria para el desarrollo pleno de la provincia. Enfoque que se materializó con la creación de la Universidad Nacional de La Plata, que desde sus inicios ha sido un pilar fundamental en la vida educativa y cultural de la ciudad.

El Estado, en tanto garante del equilibrio social, debe acompañar los procesos de iniciativa privada y comunitaria sin dejar de priorizar la equidad y el desarrollo integral del territorio. Para ello, resulta fundamental incorporar el saber construido a lo largo del tiempo por quienes han pensado la ciudad desde el conocimiento, la práctica y la gestión pública.

En este libro se recuperan aquellos momentos en los que –desde la fundación hasta el siglo XXI– la planificación urbana logró armonizarse con el entorno natural, con las demandas sociales y con una mirada regional. Esa evocación por el desarrollo equilibrado, basado en la articulación con los distintos niveles del Estado e instituciones históricas de la ciudad, nos ofrece hoy condiciones para retomar un camino de crecimiento planificado, inclusivo y sostenido.

Es así que desde fines de 2023 se propuso un nuevo rumbo, orientado a recuperar la mirada estratégica, la planificación territorial y el cuidado del patrimonio. En un contexto social y económico adverso, estamos retomando políticas que apuntan al ordenamiento urbano, a la mejora de los servicios y al fortalecimiento del vínculo con la comunidad.

Nuestra ciudad es, sin duda, tierra de trabajo y esperanza. De quienes cultivan las tierras, de las familias que día a día forjan su futuro, de los estudiantes que llegan buscando formación y oportunidades, de quienes sostienen comercios, industrias y espacios de participación. Gracias al esfuerzo de generaciones y al rumbo que supo darle su pueblo, el proyecto platense sigue vigente. Desde la plaza central, la llama de origen sigue encendida, marcando un horizonte de progreso como juramento hacia el futuro.

GUILLERMO CARA

*Secretario de Gobierno de la Municipalidad de La Plata*

*Director del IPeJus*

*Abril de 2025*



## PRÓLOGOS

---

### **La Plata: Construyendo futuro desde Nuestro Legado**

POR JULIO CÉSAR ALAK<sup>1</sup>

Nuestra ciudad, La Plata, fundada en 1882 es uno de los centros urbanos más importantes de Argentina y capital de la provincia de Buenos Aires. Su creación es uno de los hitos de la construcción del Estado Nación, que puso punto final a un largo periodo de desencuentros entre los argentinos. En ella conviven el conocimiento, la cultura, la producción y la diversidad que se refleja en sus calles, edificios y en la vida cotidiana de sus habitantes, características que hacen que cada vez más argentinos la elijan como su hogar.

Fundada con un diseño urbano único, marcada por su planificación meticulosa y su arquitectura distintiva, fue concebida como una ciudad moderna y progresista, un sueño de sus fundadores que aspiraban a crear un modelo de desarrollo urbano y social con miras al progreso. La ciudad cuenta con una identidad única dada por ser hija de la planificación positivista, higienista y racionalista del siglo XIX, organizada y construida con foco en la salud urbana, siendo así la primera ciudad planificada de Sudamérica y la segunda de Améri-

---

1 Julio César Alak es Intendente de la Ciudad (2023-2027), habiéndolo sido previamente en cuatro períodos (1991-1995, 1995-1999, 1999-2003 y 2003-2007). Es Profesor en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la UNLP. Fue Ministro de Justicia de la Nación y de la Provincia de Buenos Aires, Presidente de Aerolíneas Argentinas, entre otras responsabilidades de gestión y políticas.

ca. Esto lo observamos en su traza interna, las anchas avenidas y los espacios verdes como las plazas y el bosque.

Otro de los legados fundacionales es el compromiso con el conocimiento, habiendo sido sede de la primera universidad nacional de la provincia, aportando desde entonces ideas científicas, pensadores y constituyéndose como Ciudad del Conocimiento, desde donde se contribuye al progreso tanto de la ciudad como de la región y el país. El progreso también está dado por la dimensión idiosincrática de la cultura del trabajo de aquellos hombres y mujeres que migraron a esta tierra para construirla desde el inicio. Ellos, que venían del exterior o del interior del país, construyeron a fuerza de trabajo parte de la identidad de la capital provincial, lo vemos en rasgos arquitectónicos y también en los valores de las diversas comunidades.

A lo largo de los años, La Plata ha sido testigo de importantes transformaciones, enfrentando hoy desafíos significativos en su desarrollo. Sin embargo, el potencial de la ciudad para convertirse en un referente de crecimiento urbano ordenado y sostenible, con servicios de calidad y oportunidades para todos sigue intacto. El fantasma de la decadencia y la baja autoestima volvió a circular por esta capital, y es tiempo de demostrar, una vez más, que la tendencia a la decadencia no será destino. Los cuatro principios fundacionales: la capitalidad, la planificación, el conocimiento científico y la producción, y las nuevas ideas del presente servirán para comenzar a reconstruir la gran capital.

Promover una ciudad socialmente integrada significa ir en búsqueda del equilibrio entre el progreso y la igualdad por el bien común. Por ello, la planificación urbana también es nuestra máxima prioridad para continuar por el camino de la construcción de una ciudad abierta y poner fin al modelo de ciudad medieval, edificada entre muros, desigual e inequitativa. Unidos a los sueños fundacionales debemos levantar la autoestima colectiva y tener fe en el futuro.

Este libro nos propone aportes e ideas para impulsar este camino hacia la jerarquización de nuestra ciudad desde la producción, el trabajo, el conocimiento y la cultura. Siendo dignos del mensaje que

emana la piedra fundamental depositada en Plaza Moreno: La Plata, ciudad símbolo de la Unión Nacional, punto final de un largo período de desencuentro de los argentinos, nuestra tarea es realizarlo a través del diálogo y el espíritu de unidad que surge de nuestra Constitución, guiados por el mandato que nos legaron los fundadores en 1882, para que cada uno de los platenses vuelva a sentirse orgulloso de su ciudad.

# LA PLATA, CIUDAD DEL CONOCIMIENTO

---

POR FERNANDO TAUBER<sup>2</sup>

*“El infierno de los vivos no es algo por venir; hay uno, el que ya existe aquí, el infierno que habitamos todos los días, que formamos estando juntos. Hay dos maneras de no sufrirlo. La primera es fácil para muchos: aceptar el infierno y volverse parte de él hasta el punto de dejar de verlo. La segunda es arriesgada y exige atención y aprendizaje continuos: buscar y saber reconocer quién y qué, en medio del infierno, no es infierno, y hacer que dure, y dejarle espacio”.*

*Las ciudades invisibles,*  
ÍTALO CALVINO.

Siempre es bueno pensar en el desarrollo de nuestra región y en el progreso de nuestros vecinos para buscar cómo mejorar su calidad de vida y cómo sentirnos parte de nuestra comunidad. Pero en algunos momentos donde nos fatigan las dificultades, tenemos que activar el razonamiento colectivo y tratar de encontrar coincidencias, de generar consensos, ver en qué estamos de acuerdo e iluminarnos entre nosotros. Dado que cada uno tiene un enfoque desde su pro-

---

2 Vicepresidente Académico de la Universidad Nacional de La Plata, Presidente de la UNLP 2010-2014 y 2018-2022. Arquitecto, Doctor en Comunicación y Especialista en Gestión de la Educación Superior. Es Profesor Titular FAU UNLP de Planificación Territorial I y II y Teorías Territoriales, Profesor Emérito UNLP e Investigador categoría I, Director del Plan Estratégico de la UNLP 2004-2026.

pia formación, desde sus intereses, aspiraciones y posibilidades, esta búsqueda es especialmente importante y el gratificante resultado, crecimiento de sustentabilidad.

Esta es una región que necesita no solo pensarse hacia el futuro, sino unificar los pensamientos que se han ido forjando a lo largo de tantos años y fundamentalmente hacer, concretar. La Plata necesita que le pasen cosas. Cosas positivas, conducentes al bienestar general, a su progreso y a su desarrollo.

Por supuesto que es necesario tener un objetivo claro y compartido, tener una dirección nítida, saber para dónde queremos ir y después producir las acciones necesarias para alcanzar ese objetivo, porque una de las características de nuestra región es que hay muchas cosas pensadas que no terminan o tardan muchísimo en consumarse. Por poner un ejemplo: el caso de la autopista entre la ciudad de La Plata y CABA es un proyecto del año 1936 que se reflotó en 1956 y terminó inaugurándose en el 2002, y quizá haya sido el hecho más importante para el desarrollo de la región en cuanto a infraestructura y logística vial en por lo menos los últimos 70 años.

Ya sabemos, con matices, todo lo que hay que hacer. Lo hemos discutido y reafirmado durante décadas. Pero también sabemos que no vamos a poder hacer todo al mismo tiempo. Que es necesario ordenar nuestras prioridades. Es un tiempo para gestionar y avanzar por prioridades.

Todo tiene sentido si hay un plan y La Plata en eso arrancó muy bien desde su fundación, pero luego se fue desorientando. Todos tenemos esa percepción de que el casco fundacional no creció como se pensó, que la ciudad y su desarrollo no le hicieron caso al mandato fundacional, ese que construía la metáfora de esa línea conformada por el ferrocarril provincial que venía del interior de la Provincia, se continuaba en el eje de los edificios fundamentales de La Plata y luego culminaba en el dock central del puerto y se brindaba al mundo.

Esa era la metáfora de la capital naciente de la provincia que traía los productos y el movimiento del interior y con personalidad, busca-

ba su propia alternativa de progreso no sólo en la región sino también en América y el planeta.

Ese era el mandato, por eso tenemos la forma fundacional que tenemos. Todo lo que hicimos después fue al revés. La ciudad creció en forma perpendicular a ese mandato, sobre todo porque La Plata está a 55 km del conglomerado urbano más importante de la región y por supuesto del país y eso genera una tensión tremenda.

Creamos una capital provincial pero la pusimos pegada a la capital nacional, fue una coyuntura que la política indujo, una circunstancia progresista de la política del momento pero en una condición geopolítica que no previó que en realidad esa condición de cercanía le iba a generar tantas amenazas como oportunidades.

Cuando digo amenazas me refiero a las tensiones que marcaron el gran eje de desarrollo en Tolosa, Gonnet, City Bell y Villa Elisa, hacia el noroeste y no hacia el sudeste como estaba planteado en su fundación. El eje más próspero fue el primero y el eje conformado por el abanico del sudeste, el sur y el oeste fue el eje más pobre y sufrido. Esa es una condición que nos da pistas, ciertos indicios de cómo se fue acomodando nuestro territorio y cuáles son las dificultades que tenemos para enfrentar una planificación armónica.

Nuestro crecimiento urbano está lleno de contradicciones. El último ejemplo estructural fue el de barrios del sudeste como Parque Sicardi y Villa Garibaldi cuando llegó hace unos años el programa Procrear y miles de familias tomaron un crédito al que podían acceder. Los únicos terrenos y loteos que tenían una proporción de costo en relación al valor de la vivienda estaban en el sudeste, sin servicios, sin logística, es decir, sin ciudad. Los que caminábamos de más jóvenes por esa zona sabemos que eran pajonales y hoy es una fuerte concentración urbana de jóvenes, que van a crecer juntos, que van a envejecer juntos, que construyeron su vivienda esperando que llegara la ciudad.

Estos procesos forman parte de nuestras contradicciones y nuestras dificultades. Justamente la falta de planificación y la falta de previsión para entender que las condiciones son fundamentalmente cambiantes

e imprevistas hicieron que la ciudad no estuviera preparada para una línea de desarrollo de crédito y de posibilidades de acceso a la vivienda de sectores medios con ingresos modestos. Entonces cuando llegó no supimos dónde acomodarla. Este ejemplo se multiplica hasta el infinito en countries, cavas, núcleos productivos, accesos y todo tipo de construcción territorial. La Plata es una ciudad tremendamente dispersa en la que vive poca gente. Juntar un punto de origen del sur con uno de destino del oeste o del norte significa recorrer distancias desproporcionadas. Esto encarece el transporte, dificulta el empleo, desorienta a la ciudad y a su relación con Berisso y Ensenada.

La Plata empezó con mucho entusiasmo. Cuando apenas cumplía dos décadas ya tenía más de 100.000 habitantes, pero siempre con esa fuerte dependencia con la ciudad de Buenos Aires.

Le pasaban cosas interesantes: fue la primera ciudad que tuvo alumbrado público eléctrico de América y eso hizo que fuera también la primera ciudad de América que tuviera tranvía eléctrico, antes que Buenos Aires y antes que las otras capitales.

Suena motivante que le hayan pasado esas cosas a La Plata en su inicio, pero así como empezó con esa energía, la falta de un proyecto de desarrollo genuino para la región, comprendiendo sus características y entendiendo su propio rol, hicieron que estos grandes empujes iniciales se fueran apagando. La Plata sobrellevó como pudo la primera mitad del siglo XX y después empezó su decadencia. Los tranvías y trolebuses dejaron de funcionar en 1966. El ferrocarril Provincial empezó su agonía de cierre en 1961 que duró hasta 1977.

Confirma ese proceso decadente que en 1957 se hayan desprendido de La Plata y conformado los partidos de Berisso y Ensenada con su puerto, zona franca, polo petroquímico y frente fluvial. Perdimos un pensamiento común sobre el desarrollo del territorio y su comunidad porque no supimos articularlo, porque no pudimos conformar un pensamiento regional, una visión estratégica compartida. Hoy articular políticas de desarrollo de la región con Berisso y Ensenada es tremendamente difícil, salvo los clubes de fútbol de Estudiantes y

Gimnasia y Esgrima, tenemos muy pocas cosas que nos junten, que nos apasionen y que definan las características regionales.

Hay una gran dificultad para articular el código de La Plata con los códigos de las dos ciudades hermanas. El ejemplo más nítido lo conforma lo que pasa de un lado y otro de la avenida 122, que junta por kilómetros barrios que son de tremenda importancia y densidad, pero que son periféricos de las tres ciudades. Los barrios de la avenida 122 son barrios de la periferia de Berisso y de Ensenada y ni siquiera son la continuidad de sus núcleos urbanos. Son barrios de nuestra periferia platense y nos cuesta mucho pensar el desarrollo de ese territorio, porque el problema no está en el territorio, sino que está en la definición del rol de la ciudad, el rol de la región y el concepto de región como sistema que multiplica sus oportunidades si funciona articulado.

A nuestra microrregión la conforman Berisso, Ensenada y La Plata, pero por otro lado integramos la región Capital con Magdalena, Brandsen y Punta Indio que son partidos muy diferentes a los nuestros, unos eminentemente urbanos y los otros claramente rurales. De los seis partidos, Berisso, Ensenada y La Plata representan el 95% de la población, pero menos del 20% del territorio. O sea que Magdalena, Brandsen y Punta Indio tienen el 80% del territorio, pero menos del 5% de la población. Eso significa que si pensamos regionalmente, la complementación es una fortaleza, pero si pensamos a cada partido de forma individual, no encontraremos ningún aporte ni razón para convivir en armonía, para sinergizarnos en busca de progreso, y para crecer y multiplicar oportunidades.

La inclusión y la convocatoria a los otros municipios en un proyecto de desarrollo es una obviedad, al menos para mí. Tenemos que estar de acuerdo y poder aportar pensamiento desde las miradas de los seis municipios. Creo que esa es una agenda a promover que siempre encuentra dificultades, como la de transformarlos en una sección electoral, porque hoy son municipios que pertenecen a secciones cuyos legisladores no representan los intereses de la región. Los munici-



pios no encuentran una agenda para poder articularse y se terminan asociando por afinidades de partido político y no por causas comunes que den respuesta a las necesidades de la región.

A La Plata le faltan muchas cosas: hace cuarenta años el listado de puntos a tener en cuenta para ir construyendo su desarrollo lo encabezan el puerto, el aeropuerto y los accesos a la ciudad. Entre tantos, hoy en día seguimos haciendo la misma lista. Ahora bien, si seguimos pensando solamente como pensaban los grandes movimientos institucionales y sociales del siglo pasado, nos va a seguir pasando lo que nos pasó hasta ahora. No porque no sean necesarias cada una de esas condiciones, sino porque sin un proyecto estratégico y un criterio compartido que articule la política con la planificación y la gestión, no tienen valor en sí mismas.

Gestionamos muchísimo la recuperación del puerto de La Plata y lo conseguimos: un puerto de contenedores. Fui testigo y participe de esa historia en las últimas casi cuatro décadas; sin embargo ahora no llega ni un contenedor. ¿Y por qué no llega un sólo contenedor si las ventajas comparativas son notables con respecto al puerto de Buenos Aires y es el puerto más moderno de América del Sur? No entran no por un problema de planificación, sino por un problema de capacidad política y de concepción estratégica. A lo mejor se desarrolla el puerto de La Plata si la estrategia de desarrollo de la CABA deja de pensar que los contenedores les convienen más que las inversiones inmobiliarias o el desarrollo urbano recreativo para toda su comunidad.

Con lo cual tener una mesa de pensamiento estratégico que no asuma el rol de controlar la gestión política nos va a tener separados, porque vamos a tener las cosas claras, pero no vamos a tener quién las gestione, y gestionar es hacer que las cosas pasen.

Si no, seguramente vamos a llegar a escribir un libro que refleje nuestras ideas, las de todos, pero evidentemente lo que nos está diciendo en su legado nuestra propia historia, es que por supuesto la planificación es indispensable, fundamental, pero es muy frustrante

si no está asociada a la gestión, y la gestión necesita de la política. Tenemos que entender que eso es lo que nos viene pasando.

Tenemos que sacar la cuenta de qué cosas importantes nos pasaron en las últimas décadas y qué valor tuvieron para nuestro desarrollo.

Durante la década del 90 pasaron algunas cosas interesantes, se empezó la construcción del Estadio Único, inaugurado en el 2003, se completaron las torres de la Catedral terminadas en 1999, se avanzó muy profundamente con el Teatro Argentino, inaugurado en 1999. Había una concepción de que esas obras representativas de una capital provincial como la nuestra la iban a apuntalar en su desarrollo. París había marcado el camino de los emprendimientos monumentales tan sólo unos años antes con el segundo Arco del Triunfo en que los grandes emprendimientos edilicios caracterizaban y promovían el turismo, el desarrollo, la identificación de la ciudad en el mundo, los movimientos, las posibilidades de interactuar con otros territorios, la captación de consumo externo. Y estos emprendimientos dieron el resultado esperado.

Pero en La Plata no estuvo el plan estratégico, entonces ni el Teatro Argentino, que por supuesto es muy importante, ni las torres, ni el estadio en sí mismos promueven el desarrollo. Celebramos planteos como el del Consejo Consultivo para el Desarrollo de La Plata de armar una mesa de turismo para pensar cuáles son las características de la región para captar el consumo externo de visitantes que vengan, gasten y hagan prosperar nuestro comercio y nuestros servicios. Esos son los caminos que hay que empezar a recorrer y en ese pensamiento el Teatro Argentino, el Museo de La Plata, la Catedral, el Estadio Único, el Planetario o la República de los Niños como tantos otros de estos activos empiezan a tener sentido, empiezan a hilvanarse, si sabemos coser.

Es bueno tener un plan, es determinante tener una estrategia y detrás de la estrategia está la gestión y la política como constructora de acuerdos, de consensos, de decisiones para que esa gestión sea efectiva. Y estamos nosotros como vecinos y fuerzas institucionales de la región para hacer el control de esa gestión. Porque no es que a

cada uno nos toca una parte o ninguna en particular, y después nos desentendemos y en todo caso decimos yo te dije. Nos tenemos que asegurar de que aquellos a los que les damos la responsabilidad de gestionar y construir desde la política la construyan en función de estos objetivos de desarrollo para la región.

Es importante, además de tener un plan y una estrategia para implementarlo, darle forma institucional y empoderar a la comunidad asumiendo roles de control de gestión de los procesos que efectivamente representen los consensos regionales. Si esa institución efectivamente representa lo que la región está pensando que es el camino para su desarrollo, tiene que controlar que ese camino se transite a lo largo de la historia, porque si no caemos en el consabido episodio recurrente de que cada vez que llega una gestión nueva empieza de nuevo todo y lo anterior no vale y queda interrumpido o desdibujado, conformando un nuevo orden de prioridades.

La Plata tiene que poder entender qué es como ciudad, partido y región. Esta es una región de servicios, es lo primero que tenemos que entender y compartir. La podemos soñar de otra manera con el cinturón hortícola o el Polo Petroquímico, pero lo nuestro son los servicios, el 75% del producto bruto del partido de La Plata es el comercio y los servicios. Del empleo formal el 80% son los servicios. La producción primaria y producción industrial, incluyendo la construcción, generan menos del 10% de ese empleo formal.

La población económicamente activa (PEA) en la región del Gran La Plata es el 45% del total de la población y de esa masa de aproximadamente 400.000 personas, la mitad son trabajadores informales o desocupados o entran en alguna de las categorías de la subocupación o la búsqueda de empleo sin poder encontrarlo. El otro 50% es empleo formal y de ese empleo formal, el 80% se ocupa en el sector de los servicios.

Entonces, sin que una cosa excluya a la otra, ¿vamos a construir un plan que optimice la calidad de nuestros servicios como primera premisa o que desarrolle el empleo productivo tal como está ahora?

Tienen que considerarse los dos caminos, porque cuando estamos hablando de servicios no hablamos solamente de la luz, el gas, el agua, la seguridad, la administración o incluso la conectividad, ni siquiera los bancos, estamos hablando del servicio de la salud o del servicio educativo en todos sus niveles y formas, o de la producción de conocimientos de todo tipo y nivel volcados a la población y a la producción.

Una cosa es tener el mejor sistema de servicios de salud pública y privada del país y otra cosa es tener un sistema degradado de servicios de sanidad. La Plata es una potencia en servicios de salud, pero no están ni pensados ni orientados estratégicamente en función de su desarrollo. Nosotros tenemos siete hospitales públicos de alta complejidad, veinte hospitales de complejidad intermedia, setenta y dos unidades sanitarias municipales (además de las provinciales y las universitarias). Eso no lo tiene ninguna región del país, entonces tenemos que prestarle especial atención. Debemos hacer que efectivamente sea un sistema, que se extienda a la producción de medicamentos y vacunas, que genere un movimiento que trascienda el de nuestro territorio, que sea una referencia y convoque desde múltiples aspectos más allá de los específicos: congresos, hotelería, consumo social y económico.

La Universidad Nacional de La Plata es muy importante. Las universidades de la región por supuesto que también, así como las instituciones de producción científica. Todo lo que es universidad, educación superior y ciencia pública es fundamental para nuestro desarrollo, pero la UNLP ha crecido muchísimo y compromete una gran cantidad de población. Somos más de 200.000 personas como Universidad en constante crecimiento, en una región que no puede llegar a más de un millón de habitantes. Entre Berisso, Ensenada y La Plata apenas llegamos a los 900.000.

Además de las 200.000 personas que integran la UNLP hay 100.000 graduados activos viviendo en la región, por eso se entiende y justifica la cantidad de colegios profesionales, no solamente las representaciones provinciales sino también las distritales.

El “Gran La Plata” es el aglomerado urbano con mayor porcentaje de población económicamente activa (en edad y condiciones de trabajar) con formación en educación superior o en proceso de formarse, después de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Entonces, ¿el conocimiento es o no es un valor central de la región? ¿Es un valor secundario o es un valor fundamental? No como conocimiento en sí sino como componente imprescindible para nuestro desarrollo, para construir oportunidades.

Cuando decimos que vamos a considerar el empleo productivo porque es insoslayable por más que sea el 10% de la PEA, ¿lo vamos a considerar en un contexto de conocimiento o sólo en un contexto general?, ¿le vamos a dar prioridad a las industrias de base tecnológica o a cualquier tipo de industria? Este es un tema de prioridades.

Todos estos son diálogos en los que venimos participando desde hace mucho tiempo. Celebramos como siempre el esfuerzo colectivo de pensar en el futuro.

Aprendimos e identificamos todo lo que hay que hacer, por eso hacemos la lista de todas las cosas que pensamos que se tienen que concretar en la región. Pero luego no podemos ordenarlas por prioridad, y gestionar el desarrollo es definir prioridades, porque no es suficiente con saber todo lo que hay que hacer, hay que saber qué es lo más importante de hacer, qué es aquello que a un mismo esfuerzo produce un efecto mayor en el desarrollo de nuestras regiones y en el progreso de nuestra gente.

No sólo tenemos que sostenernos sino también multiplicarnos. Eso construye un proyecto de desarrollo. Al proyecto lo constituyen las prioridades y es lo que nos ubica en cuál es nuestra misión en este momento histórico. Porque hay misiones para las próximas generaciones, pero ésta, ¿qué va a hacer?

¿Qué vamos a proponernos nosotros como primera prioridad para concretar? Creo que el esfuerzo hay que ponerlo ahí, en esa discusión, porque intereses tenemos todos y vamos a querer ponerlos en primer lugar. Sin embargo, tenemos que identificar aquellos

aspectos que son ineludiblemente fundamentales para que la región tenga mayores oportunidades.

Algunos tienen que ver con la logística y con la infraestructura. Solo a modo de ejemplo, es celebrable que se haya empezado ahora la obra de continuación de la autopista hasta la avenida 60 en la bajada del Camino Rivadavia (acceso principal a Ensenada), que gestionamos e impulsamos con fuerza, porque es muy importante para el puerto, porque es una conexión imprescindible para el movimiento de camiones y también para jerarquizar los accesos desde la autopista Dr. Ricardo Balbín a Ensenada y Berisso y para enlazar en la región con la avenida 90, los cruces con las rutas 36 y 2 (autopista) y la autopista ruta 6 que conforma el último gran anillo convergente en el AMBA, conectándonos con la ruta Panamericana y el puente Zárate - Brazo Largo. Es necesario que se concreten las bajadas de la autopista Balbín en City Bell y sobre todo la conexión con la avenida 520 que también gestionamos y se está concretando. También es importante la reactivación de los ramales ferroviarios en desuso urbanos e interurbanos, como los que recupera el Tren Universitario, en funcionamiento desde el 2013 por nuestra circunvalación con el objetivo de llegar al centro de los Hornos en 52 y 137. Y devolverles el ferrocarril a las ciudades de Berisso y Ensenada.

Si el objetivo es desarrollar la ciudad, entonces que se desarrolle bien, a partir de un plan integral y no de ideas de coyuntura para resolver problemas puntuales sin considerar el conjunto del territorio. Pensemos nosotros ese crecimiento y cada paso que damos, porque ya sabemos cómo crecer. Si las voces se unifican y encolumnan detrás de una visión compartida, se convierten en una condición firme para ponerle límites al pensamiento ajeno y muchas veces inconveniente a nuestro propio desarrollo.

Nosotros tenemos que pensarlo, tenemos que asegurarnos estas condiciones, no porque nos conocemos de memoria el plano fundacional y sus transformaciones históricas, sino porque somos y vivimos en esta ciudad desde hace muchísimos años, porque nuestros

hijos y nuestros nietos también son de esta ciudad, sabemos que esas condiciones de logística e infraestructuras son fundamentales y pretendemos que el futuro no repita los errores del pasado. Entonces confirmemos el perfil de la ciudad y la región y busquemos pistas sobre el sentido de prioridad y el sentido de oportunidad para crecer.

## **Los aportes de la Universidad Nacional de La Plata al desarrollo de la región**

La Universidad Pública está haciendo muchísimo, lo viene haciendo porque su comunidad tiene una tremenda vocación y se ha vuelto muy grande, con un enorme peso social y territorial. Cuando empezaba la democracia éramos menos de 50.000 personas, ahora somos más de 200.000. Somos una de las concentraciones científico tecnológicas más importantes de la Argentina y de Latinoamérica con 150 institutos, centros y laboratorios, más otros 50 grupos de investigación y desarrollo. Somos la Universidad que más carreras y títulos de grado gratuitos ofrece en la Argentina. Además de centenares de carreras y cursos de posgrado y de nuestros colegios de educación inicial, primaria y secundaria, nos extendemos desde la educación formal alternativa en oficios y otras orientaciones en cursos y diplomaturas que llegan a decenas de miles de vecinos en forma gratuita.

Pero nosotros tenemos una mirada como Universidad en la que no solamente le prestamos atención a nuestros mandatos fundacionales de brindar educación superior de calidad y formar profesionales para nuestro país, conformar un colectivo de investigadores en ciencia y tecnología de excelencia y brindarnos en forma cotidiana a nuestra comunidad a través de la extensión universitaria, sino que nos involucramos también con la producción y con el trabajo como parte de un sistema integrado y sinérgico. Sumamos estos objetivos fundamentales a los roles básicos universitarios.

Somos una Universidad que produce muchísimo en sus diversos campos del conocimiento. Por ejemplo, recientemente lanzamos una especialización en conjunto con la Universidad de Jujuy sobre formación en tecnologías del litio. La UNLP es la universidad que más sabe sobre litio, y también es la que más hace.

Además de tener 30 años de investigación y de producción de tesis sobre el litio, en el plano del hacer en el 2009 la Universidad produjo la primera pila de litio de la Argentina, en el 2010 hizo andar una moto con una batería de litio, en el 2012 produjo un triciclo que fue hasta Mar del Plata y volvió, traccionado con baterías de litio, en el 2016 empezamos a hacer funcionar los EcoBus por el bosque que llevan en forma gratuita a la gente funcionando con baterías de litio.

La Facultad de Ingeniería hizo funcionar micros urbanos de la línea 8 -9 de Julio- local con baterías de litio y motores eléctricos no contaminantes marcando el camino para la conversión de todo el transporte público de colectivos en la región, el AMBA y el País. Un grupo de investigación está trabajando en Jujuy para transformar todo el sistema de transporte urbano provincial con tracción eléctrica y acumulación de la energía en baterías de litio. También trabaja en la adaptación de un avión al uso de esas baterías y hasta en satélites propios de la UNLP. Es inminente el lanzamiento del primer satélite universitario argentino desde la Universidad Nacional de La Plata.

El litio es un recurso natural, ambientalmente sustentable, reciclable y económicamente muy competitivo, en Argentina, Bolivia y Chile se concentra el 70% de la reserva mundial de esta materia prima que hace funcionar desde nuestros celulares a nuestros autos. Ahora la Universidad está construyendo en su Polo Tecnológico, junto con Y-TEC -empresa pública conformada por YPF y el CONICET-, apoyados por los Ministerios Nacionales de Defensa y de Ciencia y Técnica, una fábrica de celdas y baterías de litio, porque en la Argentina no hay fábricas de baterías de litio, ni públicas ni privadas. Tampoco en América Latina. Estará funcionando este año 2023. Lo hacemos para ayudar a promover el desarrollo nacional desde el conocimien-



to, porque como pasó a lo largo de toda nuestra historia, los que nos compran el litio vienen del exterior, compran el litio a granel, se lo llevan, hacen la batería y después nos la venden a nosotros y a todos.

Entonces, el conocimiento, ¿es importante o no es importante? ¿Le tenemos que poner valor agregado de conocimiento a los productos de la región? ¿Tenemos que producir desde el conocimiento y de nuestros recursos humanos formados?

Hoy nuestro cinturón hortícola agoniza, si no es asistido no sobrevive, es microfundista, hay un puñado de productores más o menos importantes y el resto son muy pequeños, representados en 1.200 establecimientos. Es el corredor productivo de hortalizas más importante de la Argentina y se extiende desde La Plata a Berazategui y Florencio Varela. Produce muy poco empleo productivo en relación con lo que la región necesita. El valor que genera no suma a la riqueza regional si no le incorporamos conocimiento. Nosotros tenemos una altísima participación en la producción de tomate, pimiento, lechuga, alcaucil, apio y sumamos múltiples otros productos, pero no tenemos controlado si tienen el fertilizante adecuado, los agroquímicos y las hormonas convenientes para tener productos de calidad, competitivos para un consumo saludable. A su vez se tira una enorme cantidad de producción como el tomate cuando pasa la temporada. Entonces, el cinturón florifrutihortícola tiene que incorporar conocimiento, ciencia y tecnología. Desde la UNLP hacemos nuestro aporte permanente.

Por ejemplo, montamos una fábrica de alimentos deshidratados que tiene una función social, y una de las cosas que hace es deshidratar las producciones de la región para que los productores puedan venderlas a la industria alimenticia a contraestación. En una iniciativa conjunta de los productores con la universidad pública montaremos juntos una deshidratadora diez veces mayor que la que hoy funciona en nuestra fábrica para aprovechar los excedentes que no se pueden vender frescos y por lo tanto se tiran.

Eso es una concepción estratégica porque también es sin fines de lucro, es para ayudar a nuestro sistema productivo. La Fábrica de Ali-

mentos Deshidratados de legumbres, hortalizas y carnes de la UNLP tiene una capacidad de producción de 150.000 raciones diarias de comida. Según el INDEC en esta región hay 245.000 personas en situación de pobreza.

El principal componente es el conocimiento. Es el sistema de laboratorios, institutos y centros de investigadores que hace décadas que vienen pensando en la alimentación como objeto de estudio y que hoy lo vuelcan en una fábrica social universitaria, que tiene como misión central mitigar el hambre pero que además acompaña al sistema productivo. Entonces para que el cinturón hortícola de La Plata, Berazategui y Florencio Varela no sea sólo un enunciado de voluntad ilusorio e insignificante para nuestro crecimiento, lo que tenemos que hacer es pensar estratégicamente, concretamente cómo se le agrega valor a partir de incorporar capacitación, tecnología y conocimiento. Preocupación que está desde hace mucho y no logra un desarrollo adecuado y expansivo.

La conformación de la división de la tierra en nuestro territorio fue planificada cuando se planificó la ciudad, las parcelas rurales son múltiplos de las parcelas urbanas, entonces un productor tiene un cuarto de hectárea o una hectárea, pocos tienen dos y muy pocos tienen quince. Esa es la forma que tiene nuestro territorio rural en lo frutihortícola y en lo florícola, donde somos “una potencia”, sin embargo es una línea de producción que está lateralizada en la región porque no tiene un valor agregado de conocimiento.

Entonces somos una potencia que va languideciendo, va perdiendo mercado, no se va encontrando en el mundo. Es tan importante vincularla con el mundo como darle valor agregado y eso es desde el conocimiento.

Por eso la Universidad crea una fábrica de alimentos para la gente que tiene hambre, no podemos hacer solamente tesis y publicaciones, que desde ya son fundamentales. Si la gente tiene hambre hay que generar alimentos y darles de comer, y si no hay otro que lo haga lo

tiene que hacer la Universidad, porque lo sabe hacer y lo sabe hacer con calidad y conocimiento llevados a dimensiones fantásticas.

Porque es el mejor alimento, son las mejores proteínas, porque son nutricionalmente equilibrados, porque en su producción se pueden incorporar probióticos, antiparasitarios y se sana a la población que hoy tiene el peor hábitat y la peor forma de vida. Podemos investigar y escribir sobre eso y está muy bien, pero también tenemos que hacerlo.

Por eso nosotros, desde nuestro Consejo Social y nuestro Centro de la Madera, hacemos también las viviendas para la emergencia social que saque a la gente del brasero y la ponga en la cocina, que saque a la gente del excusado y le ponga un baño, que tenga un disyuntor, que tenga un piso seco y las paredes aisladas. Nosotros tenemos una Fábrica de Viviendas, nos pasamos décadas proyectando y haciendo propuestas, las propuestas son para que alguien las tome y si nadie las toma las hacemos nosotros.

Alguien después va a sumarse y a producir igual que produce la Universidad.

Actualmente nosotros estamos produciendo a un quinto del costo de las viviendas tradicionales de interés social, viviendas de emergencia para aquellos que hoy viven entre cuatro chapas y un nailon de techo. Es una responsabilidad social de la Universidad. También estamos estudiando la construcción de viviendas de hormigón –cemento, arena y agua– con impresoras 3D. En 8 horas se levantan todas las paredes y se puede empezar a techar. Los costos son bajísimos. Cien impresoras son cien casas en un día. A la mañana unas parcelas, a la tarde su casa. Seguramente tenemos mucho trabajo de desarrollo tecnológico, pero en un país con un déficit habitacional de 4 millones de unidades y muchas de ellas para vecinos pobres, vale la pena ¿no?

En el mismo sentido y con el mismo objetivo estamos haciendo una Fábrica de Vacunas, porque en el país salvo alguna excepción que pareciera reverdecer, todas las fábricas de vacunas son de laboratorios privados y no se están produciendo las vacunas que necesitamos, estamos comprando en el extranjero. Entonces si nadie lo hace

con énfasis y la convicción necesaria para orientar a la inversión y a la política, nosotros sí lo hacemos. Demostramos que es tan necesario como posible. Si se multiplican estas fábricas públicas y si la inversión privada dimensiona el tema como conveniente, en la medida de nuestras necesidades, acompañamos y aplaudimos. Nuestra fábrica en marcha producirá 52 millones de vacunas al año. Contamos con la Unidad de Producción de Medicamentos de la Facultad de Ciencias Exactas, dotada del equipamiento para producir todo un vademécum social. Hoy produce medicamentos “raros” que no tienen valor comercial y no se consiguen en el mercado, además de paracetamol e ibuprofeno. Pero con capacidad de producir antibióticos y toda medicación básica para la gente que no tiene obra social ni ninguna posibilidad económica de acceder a los mismos. La articulación con el Instituto Biológico de la Provincia Dr. Tomás Perón, la vuelve de inmenso valor.

La Plata empieza a ser una potencia en sistemas informáticos, tiene más de 80 empresas que hoy generan un aporte muy importante al producto bruto de la región y trabajan a contra hora con India y China produciendo juegos y participando en la industria del software. Estas empresas trabajan con la Facultad de Informática de la Universidad, de esas empresas salió uno de los “unicornios” más importantes de la Argentina que es Globant, que permanentemente subcontrata a las pequeñas empresas informáticas de nuestra región como primera prioridad.

Entonces tenemos una Universidad con decenas de ramas del conocimiento. ¿Las industrias culturales dónde pueden producir si no es en La Plata? Los que son de ciudades del interior piensen si allí pueden crecer las industrias culturales como acá, si tienen una oportunidad. En La Plata sí, nosotros somos la capital del corto publicitario, tenemos una sede de última generación arquitectónica y tecnológica de cine en la propia Universidad al alcance de cualquier graduado en forma gratuita. Nuestra Facultad de Artes es enorme y con decenas de carreras y entrega decenas de títulos de grado, más de 40. Si pensamos que las industrias culturales pueden ser un eje de

desarrollo, entonces los teatros, el Estadio Único, el Pasaje y tantos emprendimientos y talentos artísticos empiezan a tener un sentido, encajan como un rompecabezas, arman un paisaje de crecimiento y trabajo.

Desmenuzar el conocimiento en todas esas condiciones hace que La Plata sea una ciudad del conocimiento porque es su principal oportunidad, para las cosas que ya están en La Plata y para las que podemos promover que vengan. La Universidad hizo un Centro de Convenciones de 4.000 personas gratuito que le da tremendas oportunidades a nuestro centro urbano de servicios y comercio. También construyó un hotel-escuela de la Facultad de Ciencias Económicas en ese centro.

Toda la epopeya de haber trasladado a las Facultades de Humanidades y Psicología luego de conseguir el predio del viejo Batallón de Infantería de Marina, construir el complejo universitario allí y transformar el edificio Karakachoff en un centro de convenciones y posgrados, ¿qué sentido tiene? Tiene un sentido estratégico, de fortalecer las posibilidades y potencialidades del principal centro urbano de La Plata porque a las convenciones vienen profesionales, también vienen vecinos porque la actividad es diversa, pero nosotros tenemos 350 congresos al año que hasta ahora se hacían en las facultades o se contrataba un lugar.

Ahora tenemos un Centro de Convenciones para ello, en el centro de la ciudad. Con lo cual el profesional investigador o no, que asiste consume en el centro. Lo que antes eran 20.000 estudiantes de grado de las Facultades de Humanidades y de Psicología ahora son 5.000 profesionales de todo el país y el mundo que deambulan por el centro y la ciudad famosa e interesante por su urbanismo creado ex novo.

¿Qué estamos haciendo para captar ese consumo? Cuando se discuta en comunidad el turismo nosotros queremos estar, la Facultad de Ciencias Económicas que tiene la carrera de Turismo tiene que estar, porque además somos un capacitador, orientador y regulador porque no tenemos fines de lucro.

Tener una Universidad como la nuestra en esta región es una gran oportunidad. Pensar el desarrollo de la región es pensar en construc-

ciones intangibles, como las del conocimiento o tangibles como la autopista, el ferrocarril, el puerto, la zona franca y otras tantas ya enunciadas u otras que aporta la propia UNLP como el Museo de La Plata de Ciencias Naturales, el Planetario o el Tren Universitario que gestionó y puso en marcha la UNLP, que funciona desde el 2013 llegando hasta el Policlínico y que próximamente va a llegar hasta el Hospital San Juan de Dios y luego por los Talleres de Gambier al centro de Los Hornos. Otorgarle mayor accesibilidad al Hospital San Juan de Dios para la gente del conurbano y para nosotros es muy importante. Las líneas del colectivo no tienen vinculación directa desde la estación de ferrocarril hasta el hospital. El tren universitario los va a llevar. Es un servicio social potente pero también es captación de gente que viene y consume, los pacientes o sus parientes muchas veces se alojan en la ciudad porque hacen uso de nuestros hospitales públicos de alta complejidad, aquellos que no encuentran en sus propios distritos porque justamente los hospitales de alta complejidad toman demandas de los hospitales intermedios de nuestro interior que con su infraestructura y recursos no pueden abordar.

Por estos días estamos estudiando sistemas ambientalmente sustentables de generación de energía para producir la energía que la UNLP necesita para funcionar y constituirnos en un modelo concreto para ser multiplicado y aportar al desarrollo energético nacional y a las más diversas demandas sociales y productivas de la región. Montaremos en Bavio un “campo solar” que abastecerá de energía a toda la universidad. Estos temas tienen que formar parte de un pensamiento estratégico local y regional que debemos construir juntos. Mi mensaje es que nos tenemos que ordenar en pensar la ciudad desde sus propias características, esto es optimizar nuestra propia genética, ser conscientes de que un buen sistema de salud en La Plata es una oportunidad de desarrollo, que un buen sistema educativo universitario es una oportunidad de desarrollo, que la ciencia y la tecnología y los recursos humanos formados de los que disponemos también,

que el conocimiento puesto en términos genéricos es una oportunidad insoslayable de desarrollo, inclusión y progreso colectivo.

La Universidad piensa en estos términos: producción y trabajo asociados a la ciencia y a la tecnología y más conocimiento para todos para multiplicar las oportunidades de progreso individual y colectivo.

Las iniciativas respecto del litio y la alimentación, las viviendas, los remedios y las vacunas, el centro de convenciones y el hotel escuela aportando a la revitalización del centro de La Plata, dan cuenta de que la Universidad no espera más.

Nosotros nos involucramos en el desarrollo desde la planificación por supuesto, cumpliendo con el mandato que ya tiene consenso en la ciudad, de gestionar o acompañar la gestión de las obras indispensables. Pero además gestionamos y hacemos las obras que creemos necesarias para nuestra comunidad y que nos involucran, y queremos que nuestros profesionales se formen en lo que nosotros mismos producimos y en lo que produce la región en todos los aspectos sociales y económicos, desde todas las vertientes propias de conocimiento acuñado desde el siglo XIX, incluso desde antes de nuestra fundación.

Nosotros estamos haciendo eso y lo vamos a seguir haciendo, ese es nuestro modelo y nuestro aporte. Que cuando salgan los graduados ya salgan “caminando”, ya hayan hecho su práctica y ya sean profesionales con práctica y sentido de responsabilidad social, fundamentalmente inclusiva y solidaria.

La Universidad produce unos 7.000 graduados por año y va creciendo todos los años, va creciendo en ingresantes y cada vez más los estudiantes pueden hacer las carreras en menos tiempo.

Si esta región se va a basar en el conocimiento, las personas que se reciben tienen que estar muy bien formadas, tienen que servir para que ese progreso individual que permite la idoneidad de su conocimiento se transforme en progreso colectivo.

Desde todas estas cuestiones la Universidad se transforma en una herramienta fundamental para el desarrollo, nosotros somos una herramienta para ser usada por las políticas públicas, no hacemos

la política, estamos para que nos usen, siempre y cuando esa condición de uso esté orientada al progreso colectivo y a la construcción de políticas soberanas. Y cuando esa política no llega, tenemos que ser capaces de demostrarles que con orientación, convicción, conocimiento y trabajo es posible dar las respuestas que nuestra gente y nuestro país necesita.

Yo formo parte de los que hemos envejecido esperando que las cosas pasen. Bueno, no esperamos más, hacemos que las cosas pasen y si eso sirve para traccionar al Estado y al sector privado para que pasen más rápido y se sumen otras “cosas” mucho más importantes, lo celebramos con euforia.

No queremos ocupar un espacio de competencia sino de ayuda, de apuntalamiento. Esta ciudad va a tener oportunidades si reconoce que tiene que mejorar la calidad de todos sus servicios y si genera un empleo productivo asociado al conocimiento, que además tiene la ventaja de conformar industrias limpias, ambientalmente sustentables, que pueden convivir con la ciudad y que no se tienen que ir a 25 kilómetros del área urbana.

Si vamos entendiendo estos conceptos de hacia dónde está el norte de nuestro desarrollo todo lo demás empieza a tener sentido.

Me parece que las sociedades que progresan son las que comparten un sentido de rumbo y en ese sentido buscan su oportunidad. Uno está convencido de que no hay oportunidades sin conocimientos. Pero todo el conocimiento necesario no está puesto en ser profesional. Toda la sociedad está en condiciones de poder tener más herramientas para poder progresar y tenemos que brindarles, sea un oficio o una carrera universitaria de grado o de posgrado, pero si es un oficio tiene que ser de calidad y tiene que tener todas las acreditaciones y garantías de esa calidad.

La Universidad está trabajando en eso, nosotros tenemos desde el año 2010 una Escuela de Oficios inmensa que crece todos los años, en el año 2021, todavía en pandemia, se inscribieron 43.000 personas a cursos virtuales y presenciales y pudimos atenderlos a todos.



El promedio anual es de 1.500 asistentes presenciales y 3.500 virtuales de todo el país. Lo que demuestra que si el Estado está presente, acompaña y propone políticas orientadas que reflejan los intereses de la propia sociedad, la sociedad responde.

En una ciudad del conocimiento y en una sociedad del conocimiento no aprovechar esas oportunidades es no entender cuáles son las verdaderas ventajas comparativas de esta región y quedarnos en la medianía de nuestras mayores dificultades.

Es una responsabilidad de todos, La Plata tiene que tener conciencia de cuáles son sus posibilidades de progreso colectivo y saber dónde están. Lo remarco porque creo que no existe el progreso individual sin un ambiente de progreso colectivo.

Esta tiene que ser una premisa básica para los que cumplen roles políticos. Tienen que decirnos cómo van a asumir su responsabilidad en este momento histórico aquellos que tienen roles de representación, no solamente en instituciones como el municipio sino en todas las instituciones. Nosotros somos evaluados por cómo asumimos nuestro rol en el desarrollo de la universidad para que la ciudad y la región se desarrollen. Creo que en ese sentido tenemos que rendir examen, me parece que la sociedad ha sido muy generosa y concesiva con aquellos que tenemos responsabilidades dirigenciales y tiene que ser mucho más exigente para que todos entendamos que tiene un inmenso valor trabajar juntos y articulados y esto se hace guiados por un plan y por objetivos muy claros.

Hoy todo es conocimiento, la premisa fundamental de la Universidad de incorporar la Producción y el trabajo como parte de su proceso formativo, de generación de conocimiento y de responsabilidad social están basados en un fuerte componente científico-tecnológico. Eso es lo que nos justifica como institución, el sentido de que la Universidad se vuelva productiva es el sentido de poner en valor el conocimiento al servicio del desarrollo de la región y del país y del progreso de nuestra comunidad, y eso pone a la Universidad en una condición de tremenda responsabilidad. Si nosotros somos los

que representamos la ciencia, la tecnología y representamos el conocimiento, ¿cómo no lo usamos al servicio del desarrollo de nuestra sociedad y al servicio de aquellos que más sufren? Sumamos conocimientos, hacemos investigación, promovemos desarrollo y aportamos. Eso es parte de la formación de nuestros profesionales que no tiene que ver solamente con el conocimiento específico sino con los valores ciudadanos, con los valores supremos de pensar en los demás. El mejor profesional que puede producir la Universidad Pública es aquel que tenga una base formativa de excelencia y una fuerte conciencia social, en donde la inclusión, la equidad, la solidaridad y la sensibilidad por aquel que no tuvo las mismas oportunidades esté en la base de su compromiso. Eso es lo que tratamos de hacer como Universidad con el conocimiento: ponerlo al servicio de una sociedad que lo precisa y de una ciudad y región que necesita encontrar el norte para poder progresar.

# UNA INVITACIÓN A PENSAR Y DEBATIR NUESTRA CIUDAD

---

POR JULIO CÉSAR CASTRO<sup>3</sup>

Desde el movimiento obrero de la región, celebramos la decisión del Instituto de Pensamiento para la Justicia Social (IPEJUS) de publicar este libro que nos permite seguir pensando y repensando la ciudad que queremos los platenses.

Las y los trabajadores de la ciudad capital de la provincia de Buenos Aires estamos convencidos de que es necesario planificar una ciudad que permita el desarrollo productivo y social para beneficio de todos y todas sus habitantes. Y esto solo es posible a partir del diálogo entre los diferentes actores sociales e institucionales, tanto públicos como privados.

Como se expresa en este libro, debemos comprender los orígenes de la ciudad, la cual fue planificada con un ordenamiento urbano, social y ambiental específico, para seguir creciendo por esa senda. Es necesario que pensemos y debatamos sobre el presente y futuro de la ciudad y la región, a fin de alcanzar una planificación, que permita generar las condiciones para el crecimiento productivo, fuentes de trabajo y mejores condiciones de vida.

La ciudad debe crecer y proyectarse de manera ordenada y planificada, permitiendo que el desarrollo urbano garantice el acceso a

---

3 Secretario General del SOSBA, Co-Secretario General de la CGT Regional La Plata, Berisso, Ensenada, Magdalena, Brandsen, General Paz y Punta Indio.

la salud, el trabajo, la educación y los servicios públicos para todas y todos. Pero a su vez, entendiendo las particularidades ambientales y poblacionales de cada barrio y/o localidad del Partido de La Plata.

Y en el mismo camino, se debe trabajar para potenciar el sistema productivo e industrial que permitan el desarrollo económico y generen fuentes de trabajo para las y los habitantes de nuestra región.

Por ello, invitamos a leer las siguientes páginas para reflexionar sobre el pasado y presente de la ciudad, y juntos, entre todas y todos los actores sociales y habitantes de La Plata, trabajar mancomunadamente por un futuro mejor con salud, educación, vivienda y trabajo.

# NOSOTROS, LA CIUDAD

---

POR LAURA RÓMOLI<sup>4</sup>

Cierre los ojos. Imagine un conglomerado de edificios, semáforos, señales de tránsito, cableados y cañerías, veredas y asfaltos, avenidas y plazas, postes de luz y vías. Ahora póngale alma: inclúyase a usted y a los que ama. A este concepto de ciudad nos remite este libro cuando nos interpela a pensar cómo desarrollar La Plata, inspirándonos en sus fundadores para ser parte de la continuidad de un proyecto de vida. La ciudad es su infraestructura, su trama urbanística, sus centros de producción y trabajo, sus lugares de esparcimiento, sus establecimientos educativos y sus hospitales. Pero no es nada sin las personas que la habitan.

Los padres de La Plata soñaron a sus habitantes, la construyeron con ideas, con sudor, con pujas. En 1882 no nos conocían pero ya pensaban en nosotros. Esta pieza nos invita a recoger ese guante y pensar en las generaciones futuras, a retomar esos valores fundacionales y a alimentarlos con el compromiso y un objetivo común. A sembrar, como ya lo hicieron nuestros inmigrantes, en el lugar donde cosecharán sus hijos. No hay desarrollo urbanístico que prospere si las ideas no se enfocan prioritariamente en las necesidades de sus protagonistas.

Con esta propuesta, el IPeJuS nos interpela a retomar la historia de esta ciudad inspirándonos desde el encuentro, el debate, la con-

---

<sup>4</sup> Licenciada en Comunicación (UNLP) y docente. Periodista en el diario El Día desde el año 2007. Se especializa en política local, provincial y nacional.

fluencia de las instituciones que respiran diversidad. Este llamado a los platenses constituye la noble tarea de mejorar, a través del espacio, las experiencias compartidas en la ciudad. Porque, en definitiva, pensar en la ciudad es pensar en nosotros.

# DESARROLLO INTEGRAL PARA UN PORVENIR EN ARMONÍA

---

POR ALEJANDRO GUANZETTI<sup>5</sup>

Aportes para repensar la ciudad de La Plata es una visión felizmente abarcadora del todo y de sus partes, tal como es el pensamiento y accionar de nuestra Federación: de la actividad del centro, de los barrios y las localidades que conforman en su conjunto el distrito Capital de los bonaerenses.

Ojalá sea el tiempo de considerar imprescindible la planificación para el desarrollo más allá de la Avenida Circunvalación y así alcanzar a todo el Partido de La Plata.

Una idea que quedó atrapada en la perfección del proyecto que los platenses nativos y los que supo cobijar La Plata fueron construyendo. Lo sabemos muy bien: una epopeya escrita con el sudor de todos.

La referencia histórica que nos ofrece la obra resulta clave para edificar el porvenir, reconociendo aciertos y errores del pasado. No ya para los eventuales habitantes de una futura ciudad sino para quienes fuimos, somos y seremos, con idiosincrasia y vida propias.

---

5 Presidente de F.E.L.P (Federación Empresaria de La Plata). Empresario local de vasta trayectoria en la actividad gremial empresaria y comunitaria platense. Desempeñó la presidencia de la FELP en dos periodos 2007-2009 y 2009-2011 y fue reelecto en el año 2021. También fue presidente de la Asociación de Propietarios de Camiones de La Plata y de ACIMCO, la Asociación Comerciantes e Industriales en Materiales de Construcción de La Plata.

Nos sentimos involucrados en ese espíritu fundacional y la mirada al futuro. Ese trípode que señalan los autores, en el que se apoyan aquellas ideas y estos planteos nos contienen: el perfil administrativo, universitario y judicial de la nueva Capital que desde el minuto uno contó y cuenta con el comercio en todas sus formas. Aquellos constructores y los primeros habitantes tuvieron la provisión adecuada para cubrir todas las necesidades. Y así seguiremos edificando cada día. El desarrollo integral del partido de La Plata necesita equiparar aquel diseño maravilloso con el crecimiento espontáneo, desigual y muchas veces solo el posible por fuera del casco urbano. Aportes para repensar la ciudad de La Plata es un excelente punto de partida para planificar definitivamente todos nuestros espacios en armonía.



# CAMBIO DE PARADIGMA. DE OPINIÓN A PLAN FUNDAMENTADO

---

POR FERNANDO MAGNO<sup>6</sup>

Celebro la decisión del IPeJus de plasmar en propuestas concretas algunas ideas fuerza con el claro objetivo de repensar nuestra región desde la interacción complementaria entre los partidos que la componen, teniendo en cuenta sus externalidades y preexistencias tanto físicas como sociales.

Repensar implica saber hacia dónde se pretende ir y disponer de información certera para la toma de decisiones, este trabajo complementa profesionalmente ambos requerimientos.

La planificación de nuestro partido, en las últimas décadas, estuvo signada por una pregunta retórica, “Decidamos qué tipo de ciudad queremos” la que a su vez se vuelve paralizante y un obstáculo si no se logra plasmar en un acuerdo de alto consenso social y que su implementación se convierta en política de estado municipal.

La trascendencia de este trabajo es que aporta una mirada seria y argumentada en la búsqueda de objetivos que, junto a otras opiniones, se vuelvan comunes y contengan integralmente a todos los actores sociales del partido de La Plata.

En ese momento la pregunta dejará de ser retórica y se convertirá en plan de acción que como fin último busca el bienestar de su población.

---

<sup>6</sup> Ingeniero. Vicepresidente de la CPC (Confederación de Pymes de la Construcción). Ex presidente de Apymeco. Integrante del Cuot por el Consejo Consultivo.

## BREVE REPASO HISTÓRICO

---



### **De la colonia a la definitiva consagración del Estado nacional (1530 - 1882)**

Sobre una inmensa llanura de planicies sin árboles, junto al río, se radicaban, desde la época precolombina, grupos nómades nativos americanos, principalmente del grupo étnico Querandí. En la región conocida como el pago de la Magdalena –denominación otorgada por la influencia española a la zona donde actualmente se asienta la ciudad de La Plata– los pueblos nativos, dedicados especialmente a la caza y la pesca, establecieron sus tiendas junto a los cursos de agua dulce, aprovechando las carnes y las pieles que la fauna autóctona les proporcionaba para su subsistencia.

Hacia el año 1520, los colonizadores del “Nuevo Mundo” realizaron los primeros registros, cuando el navegante Hernando de Magallanes identificó la caleta de Ensenada. Tras el establecimiento de población española al margen del Río de la Plata en 1536, con la primera fundación de Buenos Aires, los conquistadores debieron retirarse a razón de los constantes ataques sufridos por parte de los pueblos originarios. No sería hasta 1580 que la conformación del primer asentamiento permanente en correspondencia del Imperio Español.

En 1776, en el marco de las Reformas Borbónicas sobre la colonia hispanoamericana, el Rey Carlos III creó el Virreinato del Río de La Plata, y se le otorgó a Buenos Aires una novedosa centralidad en términos económicos y políticos. Un cuarto de siglo después, hacia 1806, el asentamiento colonial de Ensenada del Barragán –una fortaleza que cobró relevancia histórica durante las invasiones inglesas– fue testigo del desembarco de las tropas del Imperio británico. Estas avanzaron hacia la conquista de Buenos Aires, aunque fueron repelidas en dos ocasiones por las fuerzas locales.

Tras los acontecimientos de mayo de 1810 en Buenos Aires y la emancipación del margen del plata, así como también del territorio americano tras el paso de las Batallas de Independencia, la región comenzó a ganar notoriedad incorporándose al sistema productivo de la Provincia de Buenos Aires. Este proceso se vio impulsado por el desarrollo de las primeras estancias dedicadas a la generación de cueros y de carnes para su posterior tratamiento en los saladeros. Asimismo, tomó relevancia al ser escenario de disputa en la defensa del territorio, en particular respecto del Imperio del Brasil, librándose en estas costas la Batalla de Monte Santiago.

A finales del siglo XIX, en torno al año 1871, con la consolidación del Estado Nacional se formaron los pueblos de Tolosa y Berisso. Ambos fueron testigos de la extensión de la red ferroviaria y el crecimiento del comercio agroexportador. Lo mismo ocurrió con los asentamientos de Abasto y Romero, dedicados a brindar servicios elementales a la producción ganadera.

# PUEBLO TOLOSA

SITUADO EN LAS LOMAS DE LA ENSENADA

Terreno de la propiedad de D. Martin J. Yraola.



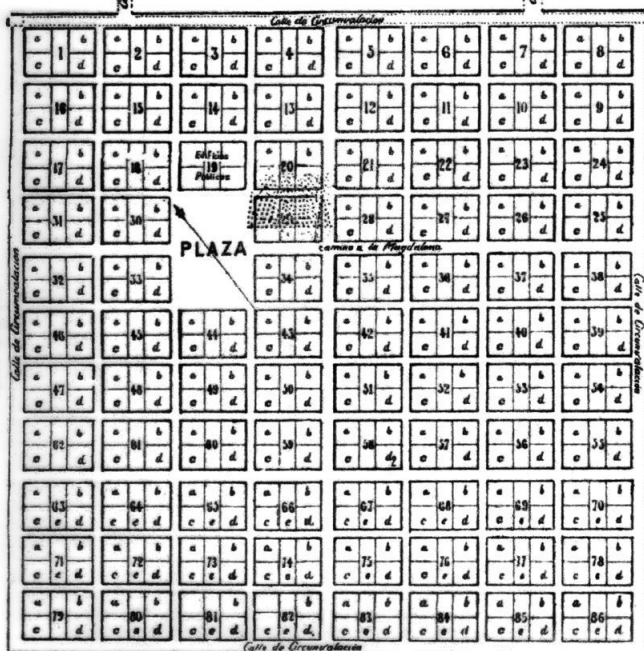
Escala 1:10,000



DURAÑONA

Tolosa  
CARPETA N° 27  
ORIGINAL

YRAOLA



YRAOLA

J. GARCIA

PARDI

A. GARCIA



## De la etapa fundacional a la Gran Depresión (1882 - 1930)

Desde su creación, La Plata fue pensada como la solución al problema histórico de la “Organización Nacional”. Su fundación permitió erigir a la Ciudad de Buenos Aires como la capital de la República Argentina, dando asiento a las autoridades nacionales y estableciendo las bases del Estado moderno en nuestro país.

Cuna de la Revolución de Mayo y poseedora del mayor capital económico y político de la región, la Provincia de Buenos Aires ofreció su ciudad cabecera a la unidad nacional, desprendiéndose del mayor símbolo de su poderío. En su lugar, debía designar una nueva capital que sirviera de base para la organización política de la propia jurisdicción. Si bien existieron opciones, la decisión involucró una tarea titánica: construir una ciudad desde sus cimientos. El terreno elegido para el emplazamiento estaba situado sobre las Lomas

de la Ensenada de Barragán, cuyo asentamiento había sido creado oficialmente un siglo antes.

Los conflictos políticos vigentes en la época fueron los propios de una nación joven que comenzaba a encontrar un ordenamiento tras un largo periodo de luchas intestinas, y marcaron a fuego el surgimiento de la nueva ciudad. La elección del nombre, por ejemplo, no resultó tarea sencilla. Así, la denominación “La Plata” fue sugerida por el reconocido escritor y senador José Hernández, por referencia lógica al río homónimo que baña las costas de la Ensenada. Sin embargo, el senador (y a la postre, presidente) Carlos Pellegrini promovió nombrarla Bernardino Rivadavia con la justificación de diferenciar a la naciente capital respecto de su entorno geográfico. También la discusión en torno al emplazamiento de la piedra fundacional produjo un retraso respecto de la fecha con que se fijaría el origen de la ciudad: proyectada inicialmente para el 23 de octubre, fecha de cumpleaños de la esposa del gobernador Dardo Rocha, terminó por aplazarse hasta el 19 de noviembre, coincidente con el cumpleaños de su hija.

Ese día de 1882, alrededor de las 16 horas, fue colocada la “piedra fundamental”: al interior de una caja de plomo se colocó una redoma de cristal con diversos documentos –una copia del acta fundacional, una copia de la Constitución Argentina, además de monedas de la época y numerosas medallas de las Logias que participaron activamente en la construcción de la ciudad–.<sup>7</sup> Según se pudo constatar en la reapertura que se realizó con motivo de la celebración del centenario de la fundación, la caja de plomo soldado había sido profanada.

---

7 Entre ellas: “Unione Italiana”, “Confraternidad Argentina”, “Regeneración”, “Tolerancia”, “Luz y Verdad”, “Caridad”, “Abraham Lincoln”, “Liberi Pensatori”, “Unión”, “Cárita”, “Protectora de los Pobres” y “Progress”.



## *El mito de la masonería*

Entre todas las logias, se estima que la masonería tuvo una presencia destacada en la fundación de la ciudad, ocupando puestos estratégicos de la gestión de la época, especialmente en el Departamento de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires, encargado de diseñar la ciudad. Hacia fines del siglo XIX y principios del siglo XX estaban operativas no menos de 17 logias, que dejaron marcas plasmadas en el propio plano de la naciente urbe. El diseño de la nueva capital fue organizado según la aplicación de una denominada “geometría sagrada”: el rombo resultante de la cruz de las diagonales y el cuadrado que rodea al casco histórico tiene en su centro una piedra fundamental. Las diagonales menores del trazado, las número 80 y 79, alineadas con las dos diagonales mayores, las número 73 y 74, forman objetivamente una escuadra –herramienta típica de los grupos masones que simboliza la moralidad–. En tanto, las diagonales menores N° 77 y 78 cruzan esa escuadra con la forma de un compás –emblema masónico de la virtud–.

En las calles de la ciudad se pueden encontrar múltiples marcas físicas de la masonería, especialmente reflejada en sus monumentos. Buena parte de ellos se encuentran alojados en el cementerio de la ciudad, que también reproduce el trazado urbano de La Plata. Sin embargo, muchas de estas referencias constituyen auténticos mitos, que remiten al carácter secreto de muchas de estas logias y al enfrentamiento que sostenían con la jerarquía de la Iglesia Católica.

## *Una ciudad planificada*

Entre las particularidades que contaba el diseño de la flamante capital, se encontraba el encuadre por parte de un boulevard de circunvalación, con una égida de calles y avenidas perpendiculares entre sí, con plazas cada seis cuadras, y un sistema de ejes diagonales. De este modo se estructuró un eje de movilidad y el sistema de espacios



verdes, acordes a las ideas del paisajismo urbano europeo. Además, las proporciones de las vías de circulación en sus distintas jerarquías y del resto del espacio público fueron diseñadas cuidadosamente, de acuerdo con medidas estándares. Las calles se trazaron de manera tal que conformaban corredores aéreos, en pos de facilitar la circulación del aire.

Hacia el exterior del casco fundacional, donde hoy se ubican las localidades que conforman el Gran La Plata, así como también el cinturón verde, debía crearse un sistema de anillos periféricos conformados por quintas, chacras y estancias destinadas al abastecimiento de productos agrarios para el consumo local, regional y nacional.

Por su destacada planificación, La Plata fue premiada en la Exposición Internacional de París en 1889 y fue definida como la “Ciudad a lo Verne” por las similitudes con France Ville, la ciudad que se describe en la novela Los quinientos millones de la Begún, publicada en 1879. En esta obra el autor francés Julio Verne relata la historia del doctor Sarraín que, con los frutos de una herencia inesperada, levanta una ciudad bajo los imperativos del urbanismo y el higienismo.

La imponente infraestructura planificada para la nueva ciudad, en conjunto con la crisis económica que asoló al país hacia 1890, produjo un fuerte retraso en los tiempos previstos para muchos proyectos. Un caso emblemático de ello es el de la Catedral, cuya construcción se inició en 1885, pero cuya habilitación funcional recién llegaría en 1932.

La consolidación del patrimonio contempla las acciones realizadas durante las primeras dos décadas, en las que se erigieron los edificios y espacios públicos, las modificaciones del plan original (cuando numerosos monumentos fueron retirados, como son el chalet del gobernador, la Estación 19 de Noviembre –devenido en Pasaje Dardo Rocha–, el Arco del Bosque, el Monumento a la Primera Junta frente a la gobernación, etc.) y finalmente la incorporación de edificios de propiedad y uso privado (por ejemplo, el Jockey Club, los palacios López Merino y Campodónico, entre otros).



### *Perfilamiento de las actividades productivas*

La especialización de la nueva ciudad fue orientada desde su origen hacia el desarrollo de actividades netamente terciarias y, más precisamente, administrativas de la gestión pública. La Plata configuró su perfil desde tres ejes: las actividades productivas, con referencia en el puerto y los frigoríficos; las actividades administrativas, como capital de la Provincia de Buenos Aires y nexo entre la pampa húmeda y el capitalismo industrial en desarrollo; y desde el conocimiento, a través del rol de la Universidad creada en 1897 como polo de educación, investigación y transferencia.

En los primeros años de vida de la nueva ciudad se construyeron los edificios que albergarían a las autoridades provinciales, bajo la forma republicana de gobierno. Levantar los edificios administrativos y las instituciones propias de una ciudad capital demandaría la llegada de los pobladores pioneros, que vendrían a ofrecer su trabajo para tal empresa. Es por eso que la población primigenia del partido

se constituyó principalmente de operarios y obreros constructores, personal administrativo y político.

Para 1884, la población ascendía a 6.846 habitantes y en la primera década de vida comenzaron a habilitarse los primeros edificios y espacios públicos que delinearon el perfil de la flamante urbe: el Juzgado de Paz, el Paseo del Bosque y el Observatorio (1882); la Dirección de Vialidad, la Dirección de Escuelas, la Capilla San Ponciano (1883); el Banco Constructor, la luminaria pública eléctrica, el Hipódromo, el Hospital Alejandro Korn de Melchor Romero (1884); el Hospital San Martín, el Colegio Nacional y servicio de tranvías a caballo (1885); el Palacio Municipal, el Cementerio y el teatro Coliseo Podestá (1886); el servicio de telégrafo (1887); el colegio Mary O’Graham, la Legislatura y el Museo de Ciencias Naturales (1888); el Hospital de Niños y el Registro Civil (1889); el Puerto y el Teatro Argentino (1890).

El modelo productivo nacional favorecía la actividad portuaria, y hacia 1890 (tras su inauguración) el Puerto de La Plata sería la principal vía de salida de la producción agropecuaria de la Provincia de Buenos Aires durante el auge del modelo agroexportador. En las inmediaciones del puerto, a lo largo de la primera década del siglo XX, se instalaron los frigoríficos (Swift en 1907 y Armour en 1915) que reemplazaron a los antiguos saladeros, generando nuevos puestos de trabajo e impulsando el desarrollo económico de la región cuya actividad más importante era la producción agraria.

Con la recuperación económica, hacia la primera década del siglo XX, también se produjo la rehabilitación del Puerto de Buenos Aires, provocando un fuerte traslado de las cargas hacia la histórica vía de salida por el Río de la Plata, relegando a la terminal platense a una paulatina especialización regional. Pese a ello, la capital provincial no se resignó a la quietud de sus restringidas funciones originarias.

Por otro lado, a partir de 1905, bajo el impulso de Joaquín V. González, la actividad universitaria promovió la vida académica de la ciudad, convocando a generaciones de argentinos a transitar sus estudios de educación superior. Durante las primeras décadas del si-

glo XX se inauguraron los edificios de la mayoría de las facultades que conforman su cartera: la Escuela Anexa, Agronomía, Veterinaria, Ciencias Jurídicas y la Biblioteca Pública (1906); el Liceo Víctor Mercante (1907); Humanidades y Ciencias de la Educación (1914); Ciencias Químicas (1919); Bellas Artes (1923).

### *La vida asociativa*

La ciudad también comenzó a crecer en actividad comercial. Se instalaron numerosas tiendas y edificaciones que transformaron el paisaje urbano y la identidad de las y los platenses. Entre ellas se destacan “Gath y Chaves” y “El Siglo” (indumentaria, 1904 y 1914, respectivamente); los bancos Crédito Provincial (1911) y Comercial de La Plata (1924); el cine Select (1923); los diarios El Día (1884), El Argentino (1906), La Prensa y la Radio Universidad (1924). La vida asociativa tuvo un fuerte impulso en la primera etapa de la ciudad, al fundarse los clubes de Gimnasia y Esgrima (1887), Estudiantes (1905), For Ever (1913), Tolosano (1921), Jockey (1923), entre otros; las bibliotecas Max Nordau (1912), Euforión (1927), el Archivo Histórico Ricardo Levene (1925). Dada la importancia de la corporación militar en el ejercicio del gobierno y la soberanía, también se fundaron en estos años el Distrito Militar La Plata (1907) y el Regimiento de Infantería N°7 (1917).

La conexión con la ciudad de Buenos Aires se daba a través de la red ferroviaria –de tendido previo a la fundación de la ciudad– que buscaba reforzar la unidad nacional y consolidar el país agroexportador. A su vez, el trazado ferroviario fue un componente de vital importancia en la promoción del eje norte, como sucedió a partir de la creación de las estaciones de Villa Elisa, City Bell y Gonnet. Dichas localidades fueron ideadas como residencias secundarias con criterios de urbanización similares a la Ciudad Jardín. A partir de 1922 también se le dio impulso a la conexión vial, con la construcción del Camino General Belgrano y el desarrollo de nuevas localidades

como Gorina y Arturo Seguí. En tanto, la expansión hacia el sureste estuvo relacionada con la creación de infraestructura vial para la vinculación con la provincia, dando lugar a la consolidación de las localidades de Los Hornos y Villa Elvira. Entre 1910 y 1925 el casco fundacional de La Plata comenzó a atravesar un aceleramiento en el proceso de ocupación, incluyendo el desborde hacia el entorno planificado para la explotación de las actividades agropecuarias, fuera de los límites del trazado urbano.

El tejido urbano de la primera “periferia” fue loteado sin tener en cuenta la concepción higienista que había sido otorgada a la planificación del casco, razón por la cual se omitió el emplazamiento de espacios públicos, dando comienzo a una serie de problemáticas que aún persisten.

Con la creación de YPF en 1922 por decisión de la presidencia de Hipólito Yrigoyen y bajo el impulso del General Enrique Mosconi, se estableció en la región la refinería más importante del país y una de las más grandes del continente, dedicada a la producción de naftas y derivados del petróleo. Este complejo hidrocarburífero, que hoy está enraizado en la identidad local, funcionó como puntapié para el desarrollo de una pujante actividad industrial bajo el modelo de sustitución de importaciones, y con ella una nueva especialización productiva, acorde a las necesidades de la época.

## **De la década infame a los setenta (1930 - 1970)**

El período detallado coincide con el auge de la intervención estatal en la economía como cambio de paradigma, producto de las transformaciones que ocurrieron a nivel global, en especial a partir del desenlace de la Segunda Guerra. Se trata de una etapa de amplio crecimiento de los sectores medios en términos sociales, con fuerte incorporación al consumo. En Argentina está caracterizado por la consolidación del modelo de Industria Sustitutiva de Importaciones (ISI), con fuerte anclaje en la periferia de las grandes ciudades de la

Pampa Húmeda (hacia donde se produjo la expansión urbana), y en términos políticos, marcados por una fuerte inestabilidad democrática, con tutelaje de las fuerzas armadas e impugnación corporativa de los sectores concentrados del poder económico, en concordancia con la política exterior que Estados Unidos mantuvo hacia la región en los años más álgidos de la Guerra Fría.

### *Un poblamiento intensivo*

Durante las primeras décadas de este periodo se dio continuidad a la ocupación residencial del espacio. Esto fue consecuencia del propio crecimiento vegetativo relativo al mejoramiento en las condiciones de vida de la población, pero también producto del saldo migratorio (que aún continuaba con una fuerte influencia europea) y como parte de la intensificación de las corrientes de migración interna. En este lapso se alcanzó la ocupación de la totalidad del casco urbano planificado, a la vez que se consolidó la expansión en torno al eje La Plata - Villa Elisa. En relación a esta expansión urbana, fue funcional la construcción del Camino Parque Centenario (1938) hacia el norte, así como la continuidad de las avenidas 44 y 66 (1937) hacia el suroeste y la prolongación de la diagonal 74 hacia la localidad de Punta Lara.

Durante estos años se tornó necesario planificar el crecimiento, en base al surgimiento de problemáticas no contempladas en el diseño original de la ciudad. El primer antecedente de una normativa de ordenamiento territorial es la Ordenanza 40/24, que sería luego continuada con el primer Código de Edificación Urbana de 1932, en el cincuentenario de la ciudad. Estas políticas eran tendientes a establecer pautas para el uso del suelo, con el propósito de zonificar áreas y generar indicadores de ocupación, restringiendo el dominio privado y desalentando la expansión desmedida sin infraestructura. La normativa, asimismo, contempló la difusión de la construcción en

altura, una novedad para la ciudad, caracterizada por la primacía de la edificación de planta baja.



## *El legado patrimonial*

Mientras tanto, en el centro de la ciudad cobró vigencia el Movimiento Moderno, por influencia del racionalismo alemán, vigente en las publicaciones de la época. De esta manera, la vivienda racionalista se conformó como principal testigo de época, siendo los principales exponentes los ingenieros J. Urrutia, J. Barrios, F. Belvedere y J. Bonilla. Así como en el centro predominó la vivienda de este estilo, la periferia se caracterizó por la difusión de la casa cajón, configurando así diversos tejidos y distintas densidades de ocupación de la parcela.

A partir del primer gobierno de Juan Domingo Perón en 1946 la democratización del acceso a la tierra y el hábitat digno fue considerada una de las prioridades del gobierno. Se pusieron a disposición una serie de herramientas crediticias y urbanísticas, con el objetivo de que pudiese ser paliado el déficit habitacional vigente hasta el momento entre las familias que llegaban desde el interior del país a la zona metropolitana de Buenos Aires y las grandes ciudades.

La política pública del Estado peronista fue acompañada por una concepción urbanística y arquitectónica de vanguardia para la época, relativa al buen vivir y convivir que garantizara los niveles indispensables de confort para el sano desarrollo de la vida humana. Con los trabajadores como destinatarios, se concibió que las viviendas debían ser cómodas, luminosas, con disposición de servicios públicos y amplios espacios de recreación. Fue propiciada la creación de nuevos barrios y ciudades satélites sobre tierras desaprovechadas, donde prevalecieron los nuevos conceptos urbanísticos como la “ciudad jardín”.

Este tipo de emplazamiento fue desarrollado en Inglaterra para los sectores altos que buscaban alejarse de los centros industriales, aunque en este caso fueron pensadas para trabajadores. Así también se edificaron barrios modulares de baja altura, de dos y tres pisos, y otros de hasta diez pisos con departamentos de diferentes características. En todos los casos, los nuevos barrios contaban con amplios espacios públicos y, en continuidad arquitectónica con las nuevas



construcciones, se dotó a la población de escuelas, centros de salud, correos, comisarías, entre otros edificios públicos. El chalet argentino –versión local del chalet californiano– fue el modelo elegido en la mayoría de los desarrollos urbanísticos bajos, completando el repertorio tipológico promovido desde el Estado.

La acción coordinada del gobierno permitió reducir a la mínima expresión las posibilidades de especulación sobre el valor de la tierra, una de las principales causas del desastre urbanístico que imperó desde las últimas décadas del siglo XX. Durante esta etapa se desplegó un cuantioso estipendio de recursos destinados a las políticas de hábitat y vivienda: en el año 1952 el 5,9% del PBI nacional era dedicado a la construcción de nuevos hogares.

La Ciudad de La Plata, llamada formalmente “Ciudad Eva Perón” entre 1952 y 1955, lejos estuvo de mantenerse ajena a este proceso. Miles de viviendas aún conservadas son testimonio de este momento histórico, respetuosas de la tradición urbanística de la ciudad. La mayoría de ellas se encuentran en el corredor norte, en torno a los accesos al Casco Histórico de la ciudad, donde se establecieron familias trabajadoras en un distrito con fuerte presencia de la administración pública. Así también, la creación de parques son un vestigio de aquella apuesta a la sanidad pública bajo influencia del ministro y médico sanitarista Ramón Carrillo.

Tal vez la huella urbana más significativa que dejó el primer gobierno peronista en nuestra ciudad es la República de los Niños. La obra fue realizada por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires, el Coronel Domingo Mercante. Su construcción se inició en 1949 y se inauguró el 26 de noviembre de 1951, con la presencia del Presidente Juan Domingo Perón, en terrenos otrora pertenecientes al antiguo campo del Swift Golf Club. Está ubicada en el Camino General Belgrano y 501 y ocupa 52 hectáreas del norte del partido. El mismo reproduce distintos accidentes y paisajes naturales, y sus 35 edificios se constituyen en réplicas de diversas infraestructuras que hacen al patrimonio y la cultura de la humanidad: desde anfiteatros griegos, el Taj Mahal y la Alhambra entre otros. Además de un complejo depor-

tivo, un lago artificial y un tren propio, tiene circuitos de senderismo, salones de eventos y edificios públicos tales como aduana o escuela de manejo. Entre los edificios que aportan a la construcción de ciudadanía entre los más pequeños se encuentra la casa de gobierno, palacio legislativo, salones de ministros y secretarios, palacio de cultura, banco, capilla y una radio.

La conjunción de la gratuidad universitaria sancionada en 1949, la expansión de la administración pública y las actividades petroleras, navales y ferroviarias –entre otras– fueron los puntales del crecimiento de los sectores medios, propios e idiosincráticos de la estructura social platense.

En la misma línea, durante la década peronista, comenzó a incorporarse el concepto urbano de “preservación” del patrimonio. Así, con la ordenanza 1943/49, se especificaba que “el trazado urbano de La Plata es histórico y no podrá modificarse”, y que “el Departamento Ejecutivo queda obligado a velar por su conservación”.

### *Los años 60 y sus transformaciones*

Tras el derrocamiento del peronismo en 1955 y los cambios en el modelo económico nacional-popular dirigido por el Estado para dar paso al denominado “desarrollismo” –con una impronta más aperturista– se produjeron algunas mutaciones relevantes en cuanto a la concepción de la ciudad. El periodo estuvo caracterizado por la continuidad del proceso de industrialización sustitutiva y de mejora de diversos indicadores sociales, aunque también marcado por una enorme fragilidad institucional, golpes de Estado impulsados por los sectores rentísticos y más concentrados de la economía y la persecución política al peronismo. La represión al levantamiento de junio de 1956, que buscaba la vuelta al orden democrático y que tuvo algunos pasajes en el centro de nuestra ciudad, es cabal prueba de ello.

La apertura económica buscaba potenciar la llegada de inversiones extranjeras en rubros clave, como la energía (actividad petrolera), la industria pesada y bienes finales con mayor potencial exportador. Una de las industrias más beneficiadas en este proceso fue la automotriz, cuya radicación en el país orientó los esfuerzos en el desarrollo de infraestructura pública hacia la construcción de caminos, llegando a erigirse el 85% de la superficie actualmente edificada. Este auge de la movilidad vial se da en paralelo a procesos similares en todo el globo, heredado de la lógica de movilidad y urbanismo que comenzó a imperar en los Estados Unidos de posguerra.

El medio de transporte más perjudicado fue el tren, que entró en un proceso de paulatina decadencia y abandono como opción privilegiada para conectar el territorio, y que no se detuvo hasta los primeros años de nuestro siglo.

Para La Plata significó el comienzo del fin del Ferrocarril Provincial, que tenía a nuestra ciudad como cabecera. Como efecto de ello, la difusión del automóvil particular entre las familias de la ciudad se tornó un proceso de continuo crecimiento. En términos de movilidad al interior de la urbe significó el reemplazo del tranvía por el transporte público automotor, que tenía la virtud de no requerir infraestructura específica para lograr su extensión hacia los nuevos vecindarios.

Como correlato de esta reestructuración productiva, en la década de 1960 comenzó el cierre definitivo de los históricos frigoríficos asentados junto al puerto. Las operaciones portuarias quedaron reducidas casi estrictamente a la actividad petrolera, que sostenía un proceso de vertiginoso ascenso productivo, dinamizando la actividad de YPF, que tiene en la región su mayor planta de procesamiento. La existencia de petróleo y sus derivados, barato y abundante, era una de las características salientes del modelo, impulsando la actividad industrial y extensión del parque automotor. El emplazamiento de la Empresa Propulsora Siderúrgica (1969) en Ensenada es un acontecimiento relevante de la época, por su magnitud y valor agregado.





### *Una intensa vida social e institucional*

Si bien entre los años 1930 y 1970 se observaron formas de representación política muy diferenciadas, así como estrategias económicas diversas, a lo largo de todo el período se mantuvo como continuidad el crecimiento poblacional, así como la mejora en los niveles socioeconómicos y educativos. Este proceso estuvo acompañado de una creciente pertenencia institucional y de formación de nuevas redes de asociativismo por parte de la sociedad platense. La denominada “década infame” (1930 - 1943) generó hitos importantes en términos educativos, como la creación de la Facultad de Ciencias Médicas y de la Escuela de Periodismo (1934), del comedor universitario (1936) y de la Escuela de Trabajo Social (1938); deportivas, como la fundación de la Federación de Instituciones Culturales y Deportivas de La Plata (1939), de los clubes La Plata Rugby y Atenas (1934); culturales, como la creación de Radio Provincia (1937); de infraestructura,

como la construcción del Aeropuerto de La Plata (1942); sanitarias, como la fundación de la Cruz Roja (1942).

Durante los años del ascenso y consolidación del peronismo (1943-1955) la ciudad fue testigo de importantes hitos referidos a la filiación institucional de la sociedad, como es la creación del Sindicato Unido Petroleros del Estado (SUPE, en 1944), en el ámbito sindical; el Hospital Español (1943), la Casa Cuna “Noel Sbarra” (1946) y el Hospital Gutiérrez (1954) en el ámbito sanitario; la instalación de la Escuela Naval Militar en Río Santiago (1943), la inauguración del “Conservatorio de Música y Arte Escénico”, hoy Conservatorio de Música “Gilardo Gilardi” (1948); creación de la Facultad de Ciencias Naturales y Museo (1949), de la Facultad Ciencias Económicas (1953) y la Universidad Obrera Nacional –hoy Universidad Tecnológica Nacional– Regional La Plata (1954) en el ámbito educativo; la fundación del Club “Los Tilos” (1944), el cine Rocha (1948), la construcción de la Casa Curutchet, ícono de la vivienda racionalista en la ciudad (1949), la inauguración del Anfiteatro Martín Fierro del Paseo del Bosque (1949), del Parque de los Derechos de Ancianidad (hoy Pereyra Iraola –1950–) y de la República de los Niños (1951), en los ámbitos deportivos y culturales; de la Papelera San Jorge (1950) en el ámbito productivo, entre otras.

En la etapa posterior a 1955, marcada por las interrupciones del orden institucional y una democracia tutelada, tuvieron lugar hechos relevantes, como la creación de la Facultad de Odontología (1961) y de Arquitectura (1963), así como también la fundación de las facultades de Ingeniería y Ciencias Exactas de la UNLP (1968) y de la Universidad Católica de La Plata (1964). A pesar de tratarse de un período de fuerte censura en la prensa, la movilidad social ascendente impulsada por la expansión del sistema educativo dio lugar al surgimiento de medios como el diario *La Gaceta* (1963) y el canal de televisión *Canal 2* (1966).

## Del terrorismo de Estado al estallido (1976 - 2001)

La implantación del modelo de ajuste estructural y valorización financiera en el país, iniciado durante la última dictadura cívico-militar y profundizado en la década de 1990, implicó el retiro paulatino del Estado como regulador de las actividades económicas y del sistema financiero. El achicamiento y la reorientación de las funciones estatales afectaron de forma decisiva a los sectores productivos consolidados en la ciudad, impactando directamente en su patrón de urbanización y en la calidad de vida de sus habitantes.

Con el auge de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, la reestructuración industrial y la globalización financiera – rasgos distintivos de este período– se incrementó también la importancia de la escala local en la toma de decisiones urbanas, en un contexto de creciente debilitamiento del poder de los Estados nacionales.

Estas transformaciones, con sus continuidades y rupturas, se consolidaron a lo largo del último cuarto del siglo XX, imponiéndose como discursos dominantes. Se promovió así un contexto favorable al denominado “clima de negocios”, bajo la premisa de que las ganancias obtenidas por los sectores más acomodados terminarían por derramarse sobre el resto de la sociedad, reduciendo las desigualdades sociales. Sin embargo, las políticas de ajuste del gasto público, privatización de áreas estratégicas de la economía, apertura comercial y financiera, y flexibilización laboral no derivaron en una mejora para el conjunto de la sociedad argentina. Por el contrario, generaron profundos estragos y dejaron una huella territorial significativa en la región.

Durante esta etapa, la apuesta urbana predominante fue la configuración de una ciudad integrada al proceso de apertura y globalización, orientada a la competitividad y al atractivo para las inversiones como prerequisites del desarrollo. Esta tendencia implicó un retroceso del modelo de planificación urbana guiado por la acción estatal, lo que provocó un deterioro en la calidad de vida urbana debido a la primacía del interés individual por sobre el bienestar colectivo.

## *Dictadura y Terrorismo de Estado en el centenario de la ciudad*

El golpe de Estado del 24 de marzo de 1976 significó la implementación de un programa de reestructuración económica estructural acompañado por un severo proceso de disciplinamiento social, ejercido a través del uso sistemático del terror y la violencia estatal. En este contexto, la ciudad de La Plata fue especialmente afectada, dadas sus características socioeconómicas y político-culturales. Su estructura productiva, orientada en gran medida al mercado interno y con un alto grado de sindicalización, sumado al peso del polo universitario –conformado por instituciones como la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y diversos establecimientos educativos de nivel medio– la convirtieron en un foco relevante de activismo social y político, que fue objeto de una intensa represión ilegal.

La represión desplegada en el territorio platense se tradujo en la persecución, secuestro y desaparición forzada de cientos de trabajadores, estudiantes, docentes, profesionales y no docentes. Uno de los casos paradigmáticos de esta violencia fue la denominada “Noche de los Lápices”, durante la cual un grupo de estudiantes secundarios comprometidos políticamente fue secuestrado y sometido a torturas en centros clandestinos de detención, muchos de ellos luego desaparecidos. La magnitud del accionar represivo en la ciudad ha llevado a organizaciones de derechos humanos a estimar la existencia de, en promedio, una persona desaparecida por cuadra en determinados barrios.

Numerosos espacios de la ciudad conservan hoy las huellas materiales y simbólicas del accionar represivo. Uno de los sitios más emblemáticos es la Casa Mariani-Teruggi, escenario de un operativo militar que culminó en la desaparición de Diana Teruggi y el secuestro de su hija Clara Anahí. La labor sostenida de los organismos de derechos humanos y de los familiares de las víctimas ha sido fundamental para la identificación y señalización de estos sitios de memoria. En el Gran La Plata se registran al menos catorce centros clandestinos de



detención, entre los que se destacan comisarías –como la 5ª, parte del denominado “Circuito Camps”–, unidades del Servicio Penitenciario Bonaerense –como “La Cacha” y la Unidad N.º 9– y establecimientos militares, como el BIM N.º 3 y el “Pozo de Arana”.

La memoria de la última dictadura cívico-militar no constituye un episodio aislado en la historia local, sino una herida abierta que se renueva año tras año en la vida de la comunidad, nutriendo el compromiso con la verdad, la justicia y la memoria.

En el año 1982, cuando la ciudad se preparaba para conmemorar el centenario de su fundación, un nuevo episodio marcó la vida pública nacional: la Guerra de Malvinas. El conflicto, impulsado por la Junta Militar como una estrategia para recuperar legitimidad en un contexto de profundo descrédito, movilizó a la sociedad en torno a la reivindicación de la soberanía sobre el Atlántico Sur, usurpada por el Reino Unido desde 1833. No obstante, la decisión militar de iniciar el conflicto produciría un daño mayor sobre la causa, al ser impulsada por un régimen autoritario en decadencia. La guerra significó el principio del fin del terrorismo de Estado y abrió el camino hacia la recuperación democrática en 1983.

La ciudad tuvo una participación significativa en el conflicto: numerosos jóvenes platenses –en su mayoría conscriptos del Regimiento 7 de Infantería de La Plata y del Batallón de Infantería de Marina N.º 3 de Ensenada– combatieron en las islas con gran valentía. Muchos de ellos no regresaron, y quienes lograron sobrevivir lo hicieron marcados por profundas secuelas físicas y psicológicas. Son, sin dudas, parte del legado heroico de la ciudad.

En este clima de profunda tensión política y social, el 19 de noviembre de 1982 La Plata celebró su centenario. La conmemoración contó con la participación de numerosas instituciones y miles de personas, en una jornada que incluyó desfiles y actos públicos. El eje simbólico de la celebración estuvo centrado en la exhumación del macizo fundacional ubicado bajo la Piedra Fundamental, un gesto que recuperaba los mitos y relatos en torno a los orígenes de la ciudad.

Las intervenciones urbanas con motivo del centenario se concentraron en la puesta en valor del Pasaje Dardo Rocha –refuncionalizado para alojar la gala central– y en el eje fundacional comprendido entre las calles 51 y 53. Sin embargo, no se llevaron a cabo obras de infraestructura acordes con la magnitud y el crecimiento de la ciudad, especialmente en las áreas periféricas, cuyas problemáticas no encontraron respuesta en los discursos ni en las acciones oficiales de la época.



### *La ciudad neoliberal*

El período neoliberal estuvo marcado por fuertes transformaciones en torno a la expansión urbana, debido a drásticas modificaciones en los mercados financieros, de trabajo y de acceso a la tierra. En la caracterización se destaca una convivencia entre el crecimiento de las urbanizaciones cerradas y nuevos barrios de clase media y media alta, en simultáneo a la multiplicación de los asentamientos irregulares desarrollados sobre terrenos públicos o privados, mediante el mecanismo de toma de tierras.



Dentro de cada barrio se produjo una mayor fragmentación, como consecuencia de una creciente diferenciación en los ingresos de las familias, en el marco de un modelo que contó con algunos ganadores y numerosos perdedores cuyos derechos fueron vulnerados, expulsados de las políticas universales de bienestar, del consumo masivo y de los horizontes de ascenso social.

El denominado modelo de ciudad difusa (Ferrás Sexto, 2000; Frediani, 2013) contempla la expansión no planificada de los barrios del periurbano a bajas densidades de población con un paulatino proceso de densificación del Casco que, aunque deseado, amenazó la conservación del patrimonio histórico y la infraestructura disponible. Como corolario, se empezó a registrar una alta tasa de motorización por parte de los privados e individualización del medio de transporte.

Desde entonces, una gran proporción de residentes utilizan el automóvil particular para desplazarse a lo largo de las mayores distancias que separan a las unidades de residencia de los sitios donde realizan sus actividades cotidianas –tradicionalmente ubicados en el centro de la ciudad–, pero también para cubrir las nuevas centralida-

des que se desarrollaron como consecuencia del proceso de metropolización. En la medida que la multiplicidad de flujos son absorbidos por nuevas formas de transporte, se fue produciendo la desaparición casi total de los servicios ferroviarios y de la conexión de la ciudad con el ambiente rural.

Por supuesto, este proceso no es exclusivo de la ciudad, sino que está relacionado con una serie de transformaciones económicas y sociales propias de la época: con un mayor o menor impacto, todas las ciudades de Argentina tuvieron que adaptar estrategias a los nuevos ciclos de valorización del capital y retroceso de las actividades estatales. Al ser el partido de La Plata la cabecera del gobierno provincial, donde la iniciativa gubernamental tiene un peso relevante en su economía, el Estado disminuido a su mínima expresión derivó en una ciudad incapaz de afrontar iniciativas relevantes en beneficio de su población. Así comenzó a apreciarse un fuerte déficit en la obra pública y las inversiones estratégicas.

### *La privatización de la vida y la organización de la resistencia*

El periodo fue muy activo tanto en la creación como en la supresión de instituciones relevantes para la comunidad, teniendo en cuenta la valorización de las esferas privadas de la vida, atendiendo a las modificaciones estructurales que se dieron en términos sociales. El drástico recorte que sufrió la actividad ferroviaria culminó con el abandono de buena parte de su infraestructura y con ello de la fisonomía de los barrios que crecieron al calor de la actividad. El proceso de concentración empresarial y financiera hizo caer posiciones como las del Banco Popular de La Plata (1985), la tienda “El Siglo” (1988), Sedería Los Dos Primos (1996), Casa Delmar (1997), Banco Platense (1997) y el Banco Crédito Provincial (1999), o bien la mudanza íntegra de los estudios del Canal 2 de TV a la ciudad de Buenos Aires, tras su privatización. En tanto, grandes empresas de carácter multinacional

comenzaron a asentarse en los distintos rubros, fundamentalmente comercial: hacia los años 90 es que se produce el arribo de los hipermercados, con una nueva modalidad de consumo minorista. Sin embargo, es el deterioro sufrido por la actividad industrial a partir de la privatización de las empresas públicas o del cierre de históricos emprendimientos privados lo que produjo los mayores cambios sobre el mercado de trabajo, los derechos laborales y la calidad de vida del conjunto de las familias trabajadoras.

La resistencia al modelo de ajuste y represión fue motor de una vida asociativa en declive; la creación de organizaciones defensoras de la Memoria y los Derechos Humanos fueron protagonistas de la escena política de la época: se destacan el Centro de Ex Combatientes Islas Malvinas de La Plata (CECIM) en 1982, que funciona como instancia de organización de quienes pelearon en las islas y como espacio de promoción de la reivindicación de la soberanía argentina sobre las islas del Atlántico Sur; también la fundación de la Asociación Anahí (1996), la Asociación Civil Miguel Bru (1999) y la Comisión Provincial por la Memoria (2000).

### *Renovado interés por el patrimonio histórico*

La destrucción del emblemático Teatro Argentino en 1977, con su edificio histórico, en el marco del centenario platense marcó un renovado interés por la conservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico. En ese sentido no sólo se planteó la remodelación integral de dicho teatro –concluida en 1999– sino también la recuperación de algunos edificios históricos: es el caso del Teatro Coliseo Podestá (que hacia los años 80 se encontraba muy deteriorado) y del Pasaje Dardo Rocha, que fue refuncionalizado luego de cumplir funciones para la administración pública.

Nuevos museos buscaron conservar la memoria histórica de la ciudad y revitalizar la funcionalidad de algunos emplazamientos históricos: se destacan el Centro Cultural “La Estación Provincial”

(1998, en el barrio Meridiano V), y el “Museo de Arte Contemporáneo Latinoamericano” (MACLA) en 1999. Esto se produjo luego de la restauración como espacio cultural del Pasaje Dardo Rocha. Tras más de cien años del comienzo de su construcción, la emblemática Catedral de la ciudad pudo arribar a su configuración final, con la construcción de las torres inauguradas el 19 de noviembre de 1999. Otro espacio intervenido en estos años fue el Cementerio de La Plata, con la revalorización de sus espacios y la restauración de su pórtico de acceso. El Centro Cultural Islas Malvinas sería también fundado en 1994 en su plaza homónima, construida sobre los terrenos del Regimiento de Infantería N° 7, en manos del municipio desde 1992. En lo referido a los espacios verdes, cuya planificación era una deuda pendiente en las localidades externas al casco histórico, se incorporaron 200 hectáreas mediante el Parque Ecológico Municipal, que quedó definitivamente inaugurado en 1998, creando un nuevo espacio de esparcimiento que es visitado por vecinos/as de todos los barrios, y espacio predilecto para la práctica deportiva.

Muchas de estas acciones se encuadran en la candidatura de la ciudad para conformarse como Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, rótulo que incorpora a los sitios considerados únicos y de gran valor histórico universal (denominación que en La Plata ya adquirió la Casa Curutchet). Pese al apoyo político a la iniciativa por parte de las distintas instancias de gobierno, por el momento la UNESCO no se ha expedido sobre el tema; sin embargo, esta postulación ha servido en el propósito de recuperar políticas de manejo patrimonial y de crecimiento urbano, plasmados en la Comisión del Sitio (CODESI), el Plan de manejo de La Plata y el programa La Plata Crece (1992).

## El nuevo siglo: retorno del Estado y múltiples desafíos

Los acontecimientos de diciembre de 2001 representaron un punto de inflexión en la historia reciente de Argentina, al evidenciar los límites estructurales del modelo neoliberal instaurado en las décadas anteriores. La profundización de las desigualdades sociales, la expansión de la pobreza y el desempleo a niveles sin precedentes, así como el endeudamiento externo sostenido y la caída del ingreso nacional, delinearon un escenario de crisis integral –económica, política y social– que puso en jaque el consenso institucional forjado desde el retorno democrático en 1983.

En este contexto de colapso del orden establecido, emergió con fuerza la necesidad de redefinir el rol del Estado y de reorientar las políticas públicas hacia un paradigma centrado en la inclusión social, la reactivación productiva y la redistribución de la riqueza. La asunción de Néstor Kirchner en la presidencia de la Nación en 2003 supuso una revalorización del instrumento político como herramienta de transformación, a partir de un orden que priorizó la recuperación de la industria nacional, la expansión del mercado interno, la valorización del trabajo y la mejora en los ingresos de los sectores asalariados.

Este nuevo consenso productivo –en contraste con el orden anterior basado en la financiarización y la apertura económica indiscriminada– apuntó a revertir las condiciones de exclusión y vulnerabilidad que habían caracterizado la etapa previa, proponiendo un modelo de desarrollo con eje en el empleo genuino, el fortalecimiento del tejido social y la ampliación de derechos para las mayorías postergadas.

### *El consenso de producción y trabajo*

De la mano de lo que podemos denominar “el retorno del Estado” el partido de La Plata comenzó a apreciar importantes transformaciones

que se tradujeron en crecimiento económico, en el impulso de actividades que ya contaban con un nicho de desarrollo, pero también en la configuración de un perfil novedoso para la ciudad. En términos productivos se destacan entre ellas la intensificación de la actividad del cinturón flori-frutihortícola, que multiplicó su producción, especialmente por la proliferación de la tecnología de cultivo bajo cubierta. Respecto de la actividad industrial, si bien La Plata no se caracteriza por poseer grandes industrias instaladas en el partido (es Ensenada el distrito que realiza el mayor aporte al PBG industrial regional), la época fue próspera para la creación de empresas, muchas de ellas fueron en el sector manufacturero, con orientación centralmente ligada al rubro alimentario y de los insumos para la construcción. Por otro lado, el contexto presentó un nuevo actor social, económico y urbano: la empresa recuperada por sus trabajadores; en La Plata se destaca el caso emblemático de Cooperativa Unión Papelera Platense (ex Papelera San Jorge), cuya quiebra había sido declarada en 2001.

Uno de los sectores a los que estuvo orientada la inversión estatal de manera más ambiciosa es el conocimiento, la ciencia y tecnología. Esto se evidenció en una fuerte expansión de la infraestructura universitaria, que incluyó la inauguración y remodelación de nuevos edificios para diversas facultades y centros de investigación anexos, donde también se priorizó la vinculación con la industria local.

La recuperación del capital de la petrolera de bandera YPF permitió desarrollar proyectos como el Y-TEC, situado en el partido de Berisso, que en articulación con el CONICET y la UNLP consagró a la región en el desarrollo de tecnología en el rubro de la energía.

El periodo también resultó virtuoso en lo referido a la restauración del patrimonio histórico: la UNLP cumplió una función fundamental, con la remodelación total de los edificios de pregrado del Liceo Víctor Mercante, del Colegio Nacional Rafael Hernández y del Bachillerato de Bellas Artes; el proyecto de expansión edilicia alcanzó a los nuevos edificios de las Facultades de Informática, Periodismo y Comunicación Social, Humanidades y Ciencias de la Educación,



Psicología, Trabajo Social. A su vez, se crearon numerosos centros de investigación; un Planetario, sedes para el Comedor Universitario, un albergue, entre otros. Por otro lado, teniendo en cuenta su valor patrimonial, se realizaron importantes intervenciones sobre la manzana de Presidencia, restaurando el edificio del Rectorado pero también el “Tres Facultades”, refuncionalizando los espacios disponibles.

Otras joyas de nuestra ciudad fueron restauradas: los palacios Servante (Conservatorio Musical), Campodónico, López Merino, el edificio de Legislatura, la República de los Niños, entre otros. Sin embargo, el acelerado proceso de renovación urbana puso en jaque a buena parte del patrimonio histórico urbanístico, fundamentalmente en el centro y los barrios del Casco.

En esta etapa se produjo un virtuoso círculo de ahorro interno/inversión y expansión del consumo, como motivo del crecimiento del salario. Esto permitió motorizar la construcción privada, con impacto sobre la densificación y jerarquización del casco histórico pero también por continuidad del proceso de expansión de la periferia. Se desarrollaron así tanto barrios de clase media (algunos de ellos, facilitados por la aplicación del programa de créditos blandos PROCREAR, a partir del año 2012) como también circuitos residenciales cerrados.



## *La necesidad de nuevas obras de infraestructura*

Durante estos años, la inversión pública en el partido de La Plata ha incorporado iniciativas de significativa relevancia, destacándose especialmente las vinculadas a la infraestructura hidráulica. Este conjunto de intervenciones respondió a una deuda histórica acumulada frente al sostenido crecimiento poblacional y a los profundos procesos de transformación territorial que caracterizaron a la región en las últimas décadas. Aunque el distrito había sido escenario de recurrentes anegamientos y desbordes ante precipitaciones intensas, ninguno de estos episodios alcanzó la magnitud ni el dramatismo de lo ocurrido el 2 de abril de 2013. En aquella jornada, se registró la caída de hasta 392 milímetros de agua en menos de 24 horas, lo que costó la vida de al menos 89 vecinos, además de significativos daños materiales y sociales.

La tragedia puso de manifiesto las severas limitaciones del modelo de urbanización vigente, en el cual la expansión del espacio urbano y rural se había desarrollado sin una planificación integral que contemplara las condiciones hidrológicas y morfológicas del territorio. Entre los factores determinantes del desastre se identificaron la histórica subejecución de obras hidráulicas, el diseño deficiente de infraestructuras básicas, y la escasa implementación de políticas de prevención y memoria del riesgo. Este último aspecto resulta especialmente relevante, ya que un amplio sector de la población desconocía la existencia de arroyos entubados bajo el entramado urbano –conocidos sólo por quienes habitaban la zona con anterioridad a su canalización–, lo que incrementó su exposición y vulnerabilidad frente a fenómenos hidrometeorológicos extremos.

En respuesta al impacto de esta catástrofe, el Estado implementó una serie de políticas orientadas a la mitigación del riesgo hídrico y a la mejora en la capacidad de respuesta ante eventos de similares características. Entre las obras más significativas se encuentra la ampliación de la capacidad de escurrimiento de la cuenca del Arroyo El

Gato, una intervención que incluyó la construcción de canales troncales y derivadores estratégicos. Asimismo, se promovió la relocalización de numerosas familias asentadas en zonas inundables, con efectos positivos tanto en términos de seguridad ambiental como de ordenamiento urbano.

En cuanto a las principales inversiones en materia logística y de transporte, se ubican la extensión de la autopista a Buenos Aires hasta su conexión con el casco histórico (2003); la electrificación del servicio ferroviario de pasajeros en su conexión con Plaza Constitución (habilitada en 2015, una obra postergada por décadas); la realización de la Autovía 6 (inaugurada en 2014, la denominada “ruta del desarrollo” funciona como límite físico del AMBA en una conexión norte-sur que permite integrar productivamente sendas regiones). Todas estas obras se encuadran en un proyecto logístico que todavía se ubica a medio término, y con las inversiones correspondientes debe finalizarse para producir la consolidación de nuestra región en materia logística (incluye la extensión de la RP6 a la Avenida 90 y la conexión de la AU La Plata - Buenos Aires con la ruta 11), conectando a la ciudad a través de un anillo de rutas jerarquizadas.

La atención de la cuestión portuaria mediante obras complementarias para la dotación de servicios ferroviarios permitiría jerarquizar el transporte de cargas en la región y utilizar estas infraestructuras para el aprovechamiento de pasajeros en la cobertura de flujos cotidianos, como desde 2013 se encuentra cubriendo el denominado “tren universitario”.

La inversión realizada por el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, y fundamentalmente el desarrollo de la terminal de contenedores TecPlata, permite proyectar para la región un gran movimiento de mercancías con la instalación de una tecnología de vanguardia; asimismo, produce una oportunidad para la industria local en materia de inversiones, ligándose a un puerto competitivo. El estándar internacional de transporte modal de contenedores indica que estos se bajan del barco y cargan al camión como tal sin abrir ni modificar. Al

respecto, es fundamental que el Puerto tenga facilitada la circulación de camiones desde y hacia la autopista. Las obras de prolongación de la misma con su trazado detrás de la Av. 122, su extensión hasta la Ruta Provincial 6 y el acceso directo desde la avenida 520 hasta la autopista son valiosas en ese sentido.

### *Planificar el crecimiento*

Uno de los aspectos sobresalientes del periodo es la recuperación de la voluntad planificadora para ordenar el crecimiento de la ciudad. La etapa fue inaugurada con la publicación del Plan Estratégico La Plata 2010. Se trató de un proyecto colectivo y colaborativo, que buscó involucrar a las diferentes instituciones de la comunidad a la tarea de pensar la ciudad. Se ponderó la ejecución de planes de acción viables para cada localidad, de manera de producir un impacto positivo para la totalidad de las vecinas y vecinos del partido. Este plan buscó sistematizar y dar una visión global de diferentes iniciativas que se venían desarrollando en distintos niveles de gobierno hacia comienzos del siglo: el Plan de Jerarquización de la Región Capital y las Bases Estratégicas para el Desarrollo Sustentable de La Plata (1999), la ordenanza 9131 para Manejo del Casco Fundacional y la ordenanza 9231 de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo (2000). Asimismo, son relevantes el decreto 435/02 del Departamento Ejecutivo Municipal respecto de la implementación del Sistema Único de Transporte (SUT), que configura el servicio de transporte público tal como lo concebimos actualmente, y las modificaciones introducidas al Código de Ordenamiento Urbano (ordenanza 10703), sobre las alturas y el espacio construible.

## 1. La población

Según el último censo poblacional realizado por el INDEC (2022), el Partido de La Plata tiene una población de 768.470 habitantes. Este número representa el 4,4% de la Provincia de Buenos Aires, siendo el segundo distrito más poblado sobre los 135 municipios que conforman la PBA, después de La Matanza. Algunos datos relevantes son:

- Constituye la cuarta ciudad más poblada del país, si se tiene en cuenta al partido cabecera del aglomerado urbano. Representa el 1,68% del total nacional.
- De la totalidad de habitantes, 369.837 se corresponden con personas de género masculino y 398.633 son personas del género femenino, razón por la cual el índice de masculinidad señala que hay 92 varones cada 100 mujeres. A su vez, 98 personas se identificaron con otra identidad de género (2022).
- Por contar con una de las universidades nacionales más prestigiosas del país, además de una oferta académica muy amplia en carreras no universitarias, la franja etaria que predomina en la pirámide es la población que posee entre 20 y 24 años. De todas formas, el promedio de edad de la población platense se halla cercano a los 32 años, idéntico a la media nacional. La Población Económicamente Activa (PEA), en tanto, representa aproximadamente el 58 % tanto para hombres como mujeres.

- El crecimiento demográfico intercensal (2010-2022) se ubicó en 18,1% y fue superior a la media nacional, aunque similar al de las principales ciudades de Argentina.
- En el período 2001-2010, el crecimiento vegetativo se ubicó en torno al 3,5%, que es superior a la media nacional pero no explica la totalidad del crecimiento demográfico. Esto significa que, en buena parte, el crecimiento poblacional del distrito se encuentra explicado por el sistemático arribo de nuevos pobladores, motorizados por la migración interna o externa, principalmente de países limítrofes de la Argentina.
- La densidad poblacional del partido es de 834,3 hab/km<sup>2</sup> (2022).
- En el partido hay unas 328.904 viviendas particulares (2022). En este ámbito encontramos que el Casco histórico concentra el 40% de las viviendas, mientras que el 60% restante se encuentran ubicadas en las localidades de la periferia (2010). Si bien hay una relación directa entre la cantidad de hogares y la población al interior de cada localidad de la periferia, es necesario remarcar que no todos los barrios de la ciudad tienen el mismo ratio de personas por hogar: mientras que en Olmos, Melchor Romero y El Peligro es superior a 4,5 personas en cada unidad habitacional, en el Casco dicho indicador se reduce a 2,7. El promedio de la ciudad es 3,2 personas por hogar.
- Desde el punto de vista de la distribución poblacional, el 32% de los habitantes se ubican en el Casco histórico y el restante 68 % en las localidades de la periferia. Entre ellas se destacan Villa Elvira (10%), Los Hornos (9%), San Carlos (8%), Tolosa (7%), City Bell (6%), Altos de San Lorenzo (5%), Manuel B. Gonnet y Melchor Romero (4 %). Completan la nómina Villa Elisa y Lisandro Olmos (3%), Ringuelet (2%), Abasto, Hernández, Arturo Seguí, Gorina, Etcheverry, El Peligro e Isla

Martín García, todas ellas con valores cercanos o inferiores al 1%.

- El 98% de la población vive en el entorno urbano y el 2% en el entorno rural.
- El desarrollo urbano primigenio de La Plata se produjo durante la consolidación del Estado nacional y provincial, momento en el que arribaron a la región miles de inmigrantes europeos, con predominio de las distintas regiones de Italia y España. Tal es así que, en 2016, La Plata fue distinguida por la legislatura bonaerense como la “Capital del Inmigrante Italiano”. No obstante, las diferentes corrientes migratorias desarrolladas a lo largo de la historia, hay una importante presencia de la colectividad árabe, judía, de Europa del este, Japón, China y de los distintos países de Latinoamérica, con preeminencia de Bolivia y Paraguay. Asimismo, y fundamentalmente desde mediados del siglo XX, las migraciones internas como motivo del desplazamiento rural-urbano, o bien, interurbano desde ciudades de menor envergadura ganaron peso en el poblamiento de la ciudad. Todas/os ellas/ellos y sus generaciones descendientes establecidas forman la base de la sociedad platense.



## 2. El Gran La Plata

La Plata conforma, junto con sus distritos vecinos de Berisso y Ensenada, el aglomerado urbano del Gran La Plata (GLP).

Se trata del aglomerado de mayor dimensión dentro de la Provincia de Buenos Aires, luego del denominado Gran Buenos Aires (que comparten la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 24 distritos de la provincia). Su peso demográfico y su especialización productiva lo posicionan como un nodo destacado dentro del sistema provincial.

Según el censo de 2022, la Región cuenta con 938.287 habitantes, de los cuales Berisso aporta unos 101.263 y Ensenada unos 64.406, que se suman a los 772.618 del partido de La Plata. Entre los tres par-



tidos, conforman la 6° aglomeración urbana de la Argentina, después de Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán.

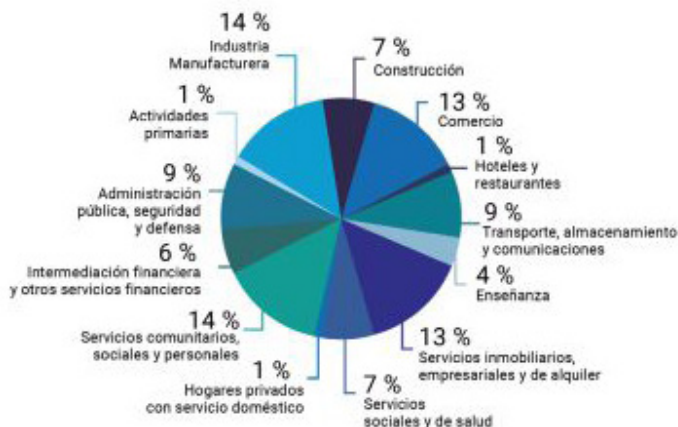
### **3. La Región Capital**

El término “Región Capital” posee un carácter flexible y ha sido utilizado como un concepto aglutinador en la coordinación de políticas públicas sectoriales, así como una unidad de análisis en diversos estudios académicos. Su justificación principal radica en la interrelación territorial, funcional y social que mantienen ciertos municipios limítrofes o próximos con el partido de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, y por lo tanto, núcleo central de dicha región.

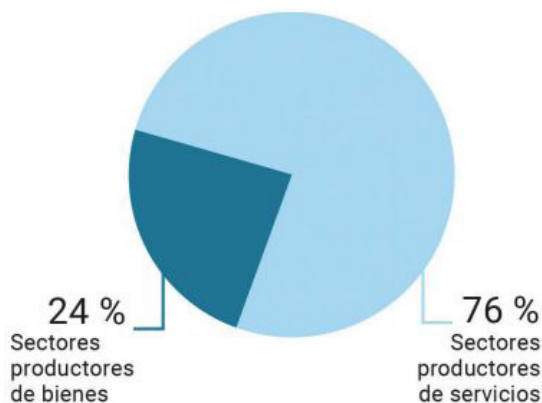
La configuración de esta regionalización puede variar en función del enfoque temático adoptado. Comúnmente incluye a los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada –conformando el denominado Gran La Plata–, a los que se suman, en determinadas ocasiones, los municipios de Magdalena, Brandsen y Punta Indio. Asimismo, en otros abordajes se contempla la incorporación de San Vicente, Cañuelas y Lobos, evidenciando la naturaleza dinámica del perímetro regional. La ciudad de La Plata, en este contexto, opera como centro de referencia en ámbitos estratégicos como la educación, la justicia y la salud, entre otros.

En septiembre de 2024, se produjo un hito significativo en materia de cooperación intermunicipal con la creación del Consorcio de Gestión y Desarrollo de la Región Capital. Este organismo constituye una instancia de coordinación institucional que nuclea a los municipios de La Plata, Berisso, Ensenada, Brandsen, Punta Indio y Magdalena, con el propósito de abordar problemáticas comunes mediante una agenda de trabajo conjunta. Su conformación responde a un contexto político favorable, caracterizado por la alineación institucional entre el gobierno provincial y los gobiernos municipales participantes.

El Consorcio, que contará con personería jurídica propia, tendrá una vigencia inicial de veinte años, prorrogable por una década adicional. Esta figura legal le permitirá gestionar financiamiento externo, incluyendo créditos internacionales, además de acceder a aportes del gobierno provincial y de los municipios integrantes. Su objetivo central es fomentar el desarrollo regional en el mediano plazo, a través de la elaboración e implementación de un plan estratégico integral. En este marco, resulta fundamental consolidar una visión compartida de la Región Capital, promoviendo la participación activa de todos los actores involucrados, con el Consorcio como herramienta clave para su articulación y ejecución.



Fuente: EPH-INDEC



Fuente: EPH-INDEC

#### 4. El territorio

La superficie del partido de La Plata abarca 942,23 Km<sup>2</sup>, ocupando el puesto 92 entre partidos de la Provincia de Buenos Aires de acuerdo con sus dimensiones, representando el 0,3% del territorio provincial. Está situado al noreste bonaerense y limita con los partidos de Berisso y Ensenada (al este), Berazategui, Florencio Varela y San Vicente (al norte-oeste), Brandsen (al oeste-sur) y Magdalena (al sur). Además, se encuentra bajo su jurisdicción la Isla Martín García, ubicada al centro del Río de la Plata y única frontera “seca” natural entre Argentina y Uruguay.

El partido presenta un relieve llano, siendo que la ciudad se emplaza a no más de 20 metros sobre el nivel del mar (sobre todo en la costa de Berisso y Ensenada) y pertenece a la unidad Morfológica “Región Llanura Continental” según el INTA. El asiento de la Ciudad es el suelo de tipo alfisol y molisol, característicamente arcillosos.

La zona es de baja sismicidad, localizada sobre la denominada Falla de Punta del Este. El último suceso se produjo el 30 de noviembre de 2018, registrando una magnitud de 3.8 grados en la escala de Richter; el antecedente de mayor impacto remite a 1888, cuando el sismógrafo registró 5,5 grados. Por otro lado, el clima se corresponde con la zona central de la región pampeana, de carácter templado. La temperatura media anual ronda los 16,3°C y las precipitaciones medias anuales están calculadas en 993.9 mm. Por su cercanía al río, presenta una humedad abundante, con un promedio del 80%.

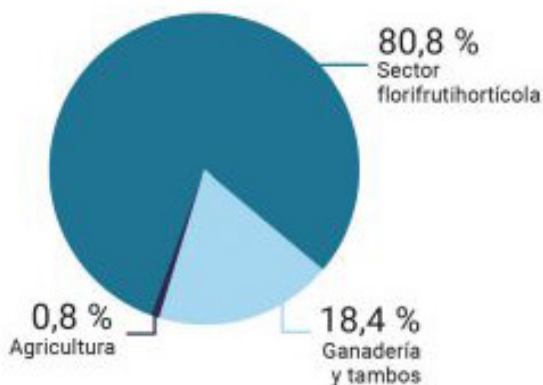
## **5. La producción**

Desde una perspectiva económica, el partido de La Plata presenta una marcada especialización en el sector servicios, aportando aproximadamente el 7% del valor agregado provincial en dicha área, frente al 2% correspondiente al sector de bienes. No obstante, y a pesar de esta orientación predominante hacia los servicios, cabe destacar que la rama de actividad que mayor contribución realiza al producto bruto geográfico (PBG) del partido es la industria manufacturera.

El sector servicios en La Plata se caracteriza por su alta diversificación, con aportes significativos en distintas áreas, entre las que sobresalen los servicios comunitarios y personales, los servicios empresariales, el comercio y la administración pública. Esta diversidad evidencia una estructura económica compleja y multifuncional, en la que se encuentran representadas todas las ramas de actividad, configurando un perfil productivo mixto que combina componentes fruti-hortícolas, industriales y comercial-administrativos.

En el marco de la denominada Región Capital, previamente mencionada, el partido de La Plata se erige como núcleo urbano central, constituyéndose en punto de referencia en materia de servicios y actividades económicas para las urbanizaciones circundantes. En términos cuantitativos, el PBG de La Plata alcanzaba los 7.166 millones

de dólares estadounidenses en el año 2017, lo que representaba poco más del 5% del producto bruto provincial.

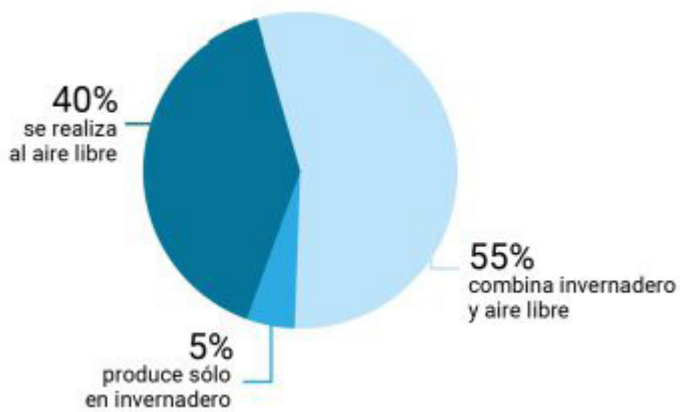
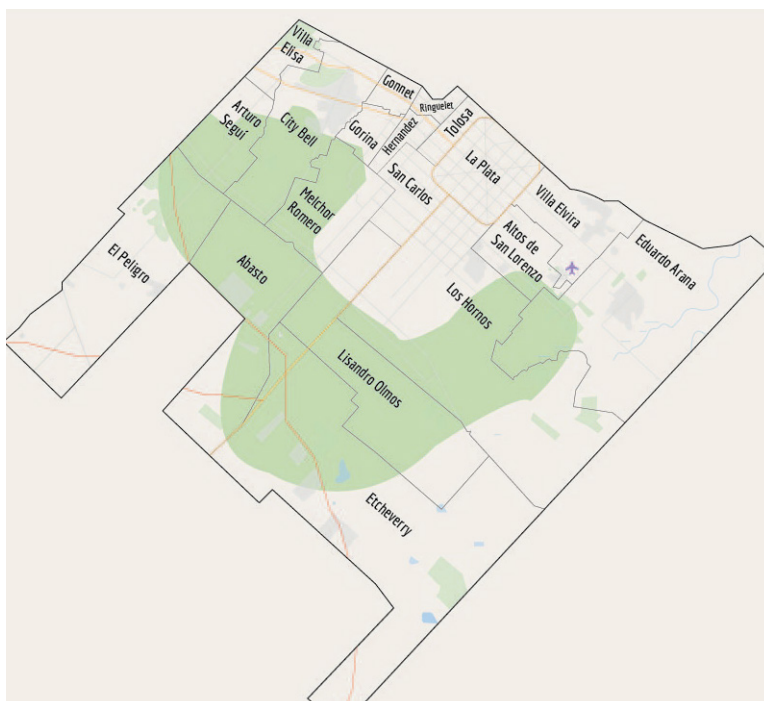


Fuente: EPH-INDEC

### 5.1) Sector *primario*

El sector primario en el partido de La Plata presenta una clara preeminencia de las actividades frutihortícolas y florícolas, tanto por su aporte al producto bruto geográfico (PBG) como por la superficie explotada. Estas actividades se complementan con la producción de bienes de origen animal (carne, huevos y leche), y en menor medida, con cultivos extensivos vinculados a cereales y oleaginosas.

Actualmente, se registran en el partido unas 1.183 explotaciones agropecuarias, distribuidas sobre una superficie de aproximadamente 43.247 hectáreas. En este marco, el denominado Cordón Verde Platense ocupa un 39% del territorio municipal, comprendiendo el 15 % del espacio urbano y el 46% del espacio rural, constituyéndose en un componente territorial clave de la matriz productiva local.



Fuente: EPH-INDEC

### **5.1.a) Complejo frutihortícola**

Históricamente dominado por la ganadería y la producción lechera, el perfil del sector primario ha evolucionado hacia una marcada especialización agrícola, consolidándose en torno al complejo frutihortícola. Esta transformación se vio impulsada por la expansión de la superficie cultivada y un notable incremento en la productividad, resultado del esfuerzo sostenido de las familias productoras y de la incorporación progresiva de tecnologías.

Desde 2012, el partido de La Plata representa cerca del 78% de la oferta de frutas y hortalizas destinadas al Gran Buenos Aires, consolidándose como el principal polo hortícola del país. La horticultura se constituye como la principal actividad primaria en la Región Capital, destacándose en términos de rendimiento, volumen y calidad, por encima de otros cinturones productivos como los de Rosario, Córdoba, Mar del Plata, Mendoza y Tucumán.

El partido concentra el 25% de las explotaciones hortícolas de la provincia, con una producción promedio anual de 75.000 toneladas. Según datos de 2010, el Cinturón Hortícola Platense produjo 138.407 toneladas sobre una superficie de 4.902 hectáreas, con un rendimiento promedio de 28,3 toneladas por hectárea.

Esta actividad involucra a entre cuatro y cinco mil familias, muchas de las cuales pertenecen a comunidades migrantes, especialmente de origen boliviano y paraguayo, que han sido clave en la expansión productiva y el incremento del rendimiento, que se estima en un 138% en las últimas dos décadas, aun con una superficie sembrada relativamente constante.

Además de su relevancia económica, el sector se destaca por su impacto social y en el empleo: se estima que genera trabajo directo para alrededor de 1,5 personas por hectárea/año en producción a campo abierto, y hasta 4 personas por hectárea/año bajo cubierta. Asimismo, produce empleo indirecto en etapas como la comercialización, el transporte y la provisión de insumos, alcanzando un total

estimado de 25.000 trabajadoras y trabajadores vinculados a la horticultura en el partido.

### **5.1.b) Floricultura**

La floricultura constituye, luego del complejo frutihortícola, la actividad de mayor dinamismo dentro del sector primario local, aunque tradicionalmente ha recibido escasa visibilidad en la agenda pública. Esta actividad combina trabajo familiar y empleo asalariado, y se organiza en torno a explotaciones pequeñas y medianas, en su mayoría bajo propiedad de quienes producen, quienes comercializan a través de mercados mayoristas cooperativos.

Se encuentra geográficamente concentrada en localidades como Colonia Urquiza, Las Banderitas, El Peligro y Los Porteños, conformando un corredor productivo especializado que ha dado lugar al desarrollo de redes de provisión de insumos y servicios específicos para el sector.

Actualmente, La Plata cuenta con alrededor de 300 explotaciones florícolas, que abarcan unas 653 hectáreas, de las cuales aproximadamente el 40% se encuentra bajo cubierta (datos 2012). Los cultivos más representativos en superficie son el crisantemo y el clavel, seguidos por rosa, *gypsophila*, *lisianthus*, fresa y *astroemeria*.

El mercado interno representa el principal destino de la producción, debido a las limitaciones tecnológicas para la conservación – como la escasa disponibilidad de cámaras frigoríficas –, necesarias para expandir las exportaciones, que actualmente se dirigen principalmente a Brasil y países de la región. No obstante, el sector mantiene potencial exportador y representa una fuente significativa de empleo directo e indirecto.



### **5.1.c) Ganadería y producción animal**

La ganadería representa aproximadamente el 14,2% del valor agregado del sector primario local y abarca una gama de subsectores con distintos grados de desarrollo. Entre ellos, destaca la producción apícola, centrada en las localidades de Etcheverry, Arana y Gorina, con vínculos productivos con los municipios vecinos de Magdalena, Punta Indio, San Vicente, Brandsen y Berisso. La región alcanza un promedio de 30 kg de miel por colmena, con unidades productivas de entre 50 y 200 colmenas, y un total aproximado de 85 productores apícolas. La provincia de Buenos Aires concentra el 40% de la producción nacional de miel, y el Gran La Plata se encuentra entre sus zonas más dinámicas, con una parte significativa de la producción destinada a la exportación (principalmente Europa y Estados Unidos).

En cuanto a la ganadería bovina, si bien su participación en el total provincial es marginal (con 61.715 cabezas registradas en 2014, equivalente al 0,4% del stock provincial), La Plata mantiene una actividad productiva significativa. La producción lechera, asociada a esta rama, tiene particular importancia: en 2009 el partido contaba con 19 tambos registrados (0,7% del total provincial) y cinco plantas procesadoras de lácteos, insertas en la cuenca de Abasto Sur. Esta actividad representa el 4,2% del valor generado por el sector primario local.

La avicultura ha cobrado impulso en las últimas décadas, principalmente en El Peligro, pero también en Abasto, City Bell y Villa Elisa, con 27 establecimientos activos, enfocados mayormente en la producción de huevos frescos. La Plata produce aproximadamente el 8% de los huevos de la provincia, que a su vez representa el 50% de la producción nacional, abasteciendo la demanda regional.

Finalmente, la cría de porcinos ha crecido en línea con el aumento del consumo interno. En 2019 se registraban 4.725 cabezas porcinas en el partido, equivalente al 0,39% del total provincial, aunque esto representa sólo el 42 % del stock existente en 2015, evidenciando cierta retracción en el sector.

### **5.1.d) Cultivos extensivos: cereales y oleaginosas**

La producción de cereales y oleaginosas, típicamente asociada a la región pampeana, tiene una presencia acotada en el partido de La Plata y una contribución marginal al PBG local, representando tan solo el 0,8% del valor agregado del sector primario.

En 2013, se destinaron unas 1.700 hectáreas a este tipo de cultivos, con una producción total de 4.320 toneladas, evidenciando una tendencia al estancamiento en relación con campañas anteriores. Dentro de este segmento, el maíz se posiciona como el principal cultivo en términos de volumen.

## **5.2) Sector secundario**

La Plata constituye uno de los partidos de la provincia de Buenos Aires donde la producción de bienes tiene el menor peso específico sobre el PBG regional, representando el 24% del total municipal. Si se tiene en cuenta la región del Gran La Plata, marca una clara diferenciación respecto de Ensenada (donde la producción de bienes es el 90,6% del producto), y de Berisso (donde representa el 30,9%). Pese a esto, es la industria manufacturera el sector que más agregado aporta al producto local, con el 14%, y en conjunto con la construcción constituyen uno de los sectores más dinámicos en creación de empleo.

### **5.2.a) Construcción**

El sector de la construcción representa un gran productor de empleos, ocupando alrededor de un 7% de la masa laboral total (27.500 empleos para el primer trimestre de 2022). El gran avance en los permisos de obra desde comienzos del siglo ha sido un gran motor para

esta actividad: para el año 2011 se habían aprobado 548.281 metros cuadrados de obra.

En La Plata es el sector privado el principal dinamizador de la actividad, promediando el 90% de la inversión a lo largo de los últimos años, con motivo de construcción y ampliación de vivienda unifamiliar, edificios de departamentos y emprendimientos comerciales de diferente envergadura. Se trata de una actividad muy sensible a los vaivenes económicos y durante el último ciclo también por la pandemia, por lo cual ha reportado ciclos de caídas bruscas y también fuerte recuperación. Por ejemplo, para el primer trimestre de 2021 era la actividad que se encontraba a la cabeza del crecimiento del producto, con una expansión que superaba cerca de dos veces el promedio regional.

Esta potencialidad del sector se asocia al óptimo negocio en que se transformó la inversión inmobiliaria en términos de reserva de valor para sectores con capacidad de ahorro y capital disponible. Tanto por su alto impacto económico como urbanístico –combinado con el uso de mano de obra intensiva y la alta informalidad laboral del sector– requiere de un rol especialmente proactivo del Estado, de manera tal que su papel estratégico pueda ser orientado en pos del bienestar social.

## **5.2.b) Industria de manufacturas**

La región del Gran La Plata posee una clara especialización industrial en el sector químico, con el 52% del producto total del sector, dado el peso del Complejo Industrial La Plata, con destacada presencia de YPF (destilería y refinería); sigue en orden de importancia la industria siderúrgica, con el 17%, donde tiene gravitación Siderar. Sin embargo, dichas industrias de gran escala se encuentran ubicadas principalmente en el municipio de Ensenada, razón por la cual no se contabiliza como valor agregado platense.

El partido de La Plata se encuentra especialmente caracterizado por el establecimiento industrial de pequeña y mediana magnitud, y como consecuencia de ello de menor facturación global y aporte al PBG regional. No obstante, es el partido de la región que concentra la mayor parte de los asentamientos productivos. De acuerdo con el último Censo económico elaborado por el INDEC, para el partido de La Plata se destaca el rubro “alimentos y bebidas” (principalmente en la elaboración de productos de panadería y pastas frescas) con el 38% del valor agregado local; le sigue “madera y papel” con el 15%, metales y maquinaria (13%), “textiles y cueros” (8%), además del rubro químico (7%); otros rubros representan un 18% del sector, lo que habla de la diversidad productiva de la industria local. Si se tiene en cuenta la cantidad de empresas involucradas, el rubro “productos alimenticios y bebidas” también es el más representativo, explicando el 32% de los establecimientos y el 31% de los ocupados.

Respecto de los grandes emplazamientos industriales, cuya producción es de carácter nacional e internacional, se destacan las firmas Aluar (siderurgia), Bagó (laboratorio) y FriGorina (Frigorífico). También son importantes empresas medianas como Fanelli y Ctibor (insumos de la construcción), Fadecco (papelera), Timossi (alimentos), Albano Cozzuol y Homeplast (plásticos y metales), Mafissa (textiles), entre otras.

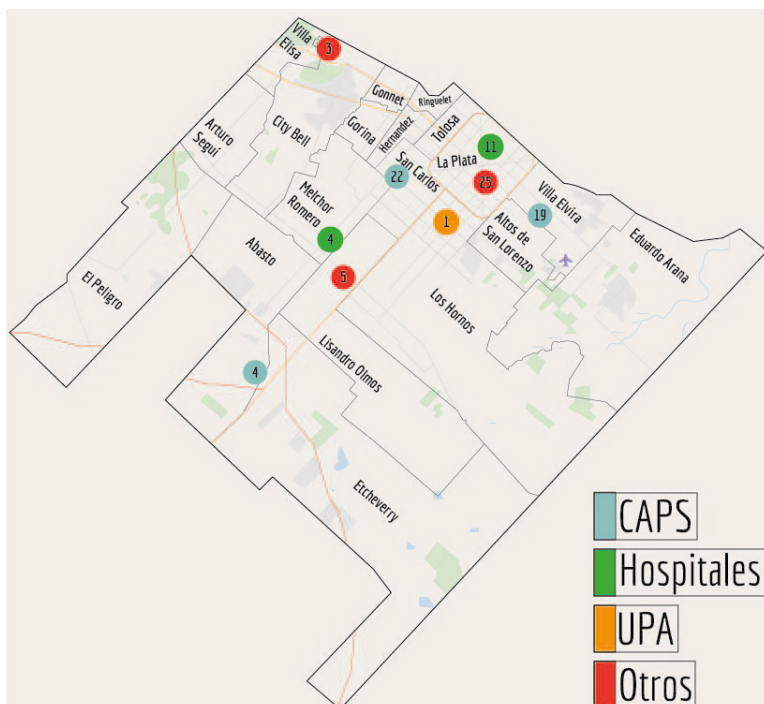
En lo que refiere a la distribución territorial de la industria, la mayor parte de los establecimientos se radican en el Casco (39%), con prevalencia de los sectores alimenticios y de madera/papel. En tanto, el rubro químico se agrupa en Ringuelet. En buena medida, resulta también relevante el aporte que realiza la zona oeste del partido al valor agregado industrial, en especial Abasto, Olmos y Melchor Romero.

La ciudad cuenta con dos parques industriales que son administrados por el Municipio, y que fueron creados entre los años 1990 y 2000 con el objetivo de organizar territorialmente la producción manufacturera y propiciar una eficiente dotación de recursos.

El Parque Industrial I, ubicado en la intersección de la Avenida 520 y la Ruta 2, está ocupado principalmente por medianas empresas, dedicadas a la fabricación de componentes eléctricos, estructuras metálicas, textiles, papeleras, viviendas premoldeadas, laboratorios, plásticas, autopartistas, madera, ladrillos y cerámicas y una cooperativa de servicios públicos. Este parque se encuentra ocupado en su totalidad, y cuenta con facilidades para empresas que industrializan los productos del cordón frutihortícola local o que se dedican a los productos de plástico y petroquímicos y la fabricación de productos electrónicos.

El Parque Industrial II, ubicado en Ruta 2 km. 50, cuenta con el asentamiento de unas 20 empresas. Tras su apertura en el año 2006, en la actualidad finalmente se están preparando importantes obras de infraestructura para su habilitación formal, tales las obras relativas a la red cloacal y la provisión eléctrica.

Al atender a la cantidad de empresas, el sector terciario es predominante sobre el secundario en una relación 10 a 1, aproximadamente. Si se analiza la facturación, la relación sigue siendo favorable al sector terciario pero en una razón de 1,25 a 1. Sin embargo, al relacionar ambas variables, la razón de facturación por empresa es ampliamente favorable al sector secundario en un ratio de poco más de 8,12 a 1, una muestra de la capacidad relativa de este sector.



### *5.3) Sector terciario*

Los servicios explican un 76% del producto bruto del partido, lo que constituye una muestra del perfil productivo, siendo que ocupa a la mayoría de las personas trabajadoras del distrito. Se encuentra a la cabeza del sector a los servicios comunitarios, sociales y personales (14% del PBG local), el comercio y los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler (que aportan 13% respectivamente) y la administración pública y los servicios de transporte (un 9% cada uno de ellos). Para los rubros servicios comunitarios, salud, intermediación financiera y administración pública el aporte del partido supera el 10% del total provincial.

A su vez, La Plata constituye un centro de referencia provincial en diversos rubros, como el educativo, sanitario y cultural, lo que la vuelve un centro de atracción de personas que realizan viajes diarios, se asientan de manera temporal o permanente como personas usuarias/consumidores o trabajadores de esos rubros.

#### **5.3.a) Comercio**

Dada la alta circulación de personas y la densidad poblacional que el Casco Histórico y los distintos barrios de la ciudad ofrecen, el comercio ha ganado protagonismo, multiplicándose diferentes centralidades comerciales. El partido poseía (según datos del censo económico 2005) unos 12 mil locales dedicados al comercio minorista y mayorista. Cabe señalar que en La Plata es el comercio minorista el que realiza el mayor aporte de valor agregado, a diferencia de lo que sucede en la provincia y la mayor parte de sus municipios.



De acuerdo a lo relevado por nuestro centro de estudios IPeJus en 2018, existía entre los comerciantes de los distintos centros una severa crítica al estado de algunos servicios públicos, especialmente los relacionados al estado de las veredas y la situación de la seguridad, mientras que 2 de cada 3 consultados consideraba abusiva la tasa de seguridad e higiene. Las políticas municipales dedicadas a atender estas problemáticas, en coordinación con la gestión provincial, se dirigen a resolver paulatinamente esta situación tan delicada.

Por otro lado, la actividad comercial es en términos generales un rubro especialmente susceptible a los vaivenes de los ingresos de las personas trabajadoras, de la disponibilidad de la oferta y de las modas



de consumo, por lo que en la última década ha sufrido importantes transformaciones. La crisis del covid-19, que restringió la movilidad de las personas y golpeó con fuerza la actividad del sector impulsó también cambios en los medios de pago, de exposición de productos y de distribución, al calor del auge de la economía de plataformas. Luego, la crisis y el ralentizamiento de la actividad económica, profundizaron este impacto sobre la actividad comercial.

Por su relevancia social en el empleo, es importante que el Estado conserve un papel activo como promotor del consumo y la inversión, acompañando a los comerciantes en los cambios tecnológicos y en las modalidades de consumo.

### **5.3.b) Restaurantes y hoteles**

En cuanto a los servicios de alojamiento y gastronomía, La Plata posee más de mil locales identificados en el rubro, implicando aproximadamente el 5% de las unidades provinciales (10% si se excluye a los partidos del GBA). Representa un 1% del valor agregado local, y constituye una importante fuente de empleo, especialmente en sectores jóvenes. Además, es uno de los rubros que le ha dado mayor dinamismo a la última década, y que ha dotado a la ciudad de un renovado perfil.

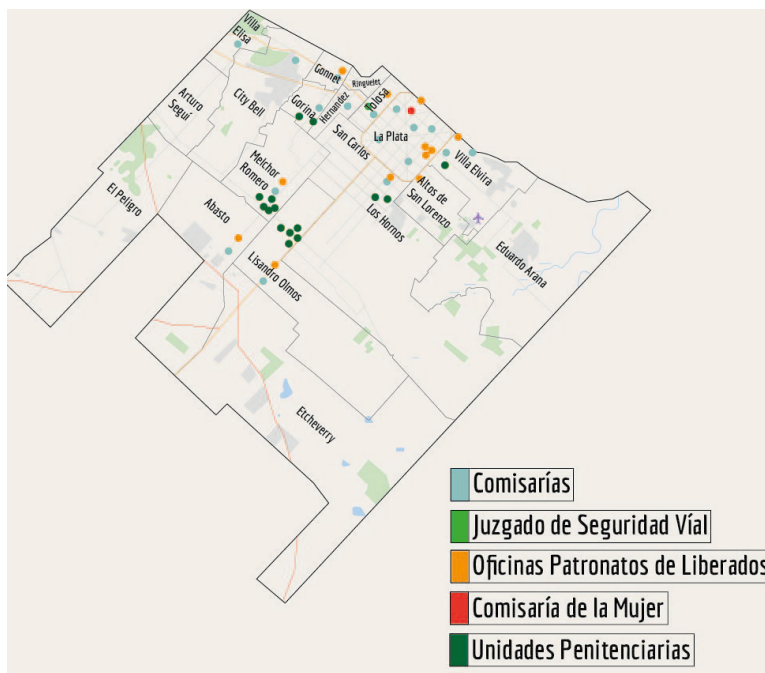
En lo que refiere a la actividad gastronómica, nuevos emprendimientos, corredores y modalidades se han asentado en la ciudad, con importantes inversiones, incluyendo cadenas nacionales, globales y la presencia de chefs de renombre internacional. Asimismo, otros locales que formaron parte de la historia e idiosincrasia de la ciudad han tendido a cerrar sus puertas, en parte por cambios en modalidades de consumo, degradación del entorno, o simplemente por la imposibilidad de sostener la actividad ante la merma de clientes producto de una caída del poder adquisitivo. Un proceso similar se evidencia en el rubro de hotelería, donde se produce una importante renovación

con la llegada de cadenas internacionales y grandes emprendimientos, históricamente ajenos a nuestra ciudad, que no se caracterizó por recibir una demanda masiva de camas y de servicios de alta gama; en parte eso comenzó a modificarse a partir de recibir eventos culturales o académicos de magnitud. Sin embargo, otras plazas hoteleras históricas también han cerrado sus puertas en los últimos años, como es el caso del “La Plata Hotel” o del hotel “Argentino”.

La renovación que ha tenido el sector resulta una tendencia y es positiva en términos de fuentes de empleo y facturación. El cierre de muchas empresas del sector (generalmente de propiedad familiar) tiene como correlato las acciones que el Estado municipal emprendió en términos de impulso de la renovación urbana, donde se ha descuidado los centros comerciales y corredores más tradicionales de la ciudad. La recuperación de los centros comerciales históricos, y el impulso a comercios locales son un interesante cambio vivido a partir del cambio de administración local en 2023.

### **5.3.c) Administración pública**

El rol de la administración pública en el ámbito del partido de La Plata es relevante, representando el mayor aporte al total provincial. Aporta el 9% del PBG y tiene una importante función en la motorización de la demanda local de otros bienes y servicios, teniendo en cuenta que el empleo público representa el 16% de la Población Económicamente Activa (PEA) del distrito, lo que implica un valor superior al de otras ciudades capitales de las provincias más pobladas del país, y también a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.



### 5.3.d) Salud

Por su condición de capital de la provincia, La Plata constituye un importante centro sanitario para la provincia, concentrando el 9% del total de camas hospitalarias provinciales y el 40% de la región sanitaria XI (algo más de 4.500 en total). En el partido hay radicados 15 hospitales de gestión pública provincial: 7 de carácter interzonal (“San Roque”, “Sor María Ludovica”, “General San Martín”, “Dr. Rodolfo Rossi”, “San Juan de Dios”, “Ex Reencuentro - Toxicología y Salud Mental” y “Dr. Alejandro Korn”); 3 de carácter zonal (“Dr. Ricardo Gutierrez”, “Dr. Noel Sbarra”, “Dr. Adolfo Bollini”); 3 de carácter subzonal (“Dr. Ramos Mejía”, “Elina de la Serna de Montes de Oca”, “Dr. José Ingenieros”); un

hospital local (“San Lucas”), una Unidad de Pronto Atención (UPA N° 6 de Los Hornos). Asimismo, el municipio administra

46 centros de atención primaria (CAP), con el objetivo de promover la salud, la rehabilitación y la prevención de enfermedades en un sentido amplio; con sus diferentes causas. En tanto, resulta muy relevante en el distrito la gestión privada de la salud, dado que una parte muy importante de la ciudadanía cuenta con cobertura de obra social o medicina prepaga; en ese sentido existen en La Plata unos 14 hospitales de gestión privada, que suman más de 1.600 camas además de múltiples clínicas de atención general o especializada.

El último censo económico destacó que en el partido existen cerca de tres mil establecimientos que brindan servicios sociales y de salud, que aportan el 7% del PBG local. Respecto del desempeño económico de este sector, se observa que ha tenido variaciones mínimas en los años previos, en parte explicado por las inversiones que recibió en el marco de la atención de la pandemia.

### **Salud en números**

- 15 hospitales de gestión pública provincial.
- 46 centros de atención primaria de gestión pública municipal.
- 14 hospitales de gestión privada.
- Más de 3.000 establecimientos que brindan servicios de salud.

### **5.3.f) Educación**

La ciudad de La Plata constituye una importante referencia educativa a nivel nacional y provincial, no sólo por la cantidad de establecimientos que nuclea, sino también por el prestigio de los mismos. La

actividad educativa resulta uno de los principales perfiles de la ciudad, resultando un activo para la promoción de la carrera profesional de muchas/os de las/ los platenses, así como de los miles de argentinas/os y bonaerenses que eligen La Plata para vivir.

El partido forma parte de la región educativa N° 1 de la provincia. De acuerdo con el censo provincial de matrícula educativa de 2017, La Plata cuenta con 170.401 alumnos/as activos/as distribuidos/as en 579 establecimientos, representando el 4,46% del total provincial. La mayoría de ellas se enrolan en la matrícula pública provincial (58,4%), seguido por la (especialmente presente en el nivel inicial) participa en algo menos del 1%.

Si se tiene en cuenta el nivel, se aprecia la siguiente distribución:

- 34.405 alumnos/as transitan el nivel inicial
- 71.975 alumnos/as transitan el nivel primario
- 52.733 alumnos/as transitan el nivel secundario
- 3.451 alumnos/as transitan la educación especial
- 7.837 alumnos/as transitan otras modalidades

De los 579 establecimientos educativos que reporta el municipio de La Plata, 315 son de gestión estatal provincial, 253 de gestión privada y 11 de gestión pública municipal. De ellos, 185 pertenecen al nivel inicial, 184 al nivel primario, 171 al nivel secundario, 28 a la educación especial y 11 a otras modalidades. Dentro de las funciones sociales que desempeña la escuela se encuentra el servicio alimentario. En La Plata el 39,7% de las/los alumnas/os reciben también esta asistencia en las instituciones educativas.

En lo concerniente al municipio, la comuna gestiona además un centro de formación profesional, jardines maternos, ocho casas del niño, once jardines de infantes, dos centros educativos municipales y dos escuelas experimentales. Estos establecimientos reúnen alrededor de 4.500 alumnos y emplean a 500 trabajadoras y trabajadores entre las distintas actividades que conllevan.

La escolaridad tiene un fuerte impacto en la movilidad de la ciudad. De acuerdo con relevamiento realizado por el instituto de estadística provincial, cerca de un 30% del estudiantado utiliza el transporte público y un 50% utiliza un medio privado de transporte. El nivel superior es, tal vez, el más identitario de la ciudad, que incluye a la histórica y muy reconocida Universidad Nacional de La Plata. La UNLP constituye una referencia nacional y regional, nucleando a más de 120 mil estudiantes, con casi 14 mil docentes en ejercicio; por esta razón representa la segunda en importancia a nivel nacional, detrás de Buenos Aires (UBA), con la Universidad de Córdoba (UNC). La UNLP ofrece 111 carreras de grado distribuidas en sus 17 facultades.

#### La UNLP en números

- Tiene 17 unidades académicas.
- Cuenta con 111 carreras de grado.
- Dicta 41 especializaciones, 54 maestrías y 31 doctorados.
- Asisten más de 200.000 alumnos regulares.
- Dictan clase más de 14.000 docentes.
- Cuenta con cuatro colegios de pregrado (Liceo Víctor Mercante, Bachillerato de Bellas Artes UNLP “Prof. Francisco A. de Santo”, el Colegio Nacional “Rafael Hernández”, Escuela Agraria “M.C. y N.L. Inchausti”) y una escuela graduada de educación primaria.
- Asimismo, la UNLP participa activamente en los procesos de innovación y agregado de valor. Cuenta con sus propios centros productivos que impactan directamente en la actividad económica de la Región.
- Entre las unidades fábrica de la Universidad se encuentran:
  - El centro de industrialización de la madera
  - La Planta de alimentos Deshidratados
  - El laboratorio de Producción de Vacunas
  - La unidad productora de medicamentos

También resulta relevante el aporte de la Universidad Tecnológica Nacional - Regional La Plata (UTN - FRLP, con sede en el partido de Berisso, a pocas cuadras del límite con La Plata), fundada en 1954 como “Universidad Obrera”, como parte de las políticas educativas del gobierno de Juan Domingo Perón hacia la promoción de la profesionalización de los sectores trabajadores. Esta unidad académica dicta 7 carreras de grado (todas ellas Ingeniería) además de 10 posgrados. Por otro lado, se encuentra la Universidad Católica de La Plata (UCALP), fundada en 1964, que concentra más de 50 carreras en sus 7 facultades y tiene presencia en disciplinas como Derecho y Ciencias Políticas, Arquitectura y Diseño, Ciencias Económicas y Sociales, Ciencias Exactas e Ingeniería, Ciencias de la Salud, Humanidades y Odontología. Además, tiene dentro de su estructura colegios de diferentes niveles, una biblioteca y una editorial.

La oferta de formación terciaria en La Plata incluye a los Institutos Superiores de Formación Docente (ISFD), tanto de gestión pública y privada, que denota estrechos vínculos con otros niveles del sistema educativo y posee gran importancia en la formación de profesionales de la educación. Existen también múltiples Centros de Formación Profesional (CFP), muchos de ellos con sede en organizaciones de la sociedad civil, como son los sindicatos; se suma también la escuela de oficios de la UNLP y las sucursales de otras universidades privadas con alcance nacional.

### **5.3.g) Servicios comunitarios, sociales y personales**

Dentro de los servicios que se brindan en La Plata tienen un rol destacado aquellos relacionados al área comunitaria, social y personal: se incluye aquí a la eliminación de desperdicios y saneamiento urbano, los servicios de asociaciones, esparcimiento (culturales y deportivos) y los que son estrictamente personales, como es mantenimiento físico-corporal, los servicios profesionales, el acondicionamiento de telas y otros elementos, los servicios fúnebres, entre otros. Por la di-

versidad de estas actividades, y siendo La Plata un importante centro cultural para la provincia, este grupo nuclea cerca del 14% del PBG local (representando casi el 16% del total provincial del sector). Un gran demandante de estas actividades es la propia Municipalidad de La Plata, que destina no menos del 20% de su presupuesto a tareas de recolección y saneamiento.

### **5.3.h) Otros servicios**

Finalmente, otros servicios completan la nómina de actividades que se realizan localmente. Aquí se incluyen los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler (aporta un 13%); el transporte, almacenamiento y comunicaciones (aporta un 9%, e incluye la logística en todas sus modalidades y el servicio de correos); la intermediación financiera (aporta 6%, e incluye la actividad bancaria, financiera y los seguros); el servicio doméstico (que aporta 1%). Es decir, se trata de actividades que realizan un aporte importante al PBG local y emplean a una importante parte de la población económicamente activa platense.

En el partido hay más de 1700 locales que se dedican a los servicios inmobiliarios, otros mil locales destinados a servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones y unos 250 locales destinados a la intermediación financiera. En todos los casos, la representación de estos servicios al interior del municipio tiene similar proporción que en la provincia.

## **6. Cómo se estructura la ciudad**

Las transformaciones en la morfología urbana se desarrollan a través de los denominados ejes de crecimiento, partiendo desde el centro fundacional y promovidos por la cercanía con una vía de conexión



vial o ferroviaria. De esta manera, existe un entramado urbano que se encuentra consolidado (bien provisto por los distintos servicios públicos y de abastecimiento de consumo), y otro de más reciente conformación, aún por consolidarse, menos provisto de estos servicios. En el último periodo intercensal con datos disponibles (2001 - 2010) el espacio urbano había crecido un 20%, aún por sobre el crecimiento poblacional que se había ubicado en el 13%, lo cual habla de una estructura urbana transitando una importante expansión.

### *6.1) Ejes de crecimiento*

- Eje sudoeste

Se expandió por las avenidas 520, 44 y 66, abarcando las localidades de San Carlos, Los Hornos, Etcheverry, Olmos, Romero y Abasto. En términos territoriales trata de la zona más extensa del distrito, ocupando el 56% del partido, y también la zona de más dinámico crecimiento poblacional en la actualidad, con un resultado de 19,5% para el periodo intercensal 2001 - 2010. Este eje concentra la mayor proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) del partido, la mayor proporción de asentamientos precarios y grandes áreas vacantes urbanas sin utilizar. El 81% del territorio se encuentra abocado a las actividades rurales, aunque su zonificación también se encuentra ligada a la industria y los servicios logísticos.

- Eje noroeste

El corredor noroeste consolida un tejido urbano lineal y de uso mixto. Históricamente se vincula a la suburbanización de sectores medios y altos, habiendo sido la zona con comunicación más fluida con la ciudad de Buenos Aires por el Camino General Belgrano, Camino Centenario/Ferrocarril Roca y posteriormente la Autopista Bs.As. -

La Plata. Se compone de las localidades de Tolosa, Ringuelet, Gonet, Hernández, Gorina, City Bell, Villa Elisa y Arturo Seguí. En esta zona aún se conservan vestigios de las antiguas casas rurales de fin de semana o de actividades rurales intensivas. Representa el 8,2% de la superficie del partido, que tiene un uso principalmente residencial (46%), comercial y de grandes equipamientos (26%), y a diferencia de otras localidades, presencia de plazas, espacios verdes, lugares de recreación y esparcimiento.

- Eje sudeste

Este eje de crecimiento es de desarrollo más reciente y creció por la avenida 122 (Ruta Provincial 11) y la Avenida 7, nucleando las localidades de Villa Elvira, Villa Garibaldi y Parque Sicardi. Las características socio-urbanas de este eje de crecimiento son más parecidas a las del promedio del partido, siendo la de menor extensión entre las anteriormente desarrolladas y compartiendo el entramado urbano con el partido de Berisso.

## 6.2) Consolidación urbana

Otra caracterización de la trama urbana podría realizarse a través de su tejido consolidado y no consolidado o en consolidación. La ciudad fue funcionalmente planificada con un límite, marcado por la Avenida de Circunvalación (32 al noroeste, 31 al sudoeste, 72 al sudeste y 122 al noreste, todas ellas unidas por bulevares). Ese casco histórico hoy abarca hasta 25 km cuadrados y concentra un tejido regular, con extensiva cobertura de servicios, previamente diseñado con el objetivo de unir los distintos puntos del trazado por vías rápidas y con una fuerte presencia de espacios verdes. Sin embargo, el crecimiento poblacional desbordó estos límites y motivó la expansión del suelo urbano, prime-

ramente a partir de los ejes de crecimiento (relacionados a la conectividad anteriormente mencionada), y también cubriendo el espacio más cercano al casco histórico en términos generales. Se fue conformando una suerte de segundo anillo urbano, compuesto por las localidades de Villa Elvira, Altos de San Lorenzo, Los Hornos, San Carlos y Tolosa. El límite físico de este anillo urbano ampliado lo constituyen las avenidas 520 al noroeste, 155 al sudoeste y 90 al sudeste.

A diferencia del casco histórico, se trata de un entramado que concentra heterogeneidades, con un grado variable de consolidación urbana: en algunos casos muy similar al casco histórico, y en otros de características más equivalentes al área periurbana. Se trata de un trazo no previamente ideado, de crecimiento más trivial, con vastos sectores ocupados por asentamientos informales, con un acceso desigual a los servicios básicos y al consumo.

En los últimos períodos censales todos los espacios de la Ciudad demostraron crecimiento poblacional, incluso el casco histórico comienza a recuperar vecinos, tras años de decrecimiento. Sin embargo, es sin dudas el “anillo urbano ampliado” el de mayor crecimiento proporcional, y que presenta los mayores desafíos en términos socio-urbanísticos y ambientales.

Del Río (2016) destaca que La Plata es la ciudad de la provincia con mayor porcentaje de vivienda ociosa, a la vez que lideraba el “ranking” de metros construidos. En el período intercensal 2001-2010 (último hasta la fecha con esta información desagregada), hubo un incremento absoluto de 3.643 hogares “propietarios de la vivienda y no del terreno” y de 19.059 hogares inquilinos en términos de la tenencia. Esto significó en términos relativos un pasaje entre 2001 y 2010 del 3,1% al 4,1% de la informalidad urbana y del 14,8% al 20,5% de hogares inquilinos, marcando una inflexión en la estructura de tenencia y observándose un creciente proceso de inquilinización. Aspecto que se explicó por la creciente disociación de la demanda solvente asociada a la inversión especulativa de la demanda final de la vivienda (Del Río, J. et al. 2014).

Este panorama va conformando una Ciudad de La Plata que vive entre dos realidades. Por un lado, la creación de centralidades modernas o renovadas donde la inversión estatal tiene relación con la inversión privada, y por otro lado viejas centralidades o realidades barriales donde persisten desafíos históricos: calles sin pavimentar, luminarias deficientes, servicios básicos limitados y degradación del entorno. Esta situación no solo afecta la calidad de vida de los residentes, sino que también perjudica a la producción de bienes. Un claro ejemplo de ello son los productores hortícolas, que enfrentan serias dificultades para transportar sus mercancías debido al mal estado de los caminos, lo que deteriora el precio por el que pueden intercambiar sus mercancías y amplía la brecha con el consumidor.

Este escenario es consecuencia de la desatención del ordenamiento territorial en pos de la habilitación de proyectos urbanos de alta rentabilidad. De hecho, se han identificado irregularidades en la aplicación del Código de Ordenamiento Territorial, particularmente en lo referido a modificaciones de usos del suelo que no contaban con la debida convalidación por parte de los organismos provinciales competentes, tal como establece la Ley 8912 de Ordenamiento Territorial de la provincia de Buenos Aires. A mediados de 2024, el gobierno municipal asumió la tarea de regularizar la situación urbanística de la ciudad, revisando las más de 400 urbanizaciones y proyectos inmobiliarios en curso hasta el momento. Se aplicaron estrictos criterios técnicos y legales para garantizar que el desarrollo urbano se realice dentro del marco normativo vigente. Como medida preventiva, se dispuso la suspensión temporal de aquellos proyectos que no cumplieran con los requisitos establecidos, priorizando siempre la seguridad hídrica y la protección de las áreas de valor ambiental y productivo.

## 7. Conectividad

### 7.1) Conexión vial

El partido de La Plata cuenta con una red de caminos viales de diferentes jerarquías, entre las que se encuentran avenidas, rutas y autopistas que conectan al distrito con los diferentes centros productivos y de consumo radicados en el país y el Mercosur.

Entre ellas, se destacan principalmente: Autovías:

- AU Ricardo Balbín (conexión con CABA),
- RP N° 2 (conexión con litoral atlántico),
- RP N° 6 (conexión con Campana - MERCOSUR).
- Rutas principales:
- RP N° 1 – Camino General Belgrano (conexión con sudoeste de GBA),
- RP N° 10 - Avenida 60 (conexión con RP11),
- RP N° 11 - Avenida 122 (conexión AU Balbín – litoral atlántico),
- RP N° 14 – Camino Parque Centenario (conexión con sudeste de GBA),
- RP N° 13 - Avenida 520 (conexión con RP2 y RP6),
- RP N° 36 (conexión con RP2 y litoral atlántico),
- RP N° 215 - Avenida 44 (conexión con RP 2, RP 6, RN3).

Entre las arterias mencionadas debemos destacar la Autopista Buenos Aires – La Plata “Ricardo Balbín”, cuya bajada actualmente se encuentra en la intersección de las avenidas 32 y 120, –en la zona norte del casco urbano– y en la Avenida 520. Dicho camino tiene la facultad de conectar a la ciudad con el principal centro administrativo, industrial, comercial y mercado de consumidores que tiene el país: el Área Metro-

politana de Buenos Aires y la respectiva Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ante el potencial incremento del flujo de transporte esperado con motivo de las obras de la terminal de contenedores de TecPlata, se realizaron trabajos de ampliación con la concreción de un tercer carril sobre sus sectores más conflictivos, en el sudeste del GBA. No obstante, y también en esa línea, se están proyectando las mencionadas obras para que los camiones relacionados con la actividad portuario se dirijan hacia la Avenida 90. Desde ahí podrían conectar fácilmente con las rutas provinciales N°2, N°6, y N° 36.

Actualmente se encuentra proyectada la extensión de la red; en una primera etapa se aspira a conectar los partidos de Berisso y Ensenada con una vía rápida y de jerarquía para el transporte de cargas que constituyen el movimiento del puerto y la industria manufacturera de la región. En una última etapa, se busca concretar la formación de un anillo de jerarquía para el partido de La Plata, uniendo esta autopista a las Rutas Provinciales RP N°11 y RP N°6 en el eje sudeste, facilitando el desplazamiento al interior del partido para quienes acceden desde el principal aglomerado urbano del país o las localidades del noroeste del partido.

La Ruta Provincial N° 6 es considerada una vía estratégica para la producción del Área Metropolitana de Buenos Aires, y también lo es para el cinturón flori-frutihortícola y el complejo industrial platense. Sus obras de ampliación (conversión a autovía) fueron finalizadas en 2015, desarrolladas en paralelo con la terminal de contenedores. Tiene la capacidad de vincular al Puerto La Plata y la microrregión con importantes centros de producción y consumo del interior de la provincia y del país, por medio de las siguientes rutas:

#### Rutas Nacionales:

- N° 3 (centro y sur de la provincia y todo el sur del país),
- N° 5 (centro-norte de la provincia y La Pampa),

- N° 7 Internacional (norte de la provincia, la zona de Cuyo y Chile),
- N° 9 Internacional (centro, norte del país y Bolivia) y a través de ella, por medio de la Ruta Nacional N° 14, se relaciona con la Mesopotamia y por medio de la Ruta Nacional N° 11 con Santa Fe, Chaco, Formosa y por último con el vecino país de Paraguay.

En la actualidad, los principales accesos de tránsito pesado a la microrregión del Gran La Plata son arterias de carácter intermedio que, en algunos casos, atraviesan zonas definidamente urbanas. En todas ellas se constata un alto volumen de tráfico y tiempos de recorrido prolongados, aumentando las posibilidades de accidentes y largos atascos.

Principales vías de tránsito pesado:

- Ruta Provincial N° 13 (Avenida 520),
- Ruta Provincial N° 11 (Avenida 122),
- Ruta Provincial N° 10 (Avenida 60),
- Ruta Provincial N° 215 (Avenida 44).

Respecto de trazas proyectadas y con un importante estado de avance se encuentra la Autopista Presidente Perón, que tiene el objetivo de unir los partidos del conurbano bonaerense de norte a sur (algo que en la zona norte ya realiza el Camino del Buen Ayre), y que se despliega al partido de La Plata integrándose a la RP N°2, en las proximidades del Parque Pereyra Iraola. Esta autopista facilitará la conexión entre las/ los platenses y la producción local con los partidos del Gran Buenos Aires, sin pasar por la CABA.

En los últimos años se han ejecutado o se encuentran en proceso algunas obras viales de relativa magnitud en el acceso al partido que merecen ser consideradas. Entre las más importantes destacan:

- Trabajos en la Autopista La Plata–Buenos Aires: repavimentación y nuevo distribuidor de acceso en Avenida 520. En la actualidad se proyecta una obra de características similares en City Bell, para nueva conexión entre la Autopista y el Camino Centenario en las localidades del norte del partido.
- Repavimentación, señalética, iluminación y nuevo mobiliario público del Camino Centenario entre Parque Pereyra Iraola y el Distribuidor “Pedro Benoit”.
- Reparación de pavimento, renovación de mobiliario e implementación de onda verde en Avenida 44 desde 137 hasta Distribuidor Ángel Etcheverry.
- Jerarquización de la Avenida 60 en Los Hornos, con incorporación de carriles en el tramo 131 a 167 (primera etapa) y extensión hacia Ruta Provincial 36 (segunda etapa)
- Jerarquización de la Avenida 66 en Los Hornos, con incorporación de nueva calzada en su conexión con Ruta Provincial 36.

## *7.2) Conexión ferroviaria*

Desde sus orígenes, al calor del modelo agroexportador, la ciudad estuvo vinculada a una vasta red ferroviaria que la conectaba de manera particular con el interior de la provincia, tanto en su modalidad de pasajeros como de cargas. Desde el paulatino cierre de ramales y el paso hacia la modalidad vial desde finales de la década de 1950, la microrregión del Gran La Plata ha ostentado una drástica disminución de los ramales operados, por lo que gran parte de la infraestructura actualmente disponible se encuentra en desuso.

El estado de situación de los ramales que atraviesan la microrregión del Gran La Plata es el siguiente:



#### Activos:

- Vías del Ramal R81 del FFCC General Roca (conexión CABA vía Quilmes),
- Vías del Ramal R82 del FFCC General Roca (conexión La Plata - Puerto La Plata y Polo Industrial),
- Vías del Ramal R45 del FFCC General Roca (conexión Tolosa - Siderar),
- Vías del Ramal R46 del FFCC General Roca “Tren Universitario” (conexión La Plata - Policlínico - Proyección Gambier),
- Vías del Ramal R37 del FFCC General Roca (conexión La Plata - RMBA e interior provincial vía Temperley).

#### Inactivos:

- Vías del Ferrocarril Provincial (conexión La Plata - interior bonaerense)
- Vías del Ramal R44 del FFCC General Roca (conexión Parque Pereyra - Ensenada)
- Vías del Ramal R46, R47, R86 y R89 del FFCC General Roca (conexión La Plata - Magdalena - Pipinas - Lezama)
- Vías del Ramal R48 del FFCC General Roca (conexión con Brandsen)
- Vías del Ramal G3 del FFCC Belgrano (conexión Puerto La Plata - González Catán).

La transformación más significativa que ha transitado la infraestructura ferroviaria de la región al cabo de las últimas décadas tuvo que ver con la obra de electrificación y adecuación estructural del ramal de pasajeros La Plata – Plaza Constitución del Ferrocarril General Roca, iniciada en septiembre de 2015 y puesta en funcionamiento en octubre de 2017. La misma incluyó la compra de coches 0 kilómetro de propulsión eléctrica, la colocación del cableado la adaptación de los andenes, la construcción de nuevas estaciones y la creación de

pasos bajo nivel (como los de City Bell y la avenida 32 y calle 1), la adecuación de los talleres de Tolosa y el viaducto de Ringuelet, entre otras. Sin embargo, el servicio continuará funcionando por debajo de su plena capacidad en tanto no se terminen otras obras complementarias, como la totalidad de los pasos bajo nivel para el tráfico vial (incluye cruces el inicio de las vías, en la avenida 38 y calle 1, Tolosa, Gonnet y Villa Elisa), y la adecuación correspondiente de algunas estaciones del recorrido (en 2022 fue finalizada la cubierta y las plataformas de la estación cabecera de La Plata). A ello, se suma la puesta en funcionamiento del tren universitario durante el año 2013, que actualmente funciona a partir de la recuperación de los coches motor Nohab, sobre un trazado preexistente que encuentra su cabecera en la intersección de las calles 25 y 72, pero cuya extensión hasta los talleres de Gambier continuando el recorrido de circunvalación del Casco histórico se encuentra en plena ejecución. Un desafío pendiente es poder mejorar los tiempos de viaje e incorporar nuevos servicios, en pos de hacer más atractivo y práctico este ramal. Para alcanzar este objetivo, se debe reparar el material viario averiado, y reemplazar el que esté definitivamente obsoleto. Además, es necesario sumar pasos a nivel, señalética y nuevas formaciones.

Tal como venimos sosteniendo a lo largo de este libro, el proyecto ferroviario para La Plata es inescindible de un desarrollo regional, provincial y nacional del transporte y la movilidad. Incluso, el aspecto industrial ha de ser tenido en cuenta, considerando la capacidad de nuestro país para avanzar en este rubro con producción propia. Los talleres de Tolosa y Gambier dan cuenta de la capacidad productiva de nuestra Región.

El servicio ferroviario que conecta la ciudad de La Plata con la estación Constitución aún presenta desafíos en cuanto a la reducción de los tiempos de viaje y el incremento de la frecuencia de los servicios. En este sentido, sería deseable la incorporación de servicios directos o semi-rápidos. Estas mejoras dependen de inversiones adicionales por parte del Estado Nacional y de la empresa concesionaria del servicio.

Por otra parte, a pesar de su prolongado período de inactividad, se han formulado planes oficiales para la recuperación de los ramales que vinculan La Plata con las estaciones de Temperley y Haedo. La reactivación de estos corredores permitiría restablecer la conexión directa entre La Plata y el conurbano bonaerense, evitando la necesidad de trasbordos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Además, contribuiría a la refuncionalización de una infraestructura ferroviaria estratégica, al permitir nuevas combinaciones entre distintas líneas. No obstante, aún resulta necesario realizar estudios técnicos que evalúen los costos de reactivación, así como la demanda potencial de dichos servicios.

La infraestructura para el transporte de cargas, en tanto, no ha sufrido modificaciones significativas a lo largo de las últimas décadas, conservando su traza y sus rieles originales. Así, por el destino y el sostén disponible, las cargas comparten rieles con los ramales de pasajeros, en especial aquel que une la estación La Plata con Plaza Constitución. Por esta razón, podemos decir que la infraestructura ferroviaria de la región presenta un carácter deficiente, no jerarquizado en su relación con el entorno urbano y el tráfico vial. El tráfico de cargas utiliza los rieles de la Línea Gral. Roca, y es operada por Trenes Argentinos Cargas y Ferrosur Roca. En ese rubro también se proyecta concretar la extensión de la línea férrea de cargas hacia la terminal de contenedores del Puerto La Plata, en el partido de Berisso.

### *7.3) El Puerto La Plata*

La comuna de La Plata no puede ser conceptualizada de manera aislada respecto al río homónimo y al puerto que garantiza su vinculación fluvial. Desde su fundación en 1801, el puerto de la Ensenada ha constituido un elemento clave y representativo de la región, desempeñando un papel fundamental en el establecimiento territorial de la ciudad. A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, con la

construcción del dock central, el puerto experimentó una notable vitalidad, especialmente durante el auge del modelo agroexportador. No obstante, con el paso de los años, su relevancia ha disminuido frente a la creciente competencia de otros puertos ubicados a ambos márgenes del Río de la Plata. En la actualidad, el puerto de La Plata se especializa principalmente en la recepción de cargas vinculadas a industrias locales, tales como combustibles y productos químicos, bobinas de acero, carbón de coque, así como arena y pescado.

Desde 1999, el Puerto de La Plata es administrado por un ente autárquico: el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata. Este organismo está compuesto por un directorio integrado por representantes de los niveles gubernamentales provincial y municipal (de las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada), así como por actores privados y representantes de la sociedad civil, incluidos sindicatos y cámaras empresariales regionales con intereses directos en su funcionamiento. Cabe destacar que parte de las utilidades generadas por el Consorcio se reinvierten en la mejora de la operatividad del puerto, lo que ha resultado en diversas modificaciones en las funcionalidades del mismo a lo largo de las últimas décadas.

Actualmente se encuentran operativas:

- Terminal de graneles líquidos de YPF
- Terminal de graneles sólidos de Copetro
- Muelles de uso público (cargas generales)
- Depósito fiscal/de vehículos/arenas (cabecera Río Santiago Oeste)
- Terminal de contenedores TecPlata

La terminal puesta en funcionamiento en 2014, con una capacidad operativa de 450 mil TEUs, representa la mayor innovación en términos de funciones y especialización del Puerto de La Plata en las últimas décadas. Sin embargo, hasta la fecha, no ha logrado alcanzar una explotación que esté a la altura de sus capacidades. Esta situación puede ser atribuida, en parte, a una conectividad vial y ferroviaria

aún deficiente, pero, principalmente, al estancamiento del comercio exterior de la Argentina y a la concentración del tráfico de contenedores en el Puerto de Buenos Aires.

Uno de los activos más relevantes del Puerto La Plata, a diferencia de otros puertos ubicados en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), es la disponibilidad de terrenos vacantes que aún conserva. Sobre estos terrenos se asientan importantes instalaciones, como la Zona Franca - La Plata, el Astillero Río Santiago, la Escuela Naval Militar, el Puerto Ingeniero Rocca de la empresa Ternium Siderar, y el Complejo Industrial La Plata. Esta disponibilidad territorial ha permitido al Consorcio de Gestión planificar nuevas funcionalidades para el puerto, tales como la incorporación de terminales adicionales para graneles sólidos y líquidos en un “puerto exterior”, fuera del canal de acceso.

La situación actual del Puerto de La Plata presenta múltiples desafíos, pero no escapa a la magnitud de la logística vinculada al comercio interior y exterior de la Argentina. La modificación de este escenario requiere de decisiones políticas de gran envergadura y de un estado activo que impulse estas transformaciones, dado que no será el sector privado el encargado de generar nuevas oportunidades para regiones históricamente postergadas. A día de hoy, el Puerto La Plata se encuentra, en buena medida, desconectado de las necesidades productivas y de consumo del Gran La Plata.

En este contexto, una noticia relevante es el impulso renovado de la obra del Canal Magdalena. El dragado y acondicionamiento de este canal facilitaría la carga completa de mercancías dentro del territorio nacional, lo que reduciría significativamente los costos de los fletes por unidad de carga, un factor esencial en los precios de diversas mercancías. Este proyecto también evitaría la necesidad de pasar por aguas uruguayas, lo que aumentaría la competitividad de los puertos nacionales. La obra consiste en el dragado de un canal natural de 53 kilómetros de longitud, cuyo trayecto culmina cerca de Punta Indio, y en el aumento de su profundidad de 4,50 metros a 12 metros, lo que permitiría el paso de embarcaciones de mayor calado. Además de fo-

mentar la competitividad internacional y mejorar el acceso nacional a las mercancías, esta iniciativa tiene un alto potencial para generar recursos económicos genuinos tanto para la provincia en general como para la Región Capital en particular.



### El espacio urbano

El presente urbano de La Plata está marcado por los efectos del crecimiento acelerado de las últimas décadas, un proceso que ha generado dinámicas complejas en la organización del territorio. La expansión descontrolada de la ciudad ha contribuido a una creciente segregación socioespacial, debilitando los vínculos comunitarios y el uso del espacio público en diversas áreas. Este patrón de desarrollo heredado ha dejado como consecuencia una ciudad fragmentada, donde el acceso a los servicios y la calidad de vida varían considerablemente según la zona.

Uno de los principales problemas derivados de esta expansión es el aumento de la dependencia del transporte motorizado. Este fenómeno ha provocado un incremento en la congestión vehicular, mayor presión ambiental y una reducción generalizada en la calidad de vida urbana. En este contexto, el Estado tiene la tarea de equilibrar su rol como facilitador de iniciativas privadas, mientras asegura que los beneficios de estas inversiones se traduzcan en mejoras colectivas a largo plazo. Durante años, la planificación territorial de La Plata estuvo marcada por soluciones rápidas y una gestión fragmentada, pero hoy es evidente la necesidad de avanzar hacia políticas más estructurales y sostenibles. Es crucial pensar en un modelo de ciudad que no solo apunte a la rentabilidad, sino que también tome en cuenta el impacto social y ambiental, priorizando la creación de viviendas dignas, hábitats sostenibles y una densificación ordenada.

En este sentido, uno de los mayores desafíos actuales es articular la inversión pública con una planificación territorial que contemple el crecimiento global de la ciudad. Este es un desafío especialmente urgente en las periferias, donde el desarrollo desorganizado ha generado desigualdades significativas en el acceso a servicios. Para superar este problema, es necesario consolidar un modelo de gobernanza metropolitana que promueva la cohesión social y que evite caer en los mismos errores del pasado.

La fragmentación que caracteriza la ciudad hoy en día subraya la necesidad de optimizar el uso del suelo en las áreas ya urbanizadas, mejorar la eficiencia de los sistemas de movilidad y promover una mayor integración territorial. Especialmente en las zonas periféricas, donde las distancias y la falta de conectividad agravan los problemas urbanos, se requieren nuevas soluciones de transporte que faciliten la integración de todos los sectores de la ciudad. Para lograrlo, se hace necesario revisar los planes de ordenamiento territorial y avanzar con proyectos de movilidad sustentable y densificación en áreas estratégicas. Estas acciones no solo buscan ordenar el crecimiento urbano, sino también mejorar la calidad de vida de los habitantes, promoviendo una ciudad más conectada y accesible para todos.

La expansión urbana de La Plata también ha tensionado las infraestructuras de servicios básicos, que no han crecido al mismo ritmo que la población. Este desfase se manifiesta en dificultades operativas en sectores como la energía, el agua potable, las cloacas y el drenaje urbano, afectando tanto las condiciones habitacionales como la experiencia cotidiana de los vecinos. Las deficiencias en estas infraestructuras, acumuladas durante años, también han impactado negativamente en la imagen de la ciudad y en la valoración de su patrimonio. En este sentido, avanzar hacia un desarrollo equilibrado implica no solo modernizar las redes existentes, sino también planificar nuevas inversiones que respondan al crecimiento demográfico de manera ordenada y eficiente.



Aunque la actualización de la infraestructura urbana es tarea compleja y lleva tiempo, representa una oportunidad para repensar el modelo de crecimiento de la ciudad, aprendiendo de las experiencias de otras urbes y adaptando sus lecciones a las particularidades locales. No obstante, es fundamental no perder de vista que La Plata enfrenta profundas desigualdades territoriales, especialmente entre el norte y el sur de la ciudad, y entre los barrios cerrados, las zonas consolidadas y las áreas más vulnerables. Frente a este panorama, la gestión actual ha comenzado a implementar nuevas estrategias orientadas a promover un desarrollo más equilibrado y sostenible. Entre estas estrategias se encuentran acciones para mejorar la conectividad entre las distintas partes de la ciudad, regenerar áreas degradadas y fomentar la inclusión social. Si bien los resultados de estas políticas no serán inmediatos, representan un cambio de enfoque hacia una planificación urbana más integral, que busca corregir los desequilibrios heredados y construir una ciudad más sostenible, cohesionada e inclusiva.

## **Un esquema productivo para armar**

Las iniciativas productivas radicadas en el partido de La Plata enfrentan diversas limitaciones que requieren un análisis particular en cada caso. Pese al problema generalizado que constituyen las fluctuaciones de la macroeconomía nacional, es posible identificar ciertos denominadores comunes. En primer lugar, se observa la existencia de políticas de fomento de alcance limitado, cuya fiscalización en términos del cumplimiento de objetivos resulta, en general, escasa. En segundo lugar, la innovación tecnológica y productiva tiende a ser marginal o poco significativa en la mayoría de los sectores económicos. Esta situación se ve parcialmente compensada por iniciativas impulsadas desde el ámbito estatal y por las unidades académicas de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP), aunque la transferencia

de conocimiento y tecnología derivada de dichas iniciativas presenta un impacto heterogéneo.

### *Sector primario*

El cinturón verde frutihortícola, principal motor de la producción primaria en el partido de La Plata, desarrolla sus actividades en un contexto caracterizado por altos costos sociales. En primer lugar, la rentabilidad de esta actividad depende en gran medida de la explotación de la fuerza de trabajo de las familias que se desempeñan en las unidades productivas (quintas), quienes, en muchos casos, se encuentran expuestas a condiciones de alta vulnerabilidad. Estas condiciones incluyen la exposición constante a agroquímicos y plagas, así como la ausencia o lejanía de servicios públicos básicos.

El sector presenta un elevado grado de informalidad laboral, al tiempo que enfrenta importantes desafíos en términos de organización colectiva y asociativismo, así como en lo que respecta a la capacitación de su fuerza laboral. En particular, la demanda de formación se produce en el ámbito de la manipulación de tecnologías más apropiadas al entorno productivo y de la gestión económica de las unidades de producción.

Asimismo, las desigualdades en el acceso a infraestructura y el progresivo desgaste de la riqueza natural del suelo generan importantes disparidades en términos de productividad y calidad del producto. A su vez, el acceso al crédito, fundamental para amortiguar estas desigualdades, se torna sumamente limitado o directamente inexistente para un amplio conjunto de productores. Esta situación obstaculiza la posibilidad de invertir en bienes de capital, incorporación tecnológica, sistemas de empaque, estudios de mercado y estrategias de comercialización, los cuales continúan presentando un bajo nivel de complejidad y desarrollo.

En este marco, y atendiendo a las condiciones estructurales en las que se desarrolla esta rama productiva, se torna imprescindible una intervención activa del Estado, orientada a la promoción de acciones tendientes a superar sus cuellos de botella. Entre ellas, resultan prioritarias aquellas vinculadas al fortalecimiento organizacional y al impulso o financiamiento de tecnologías que favorezcan un desarrollo productivo sostenible.

Desde una perspectiva local, la intervención municipal reviste un carácter central, particularmente en lo que respecta a la mejora de la infraestructura vial –rutas y caminos rurales–, indispensable tanto para la salida de la mercadería hacia los centros de distribución y comercialización, como para la conectividad cotidiana de las familias productoras que residen en las propias unidades de producción. De igual modo, el sistema de desagües constituye un eje crítico de intervención, dado que las inundaciones recurrentes representan uno de los principales factores limitantes de la productividad, provocando, en muchos casos, pérdidas económicas significativas.

### *Sector industrial y construcción*

El tejido industrial del Gran La Plata ha evolucionado históricamente sin una planificación estratégica. Esto trajo dificultades para con la articulación de los eslabones productivos, desde la provisión de insumos hasta la comercialización de bienes finales. La falta de coordinación sistémica ha limitado significativamente las oportunidades para desarrollar cadenas de valor robustas mediante alianzas público-privadas, condicionando el perfil industrial de la región. La mayoría de las industrias existentes presentan bajos niveles de intensidad capital y horizontes temporales reducidos, características que dificultan la consolidación de una base manufacturera diversificada más allá de los polos tradicionales representados por el Complejo Industrial La Plata y la cadena petroquímica en Ensenada.

Esta situación se ve agravada por deficiencias críticas en la provisión de servicios básicos para las zonas industriales, cuya naturaleza varía según su ubicación geográfica. Mientras las instalaciones urbanas enfrentan limitaciones logísticas crecientes, aquellas ubicadas en áreas suburbanas carecen frecuentemente de acceso adecuado a servicios públicos esenciales. Paralelamente, se observan impactos ambientales acumulativos derivados de tecnologías obsoletas para el tratamiento de efluentes, particularmente en lo que respecta a la calidad del aire y la preservación de cuencas hídricas.

El panorama se complejiza al analizar las capacidades exportadoras del sector, donde sólo un porcentaje minoritario de PyMes cuenta con los requisitos técnicos y organizacionales necesarios para insertarse en mercados internacionales. Resulta paradójico que, pese a la disponibilidad de capital humano altamente calificado formado en las instituciones académicas locales, persistan dificultades estructurales para retener y aprovechar este talento en el desarrollo industrial regional. Estas contradicciones señalan la necesidad de implementar políticas integrales que trasciendan enfoques sectoriales aislados.

La superación de estos desafíos históricos requiere una intervención coordinada que aborde simultáneamente: la modernización de infraestructuras críticas, la transición hacia procesos productivos ambientalmente sostenibles, el fortalecimiento de los encadenamientos productivos locales y la creación de mecanismos efectivos para vincular el sistema científico-tecnológico con las necesidades del sector industrial. Este camino permitiría transformar las actuales limitaciones en oportunidades para construir un modelo industrial más diversificado, competitivo y sustentable para la región.

La volatilidad económica impacta con particular intensidad en las MiPymes y cooperativas orientadas al mercado interno, cuyas capacidades de inversión se ven recurrentemente limitadas por las fluctuaciones del consumo y las restricciones al acceso crediticio. Estas condiciones dificultan los procesos de modernización tecnológica y renovación de bienes de capital, perpetuando ciclos productivos de baja intensidad.

Históricamente, la carencia de una política industrial regional coordinada con perspectiva estratégica fue un obstáculo adicional para superar estas limitaciones, frenando potenciales avances en la complejización productiva, la mitigación de impactos ambientales y la integración efectiva a cadenas de valor metropolitanas y globales. El consorcio regional de gestión iniciado en 2024 bien puede ser instancia para la resolución de estos desafíos.

El sector cooperativo, surgido como respuesta a las crisis económicas históricas –particularmente en el período post-convertibilidad–, representa un actor significativo aunque con desafíos particulares. Si bien el período 2002-2015 evidenció avances mediante políticas nacionales de impulso al mercado interno, persisten asimetrías estructurales que limitan su competitividad frente a grandes actores económicos, especialmente en lo que respecta al acceso a financiamiento para la renovación de medios de producción.

Esta dinámica contradictoria genera un escenario de heterogeneidad productiva creciente, donde la radicación de inversiones transnacionales en industria, comercio y servicios coexiste con elevados índices de desempleo y precarización laboral. La actual coyuntura de contracción económica, apertura importadora y caída del consumo interno agudiza estas tensiones, requiriendo enfoques innovadores que trasciendan las respuestas coyunturales.

En el sector de la construcción, se permitieron hasta 2024 modelos urbanísticos guiados por la rentabilidad privada, con escasa articulación con las necesidades de desarrollo territorial integral. En los últimos años, la obra pública no ha logrado constituirse como contrapeso efectivo a esta lógica, mostrando incapacidad para igualar el dinamismo de la inversión inmobiliaria. Esta disociación entre los ritmos de crecimiento urbano y las políticas públicas de ordenamiento territorial subraya la necesidad de replantear los marcos regulatorios y los instrumentos de planificación, posicionando a la construcción como sector clave para redefinir el modelo de desarrollo regional.

La superación de estos desafíos históricos requiere construir consensos multiactorales que permitan articular políticas industriales de mediano y largo plazo, con especial atención a las capacidades tecnológicas endógenas, la transición hacia modelos productivos ambientalmente sostenibles y la generación de empleo de calidad. Solo mediante esta perspectiva integral será posible reducir las actuales asimetrías y construir un entramado productivo más equilibrado y resiliente.

### *Sector servicios*

El sector servicios de la ciudad de La Plata, en toda su complejidad, acompaña en su devenir las distintas tendencias asumidas a nivel global, pero con características locales. Es el sector donde más se observa el impacto de nuevas tecnologías, y donde la región tiene un amplio potencial (recordando que el sector terciario ya representa el casi 80% del PBG del partido). Es por ello que el acompañamiento del gobierno municipal debe ser considerado un factor relevante.

En los últimos años el capital se mostró interesado en el desarrollo de algunos emplazamientos particulares. Principalmente los relacionados con el consumo para el ocio, la gastronomía y la moda, que han captado el interés gubernamental; en simultáneo, otros centenares de comercios no han recibido el acompañamiento local necesario para consolidarse o crecer.

El sector cuenta con un gran potencial para generar encadenamientos con los sectores manufactureros y frutihortícolas a fin de lograr un mayor agregado de valor local. El contexto de crisis y las mencionadas dificultades estructurales han tornado bastante lejanas la posibilidad de concretar este tipo de iniciativas en la ciudad.

En ese sentido se presenta potencialidad en el desarrollo de la logística y la profesionalización de las actividades, brindando servicios asociados a ellas (asesoramiento en gestión, marketing y posicionamiento, aspectos legales y contables, entre otros). Lograr una mayor

vinculación de oferta profesional con las instituciones y productores de la ciudad continúa siendo una cuenta pendiente.

Asimismo, nuestra ciudad muestra con orgullo el que aquí se radiquen más de 50 compañías de software, sector que para 2016 facturaba más de 55 millones de dólares y empleaban a más de 1.650 trabajadores y trabajadoras. La industria IT ofrece enormes posibilidades de crecimiento en nuestra región, con buenos salarios, agregado de valor y la posibilidad de maximizar la utilidad social de las iniciativas, que deben ser apuntaladas con políticas congruentes.

## **Transporte y conectividad, desafío por delante**

La planificación de la movilidad y el transporte es un área fundamental entre las políticas territoriales, por lo cual este rubro no puede dejarse de lado en ningún proyecto de planificación urbana. Entre las consideraciones estructurales o urbanísticas sobre el transporte, aparece su capacidad de inducir la localización de actividades residenciales, productivas, comerciales, recreativas y de uso de los espacios públicos.

A lo largo de las últimas décadas se produjo un aumento en el poder de las corporaciones de transporte de pasajeros en detrimento de la capacidad regulatoria del Estado. Aun cuando en la región operan empresas de dimensiones comparativamente poco significativas en el mercado, el proceso de concentración de la oferta se ha tornado evidente. Como corolario, durante los últimos años la racionalidad económica, aunque legítima, prevaleció por sobre las definiciones urbanísticas o de planeamiento a la hora de considerar servicios y frecuencias.

Asimismo, la provisión de servicios de transporte y el diseño de las redes de infraestructura, en muchos casos, se desarrolla con posterioridad al proceso de localización de las actividades del territorio. Esto vuelve imposible la proyección de un modelo con calidades homogéneas para toda la población. Estudios recientes realizados por el Observatorio de la Movilidad en el Gran La Plata, dependiente de

la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP, demuestran la existencia de un deterioro en el tiempo de viaje por la congestión propia del incremento de la población en el área central y por la expansión urbana periférica, pero particularmente agravada por el crecimiento de la tasa de motorización. Los asentamientos poblacionales que fueron producto de la extensión urbana incontrolada se encuentran desprovistos de frecuencias razonables del transporte público, relegando a la población a la dependencia del automóvil particular.

En el partido de La Plata alrededor de un 30 % de los viajes se realizan cotidianamente en transporte público, proporción similar a la que registra el automóvil particular. El perjuicio ambiental y de aprovechamiento del espacio urbano es dramático. Algunos ejemplos de esto son:

- Se calcula que el espacio que ocupa el automóvil en un viaje diario al trabajo es 20 veces más que el utilizado en ómnibus.
- Para transportar 75 personas se necesitan 60 automóviles en promedio, aunque un sólo ómnibus puede trasladarlas.
- El automóvil privado es el principal aportante de contaminación a la ciudad.
- Es una pérdida de tiempo por las congestiones ocasionadas e implica un incremento en la tasa de accidentalidad.
- El automóvil consume 4 veces más energía por pasajero que el ómnibus.

El sistema de transporte público de La Plata enfrenta desafíos estructurales que requieren una intervención integral. Un eje fundamental de esta transformación es el rediseño de la red de transporte para adaptarla al crecimiento urbano actual. Esta situación obliga a replantear los recorridos considerando los anillos viales existentes y proyecta-



dos, las avenidas principales como ejes conectores y las nuevas urbanizaciones, con una visión que anticipe el desarrollo futuro de la ciudad.

La nueva gestión municipal ha identificado problemas críticos que afectan la calidad del servicio. De hecho, el sistema de transporte público de la ciudad continúa regido por una ordenanza que es anterior a la última modificación integral del Código de Ordenamiento Urbano (2010). Es menester considerar que se está trabajando en la creación de un nuevo código que regule esta actividad. La jerarquización de avenidas en pos de la concreción del segundo anillo circunvalar y el trabajo sobre la red de semáforos son también aportes en esta materia.

La renovación del parque móvil representa otro componente clave en la transición a un modelo deseable. En primer lugar, porque el envejecimiento de las unidades constituye un problema para la seguridad vial además de acrecentar el impacto ambiental de la actividad. En segundo lugar, porque es necesario armonizar las características de las unidades con la infraestructura vial disponible. Por ejemplo, la incorporación de unidades de menor tamaño tendría potencialidad para incrementar la frecuencia en recorridos estratégicos, reducir el consumo de combustible, minimizar el impacto en el tránsito y mejorar la maniobrabilidad en puntos críticos. Por otro lado, la extensión de un sistema de paradas inteligentes, equipadas con botones antipánico, cámaras de monitoreo e indicadores de frecuencias permitirían mejorar la experiencia del pasajero fortaleciendo las herramientas de seguridad ciudadana y permitan optimizar la planificación de los viajes.

La modernización del sistema requiere además un cambio en el modelo de gestión. El actual esquema que remunera a las empresas por kilómetros recorridos en lugar de pasajeros transportados genera incentivos perversos que afectan la calidad del servicio. Es fundamental establecer nuevos criterios de evaluación basados en eficiencia real, con mecanismos de compensación que premien el buen desempeño y sistemas de control más transparentes.

A mediano plazo, la transformación debe incorporar una gradual transición hacia energías renovables, la optimización de recorridos para

reducir emisiones y una mejor integración con otros modos de movilidad sustentable. La licitación para implementar este nuevo sistema de transporte municipal deberá garantizar procesos transparentes y la participación de operadores comprometidos con la excelencia del servicio.

En la actualidad se presenta como un desafío avanzar hacia la intermodalidad, la descentralización (o relocalización si fuera el caso) de algunas actividades en función de mejorar la conectividad.

### *El transporte naval y aeronaval*

El transporte de cargas y los núcleos logísticos requieren importantes y permanentes adaptaciones en materia de infraestructura y conectividad para poder participar en los circuitos de comercio local e internacional.

En el Puerto La Plata, la saturación de la red urbana de movilidad por parte de los camiones y la superposición con los automóviles particulares generan una fuerte congestión de tránsito, lo que trae consigo un incremento en el tiempo de viaje y un mayor impacto ambiental en la actividad. El avance en las obras de ampliación de la autopista La Plata-Buenos Aires, llegando hasta el Puerto, se proyecta como un alivio futuro.

En la Región Metropolitana de Buenos Aires operan cuatro terminales portuarias capaces de competir entre sí, cuya operación de servicios se ha disputado históricamente entre éstas, dándose una fuerte preeminencia del puerto de la ciudad de Buenos Aires. Existen motivos históricos y políticos a nivel nacional que explican la primacía del Puerto de Buenos Aires en detrimento de su homólogo platense, y la reversión de esta situación requiere de una decisión política tan importante como el fenómeno que se pretende modificar. Mientras tanto, sin determinaciones coordinadas tendientes a modificar esta situación, el estado de parálisis parcial de nuestra terminal regional podría permanecer indefinidamente. Es evidente que estas

acciones modificarían la política exterior y que, por tanto, exceden lo local. Por otro lado, en la competencia con otros puertos del Cono Sur, los puertos argentinos del Río de la Plata ya encuentran algunas desventajas propias del ambiente natural en que se insertan, pero también respecto de su gestión. La caída de categoría (pasar de ser Hub a Feeder) es una amenaza latente que atenta contra la viabilidad de la inserción argentina en el mundo, dado que significaría un desaprovechamiento de las inversiones ya realizadas y la pérdida de utilidades sin producir una variación notable en los costos operativos.

El resultado de la construcción de la Terminal de Contenedores de TecPlata, tan demandada desde nuestra región, hasta el día de hoy continúa siendo magro. Hasta el momento sólo la naviera LogIn utiliza regularmente las grúas de TecPlata en el intercambio con Brasil, ya sea con insumos importados (especialmente utilizados por las empresas instaladas en el polo petroquímico) como otros de exportación (que provienen en barcazas desde el Puerto de Santa Fe).

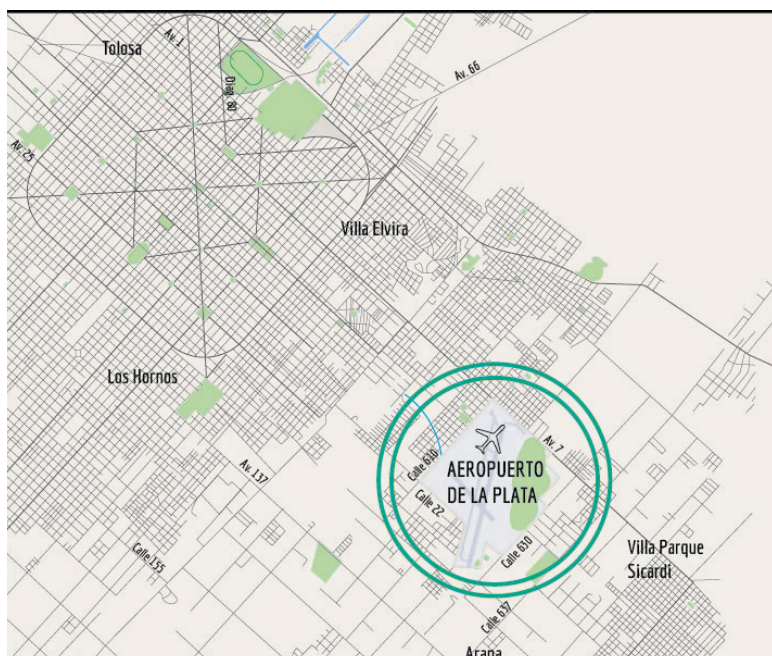
La tarea de reactivar el movimiento de las terminales del Puerto La Plata –cuyo consorcio de gestión conforma el municipio platense– requiere también de una voluntad de desarrollo estratégica. La misma sólo puede partir de una decisión política que tienda a subsanar el atraso relativo y la desconexión en el que está sumergida nuestra ciudad, pero también toda la zona sur del RMBA. Por lo tanto, el Municipio tiene por delante la tarea de dar nueva vida al puerto. Ello requerirá de una verdadera voluntad regional de desarrollo, que deben compartir sus municipios vecinos, la Provincia de Buenos Aires y el Estado Nacional.

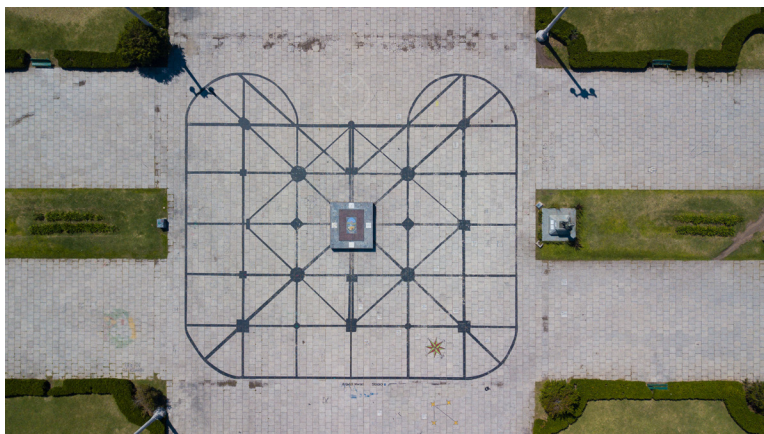
En materia de transporte aerocomercial, la situación también es problemática. La Plata continúa siendo la única capital provincial a la que no arriban vuelos de cabotaje de aerolíneas comerciales, cuya actividad sigue siendo centralizada por el Aeroparque Jorge Newbery y el aeropuerto internacional de Ezeiza, que cuentan con una distancia respecto de nuestra ciudad menor a los 80 km. Ambos se encuentran en proceso de mejoras y ampliación permanente, además

de tener posibilidades de mejorar su conexión intermodal. Asimismo, el aeropuerto de La Plata cuenta con competidores directos en El Palomar (habilitado en la última década para operación de líneas low cost y luego cancelado por carecer de los estudios de impacto ambiental pertinentes) y San Fernando (tradicionalmente utilizado por vuelos charter).

Hoy la terminal local se encuentra utilizada por aeronaves charter, particulares, escuelas de vuelo y dependencias provinciales, además de ser base operativa de medios aéreos del Plan de Manejo del Fuego. Su infraestructura presenta un importante grado de deterioro, que hace necesario obras importantes y diversas para su refuncionalización. Su propio emplazamiento en el territorio hoy en día no responde a las necesidades productivo-económicas a proyectarse para la Región Capital, dado que el propio tejido urbano ha avanzado a las cercanías de su estructura a causa de la falta de planeamiento. Bajo las actuales condiciones, el aeropuerto local no se encuentra dotado de las conexiones logísticas necesarias para que encuentre un rol preponderante en la región, similar a lo que el Puerto La Plata.

Su activación para vuelos comerciales y de cargas requerirá de una decisión política congruente y acorde acerca de la modificación de algunas tendencias históricas relativas a la inserción del sur del AMBA en el sistema productivo, una promoción de la centralidad de La Plata dentro de este dispositivo, un crecimiento constante de la demanda de pasajes con destino nacional y la culminación de obras de accesibilidad, entre otras.





## Hacer ciudad

La Plata es sinónimo de planificación urbana y constituye un verdadero modelo universal de la ciudad que logró existir antes de poner el primer ladrillo, tal como lo demuestran sus planos fundacionales. Resulta imposible referirnos a ella sin pensar en el entramado de instituciones públicas que le dio nacimiento y vida, que forman parte constitutiva de su identidad. Se debe profundizar el rol activo del Estado local, adaptar su funcionamiento a los nuevos tiempos y las nuevas demandas de un mundo en permanente transformación, supeditar los intereses de la mayoría por sobre los intereses de los particulares constituyen los principales desafíos que tenemos en la actualidad. En la historia encontramos suficientes testimonios para guiar las acciones de nuestra generación.

Tal como define el arquitecto Pedro Sonderéguer (2015), el desafío de la dirigencia política es “hacer ciudad”. Se trata de combatir la segregación urbana, promover la integración de los más pobres, consolidar los espacios comunes y atemperar las desigualdades. Gobernar la ciudad es preservar y desarrollar ese espacio común donde habitan la amplia mayoría de las personas en esta parte del mundo. Construir un ámbito de integración pacífico de los destinos individuales y sectoriales, no implica prescindir del conflicto, sino asumirlo y gestionarlo democráticamente.

Se debe continuar expandiendo y preservando los espacios comunes, denominados “espacios públicos”, mientras se desarrollan

infraestructuras de salud, educación y esparcimiento, con este mismo objetivo. Desde esta perspectiva, la acción de gobierno debe estar dirigida a combatir las fronteras internas mediante la construcción de espacios amenos a la interacción. Para ello, es requisito crear escuelas, plazas, hospitales, bibliotecas y tantos lugares comunes como sean necesarios. Deben ser atractivos y de calidad, convirtiéndose en una opción viable aun para quienes pudieran optar por la iniciativa privada. Además, deben estar contempladas la organización de instituciones tan importantes como los centros territoriales integrales de política de género y diversidad, crearse centros especializados en desarrollo infantil, y para las juventudes, como también brindar espacios de cuidado para personas mayores.

Así también, es fundamental reconocer que las ciudades están fuertemente condicionadas por su contexto regional y nacional y sus posibilidades de desarrollo. Dependen en gran medida de las políticas provinciales y nacionales en materia económica y de inversión en infraestructuras, atravesadas siempre por problemáticas y desafíos que exceden lo local. Del mismo modo, las consecuencias del proceso de urbanización contemporáneo trascienden, en muchos casos, la capacidad de respuesta de los gobiernos municipales. Por esa razón es también responsabilidad de los gobiernos nacionales y provinciales afrontar las cuestiones más relevantes del desarrollo urbanístico en todas las ciudades del país y sus respectivas infraestructuras.

Un hito de la planificación territorial guiada por el Estado Nacional que nos interesa destacar es la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PNDOT, 2004). Desde el 2003 y hasta 2015, la planificación territorial fue una política estatal fundamental para guiar el camino del desarrollo con inclusión social. Tal como explicita el documento, las ciudades son el ámbito del trabajo; el lugar donde se expresan las necesidades de vivienda, de educación, de salud, de recreación, de movilidad; el contexto en el que se desarrollan las relaciones sociales, familiares y afectivas; el escenario en el que se ejercita la ciudadanía y se reclaman los derechos de equidad social.



La PNDOT propuso los lineamientos políticos manifestos por parte de la conducción del Ejecutivo Nacional con miras a lo que fuera la elaboración del Plan Estratégico Territorial (2011-2016). Este plan consistió en la definición y puesta en marcha de una política de Estado que tenía como objetivo general “guiar las acciones con impacto espacial hacia un crecimiento equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo del territorio argentino y construir mecanismos de intervención más adecuados para aprovechar las oportunidades de desarrollo”. Dicha planificación ha de hacerse de forma transversal, democrática y descentralizada, buscando la participación de todos los organismos de la sociedad civil como sindicatos, universidades, actores políticos o centros de investigación.

El legado de la PNDOT nos invita a pensar la necesidad de retomar herramientas de planificación para nuestra ciudad, tendientes a potenciar sus virtudes habitacionales y productivas, así como también a desarrollar aquellas zonas del distrito en condición de atraso relativo, para una mejor calidad de vida del conjunto de la población. Asimismo, se debe apuntar a la formación de nuevas estructuras productivas y de conectividad, corredores que comuniquen a la ciudad de forma ágil por dentro y con la región.

Cuando se escribió el Plan Estratégico Territorial, en el año 2008, se señaló que éste debía propiciar en cada territorio:

- Fortalecimiento de la identidad territorial, cultural y el sentido de pertenencia.
- Alcance de un desarrollo económico y proyección para las personas sin abandonar su lugar de origen.
- Vida en un ambiente sustentable.
- Participación democrática de la gestión del territorio.
- Acceso a bienes y servicios esenciales.
- Para alcanzar estos objetivos, eran condiciones previas:
- Mejorar y sostener el crecimiento productivo a través de la infraestructura.

- Garantizar acceso a la población de bienes y servicios básicos, promoviendo el desarrollo equitativo de las regiones y sus habitantes.
- Contribuir a la valorización del patrimonio natural y cultural.

Estos elementos son centrales para la planificación urbana. Además, debe tenerse en cuenta que los actores intervinientes sobre el territorio son diversos y heterogéneos en sus proyectos y en su capacidad de influencia. No resulta llamativo que se sucedan conflictos de interés a la hora de planificar el territorio. La existencia de disputas no debe ser asumida como negativa sino más bien como inevitable, ya que todos los sectores tienen derecho a pelear por su mayor conveniencia. No obstante, debe ser el Estado quien adopte una postura favorable a los intereses de las mayorías y que logre potenciar la inversión privada hacia un beneficio compartido socialmente. Además, es necesario reconocer que todas las políticas de planificación territorial se ejecutan por etapas, pero en todos los casos exceden el corto y mediano plazo.

Los conflictos de intereses y las disputas por el espacio entre actores desiguales no tienen por resultado la distribución de recursos de una forma homogénea. En la ciudad se produce el encuentro de las diferencias y la convivencia de las fronteras creadas al calor de la desigualdad.

## **El derecho a la ciudad**

Además de la centralidad de la iniciativa planificadora, es importante destacar el concepto de “derecho a la ciudad” propuesto por Henri Lefebvre (1967). En el libro homónimo, el sociólogo francés se refirió a los efectos que caían sobre las ciudades al convertirse en mercancías al servicio del capital global. Esta noción supone una ampliación so-

bre el tradicional enfoque que circunscribe la mejora en la calidad de vida a la disponibilidad de infraestructura (la vivienda, el barrio, los servicios públicos). Se agrega la promoción, el respeto, la defensa y la realización de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales garantizados en los instrumentos regionales e internacionales de derechos humanos. Es decir que, junto a las conquistas básicas, debe considerarse “el derecho de los ciudadanos a vivir en territorios propicios a la convivencia y ricos en usos diversos, en los que el espacio y los equipamientos públicos sean factores de desarrollo colectivo e individual. El derecho de todos a disfrutar de un entorno seguro que favorezca el progreso personal, la cohesión social y la identidad cultural” (Lefebvre: 1967).

El geógrafo inglés David Harvey (2008) se encargó de retomar, difundir y profundizar el concepto. El autor señala que el derecho a la ciudad no apunta sólo a una mejor apropiación de lo existente sino a una construcción colectiva de aquello que está en permanente cambio y que nunca permanece inalterable: busca abrir un espacio de posibilidad para crear las condiciones por las cuales la comunidad vuelva a ser dueña de su destino, individual y colectivo. Así, se puede afirmar que existen varias ciudades posibles dentro de una sola, y cada habitante tiene derecho a aportar en esa construcción.

Resulta inimaginable una ciudad que pueda llegar a realizarse si sus habitantes no se realizan, tanto como creer que un individuo aislado pueda llegar a cumplir sus sueños en una comunidad que expulsa sus miembros.

Por otro lado, el Foro Social Mundial elaboró hacia el año 2005 la Carta por el Derecho a la Ciudad. En la misma se manifiesta el desafío de “construir un modelo sustentable de sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social y fundamentado en el respeto a las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural”. Así también, se reafirma el derecho de los pueblos a la producción de su propio hábitat, a la participación democrática en el mismo y a la planificación del te-

ritorio, a la función social de la propiedad y la ciudad, predominando el bienestar colectivo sobre el privado. Se remarca que el derecho a la ciudad es inherente e interdependiente de los demás derechos humanos fundamentales para la vida.

El Estado tiene un rol indelegable como expresión de las mayorías populares y como canalizador de las necesidades de los sectores más humildes. Los espacios de encuentro deben ser puestos en valor nuevamente. Se debe priorizar la inversión estatal hacia la cultura popular, el deporte y la inclusión.

Cuando el Estado no se posiciona activamente como organizador del espacio, coordinando y dirigiendo la iniciativa privada, pocas manos se apropian del excedente y modelan la ciudad de acuerdo con sus necesidades, en general, mediante la subordinación de la capacidad de intervención estatal.

El resultado de este proceso es una evidencia ya mencionada: la ciudad desigual. La única manera de dirigir hacia la sociedad el fruto del esfuerzo social es mediante la acción política de un proyecto de ciudad que vuelva a poner a los trabajadores en el centro de la escena, que apueste a la producción de bienes y servicios con valor agregado local, que eche tierra a la especulación y centre sus acciones en ampliar derechos para toda la ciudadanía, y para la amplia mayoría que habita un medio urbano. Es imprescindible el acompañamiento de los gobiernos locales en pos de este objetivo, incentivando la participación para la construcción colectiva de una ciudad digna de ser habitada, con un crecimiento organizado acorde con una planificación estratégica tendiente a resolver los problemas presentes y el modelo deseado de cara al futuro.

## **El modelo de ciudad compacta**

El modelo de ciudad compacta, tradicionalmente vinculado a la cultura mediterránea, se caracteriza por un uso intensivo del territorio

y una creciente complejidad en su funcionamiento sistémico. Esta tipología urbana permite establecer una continuidad formal, multifuncional, heterogénea y diversa a lo largo de su extensión. En tanto estructura territorial, favorece la sostenibilidad y contribuye a potenciar sus ventajas comparativas, al tiempo que ofrece herramientas eficaces para mitigar desigualdades estructurales. La proximidad entre funciones urbanas facilita la cohesión social, mientras que el ahorro en recursos –tales como suelo, subsuelo, energía, infraestructura y tiempo– promueve una mayor eficiencia en la gestión urbana y contribuye a la preservación de sistemas naturales y agrícolas.

La densificación no solo del asentamiento poblacional sino también de las estructuras físicas sobre las cuales se organiza la vida urbana permite planificar y administrar de manera más eficiente el conjunto de los servicios públicos –educación, salud, seguridad, energía, conectividad, movilidad, entre otros–, generando mayores niveles de equidad en el acceso, con independencia de la localización urbana de los habitantes. A través de una intervención estatal activa y direccionada, se torna posible inhibir procesos especulativos sobre el valor del suelo urbano y, en su lugar, generar rentabilidades sociales ampliamente distributivas.

Asimismo, la configuración compacta de la ciudad favorece los desplazamientos a pie o mediante medios no motorizados, que acompañados por un sistema de movilidad pública eficiente permite disminuir significativamente los niveles de contaminación ambiental y sonora, la congestión vehicular y la siniestralidad vial. A su vez, la cercanía espacial propicia el intercambio cotidiano y el fortalecimiento de vínculos interpersonales, lo cual resulta clave en la construcción de un tejido social más integrado. En este contexto, el espacio público se erige como eje vertebrador de la convivencia urbana, y su fortalecimiento se vincula directamente con la promoción de formas de movilidad sustentables y saludables para la vida cotidiana.

Desde esta perspectiva, la ciudad compacta puede ser concebida como una ciudad ecológica, en la que la relación entre el entorno

construido y el paisaje se halla en equilibrio, y en la cual las infraestructuras urbanas hacen un uso eficiente y seguro de los recursos disponibles. Sin embargo, para garantizar su adecuado funcionamiento, es imprescindible que esta también sea una “ciudad de la información”: la creciente densidad y complejidad en espacios físicamente acotados requiere de una gestión basada en datos organizados y sistematizados, capaces de guiar la toma de decisiones públicas en pos de una administración urbana más eficaz.

En el caso del partido de La Plata, las normativas urbanas que regulan el uso del suelo y las construcciones recogen parcialmente los principios del modelo compacto, orientando la expansión de la infraestructura habitacional y de servicios hacia los corredores urbanos ya consolidados. No obstante, la ausencia de una mirada sistémica sobre las características, problemáticas y falencias estructurales del aglomerado urbano, junto con las deficiencias en la provisión de infraestructura básica (redes de agua potable, energía eléctrica, sistema vial y de desagües), producto de una capacidad limitada para acompañar con inversión pública el crecimiento del suelo urbano y productivo, ha impactado negativamente sobre la calidad de vida de sus habitantes.

En este marco, las medidas impulsadas por el Ejecutivo municipal durante 2024, orientadas a la suspensión de loteos irregulares, resultan fundamentales para la recuperación del rol fiscalizador del Estado local, así como para la reafirmación de su autonomía frente a los intereses especulativos sobre el suelo urbano y para el restablecimiento del ordenamiento territorial. La construcción de un hábitat justo requiere garantizar condiciones de equidad y seguridad jurídica tanto para las familias propietarias como para los desarrolladores urbanos que destinan capital a la producción de suelo para vivienda. En este sentido, se vuelve necesario que el Estado municipal retome un rol activo como agente desarrollador de hábitat, mediante la puesta en valor del suelo urbano de su propiedad –que representa aproximadamente el 20 % de los baldíos del partido– y la eventual adquisición de terrenos situados en los macizos de la Zona de Reserva Urbana. A través de la subdivi-

sión planificada de lotes y la provisión de servicios públicos, se podría generar una apropiación de plusvalor urbano orientada al fortalecimiento de las finanzas públicas y a la garantía del derecho al hábitat para los sectores en mayor situación de vulnerabilidad.

La degradación ambiental y urbana ha intensificado los riesgos asociados a la vida en la ciudad, configurando entornos hostiles que multiplican las amenazas sobre la población. La ciudad compacta, si bien ofrece múltiples ventajas, no constituye una solución universal a las problemáticas urbanas contemporáneas. La posibilidad de transformar el entorno urbano en favor de las mayorías depende, en última instancia, del diseño, la implementación y la orientación política de las intervenciones públicas a escala local y regional.

## **La cuestión ambiental: una agenda impostergable**

El presente de la ciudad de La Plata no puede concebirse sin tener en consideración las distintas implicancias de los fenómenos que nos atraviesan tanto en nuestro territorio nacional como en el escenario global. Actualmente, la persistencia del deterioro de los ecosistemas que habitamos, amenaza la sostenibilidad de nuestra vida tal como la conocemos, induciendo a un riesgo climático con consecuencias aún insospechadas.

Nuestra ciudad no escapa a esta problemática y debe asumirse con responsabilidad la tarea de contribuir desde la política a una planificación ecológica de la misma. Deben tenerse en cuenta las principales problemáticas en materia ecológica y sus respectivos damnificados (en sus distintos niveles), las posibilidades concretas de intervención y los objetivos a corto, mediano y largo plazo.

Se puede aseverar que el desinterés por la planificación territorial del partido ha tenido un efecto negativo sobre el ambiente, con especial dramatismo si se tiene en cuenta el deterioro de las condiciones de vida y la vulneración masiva del acceso al derecho a la salud y al hábitat. En las zonas más alejadas de la ciudad se evidencian proble-

mas en la recolección de basura, la ausencia de red cloacal y déficit en la provisión de agua potable. Esta carencia en la intervención pública, además de obstaculizar la vida de los vecinos, los obliga a tomar medidas provisionarias que atentan contra la sostenibilidad ambiental, como es la quema de basura y la realización de perforaciones o conexiones ilegales para aprovisionamiento de agua.

El tratamiento del recurso hídrico es cuestión medular y especialmente urgente si se toma en cuenta la degradación de la calidad del agua subterránea. La sobreexplotación y la contaminación son los mayores problemas que enfrenta la calidad del agua subterránea, un recurso no renovable y de alto valor para la vida. Una desmedida extracción provoca el avance de agua salada subyacente a la Planicie Costera del Río de la Plata. Además, la falta de protección conlleva a que estén expuestos a la contaminación por lixiviados de los basurales, desechos cloacales, efluentes industriales y agroquímicos.

El crecimiento poblacional, la falta de planificación integral de nuestra ciudad y la profundización de las asimetrías en cuanto a accesibilidad y distribución de nuestros recursos, han contribuido al hecho de que sean los habitantes más alejados del histórico casco urbano quienes padecen las principales consecuencias del deterioro del ambiente y del hábitat.

El espacio público no se encuentra ajeno al abordaje de la cuestión ambiental, lo que implica la adaptación de calles, plazas y parques a las nuevas necesidades del espacio urbano. Se debe buscar la implementación y proliferación de enclaves urbanos arbolados: son vitales para obtener ecosistemas nuevos, combatir la contaminación sonora, reducir temperatura del ambiente, prevenir inundaciones, retener las partículas de polvo y disminuir las consecuencias de los gases de efecto invernadero.

Nuestra ciudad padeció por años de las podas indebidas y mutilaciones indiscriminadas a numerosos ejemplares ubicados en el entorno urbano, lo que plantea la necesidad de un nuevo paradigma de abordaje institucional. Al mismo tiempo, es menester desarrollar un



programa de atención de ejemplares enfermos y/o reforestación en aquellos lugares que han sido desprovistos de arbolado. Las acciones conjuntas entre la UNLP y el municipio en esta dirección son más que auspiciosas.

Por otra parte, la conservación del patrimonio arbóreo no debe encontrarse supeditada a los intereses del desarrollo inmobiliario y de las empresas prestatarias de servicios públicos. En este sentido, se debe consignar que durante años distintas organizaciones sociales y políticas, ONG's, grupos ambientalistas, asambleas vecinales y vecinos particulares han denunciado esta problemática, sin haber tenido en esa etapa respuestas satisfactorias del municipio, aun cuando por parte de la Justicia mediaron cautelares para que este tipo de prácticas no prosperen.

En una ciudad cuyo desarrollo urbano fue concebido en relación armónica con su patrimonio arbóreo, resulta indispensable contar con un Plan de Arbolado Público sustentable y riguroso. Para garantizar su continuidad y su correcta ejecución, dicho plan debe permitir la participación ciudadana: que las organizaciones, asambleas, ONG's o grupos vecinales, puedan mantener una interacción permanente y fluida con Espacios Verdes del municipio, a los fines de detectar de manera temprana las necesidades presentes en el patrimonio arbóreo.

Consideramos también a la emisión desmedida de gases de efecto invernadero por el transporte vehicular y las actividades humanas productivas, que impactan tanto a nivel local como a escala regional y global, un tema que no debe soslayarse. Una ciudad sostenible es aquella que ofrece calidad de vida a sus habitantes sin poner en riesgo los recursos, ya que vela también por el bienestar de la humanidad futura y procura la justicia social.

La reducción en la emisión de CO<sub>2</sub> y de otros gases perjudiciales para la sustentabilidad global es uno de los indicadores más significativos a la hora de valorar el compromiso medioambiental de una ciudad. Los sistemas de incentivos tendientes a impulsar el uso de energías renovables, preservar y ampliar la forestación, el desarrollo o adaptación de viviendas tendientes al ahorro de energía o utilización

de materiales reciclados son políticas que han mostrado relativo éxito e interés social donde se han aplicado.

En relación al área rural de La Plata, donde se encuentra el cordón hortícola, cabe señalar que fue declarada como área protegida por ordenanza municipal en el año 2000. Sin embargo, las acciones habilitadas en dicho entorno no han sido favorables a la conservación de ese espacio para la producción de alimentos. Los suelos agrícolas intensivos van cediendo lugar a la ocupación relacionada con el uso residencial, recreativo o industrial, en detrimento de la actividad agropecuaria, que continúa corriendo su frontera hacia tierras menos preparadas para ese fin, comprometiendo la seguridad alimentaria.

Asimismo, es preciso construir agenda pública sobre la utilización inadecuada de prácticas productivas hoy extendidas en el cinturón hortícola, en especial lo que refiere al uso intensivo de invernaderos y agroquímicos, que pueden ser perjudiciales para el ecosistema y la salud humana por provocar dificultades en el escurrimiento de las lluvias, en el tratamiento de residuos, en la pérdida de biodiversidad y persistencia de sustancias tóxicas en los suelos, el aire, el agua y en los propios alimentos.

El desarrollo sostenible para nuestra ciudad incluye pensar las dimensiones de otro paradigma de producción de mercancías y de promoción del consumo de esos productos adaptados a las pautas de preservación medioambiental. Es necesario reforzar el compromiso de todos los actores de la esfera pública con la reducción, reutilización y reciclaje con separación en origen y fijar un sistema de incentivos que permita incrementar el compromiso de la ciudadanía con esta actividad, multiplicando las oportunidades de la economía circular.

## **Una ciudad de oportunidades**

El partido de La Plata cuenta con importantes oportunidades de inversión y desarrollo por la disponibilidad de capital humano altamen-

te capacitado, por su importante cordón agroalimentario y creciente sector tecnológico, por su inserción cercana a las industrias de Berisso y Ensenada, por su posición estratégica, entre otras. Pese a eso, pocas actividades que cuentan con un asentamiento permanente en la ciudad han logrado sostener una escala de producción capaz de trasvasar los mercados regionales, destino de su tradicional inserción, o bien continúan presentado dificultades para crear vinculación intersectorial.

En primer lugar, cabe destacar el rol destacado que tiene el Estado local para la articulación productiva, creando mecanismos de financiamiento, vinculación tecnológica y planificación estratégica, que son indispensables para guiar al sector privado a un horizonte deseado. La proactividad en la búsqueda de nuevas inversiones productivas y la multiplicación de las oportunidades de empleo deben encontrar especial énfasis en los eslabonamientos con el sector productivo local. Por ejemplo, resulta de especial interés la radicación de emprendimientos capaces de transformar la producción frutihortícola local por vía industrial, potenciando la cadena de valor y la inserción de la producción en nuevos mercados por vía de la sofisticación. En ese sentido, experiencias como la Planta de Alimentos Deshidratados de la Universidad Nacional de La Plata o la Planta Procesadora de Alimentos de Gorina (propiedad del Ministerio de Desarrollo Agrario de la provincia) son algunos ejemplos de iniciativas de instituciones públicas que incorporan conocimiento, agregan valor y vinculan los eslabones productivos con gran capacidad de reproducirse en mayor escala. Estas iniciativas permitirían que los distintos actores de la cadena obtengan beneficios por encima de los que generan en la actualidad, apuntando a revertir la precariedad de las relaciones laborales y la informalidad.

En segundo lugar, se debe profundizar la capacitación de los diferentes actores vinculados al proceso productivo, especialmente en lo que refiere al sector primario, lo que constituye un desafío mayúsculo por la cantidad de actores intervinientes, la complejidad de sus relaciones (mediadas por la propiedad de la tierra) y la urgencia las problemáticas que allí se presentan. La red institucional que conforma

el Estado tiene herramientas únicas para transformar este horizonte de posibilidades, mejorando la calidad de vida de los productores en la medida que también se valoriza el fruto de su esfuerzo. Por otro lado, se requiere implementar mecanismos de asociación entre quienes producen, que permitan crear articulación en la cadena de valor. Para ello, es necesario que el sector pueda avanzar en los niveles de formalización y organización, que permita acceso al financiamiento y coordinación estratégica para su promoción.

En tercer lugar, no se debe perder de vista la necesidad de subsanar la tendencia deficitaria de la infraestructura, especialmente aquella asociada a la cobertura de servicios públicos y el transporte de cargas. Tal como se mencionó anteriormente, obras de envergadura como la apertura de autopistas o ramales ferroviarios, la conexión del puerto y hasta una posible reforma del aeropuerto son elementos importantes para potenciar la producción de bienes, pero actualmente también presentan déficit la infraestructura de caminos rurales y otros secundarios, que son de gran importancia para brindar viabilidad al cordón flori-frutihortícola, o la provisión de una red acorde a las necesidades del tratamiento de efluentes del sector industrial.

En cuarto lugar, toda acción estatal tendiente a favorecer el desarrollo del capital también debe exigir que las actividades productivas sean reguladas. Es necesario que el Estado asuma un rol protagónico en el control del riesgo que dichas actividades generan, respecto al uso del suelo y al tratamiento de los efluentes vertidos de forma sólida, pero también aquellos que son volcados a las cuencas o emanados al aire. La actividad productiva implica una transformación ambiental y es necesario reducir sus externalidades negativas a la mínima expresión.

Se debe trabajar en pos de abrir un horizonte exportador para las pymes locales, impulsando nuevas actividades, propiciando su articulación con miras en potenciar la cadena de valor regional, dotando de tecnología, brindando capacitación y asesoramiento en estrategias de mercado. Sin embargo, no puede perderse de vista que todo ello podrá

lograrse en tanto se produzca la expansión del mercado interno como parte de una estrategia nacional de desarrollo con inclusión social.

## **La ciudad en movimiento**

La movilidad urbana es una respuesta a las condiciones que ofrece la ciudad y a la demanda generada por las actividades económicas, sociales y culturales que se desarrollan en distintos puntos del territorio. Cuando el acceso a la movilidad depende casi exclusivamente de tener un vehículo particular, como ocurre en buena parte de nuestras ciudades, esto se convierte en un factor que profundiza la desigualdad. Por eso, es fundamental pensar la movilidad como un derecho social: todas las personas deberían tener la posibilidad de trasladarse con comodidad, seguridad y a costos accesibles.

Este tema no puede abordarse sin tener en cuenta sus implicancias ambientales, energéticas y sociales. Por eso, desde el Estado se diseñan estrategias que buscan orientar los modos de desplazamiento. Algunas de ellas apuntan a desalentar ciertos usos, como el automóvil particular, a través de políticas que priorizan el espacio público para medios de transporte más sustentables. Otras medidas, en cambio, buscan incentivar directamente el uso del transporte público, mejorando la frecuencia, las condiciones del servicio, las tarifas y los recorridos.

En este sentido, la planificación del sistema de transporte tiene que partir de ciertos principios básicos. Olga Ravella (2015), investigadora de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP, propone que toda intervención estructural sobre las redes de movilidad debería considerar elementos como: el tipo de usuarios que las utilizan, la relación entre las rutas y los centros de actividad que conectan, la flexibilidad de las obras frente a futuros cambios, el impacto ambiental, la accesibilidad para personas con movilidad reducida, la seguridad vial, la calidad visual urbana y la preservación del patrimonio local.

Siguiendo estos principios se desprenden dos acciones fundamentales para el desarrollo armónico de la movilidad en el partido: por un lado, la jerarquización del transporte público respecto de otras formas de movilidad que demandan más consumo de energía, mayores tiempos de viaje, costos más altos para la economía familiar, accidentes de tránsito y un entorno urbano más caótico y contaminado. Y, por otro lado, dar continuidad a obras clave para que la forma automotora pueda ganar en seguridad y fluidez, tanto dentro del partido como en la conexión con otros municipios del AMBA.

En esta línea con lo anteriormente planteado, la extensión de la Ruta Provincial N.º 6 tendría un valor fundamental, dado que permitiría mejorar la conexión terrestre de las cargas que provienen del puerto y del complejo industrial platense, y también acompañar el posible funcionamiento del Aeropuerto de La Plata como terminal de pasajeros y cargas. Además, fortalecería la vinculación con distritos vecinos como San Vicente, Almirante Brown, Presidente Perón y Cañuelas. Dado que atraviesa zonas con valor ambiental y habitacional, es imprescindible que se realicen estudios de impacto ambiental que aseguren una implementación responsable.

Otra obra clave es la Autopista Presidente Perón, pensada como un segundo anillo de circunvalación para el Gran Buenos Aires. Permitirá unir las autopistas que parten desde la Ciudad de Buenos Aires con localidades del conurbano, mejorando la circulación de bienes y personas entre La Plata y los municipios del área metropolitana. Esta vía tiene potencial para descongestionar los accesos tradicionales a la capital y potenciará el desarrollo de sectores como el cordón frutihortícola y el polo industrial platense. Según datos oficiales, su construcción generaría unos 2.800 puestos de trabajo directos e indirectos.

También es importante destacar el interés de dar continuidad a la Autopista Ricardo Balbín, desde la rotonda de 32 y 120 hasta su cruce con la Ruta 11, atravesando los partidos de Ensenada y Berisso. Esta obra permitiría completar un circuito rápido alrededor de la ciudad, mejorando la conexión con barrios del sureste y con municipios

como Magdalena y Punta Indio. Además, es clave para mejorar el tránsito de cargas del puerto y del complejo industrial, especialmente ante la posible reactivación de la Terminal de Contenedores. La actual congestión en la avenida 122 –por donde circulan autos particulares, transporte público y tránsito pesado– demuestra la urgencia de adecuar la infraestructura vial al crecimiento económico de la región.

En el caso del transporte ferroviario, existieron planes como el elaborado por Ferrocarriles Argentinos para el periodo 2016-2020, que proponían la recuperación de numerosos ramales: La Plata-Brandsen, La Plata-Temperley-Haedo, La Plata-Luján, La Plata-Circunvalación y La Plata-Río Santiago. Estas líneas podrían sumarse al Tren Universitario, que funciona desde 2013 y representa una experiencia positiva en términos de conexión local. La reactivación de estos servicios es una variante a tener en cuenta con el fin de mejorar la interconexión de áreas de alta congestión.

La conexión del sistema ferroviario con el entramado productivo y logístico es otro aspecto crítico. La falta de jerarquización del tren de cargas, la peligrosidad de algunos cruces viales, y la ausencia de conexiones con puntos estratégicos como la Terminal de Contenedores, limitan seriamente la eficiencia del transporte de mercaderías. Resolver estos problemas es clave para que el sistema logístico se convierta en una verdadera palanca del desarrollo productivo local.

En relación al Puerto La Plata, su puesta en funcionamiento a pleno representa una gran oportunidad para fortalecer la economía local y generar empleo: se estima que podría crear alrededor de 450 empleos directos y más de 12.000 indirectos relacionados con transporte y logística. El puerto tiene ventajas comparativas destacadas: está ubicado cerca del océano, lo que reduce los costos de navegación, su canal de acceso es más económico de mantener que el de Buenos Aires, y posee infraestructura adecuada para operar con eficiencia. Además, está bien conectado por vía terrestre y ferroviaria con los principales centros industriales y de consumo del país. Sin embargo, su potencial está limitado por las reglas del comercio marítimo de

mercancías, de carácter transnacional, y a la inserción de la Argentina en el mundo. La recuperación de una Flota Mercante Nacional, además de dinamizar la actividad de los astilleros locales (entre ellos, el Astillero Río Santiago), tiene potencial para apuntalar el comercio exterior nacional, dinamizar la actividad de sus puertos, fortalecer las finanzas públicas y el empleo argentino. Oportunidades como la exportación de bienes industriales o agroindustriales de localización regional deben ser tomadas en cuenta a la hora de pensar su dinamismo.

Por último, la recuperación del Aeropuerto de La Plata también se presenta como una oportunidad clave para mejorar la conectividad y potenciar la producción regional. El proyecto de remodelación de 2012 estimaba que su reactivación podría generar unos 500 empleos, entre directos e indirectos. Evaluar su estado actual, actualizar su infraestructura y avanzar en su puesta en marcha para vuelos comerciales sería un paso importante en esa dirección.

En definitiva, para impulsar el desarrollo de la Región Capital se necesita una mirada integral sobre la movilidad, el transporte y la logística. Las obras viales y ferroviarias, el puerto y el aeropuerto deben pensarse de forma articulada con la producción local, la planificación urbana y el bienestar de las comunidades. La movilidad no es solo un problema de infraestructura: es también una herramienta para construir un territorio más justo, inclusivo y sustentable.

## **Lo estructural: las obras de agua y saneamiento**

El Plan Estratégico de Agua y Saneamiento (PEAS), impulsado desde 2014 por el Sosba (Sindicato de Obras Sanitarias de la Provincia de Buenos Aires) junto con el Gobierno Provincial y la UNLP se erige como un ambicioso proyecto para garantizar este derecho humano a todos los bonaerenses. Se trata de una serie de obras de infraestructura sanitaria de gran escala que se llevarán a cabo a lo largo de 30 años (en materia de obras sanitarias, se debe proyectar el crecimiento



poblacional y urbano anticipándose varias generaciones) en toda la Provincia de Buenos Aires, con especial atención sobre la región del Gran La Plata.

En nuestra región el déficit sanitario continúa siendo un drama que afecta a miles de platenses, ya que la mayor parte de la infraestructura disponible tiene décadas de antigüedad y se encuentra cercana al colapso. Los expertos en el tema sostienen que es menester continuar construyendo y modernizando la infraestructura de extracción y purificación del agua como también del sistema cloacal, mientras se construye el anillo sanitario periférico que vincule a todos los partidos del tercer y cuarto cordón del Área Metropolitana de Buenos Aires, uniendo las plantas de Punta Lara con las de Campana.

El costo de todas las obras públicas necesarias para regular el abastecimiento de agua potable y de cloacas a las y los bonaerenses durante 30 años estuvo presupuestado, al momento de aprobarse el PEAS, en menos de US\$11.200 millones.

La Plata necesita una infraestructura hídrica apta para soportar el enorme caudal de crecimiento vivido en los últimos años, y que la prepare para el futuro. Es importante continuar el camino emprendido estos últimos años, donde se destaca la inversión del Gobierno Provincial para cambiar 197 kilómetros de cañerías, que tenían alrededor de 70 años de antigüedad, en una obra que impacta directamente sobre 500 mil platenses. Aparece como otra obra estratégica el Acueducto Norte (aún en construcción), que sumará 10 millones de litros por hora, mejorando significativamente el servicio de agua corriente en la región Capital.



## Lo que nos debemos: construir una ciudad de iguales

El esquema urbano imperante –del cual nuestra ciudad no es la excepción– está organizado en torno a los roles de género dominantes, permitiendo su consolidación. Las ciudades se han convertido en escenarios de luchas y conquistas para las mujeres y diversidades, en todo el mundo. La irrupción en la ocupación del espacio público en nuestra ciudad a partir de las marchas del 8M, del Ni Una Menos, de la experiencia de ser sede de dos encuentros plurinacionales de mujeres y diversidades, ha cambiado las trayectorias de muchas mujeres: la masificación del feminismo nos permitió, entre muchísimas otras cosas, empezar a desnaturalizar nuestras propias prácticas urbanas, a reflexionar sobre cómo habitamos la ciudad y cómo nos relacionamos con el espacio urbano y también a jerarquizar la cuestión del miedo: ¿cómo sería una ciudad segura para las mujeres y diversidades?

Es importante repensar La Plata, histórico faro de avance y progreso, considerando las peleas que se han dado por la igualdad y

equidad entre los géneros. La identidad de género determina la forma de vivir la ciudad, como también lo hace la dimensión de clase. Vemos diariamente cómo se modifica la manera de transitar y habitar los espacios según estas dimensiones. ¿Por qué se deben tomar caminos más largos, ya que eventualmente los más cortos no son seguros? ¿Qué pasa con las madres con hijos en carritos a la hora de usar el transporte público? Los lugares que transitamos forman parte de nuestra identidad y nuestra historia, y por lo tanto la manera en la que se vive la ciudad queda inscrita en la condición de género. En la ciudad siguen existiendo lugares atravesados por normas de género, que dictaminan cuáles son los espacios y los roles apropiados para las mujeres, las trans, travestis o migrantes.

Repensar la ciudad supone reconsiderar la experiencia urbana de las mujeres y diversidades para poner en valor esas experiencias y hacerlas protagonistas del cambio, favoreciendo el proceso de emancipación de género que se está dando de manera vertiginosa desde los inicios de la segunda década de este siglo.

Cuando hablamos de una ciudad en la que las mujeres y las diversidades se encuentren contempladas, nos referimos a una ciudad que valore la especificidad de esos vínculos, favoreciendo la apropiación del espacio y la construcción de relaciones en sus propios términos. La planificación urbana debe dejar de darse en torno a la idea de “habitante típico”, ya que no contempla la diversidad de formas posibles de habitar la ciudad. De la misma manera que hemos aprendido (y legislado) que era necesario adaptar algunas infraestructuras de la ciudad para que personas con movilidad reducida puedan realizar sus actividades cotidianas debemos comprender que tampoco da lo mismo la existencia de corredores con buena iluminación, monitoreo de cámaras, más y mejores baños públicos, mobiliario y servicios que faciliten la socialización y un sistema institucional capacitado para procesar esa demanda.

En el proceso de refundación platense con el que soñamos, la cuestión de género y la inclusión de las diversidades es fundamen-

tal. La nueva era demanda que las nuevas infraestructuras sean accesibles, seguras e inviten a ser vividas y disfrutadas por la totalidad de la población.

## CONSIDERACIONES FINALES

---

A lo largo de este libro, hemos trazado una línea histórica desde la llegada de los primeros habitantes hasta nuestros días, exponiendo las principales características urbanas y territoriales de la ciudad de La Plata. En los cuatro capítulos se han abordado temáticas relativas a la composición demográfica y territorial, las actividades productivas, la movilidad urbana y las condiciones habitacionales, entre otros importantes asuntos. Se ha procurado reflexionar, de manera transversal, sobre los principales problemas y limitaciones, así como las potencialidades y las posibles líneas de acción para volver a poner la ciudad en el lugar que se merece. Es necesario continuar trabajando con mirada de largo plazo, recuperando nuestros valores fundacionales.

A modo de conclusión, es necesario destacar que todas las reformas y acciones que nuestra ciudad debe desarrollar requieren del compromiso de toda la ciudadanía y especialmente de las/los responsables de la gestión pública en todos sus niveles. Tal es así que

En primer lugar, creemos necesario destacar que no puede escindirse al partido de La Plata del devenir de la región que lo contiene. Es necesario reducir a su mínima expresión la fragmentación jurisdiccional, que es acompañada por la desarticulación conceptual e ideológica entre diversas políticas programadas y ejecutadas aún por una misma área de gobierno, así como por la desconexión institucional, fundada sobre la supervivencia de los históricos parcelamientos técnico-departamentales. Cada medida de gestión requiere de una idea política general que la guíe y le otorgue coherencia al conjunto de decisiones. De este modo, toda opción que se tome en pos de la técnica debe estar subordinada a la política macro que la oriente.

Olvidar que toda decisión de política pública tiene un sustento ideológico, nos puede hacer caer en las peligrosas trampas del proyecto tecnocrático, que no hace más que favorecer la concentración de recursos en grandes actores bajo un ingenuo camino de gestión que ofrece una única vía para el desarrollo.

En segundo lugar, es importante destacar que para “hacer ciudad” debemos ordenar y dirigir el crecimiento urbano respetando y valorizando a la ciudad ya existente, así como la identidad de sus habitantes. La ciudad vincula a quienes la habitan y/o transitan, en sus distintas dimensiones temporales: presente, pasado y futuro. Es un sistema cuya transformación nunca se detiene, que se recrea de forma permanente y se va incorporando sobre la trama histórica, uniéndolo a las generaciones.



La definición del tipo de ciudad que queremos debe pensarse junto con el tipo de lazos sociales, de relaciones con la naturaleza, de estilos de vida, de tecnologías y de valores estéticos que deseamos.

Si el mercado es el conductor de la urbanización y el Estado limita a favorecer mayoritariamente la creación de círculos de socialización aislados, otorgando jerarquías a sus habitantes y subordinando la creación de riqueza socialmente útil a la libre decisión de actores minoritarios, la suerte estará echada para las grandes mayorías. Un escenario de estas características supone un evidente incumplimiento de la promesa fundacional con la que se creó nuestra ciudad y que forma parte de nuestra idiosincrasia, comprometiendo a las futuras generaciones a convivir en un marco de violencia e injusticia social. La coordinación entre estado y mercado –considerando la atracción de inversiones y la generación de puestos de trabajo– debe desarrollarse en el marco de un proyecto urbanístico abarcador y superador de las particularidades propias de la coyuntura o interés de los desarrolladores.

En tercer lugar, no podemos perder de vista las oportunidades que las tecnologías nos brindan y la importancia que ellas tienen en el desarrollo económico y la inclusión social. También debe ser tenido en cuenta que, así como la tecnología abre un sinfín de nuevas oportunidades, también produce una brecha en términos de acceso y/o alfabetización, configura nuevos territorios y tiene alcances sobre nuestra cultura.

Es deber del Estado impulsar la innovación con un sentido social, facilitando la asociación, la transferencia y la apropiación por parte de la comunidad de la tecnología. Bien puede darse en el impulso de procesos productivos innovadores o proyectos que tengan como fin la utilidad del conjunto.

En cuarto lugar, en esta investigación se han propuesto algunas acciones de gobierno estratégicas que permitirían expandir las fronteras de la producción local de alimentos, bienes y servicios, y el mejoramiento de las condiciones de la vida cotidiana, teniendo en cuen-

ta las particularidades de cada vecino/a, considerando que existen muchas maneras de transitar la ciudad.

Mediante la lectura de estas páginas, desde el IPeJuS queremos convocar a todos los actores de la ciudad: a nuestros queridos vecinos y vecinas, a las y los dirigentes de todos los espacios, a equipos técnicos, a las cámaras empresariales y asociaciones de emprendedores, a los sindicatos y a todas las instituciones que participan de la vida social de cada localidad a pensar la ciudad en la que queremos vivir. Con la voz de todas/os, de forma democrática, plural y transversal encontraremos la manera de sentirnos nuevamente cobijados en una comunidad de la que todos y todas seamos parte.



## BIBLIOGRAFÍA

---

- Aón, L.; Cola, A.; Giglio, L. (s/a). Políticas de transporte y movilidad para la planificación del crecimiento urbano. GII Movilidad, ambiente y territorio. Instituto de Investigaciones y Políticas del Ambiente Construido. FAU. UNLP.
- Aón, L.; Cola, A.; Giglio, L. (2017). Patrones modales de movilidad y desarrollo urbano no planificado en la ciudad de La Plata. *Revista Transporte y Territorio* N°17. Pp. 117-144.
- Arano, Laura (2016). Accionar La Plata. Abordaje estratégico de políticas públicas para la capital de la Provincia de Buenos Aires.
- Arturi, D.; Langard, F. y Adriani, L. (2012). La industria del Gran La Plata según el último Censo Nacional Económico. *Revista Estudios Socioterritoriales* N° 12. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Tandil.
- Arturi, D.; Epelbaum, G.; Boncompagno, S. (2017). “Transporte de carga en el Gran La Plata, Puerto y sector productivo. Diagnóstico y propuestas de intervención.” Diagnóstico preliminar del estado de situación sobre la cuestión del transporte y el sector productivo en la región del Gran La Plata. Convocatoria Universidad y Transporte. Ministerio de Educación de la Nación.
- Birche, M.; Jensen, K. (2018). Relevamiento y catalogación de los espacios verdes de uso público en la ciudad de La Plata, Argentina. *Revista Urbano* N° 37, pp. 82-93.
- Borja, J. (2003). La ciudad como oferta y la innovación urbanística. En *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial. Madrid.
- Borja, J.; Castells, M. (1998). *Local y Global: la gestión de las ciudades en la era de la información*, Taurus, Madrid.

- Castel, R. (2010). El ascenso de las incertidumbres: trabajo, protecciones, estatuto del individuo. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.
- Carrillo, I. (1994). Ecología urbana y desarrollo sustentable en las ciudades. En Alderoqui, S. y Penchansky, “Ciudad y Ciudadanos: aportes para la enseñanza del nuevo mundo”. Paidós, Buenos Aires.
- Contreras Nossa, E. (2018). Desplazamientos urbanos. Brecha de renta y participación. Revista Café de las ciudades, N° 162. Disponible en: <http://www.cafedelasciudades.com.ar/sitio/contenidos/ver/143/desplazamientos-urbanos.html>
- De Mattos, C. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿impactos de la globalización? Revista EURE, vol. XXVIII, núm. 85. Universidad Católica de Chile.
- Díscoli, C; San Juan, G; Rosenfeld, E; y otros (2005). Niveles de calidad de vida urbana y estado de necesidades básicas en servicios e infraestructura. ASADES, vol. 9.
- Frediani, J.C. (2009). Las nuevas periferias en el proceso de expansión urbana. El caso del partido de La Plata [En línea]. Geograficando, 5(5). Disponible en: [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.4445/pr.4445.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.4445/pr.4445.pdf)
- Frediani, J.C. (2010). Lógica y tendencias de la expansión residencial en áreas periurbanas. El Partido de La Plata, Buenos Aires, Argentina, entre 1990 y 2010. Tesis doctoral en Geografía. FaHCE. UNLP.
- Frediani, J.C. (2013). Escenarios futuros de la expansión urbana en Argentina. Estudio de caso: El Partido de La Plata. Revista Geog. Espacios, Vol. 3 N° 4.
- Frediani, J.C.; López, M.J. (2014). Diseño de una matriz de medidas tendientes a la integración ciudad-movilidad a partir de las componentes ambiental, energética y social. Revista Transporte y Territorio N° 11.
- Frediani, J. C.; Matti, C. (2006). Transformaciones urbanas en el partido de La Plata desde los años ‘90. ¿Hacia un modelo de ciudad

- compacta o difusa? [En línea]. Geograficando, 2(2). Disponible en: [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.359/pr.359.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.359/pr.359.pdf)
- Frediani, J.; Rodríguez Tarducci, R.; Cortizo, D. (2018) Proceso de gentrificación en áreas periféricas del partido de La Plata, Argentina. *Revista Quid* 16, núm. 9. Páginas 9-37.
- García, M. (2015). Horticultura de La Plata (Buenos Aires). Modelo productivo irracionalmente exitoso. *Revista Facultad de Agronomía La Plata* Vol. 114 N° Especial 1.
- Garnier, A. (1994). El cuadrado roto. Sueños y realidades de La Plata. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas. Buenos Aires.
- González Medina, M. (2012). “La planificación estratégica de «nueva generación»: ¿Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial?».
- Geopolítica(s). *Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 3, núm. 2, 271-291.
- Harvey, D. (2012). Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana. Ediciones Akal. Salamanca.
- Karol, J.; Ravella, O.; y otros (2006). Crítica de modelos de gestión de la movilidad urbana. A propósito del análisis del caso de la microregión del Gran La Plata. FAU - UNLP. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/27706/Karol+-+Cr%EDtica+de+modelos+de+gesti%F3n+de+la+movilidad+urbana.pdf;jsessionid=2355AA76FFA35A744B7EF73996A8EAAC?sequence=4>
- Leao Dornelles, L. (2013). Ciudad, memoria y patrimonio: el caso de la preservación patrimonial en La Plata. *Revista AURA de Historia y Teoría del Arte*, N°1.
- Lefebvre, H. (1967). El derecho a la ciudad. Ediciones Península. Barcelona.
- Levenzon, Fernanda (2014). El derecho a la ciudad y reformas legales en Argentina y América Latina. XI Simposio de la Asociación

- Internacional de Planificación Urbana y Ambiente (UPE 11). La Plata, Argentina.
- Lopez, M.J. (2015). Red viaria, ciudad y paisaje. Aproximación teórica metodológica para su diseño. Tesis doctoral. FAU-UNLP. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/63160>
- Losano, G. (2006). La Plata: de la ciudad apreciada a la ciudad ignorada. *Geograficando*, 2(2). Disponible en: [http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.360/pr.360.pdf](http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.360/pr.360.pdf)
- Losano, G. (2011). Código de ordenamiento urbano y economía urbana. Análisis de una problemática concreta en la ciudad de La Plata. *Revista Quid* 16, N° 1. Pag. 74-91.
- Morosi, J. (1999). Ciudad de La Plata. Tres décadas de reflexiones acerca de un singular espacio urbano. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires.
- Narodowski, P. (2017). La industrialización en el periurbano de La Plata. ¿Periferia económica o exópolis? En Adriani, H.L.; Suárez, M.J. y Narodowski, P. "Territorio y producción. Dinámicas, heterogeneidad y conflictos en el sector industrial del Gran La Plata durante el período de hegemonía neodesarrollista". Prohistoria ediciones, Rosario.
- Pacheco, M.; Andrade, G. (2017). Patrimonio doméstico y turismo en la ciudad de La Plata. La casa compacta racionalista y su incorporación al turismo cultural como base de su preservación. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas. Buenos Aires.
- Perceval, M. C. (2010). "En camino hacia el derecho a la ciudad" en Perceval, María Cristina y Timerman, Jordana (coords.). "Derecho a la ciudad: una ciudad para todas y todos". Buenos Aires, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.
- Reese, E. (1999). Planes estratégicos: limitaciones y oportunidades. En *Curso Internacional Ciudad Futura. Nuevas modalidades en planificación y gestión de ciudades*. Rosario, Argentina.

- Ruiz, M.D.; Vázquez, A. (2012). Planificación estratégica vinculada a la accesibilidad vial a un puerto. XVI Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito.
- Schneier Madanes, G. (1994). Las formas de la ciudad a la hora de la globalización. En Alderoqui, S. y Penchansky, “Ciudad y Ciudadanos: aportes para la enseñanza del nuevo mundo”. Paidós, Buenos Aires.
- Sonderéguer, P.; Repar, A. (2016). Los desafíos del peronismo urbano. Revista Cada 17. Universidad Nacional de Lanús.
- Vallejo, G. (2000). De los Apeninos a La Plata. Los italianos en la construcción de la “nueva capital”. Anuario del Instituto de Historia Argentina (1), 153-173. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art\\_revistas/pr.2914/pr.2914.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.2914/pr.2914.pdf)

## Otras fuentes consultadas

- Abrodo, R. (2017). La Plata en décadas. Disponible en: <http://www.laplatamagica.com.ar/>
- Belinche, M.; Panella, C. (2010). Postales de la memoria: un relato fotográfico sobre la identidad de la región. 1° edición. Universidad Nacional de La Plata.
- Colombo, N. (2016). Misterios de la ciudad de La Plata. Disponible en: <http://misteriosdelaplata.blogspot.com/>
- Consultora de Estudios Bonaerense S.A. (2015). Proyecto: “Estudio de diagnóstico del Área Metropolitana de La Plata, Berisso y Ensenada”. Unidad Ejecutora Central del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. República Argentina.
- INDEC (2010). “Población total por sexo e índice de masculinidad, según edad en años simples y grupos quinquenales de edad.”. Disponible en: [https://www.indec.gov.ar/ftp/censos/2010/Cuadros-Definitivos/P2-D\\_6\\_441.pdf](https://www.indec.gov.ar/ftp/censos/2010/Cuadros-Definitivos/P2-D_6_441.pdf)

- INTA (2012). Encuesta Florícola del partido de La Plata. Disponible en: [https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-inta\\_producin\\_y\\_comercializacin\\_de\\_flores\\_de\\_corte\\_e.pdf](https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-inta_producin_y_comercializacin_de_flores_de_corte_e.pdf)
- ICOMOS Argentina (2010). Informe sobre el nuevo Código de Ordenamiento Urbano (COU) de La Plata en relación con el patrimonio arquitectónico y urbanístico de la ciudad. Buenos Aires.
- Plan Estratégico La Plata 2010 (2003). Dirección de Asuntos Municipales. Universidad Nacional de La Plata.
- Plan Estratégico Territorial (2011). Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Buenos Aires.
- Plan Operativo Quinquenal de Ferrocarriles Argentinos (2015). Ministerio del Interior y Transporte. Buenos Aires.
- Plan Estratégico La Plata 2030 (2016). Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires Distrito I. Instituto de Estudios Urbanos - Comisión de Accesibilidad. Mesa de Trabajo: Movilidad. La Plata.
- “Vivienda, arquitectura y urbanismo al servicio de la comunidad nacional en el proyecto peronista (1946-1955)”. Disponible en: <https://historiadelperonismo.com/?p=6653>

## Publicaciones periódicas

- “Muertes por accidentes de tránsito en La Plata: cuáles son las avenidas más peligrosas”. Disponible en: <https://www.0221.com.ar/nota/2018-5-21-12-51-0-muertes-por-accidentes-de-transito-en-la-plata-cuales-son-las-avenidas-mas-peligrosas>
- “Pintan un nuevo corazón azul en homenaje a las víctimas del tránsito”. Disponible en: <https://www.eldia.com/nota/2018-12-15-16-25-0-pintan-un-nuevo-corazon-azul-en-homenaje-a-las-victimas-de-transito-la-ciudad>
- “Uno por uno: todos los accidentes de tránsito fatales que hubo en 2018 en La Plata”. Disponible en: <https://www.0221.com.ar/nota/2019-1-8-7-38-0-uno-por-uno-todos-los-accidentes-de-transito-fatales-que-hubo-en-2018-en-la-plata>



Este libro contiene una importante recopilación de información pública, datos oficiales, institucionales y de elaboración propia con la pretensión de establecer un diagnóstico preliminar y trazar una hoja de ruta que condense las ideas-fuerza para transformar la capital bonaerense. También se recupera buena parte de la bibliografía existente sobre la ciudad, así como también programas de gobierno anteriores, informes y documentos sobre las principales problemáticas. A partir de este libro de investigación, sistematización y análisis, se proponen posibles líneas de acción gubernamental tendientes a mejorar la vida de los vecinos y las vecinas platenses, en relación con las distintas instituciones de la comunidad.

Reivindica la tradición de planificación urbanística que caracteriza a la ciudad, discute el complejo presente y elabora una propuesta para superar los desafíos actuales. Se trata de un análisis histórico, urbanístico, diagnóstico y propuesta a futuro para la Capital Provincial.

#### **Germán Epelbaum**

Es sociólogo y doctorando en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de La Plata. Maestrando en Ciencia Política en la Universidad Torcuato Di Tella, diplomado en Ciencias Sociales Computacionales y Humanidades Digitales (Universidad Nacional de San Martín) y en Estudios Estratégicos Chinos (Universidad de la Defensa Nacional). Se desempeña como docente en el nivel secundario y como asesor en la Municipalidad de La Plata. Director y fundador de la consultora Arquetipos Ingeniería Política, desde donde realiza estudios de coyuntura política con foco en la provincia de Buenos Aires. Sus líneas de investigación se centran en la geopolítica, el territorio y el desarrollo del sector productivo, con especial énfasis en el Gran La Plata.

#### **Sergio Boncompagno**

Es estudiante avanzado de la Licenciatura y el Profesorado en Sociología por la Universidad Nacional de La Plata. Se desempeña como docente en el nivel secundario y como asesor en el Ministerio de Desarrollo Agrario de la provincia de Buenos Aires. Es miembro fundador de la consultora Arquetipos Ingeniería Política, desde donde ha publicado en coautoría diversas notas de opinión sobre la coyuntura política argentina. Sus líneas de investigación se orientan al transporte y al sector productivo, con especial énfasis en el complejo agroalimentario de la Región Capital. Ha participado en proyectos de investigación como "Universidad y Transporte" y es coautor de ponencias como "Herencia Ferroviaria: hacia la próxima estación" y "Geopolítica y política territorial en Argentina: dos modelos en disputa".