



Fragmentação e conectividade em novas áreas de centralidade metropolitana. O caso de Buenos Aires

Fragmentación y conectividad en nuevas áreas de centralidad metropolitanas. El caso de Buenos Aires

Sonia Vidal-Koppmann¹, Universidad de Buenos Aires/CONICET, sonia.vidalk@gmail.com

¹ Arquitecta y Planificadora Urbana y Regional por la Universidad de Buenos Aires. Doctora en Ciencias Sociales (FLACSO). Profesora (UBA) e Investigadora (CONICET).

RESUMO

A nova acepção de regiões dispersas urbanas (Monclús, 1998; De Matteis, 1998; Nel-Lo, 1998, entre outros) mostrou uma morfologia diferente: a de centralidades fragmentadas desenvolvidas ao longo dos corredores de circulação. Esta nova topologia nas periferias metropolitanas apresenta uma marca socioterritorial, ligadas às mudanças nas práticas cotidianas (Duhau e Giglia, 2008), gerando uma nova lógica espacial. A morfologia destas centralidades baseadas, por um lado, na localização de grandes projetos arquitetônicos destinados às atividades de comércio e serviços e, de outro lado, em sua relação com as malhas rodoviárias metropolitanas, evidencia esquemas de organização territorial na qual a fronteira entre o rural e o urbano é diluída. Na região metropolitana de Buenos Aires (RMBA), produto do planejamento exercido pelo mercado imobiliário, constata-se tal transformação. Para embasar, empiricamente, tais considerações, apresentaremos o progresso da pesquisa em dois corredores rodoviários: norte e sudoeste; destacando em ambos a fragmentação territorial e a segregação socioresidencial. Desta maneira, procuramos expor algumas reflexões teóricas e abrir ao debate quatro questões fundamentais: a) A relação entre as centralidades e a mobilidade urbana; b) As estratégias dos empreendedores em relação à "financeirização" da cidade e da produção de espaço urbano; c) A banalização dos espaços de centralidade como determinantes da dinâmica urbana; d) A desigualdade e a fragmentação de novas e velhas centralidades e seu impacto socioterritorial

Palavras Chave: expansão metropolitana; Novas centralidades; Conectividade.

RÉSUMÉN

La nueva concepción de regiones urbanas dispersas (Monclús, 1998; De Matteis, 1998; Nel-Lo, 1998, entre otros) ha mostrado una morfología diferente: las centralidades fragmentadas desarrolladas a lo largo de corredores viales. Esta nueva topología en las periferias metropolitanas presenta una impronta socio-territorial, relacionada con los cambios en las prácticas cotidianas (Duhau y Giglia, 2008), generando una nueva lógica espacial. La morfología de estas centralidades basada por un lado, en la localización de proyectos de gran envergadura continentales de actividades de comercio y servicios; y por otro, en su vinculación con las redes de autopistas metropolitanas, evidencia esquemas de organización territorial donde los límites entre lo rural y lo urbano se diluyen. En la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y como producto de la planificación ejercida por el mercado inmobiliario, se constata esta transformación. Para sustentar empíricamente las consideraciones precedentes, mostraremos los avances de investigaciones realizadas sobre dos corredores viales: norte y sudoeste; poniendo el foco en la fragmentación territorial y en la segregación socio-residencial. De esta manera intentamos exponer algunas reflexiones teóricas y abrir el debate sobre cuatro cuestiones clave: a) La relación entre áreas de centralidad y movilidad urbana; b) Las estrategias de los desarrolladores en relación con la "financierización" de la ciudad y la producción de suelo urbano; c) La banalización de los espacios de centralidad como condicionantes de la dinámica urbana; d) La desigualdad y la fragmentación de nuevas y viejas centralidades, y su impacto socio-territorial.

Keywords/Palabras Clave: Expansión metropolitana; Nuevas centralidades; Conectividad.

INTRODUÇÃO

La cuestión de la centralidad en los primeros estudios geográficos (Von Thünen, 1826; Christaller, 1933); en las investigaciones de la Ecología Urbana (Escuela de Chicago, 1925), en los análisis socio-espaciales (Lösch, 1954; Haggett, 1965), entre otros, aparece asociada a la noción de un nodo de actividades que genera fuerzas de atracción centrípetas concentrando flujos de personas, mercancías e información. Asimismo, las investigaciones de la Sociología Urbana (Lefebvre, 1974; Castells, 1974) relacionan esta condición de centro con el desarrollo de un espacio público que facilita las expresiones de participación ciudadana y le confieren un carácter de identidad altamente simbólico.

Sin embargo, la nueva concepción de regiones urbanas dispersas (Monclús, 1998; De Matteis, 1998; Nel-Lo, 1998, entre otros) ha mostrado una morfología diferente: las centralidades fragmentadas desarrolladas a lo largo de corredores viales.

Esta nueva topología en las periferias metropolitanas presenta una impronta socio-territorial, relacionada con los cambios en las prácticas cotidianas (Duhau y Giglia, 2008), generando una nueva lógica espacial.

La morfología de estas centralidades basada por un lado, en la localización de proyectos de gran envergadura continentales de actividades de comercio y servicios; y por otro, en su ineludible vinculación con las redes de autopistas metropolitanas y las vías de circulación rápida, evidencia formas de organización territorial donde los límites entre lo rural y lo urbano se diluyen.

En la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y como producto de la planificación ejercida por el mercado inmobiliario y los desarrolladores privados, se puede vislumbrar esta transformación. Para sustentar empíricamente las consideraciones precedentes, mostraremos los avances de investigaciones realizadas sobre dos corredores viales (norte y sudoeste) de dicha región; poniendo el foco en la fragmentación territorial y en la segregación socio-residencial.

De esta manera intentamos exponer algunas reflexiones teóricas y abrir el debate sobre cuatro cuestiones clave:

- a) La relación entre áreas de centralidad y movilidad urbana
- b) Las estrategias de los desarrolladores en relación con la “financierización” de la ciudad y la producción de suelo urbano
- c) La banalización de los espacios de centralidad como condicionantes de la dinámica urbana
- d) La desigualdad y fragmentación entre áreas de centralidad nuevas y tradicionales y su impacto socio-territorial

A través de nuestras investigaciones, hemos podido verificar la relación que aparece entre las nuevas formas de urbanización privada en la periferia, las nuevas condiciones de movilidad y accesibilidad intraurbana y las centralidades emergentes. Situación que nos ha llevado a estudiar los patrones en común de este nuevo modelo en distintas regiones metropolitanas de América Latina (Lencioni, Vidal et al., 2011), reconociendo que existen procesos marcados de fragmentación territorial asociados a procesos de exclusión social.

El planteo de las cuestiones precedentes nos permitirá avanzar en el objetivo inicial de comprender y explicar la noción de “centralidad emergente” en relación con las nuevas condiciones de la movilidad inter-urbana. Y como objetivo secundario, indagar y profundizar el estudio de dichas centralidades como formas nuevas de urbanización que responden a procesos de globalización altamente complejos y multi-dimensionales.

Los resultados sobre las transformaciones recientes de la RMBA y los patrones en común con otras metrópolis latinoamericanas, constituyen importantes insumos para avanzar en el análisis y la explicación de los cambios y las continuidades de las metrópolis en mutación (Vidal-Koppmann, 2015).

En este sentido, nos parece factible e interesante tomar como encuadre teórico la noción de desarrollo urbano desigual y combinado (Smith, 2012; Harvey, 2008) y el concepto de multi territorialidad (Haesbaert, 2004), aplicándolo a los siguientes ejes de trabajo:

- La segregación socio-residencial y las características del desarrollo urbano desigual y combinado, focalizando no sólo los aspectos que reviste la producción inmobiliaria liderada por los grandes desarrolladores; sino también las cuestiones inherentes al hábitat social, y la relación entre ambas dimensiones.
- La movilidad y la accesibilidad en los corredores de transporte metropolitanos en relación con la fragmentación territorial.
- La producción de paisajes artificiales y el sobre-consumo de suelo de alta productividad agropecuaria o de reserva ambiental, como resultado emergente de las acciones del mercado inmobiliario y de políticas públicas.

Cabe destacar que el fenómeno de expansión metropolitana conlleva un proceso de apropiación y re-significación del territorio con una profunda modificación de las prácticas sociales urbanas.

Los resultados a presentar ponen el foco en los procesos de generación de suelo urbano destinados directa o indirectamente a la reproducción del capital financiero; y por ende, al acelerado fenómeno de financierización urbana (Alessandri Carlos, 2015; De Mattos, 2015; Pradilla, 2009) como mecanismos de planificación del mercado inmobiliario relacionados estrechamente con las mutaciones metropolitanas.

En síntesis, una visión crítica sobre las nuevas formas de producción del espacio en ciudades y regiones urbanas, no debería soslayar la temática de la fragmentación territorial y de la segregación social, fenómenos que demandan estudios multi-escalares, multi-dimensionales y multi-actorales, sobre los escenarios afectados por la globalización. El planteo propuesto en el presente trabajo es tan sólo una aproximación a la problemática que atraviesan las metrópolis en transformación, con la idea de insertarse en el debate del análisis del fenómeno de urbanización en América Latina.

AGENTES PRIVADOS Y PRODUCCIÓN DE NUEVAS CENTRALIDADES

Las transformaciones socio-territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires se remontan a más de tres décadas, presentando como corolario una periferia expandida, donde los límites entre

lo urbano y lo rural son difusos y la alternancia entre enclaves de riqueza y bolsones de pobreza domina el paisaje.

Las inversiones en la región durante los años 90 marcaron un punto de inflexión en el desarrollo metropolitano; y así como en ese decenio la segunda y tercera corona se poblaron de urbanizaciones privadas, la concentración de inversiones en emprendimientos de comercio y servicios de gran envergadura, ha venido acompañando el nuevo estilo de vida de la suburbanización insular.

El denominado “efecto country” ha conducido a una diversificación de productos inmobiliarios que van asociados a una variación de las prácticas cotidianas de los nuevos habitantes suburbanos. La demanda inducida en una clase media-alta de población ha favorecido el asentamiento de centros comerciales, áreas de amenidades, polos gastronómicos y servicios administrativos asociados, fuera de los tradicionales centros urbanos de las ciudades cabeceras de los municipios metropolitanos.

La concentración de inversiones ha generado polígonos de actividades terciarias en vinculación directa con las vías de circulación rápida, recortados del resto del territorio y de los usos del suelo co-lindantes. De tal forma que en determinados lugares de la región, es posible observar shopping centers vecinos a asentamientos precarios o conjuntos residenciales cerrados próximos a basurales a cielo abierto. En la mayoría de los casos, la localización de actividades urbanas en áreas semi-rurales ha requerido de ordenanzas de excepción a las zonificaciones vigentes, alterando el ordenamiento territorial.

Retomando el tema de las centralidades, es interesante destacar la presencia de dos patrones urbanísticos en muchos de los municipios bonaerenses. El primero de ellos está vinculado a una morfología urbana de “ciudad tradicional”, cuyo diseño se remonta al trazado colonial, característico especialmente en los municipios de la región pampeana y en algunas provincias del interior del país. Las actividades comerciales y de servicio se disponen a lo largo de una arteria principal, o bien rodeando la plaza central del municipio y los espacios adyacentes. En la segunda mitad del siglo XX, lo más similar a los centros comerciales son las galerías comerciales que siguen existiendo en muchos casos, próximas a vías peatonales del centro de la ciudad.

El segundo patrón posee una estrecha relación con el fenómeno de dispersión urbana y la aparición de urbanizaciones cerradas, localizadas en zonas semi-rurales. Este nuevo patrón engloba centros comerciales, malls, hipermercados y vastas superficies de estacionamiento de vehículos particulares. El modelo estadounidense del mall asociado a tiendas por departamentos, hipermercados y centros de amenidades requiere importantes extensiones de suelo para su emplazamiento, y por ello, debe asegurarse varias condiciones:

- a) el costo de la tierra
- b) la demanda potencial
- c) las formas de vinculación física con los usuarios

Indudablemente estas tres condiciones se cumplen en determinadas zonas de la periferia metropolitana, vale decir, en las cuñas de urbanización estructuradas a lo largo de los corredores viales. En este sentido, los corredores Norte (Acceso Norte – AU Panamericana – ramales Tigre, Pilar y Escobar); Oeste (Acceso Oeste-Ruta 7) ; Sudoeste (AU Ricchieri – AU Ezeiza-Cañuelas) y Sur

(AU Buenos Aires-La Plata) dejan visible el proceso de suburbanización insular relacionado con el uso intensivo del automóvil (Blanco, 2005) y la aparición de las centralidades emergentes.

No obstante es preciso preguntarse hasta qué punto esa aglomeración de centros comerciales hipermercados, edificios de oficinas inteligentes, centros de amenidades, etc., constituye un área de centralidad. La cuestión clave consistiría en definir si se trata de un cambio en los patrones de usos del suelo, o si estamos asistiendo a una transformación del concepto de área central. Esta cuestión nos remite a analizar la evolución de la noción de centralidad y a plantear si la concentración de inversiones en este tipo de usos del suelo, más allá de ser centros de atracción de flujos de personas y actividades, adquiere el status de una nueva área de centralidad.

En la RMBA, los diagnósticos más recientes reconocen la existencia de patrones diferenciados en los municipios de la tercera y cuarta corona, destacando que el fenómeno aparece en forma incipiente en el corredor Norte en la década de los 80 con la construcción del Unicenter, en la localidad de Martínez (Municipio de San Isidro). Al shopping center luego se le sumaron las tiendas Falabella, el hipermercado Jumbo, un home center y complejos de cines y gastronomía. A diferencia de los emprendimientos de similares características más recientes, el emplazamiento de este nodo comercial se ensambló dentro del tejido urbano existente.

En el caso de los centros comerciales de principios de los 90, los mismos se construyeron en áreas totalmente consolidadas dentro de la Ciudad de Buenos Aires y en los municipios de la primera corona, generando nodos de atracción pero no nuevas centralidades. Más allá del impacto urbano de su localización, en lo que se refiere a la sobre carga de las infraestructuras de servicio, el consumo amplificado de energía y la alteración de las condiciones de transporte y movilidad, su implantación generó un espacio de atracción de población y actividades, pero no puede decirse que el mismo tenga entidad de una subcentralidad.

Por el contrario, es distinta la posición de los grandes espacios para el consumo, el ocio y algunos servicios asociados a ellos (bancos, peluquerías, etc.), que comenzaron a contruirse a fines de los 90 y siguieron instalándose a principios del nuevo siglo en la tercera y cuarta corona de la región, particularmente en los municipios en donde se encontraba la mayor cantidad de urbanizaciones cerradas. En estos casos la localización de shoppings centers (junto con hipermercados, complejos de cines y polos gastronómicos) no se relaciona con las áreas centrales de los municipios y en muchos de ellos representa una situación de competencia (Figura 1).

Figura 1: Centro de Pilar y Km 50



Fuente: Información provista por el Municipio de Pilar, 2008.

La figura precedente muestra en forma esquemática, los dos tipos de centralidad a los que nos hemos referido; por un lado aparece el centro de Pilar (uno de los municipios más poblados de urbanizaciones cerradas) en donde alrededor de la plaza se ubican comercios, galerías comerciales, un alineamiento comercial a lo largo de una arteria peatonal y los principales edificios institucionales; por otro, fuera de la ciudad y en relación directa con la autopista Panamericana aparece un conjunto de edificios de grandes dimensiones, destinado al comercio y al ocio, a los que es difícil acceder si no se cuenta con un medio de locomoción particular. Este aglomerado de “artefactos de la globalización” (De Mattos, 2015), se denomina Kilómetro 50, aludiendo al punto de localización con respecto a la autopista.

Como ha sido señalado por los desarrolladores privados que han intervenido en esta zona, la llegada de los nuevos formatos comerciales se encuentra estrechamente relacionada con el aumento de población residente en clubes de campo y barrios cerrados (Vidal, 2014: 237):

Los barrios cerrados y countries se expanden y los comercios tratan de acompañar esta explosión. Nuestra idea es que todos los que residen en estos emprendimientos puedan satisfacer su demanda de servicios lo más cerca posible de sus hogares (Entrevista a un desarrollador del centro comercial, Arcos del Pilar, 25/03/2006).

La localización de centros comerciales y de amenidades sumados a otras actividades del sector terciario presenta una fuerte concentración de capitales, como fue analizado en investigaciones precedentes (Ciccolella, 2011; Vidal, 2010); una transformación en la morfología urbana (Veczler, 2011) y una forma de movilidad asociada al uso intensivo del automóvil (Blanco, 2005) que además se relaciona con procesos de fragmentación territorial.

Cabe observar que estos emprendimientos no aumentan las superficies destinadas a espacios públicos, porque si bien han sido destinados para el uso de los ciudadanos son espacios

gestionados y explotados por actores privados; y por ende, se puede ejercer una admisión selectiva de público. En estos espacios es imposible concebir ninguna expresión masiva espontánea, ni otro tipo de actividades que no sean las vinculadas al consumo y las amenidades, aunque algunos estudios (Duhau y Giglia, 2008; Abba, 2010) los vinculan con las nuevas prácticas de los habitantes urbanos y suburbanos y de determinados grupos etarios (específicamente adolescentes).

Es necesario destacar en este punto que de por sí sólo un hipermercado o un centro comercial en la periferia metropolitana, no posee suficiente entidad como para devenir en un área de nueva centralidad; sin embargo, cuando en un mismo territorio van emergiendo otras actividades asociadas (hoteles de alta gama, edificios corporativos, bancos, establecimientos educativos privados, etc.), el conjunto puede ser considerado como una subcentralidad caracterizada por una tipología urbanística diferente a la tradicional (Vecslir & Ciccolella, 2011). En ejemplos estudiados en investigaciones anteriores, se ha constatado la tensión que se genera entre este nuevo concepto y las áreas centrales intraurbanas, como prueba de ello reproducimos lo manifestado por un representante de la Cámara de Comercio del Partido de Pilar en una de las reuniones anuales de la institución:

Tenemos que dejarnos de llorar (los comerciantes de Pilar) por el auge del Km 50, llegó el momento de hacer algo por nosotros mismos y modernizar el centro comercial de la ciudad, es una cuestión de supervivencia. Si queremos que la gente venga y gaste en Pilar, tenemos que ofrecerles una ciudad acorde (SCIPA, 22/11/2005).

Quedaría por plantear una tercera modalidad de subcentro asociado a las ciudades privadas que también se están consolidando dentro de la región. En efecto, en algunas de ellas que ya cuentan con una población con residencia permanente considerable (en Nordelta en el Municipio de Tigre se estima que habitan aproximadamente 30.000 personas), la localización de usos de comercio y servicios se concentra en una incipiente área central, destinada en principio a los habitantes de los barrios cerrados pero propuesta como un área de consumo y recreación para el resto de la población del partido. Por otra parte, hay que destacar que en este distrito se han concretado dos ciudades privadas y lo dicho para Nordelta es válido también para Villa Nueva.

Por último, hay que señalar que aún puesto en discusión el concepto de centralidad, en la RMBA es posible observar los tres formatos descriptos que, a su vez están reflejando lógicas diferentes dentro de la morfología urbana. Por un lado, los subcentros tradicionales localizados en las ciudades cabecera de los municipios se relacionan con la noción de "área". El área central concentra comercios de todo tipo, edificios institucionales, administrativos y equipamientos comunitarios que son utilizados por los residentes de la ciudad abierta en función de su accesibilidad, medida por los recorridos a pie o en transporte público. Por otro, los subcentros nuevos que concentran principalmente actividades de consumo y ocio se insertan en una impronta reticular donde las vías rápidas de transporte constituyen los nexos indiscutibles para su interconexión. Dentro de este encuadre pueden también integrarse las ciudades privadas, que localizadas en zonas periféricas a la trama urbana conforman nuevos centros vinculados exclusivamente a corredores viales.

NUEVAS CENTRALIDADES Y MOVILIDAD URBANA

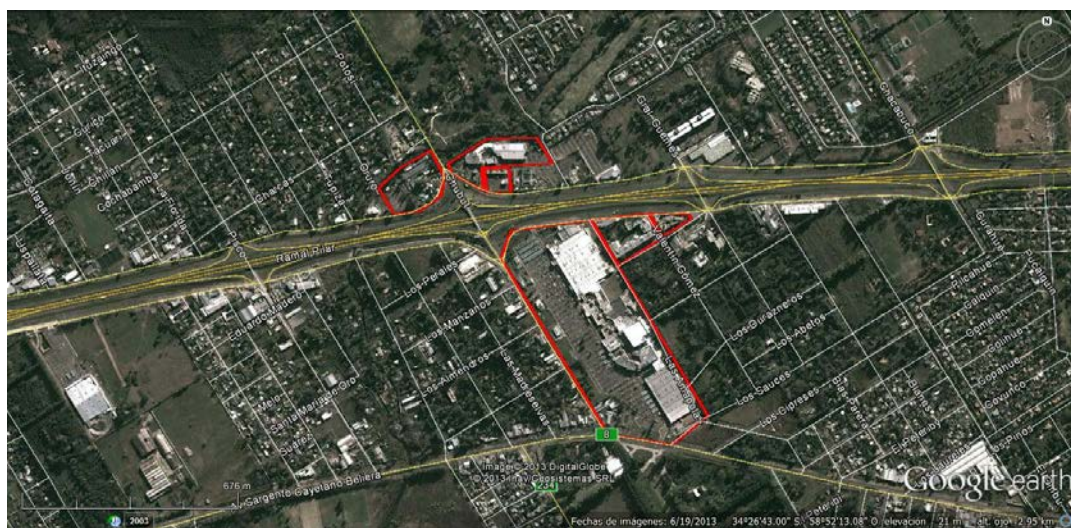
Así como la red de ferrocarriles suburbanos tuvo una incidencia fundamental en la formación y consolidación de los subcentros de la periferia metropolitana (Scobie, 1977; Chiozza, 2000; Torres,

1993), las autopistas radiales han servido para la consolidación de nuevas áreas de centralidad, con características diferenciales en relación con las localizadas en las ciudades cabeceras de los municipios.

El trazado ferroviario y los loteos populares fueron extendiendo la suburbanización en forma poco planificada, favorecidos por un transporte público subsidiado (Torres, 1993); en tanto que la ampliación de la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires y la construcción de autopistas dieron pie a un fabuloso negocio inmobiliario, llevado a cabo por los desarrolladores. Dentro de esta producción especulativa de suelo urbano, los corredores de transporte metropolitanos han jugado un rol preponderante. Por este motivo, nos centraremos en el análisis de dos de ellos en donde la localización de megaproyectos ha adoptado una implantación diferenciada.

El corredor Norte es el que ha concentrado la mayor cantidad de desarrollos urbanísticos (más del 70%), favorecidos por la traza del Acceso Norte y las posteriores ampliaciones en los ramales de Pilar y Escobar. Esta franja de emprendimientos inmobiliarios de envergadura, incorpora a la RMBA municipios de la tercera y cuarta corona, extendiendo sus límites y favoreciendo el proceso de dispersión urbana, con la incorporación de tres ciudades privadas con diferente grado de consolidación (Puertos del Lago, Pilar del Este y Estancias del Pilar). El mencionado eje está integrado por un conjunto de siete municipios con una extensión total de 2.060 Km² y una población de 1.937.200 habitantes (Censo Nacional, 2010). La disposición de los centros comerciales y de amenidades se observa alrededor del kilómetro 50 de la AU Panamericana, en las bajadas de la misma como puede verse en la Figura 2.

Figura 2: Imagen del Km 50



Fuente: Google Earth, 2014.

Según lo expresado por Blanco (2005) para caracterizar esta nueva área de centralidad:

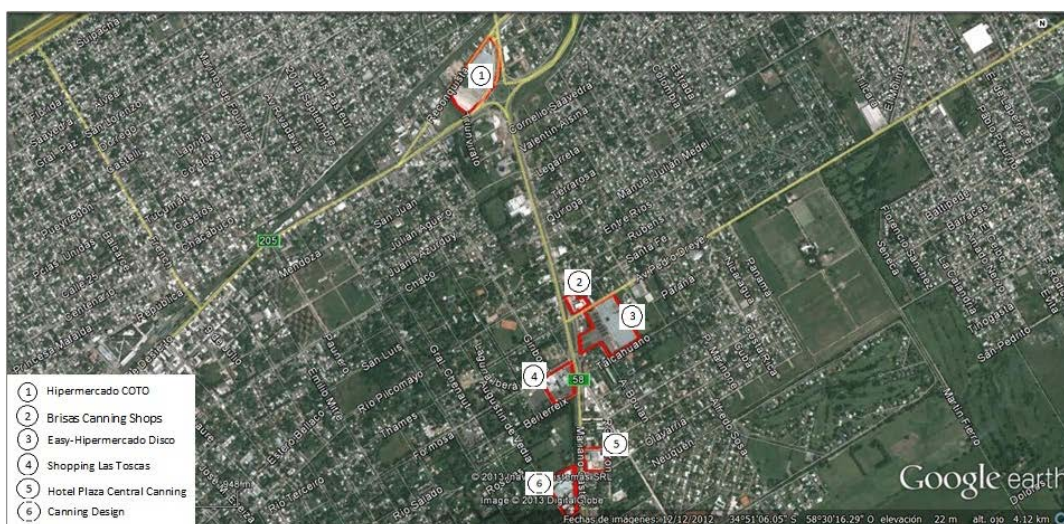
(...) el estilo de conformación urbana de estas funciones es “automóvil – intensivo”. todo el conjunto de transformaciones desarrolladas en Pilar supone consumidores poseedores de, al menos, un automóvil por grupo familiar, y las enormes playas de estacionamiento son la postal de presentación de estas construcciones. Para ir de uno a otro de los emprendimientos situados en la misma intersección hay que atravesar

puentes y playas de estacionamiento. Y no hay ninguna organización de la circulación peatonal que permita, favorezca o estimule el desplazamiento a pie entre estos emprendimientos y los situados en la anterior “bajada” del Acceso Norte. Las distancias se miden por bajadas de la autopista denotando formalmente el carácter lineal no continuo, con instalaciones puntuales que adquieren esta configuración del centro comercial y de servicios. Una diferencia más que notoria con respecto a las centralidades tradicionales de la RMBA (Blanco, 2005:2089).

El corredor sudoeste puede considerarse como una zona de la región metropolitana de Buenos Aires que se extiende a lo largo de un eje vial de alta velocidad, conformado por la Autopista Ricchieri, la Autopista Ezeiza-Cañuelas y la prolongación de esta última a través de las rutas provinciales 52 y 58. En este eje se alinean un conjunto de municipios metropolitanos, que con mayor o menor grado de consolidación urbana, muestran una dinámica propia en materia de desarrollo urbano. Los partidos de la provincia de Buenos Aires que integran este eje son los siguientes: Ezeiza, Esteban Echeverría, Presidente Perón, San Vicente, Cañuelas y La Matanza. Este conjunto concentra 2.433.008 de habitantes (Censo Nacional, 2010) y ocupa una extensión de 2929,58 Km². De todos estos municipios, el único que no posee grandes emprendimientos de urbanizaciones privadas (sólo algunos barrios cerrados o condominios) es La Matanza; aunque conviene destacar que dicho distrito es el más poblado de la región (1.775.816 habitantes) y el que presenta los porcentajes más elevados de población en situación de marginalidad, asentada en villas de emergencia.

En este segundo caso, la localización de los megaproyectos se dispone a lo largo de la ampliación de las rutas provinciales 52 y 58 que se conectan con la AU Ezeiza-Cañuelas. Esta disposición lineal de edificios de grandes superficies que alojan marcas globalizadas, cadenas de hoteles internacionales, hipermercados, complejos de amenidades también globalizados, etc., presenta una topología distinta de nueva centralidad, aunque funcionalmente sea bastante similar a la anterior, ya que para ir de uno a otro de estos centros hay que contar con un medio de transporte particular. La imagen del peatón circulando entre ellos es imposible (Figura 3).

Figura 3: Megaproyectos en el corredor Sudoeste



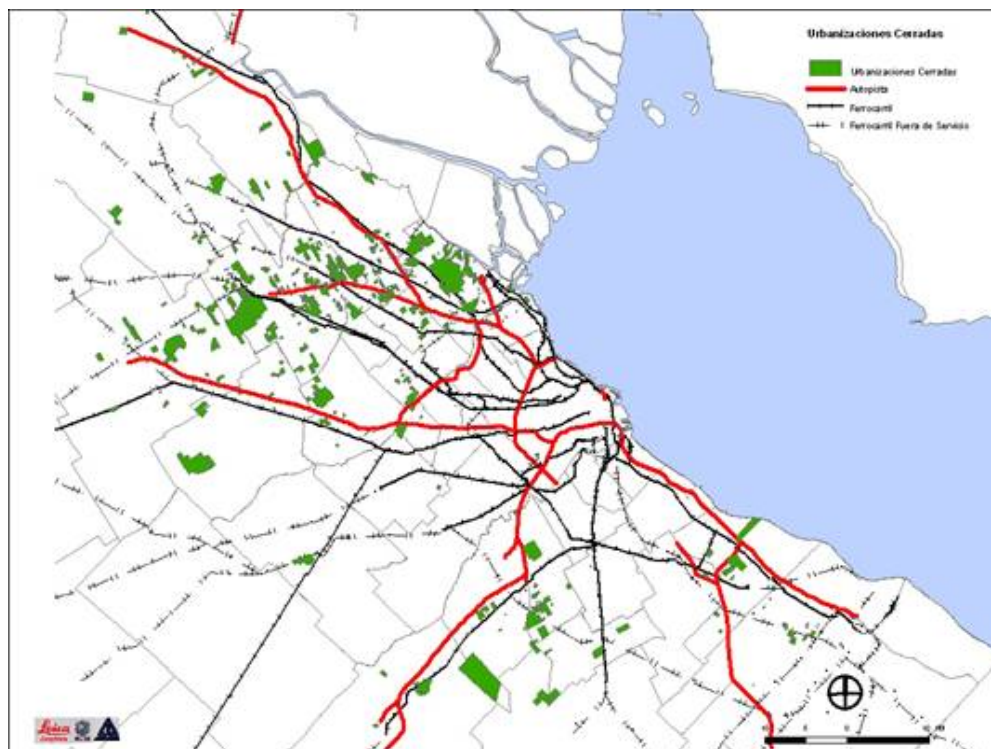
Fuente: Google Earth, 2014.

Estas nuevas centralidades poseen en común una importante concentración de inversiones, en particular de capitales extranjeros, y su vinculación con las zonas de radicación de emprendimiento residenciales privados.

A pesar de que los corredores descriptos obedecen a dos momentos de la historia reciente de nuestro país, previo y posterior a la crisis de 2001, las características funcionales de los mismos se repiten. En efecto, el corredor Sudoeste cuyos comienzos pueden rastrearse a partir de la finalización de las obras e inauguración de la AU Ezeiza-Cañuelas (segundo tramo inaugurado en agosto de 2001) intenta replicar el esquema de los corredores Norte y Noroeste que fueron los primeros en consolidarse en la región.

Con respecto a lo enunciado, se ha podido verificar que las fechas de inauguración de los grandes proyectos destinados al comercio y al ocio o turismo, se registran desde el año 2005 en adelante. Este momento también coincide con el auge de importantes proyectos inmobiliarios que van recalando en la zona en los municipios de Ezeiza, Echeverría, San Vicente y Cañuelas. Es importante señalar que dicho eje se volvió altamente dinámico en los inicios del presente siglo. Desde la construcción del primer club de campo en 1964 (Mi Refugio en la localidad de Canning, municipio de Ezeiza) se han concretado más de sesenta urbanizaciones cerradas, están en marcha más de quince proyectos y otros veinte más de edificios comerciales e industriales (Vidal, 2015). Fundamentalmente este crecimiento de las áreas residenciales ha generado un efecto de multiplicación del sector de comercio y servicios pero con el nuevo formato de megaproyectos. Puede observarse en la Figura 4, los barrios cerrados y clubes de campo que forman el contexto de las nuevas centralidades en los casos bajo estudio.

Figura 4: Urbanizaciones privadas y corredores viales en la RMBA



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU-UBA, 2011.

Ambos corredores constituyen un visible ejemplo del cambio en el paradigma de la expansión metropolitana, conformado por un proceso de construcción de suburbios insulares, netamente diferenciados de la trama urbana por sus características socio-territoriales. La ciudad metropolitana dispersa concebida y planificada por los mecanismos de mercado, es el resultado de una mutación territorial (Vidal, 2015), en donde no sólo se esparcen fragmentos de ciudad dentro de ámbitos rurales; sino que también aparecen estas nuevas áreas de concentración de comercios y servicios organizadas en función de la movilidad, y diferenciadas de los usos de suelo pre-existentes.

La incidencia de estas transformaciones en el ordenamiento territorial es evidente. En la generación de estos nuevos escenarios el rol del Estado, en los '90, se inclinó a favorecer las tendencias del mercado, en lugar de controlar los procesos liderados por los agentes privados. Con posterioridad, y ya en los inicios del presente siglo la acción oficial comenzó a perfilar nuevos escenarios, mediante planes de construcción de viviendas sociales e infraestructura. De tal forma que al presente, la expansión metropolitana muestra una impronta de desarrollo urbano desigual:

1. La urbanización privada donde sobresalen los emprendimientos de gran envergadura que concentran importantes inversiones en las cuñas urbanas desarrolladas a lo largo de los corredores viales.
2. El tejido urbano en mancha de aceite en donde se insertan los centros y subcentros "tradicionales", poco abastecidos por infraestructuras de servicio y los sistemas de transporte público.
3. El crecimiento de asentamientos informales, desabastecidos por completo de servicios básicos y equipamientos.

Estas tres lógicas co-existen en los territorios de la periferia metropolitana aumentando la fragmentación, con formas de accesibilidad diferenciada a las áreas de centralidad que dependen estrechamente de las condiciones de movilidad urbana y que en las prácticas cotidianas de los habitantes muestran circuitos diferenciados con respecto al consumo y al ocio. Lo que ha quedado verificado en anteriores investigaciones en los dos corredores estudiados, es la proximidad en el espacio de estos diferentes modelos de desarrollo, evidenciando la condición de multi-territorialidad de la periferia metropolitana. Por ende, puede deducirse que la yuxtaposición de estas formas de desarrollo urbano no garantiza un crecimiento sustentable en el mediano y largo plazo.

LA BANALIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS Y LA FRAGMENTACIÓN DE LA CENTRALIDAD

Así como observamos que la urbanización de la periferia está conformada por fragmentos con diferentes niveles de desarrollo, las centralidades presentan una morfología en cuanto a su diseño y función, también diferenciada. La ubicación, la tipología de usos del suelo y el dominio y público o privado de estos espacios, distingue centros tradicionales o subcentros, de nuevas áreas de centralidad o nodos de actividades terciarias. Esta situación lleva, a su vez, aparejadas otras formas de fragmentación.

Según lo expresado por Abba (2010) la fragmentación da visibilidad a la segmentación de la población en cuanto a sus hábitos de consumo y de utilización de sus tiempos de ocio. A esto

habría que sumarle la auto-exclusión de determinados estratos de población (clases medio-altas y altas) que optaron por residir en las urbanizaciones privadas de la periferia, buscando una mejor calidad de vida; en las cuales ya aparece el diseño de un centro propio (el área comercial de Nordelta, de Villa Nueva, de Puertos del Lago y “el Pueblo” en Estancias del Pilar, por ejemplo).

Asimismo la fragmentación se acrecienta al incorporar las variables de movilidad y accesibilidad. En este sentido hay que volver sobre las investigaciones de Blanco (2005) acerca del uso intensivo de vehículos particulares para moverse en el circuito de las nuevas centralidades, destacando en muchos de los casos la inexistencia de un sistema eficaz de transporte público para llegar hasta los nodos de actividades comerciales. También se desprende de la cita de este autor la imposibilidad de deambular de un sitio a otro libremente, ya que sus localizaciones puntuales rodeadas de autopistas, vías de alta velocidad sin cruces peatonales y todo tipo de barreras, condicionan al usuario en sus movimientos. Esta situación es la antítesis de lo que sucede en las áreas centrales abiertas, donde la combinación de espacios construidos y libres, de locales comerciales de todo tipo y de diversos servicios permiten que el peatón pueda deambular alternativamente.

Las centralidades periféricas han desarrollado su propia lógica en cuanto a morfología y funcionalidad:

La lógica de este formato se fundamenta en la estructura de vinculaciones basada en el automotor privado, la alta segmentación de la oferta (dirigida a población de niveles socio-económico altos y medio-altos), el menor costo del suelo suburbano y la mayor rentabilidad de las actividades localizadas. El cambio pareciera originarse en el tipo de relación espacial con la demanda: los nuevos lugares centrales no se apoyan en una demanda fijada a un territorio, sino que se trata de una demanda ligada a flujos masivos de agentes poseedores de automóvil particular que circulan por las nuevas redes de movilidad (autopistas) (Abba, 2010:69).

Por otra parte, en párrafos precedentes se ha señalado que una de las diferencias entre las áreas centrales intra-urbanas y las nuevas áreas de centralidad radica en la pérdida de espacios públicos. Si bien estas últimas se han convertido en nuevos espacios para el encuentro y para canalizar el tiempo de ocio, en ningún caso pueden albergar la complejidad de funciones de los espacios abiertos. En estos casos la actividad predominante es el consumo minorista y la variedad de productos es semejante en cualquiera de los shopping centers de la región; ya que se trata de un tipo de comercio basado en las marcas globalizadas.

Esta condición de homogeneidad se pudo verificar en los dos corredores analizados. En efecto, sólo se observaron actividades bastante limitadas (shopping centers, hipermercados, home centers, hoteles internacionales, multicines, etc.), que han demandado importantes inversiones. Tal es el caso de la concentración de estos emprendimientos en el Km 50 del corredor Norte, municipio de Pilar (Cuadro 1).

Cuadro 1: Emprendimientos comerciales en el Km 50 y adyacencias

Proyecto	Inversión (dólares)	Ubicación
<i>Sheraton Hotel</i>	<i>20.000.000</i>	<i>Km 50</i>
<i>Bureau Pilar I</i>	<i>13.000.000</i>	<i>Km 50</i>
<i>Jumbo –Easy</i>	<i>60.000.000</i>	<i>Km 50</i>
<i>Village Cinema</i>	<i>17.000.000</i>	<i>Km 50</i>
<i>Bingo Oasis</i>	<i>6.000.000</i>	<i>Km 50</i>

<i>Office Park</i>	<i>35.000.000</i>	<i>Km 42</i>
<i>Supermercados Norte –Carrefour</i>	<i>8.000.000</i>	<i>Prox. Km 50</i>
<i>Universidad y Hospital Austral</i>	<i>100.000.000</i>	<i>Prox. Km 50</i>
<i>Shoppings Torres del Sol - Palmas del Pilar</i>	<i>20.000.000</i>	<i>Km 50</i>
<i>Arcos del Pilar (comercios)</i>	<i>1.000.000</i>	<i>Km 42</i>
<i>Blue building (oficinas)</i>	<i>s/i</i>	<i>Km 42</i>

Fuente: elaboración propia sobre la base de información de Blanco (2000) e información del Suplemento Economía Diario La Nación.

De manera similar, en el corredor sudoeste se localizaron shoppings (Las Toscas), hipermercados (Coto y Disco), centros de diseño (Canning Design), un hotel internacional (Plaza Central), etc., siguiendo el alineamiento de las rutas 52 y 58 que fueron ampliadas y remodeladas. Esta franja de megaproyectos se encuentra mayormente concentrado en Canning (a unos 30 kilómetros del centro de Buenos Aires), localidad que hasta fines del siglo XX no superaba los 5000 habitantes (Cuadro 2).

Cuadro 2: Emprendimientos en el corredor Sudoeste

Proyecto	Inversión (dólares)	Ubicación
<i>Hipermercado Coto</i>		<i>RP 205 y RP 52 Canning</i>
<i>Brisas Shopping</i>		<i>RP 58 Canning</i>
<i>Supermercado Disco + Easy Home Center + locales comerciales</i>	<i>7.000.000</i>	<i>RP 58 Canning</i>
<i>Shopping Las Toscas + Bingo + Cines</i>	<i>8.000.000</i>	<i>Av. Castex y Formosa Canning</i>
<i>Canning Design</i>	<i>4.500.000</i>	<i>RP 58 Canning</i>
<i>Hotel Plaza Central</i>	<i>15.000.000</i>	<i>RP 58 Canning</i>

Fuente: elaboración propia, 2014.

Es interesante destacar que en una década el mismo fenómeno se ha replicado, no sólo en los dos corredores descritos en este trabajo; sino también en mayor o menor medida en los otros ejes de la región. Visto desde la perspectiva de los desarrolladores inmobiliarios la intervención ha sido exitosa como puede leerse en los párrafos que siguen:

Las Toscas posee un inmejorable acceso y ubicación. Debido a un entorno residencial que se ha multiplicado en los últimos años, está posicionado como la principal referencia y lugar de encuentro de toda la zona. Conforma junto a las zonas de Pilar y Nordelta, la mayor proyección comercial del conurbano bonaerense, con desarrollos de viviendas que seducen cada vez más a familias con fuerte poder de consumo. (www.lastoscascanning.com.ar)

El vertiginoso desarrollo del corredor verde de las rutas 52 y 58, con epicentro sobre la avenida Mariano Castex, en Canning, permitió la concreción de un destacado polo comercial con la presencia de empresas de primera línea y complejos como Las Toscas Shopping, Portal Canning, Disco, Hipermercado Coto, Easy, Canning Design, Plaza Central, Brisas Canning Shops, más numerosos locales gastronómicos, cines, teatro y hotel. (Clarín.com, 15/06/2009)

Como se desprende de ambos comentarios, hay una clara expectativa por parte de los promotores, en este caso de la zona sudoeste, de alcanzar los logros de los emprendimientos de la zona norte que entran en su evaluación en la categoría de “proyectos excitosos”; pero por otra parte, se explicita, sin lugar a duda, cuál es el segmento de población hacia el que se orienta la oferta: “familias con fuerte poder de consumo”. No sería entonces inadecuado afirmar que en lugar de tratar de buscar la integración y el mejoramiento en las áreas centrales tradicionales, se profundice la fragmentación no sólo territorial sino también social.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Los emprendimientos de gran envergadura que concentran actividades del terciario superior se encuadran dentro de una nueva lógica de desarrollos inmobiliarios que obedece a la consigna de “hacer ciudad”. Desde esta perspectiva de la iniciativa privada “hacer ciudad” parecería entenderse como la concepción voluntarista de un grupo de actores en respuesta a un proyecto ambicioso de avanzar con un nuevo capítulo en materia de “real estate”.

No se trata en este caso de seguir construyendo suburbios residenciales para un determinado estrato social, sino de apoyar estos nuevos barrios con equipamientos y de crear espacios públicos a semejanza de las ciudades tradicionales. Esto forma parte de la dinámica que el mercado está imponiendo en la reconfiguración de las periferias metropolitanas.

En los casos estudiados, dicha reconfiguración se advierte en una forma de articulación de las ciudades en el territorio que incorpora la malla reticular para “hilvanar” fragmentos. Trama que se superpone a otra de tipo areal, que fue generada a medida que la urbanización tradicional se fue expandiendo. Pero también aparece otro aspecto asociado a la reestructuración del territorio y es la concentración de grandes superficies para usos de suelo en comercio y servicios en determinadas zonas, haciendo surgir nuevas centralidades y dejando fuera del sistema a los territorios poco interesantes para las inversiones privadas.

En el ejemplo de Pilar como en el de Canning y otras localidades de la región, la creación de equipamientos de envergadura concentrados en las proximidades de los corredores viales, estarían respondiendo a las condiciones de una demanda de las urbanizaciones privadas. Asimismo, la relación entre el crecimiento de estas nuevas centralidades emergentes y el conjunto de urbanizaciones privadas, no sólo queda plasmado por su conexión a través de vías de comunicación, sino por la posibilidad de acceso dependiente de las modalidades de transporte privado.

Esta situación marca una ruptura no sólo en el territorio sino en el medio social. Una parte de la comunidad puede desplazarse con movilidad propia hacia cualquier área de centralidad, ya sea dentro del municipio o fuera de él; mientras que otra sólo puede acceder a algunos lugares mediante el transporte público. Para ratificar lo dicho, hemos constatado la imposibilidad de ascenso y descenso en paradas próximas a los centros comerciales, utilizando medios de transporte colectivo y experimentamos, asimismo, la dificultad de acceder peatonalmente desde alguno de estos equipamientos.

La falta de proximidad entre equipamientos, y la falta de transportes públicos que permitan llegar a los mismos estarían confirmando la presencia de una estructura reticular, que liga urbanizaciones y nodos de actividad, y que prescinde de los flujos de personas generados desde los centros tradicionales. De tal manera que la fragmentación se asociaría directamente con la

mayor o menor movilidad, y ésta, a su vez, con los distintos segmentos de población, según una división en términos socio-económicos.

Retomando el concepto de hacer ciudad se podría inferir, que estamos en presencia de un nuevo urbanismo que marca una tajante diferencia entre áreas “luminosas y opacas” (Santos, 2004), y entre la heterogeneidad propia de la ciudad tradicional y la homogeneidad de usos del suelo y de segmentos de población alojados en los conjuntos residenciales cerrados.

Indudablemente, el suburbio insular demanda espacios que permitan complementarlo recreando la imagen urbana. Las nuevas centralidades estarían apuntando a estos requerimientos de espacio público, pero con una propuesta diferente: el “aparente” espacio de encuentro ya no es totalmente abierto, queda estructurado en base a la seguridad privada y a las condiciones de accesibilidad.

Por otra parte, no resulta evidente que los equipamientos (cines, comercios minoristas, locales gastronómicos, etc.) en las áreas periféricas de nueva centralidad, hayan sido proyectados como complementarios de lo que puede encontrarse en la ciudad abierta; probablemente, su localización ha sido pensada en función de acercar un conjunto de amenidades a los residentes de los barrios cerrados, para animar la vida cotidiana de estas urbanizaciones.

Si el objetivo de las ciudades intermedias fuera que las nuevas centralidades conformen con ellas un sistema articulado, sería necesario pensar en una gestión del espacio abarcativa, que contemple desde los sistemas de comunicaciones hasta las cuestiones de re-zonificación, pero siempre se debería pensar en forma integrada la planificación de usos del suelo con el sistema de transporte. Entre tanto, estas ciudades de escala mediana, sus suburbios empobrecidos, sus urbanizaciones privadas de lujo y las áreas de nueva centralidad constituyen una superposición de tramas diferenciadas y forman parte de ese desarrollo urbano desigual.

Los subcentros urbanos generados alrededor de los “artefactos de la globalización” (malls, hipermercados, etc.) separados en forma tangible de la estructura de las ciudades vecinas compiten con ellas. Las zonas periféricas semi-rurales concentran los nuevos flujos de inversiones mientras van adquiriendo una imagen que podría definirse como post-urbana o post-moderna. Paralelamente, la falta de redistribución de las rentas municipales en obras públicas, deja de lado los centros urbanos tradicionales, aumentando los problemas de baja cobertura de servicios de infraestructura y de deterioro y obsolescencia del patrimonio edilicio.

En consecuencia, el desafío del ordenamiento urbano-territorial no consistirá sólo en abocarse a la elaboración de normas que mediante sucesivas re-zonificaciones vayan dando cabida a los nuevos emprendimientos; sino que el énfasis debería estar puesto en los modos de articular los diferentes espacios y de lograr la máxima inclusión de la población en los mismos. Resumiendo, las metas a seguir deberían tender, en primer término, a integrar espacios dispersos en la periferia a través de políticas urbanas y sectoriales de conectividad entre áreas y de real acceso para todos los ciudadanos; y en segundo lugar, a la revitalización de los centros tradicionales para generar complementariedad y no competencia con los nuevos emprendimientos.

BIBLIOGRAFÍA

Alessandri Carlos, A. (Org.) (2015) *Acidade como negócio*, Sao Paulo: Editora contexto.

- Blanco, J. (2005). Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil-intensivo. Anais do X Encontro de Geógrafos de América Latina. Sao Paulo: X EGAL, CD-Rom.
- Blanco, J. (2002). La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: El Acceso Norte ramal Pilar. Tesis de Maestría publicada. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Buenos Aires, Argentina.
- Castells, M. (1974). La cuestión urbana (1ª Ed. En francés 1972, 1ª Ed. En español 1974). Madrid: Siglo XXI Editores.
- Ciccolella, P. (2011). Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización. (1ª Edición). Quito: OLACCHI – Municipio Metropolitano de Quito.
- Coulon, A. (2012). L'école de Chicago. París: P.U.F.
- Chiozza, E. (2000). La expansión del área metropolitana de Buenos Aires. En Romero, JL y Romero LA (Compiladores) Buenos Aires: historia de cuatro siglos. Buenos Aires: Editorial Altamira.
- De Mattos, C. (2015). Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina. Santiago de Chile: RIL Editores.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. México: Siglo XXI.
- Haesbaert, R. (2010). Regional Global. Sao Paulo: Bertrand Brasil.
- Harvey, D. (2008). Géographie de la domination, París: Les prairies ordinaires.
- INDEC, A. (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. Buenos Aires. Argentina.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio (1ª Ed. En Francés 1974; 1ª Ed. En Capitan Swing 2013). Barcelona: Ediciones Capitán Swing.
- Lencioni, Vidal et al. (Coords.) (2011). Transformacoes socio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, Sao Paulo e Santiago. Sao Paulo: EDUSP.
- Monclus, F. (1998). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. En Monclús, F. (Comp.), La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias (1ª Ed., pp. 5-16), Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- Nel-Lo, O. (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En Monclús, F. (Comp.), La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias (1ª Ed., pp. 35-58), Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- Pradilla, E. (2009). Los territorios del neoliberalismo en América Latina. México: UAM.
- Santos, M. (2004). A Natureza do Espaço. (1ª Ed. Edusp). San Pablo: EDUSP.
- Scobie, J. (1977). Buenos Aires del centro a los barrios. Buenos Aires: Ediciones del Solar – Hachette.

- Smith, N. (2012) La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Stébé, J.M. y Marchal, H. (2010). La sociologie urbaine, París: P.U.F.
- Torres, H. (1993). El mapa social de Buenos Aires 1940-1960. Buenos Aires: Ediciones FADU-UBA.
- Vecslir, L. (2011). Nuevas centralidades del ocio y del consumo: ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (5), 31-44.
- Vecslir, L. & Ciccolella, P. (2011). Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista de Geografía Norte Grande, (49), 63-78.
- Vidal-Koppmann, S. (2010). Nuevas centralidades en la región metropolitana de Buenos Aires ¿complementariedad o competencia con los centros tradicionales vecinos?. En Perahia, R. & Vidal, S. (Comp.) Cuestiones territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Ed. Nobuko – Ediciones FADU.
- Vidal-Koppmann, S. (2014). Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Editorial Dunken.
- Vidal-Koppmann, S. (2015). Metrópolis en Mutación. Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades.