

NUEVOS PARADIGMAS METROPOLITANOS. CENTRALIDADES Y MOVILIDAD EN LAS
ESTRATEGIAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

RESUMEN

La dinámica de expansión y crecimiento acelerado de regiones metropolitanas en Latinoamérica, ha puesto en evidencia la transición hacia un nuevo paradigma donde la fragmentación socio-territorial de las periferias y el desarrollo urbano desigual de las ciudades englobadas en estas grandes áreas urbanizadas, conforman un patrón común a pesar de las singularidades de cada país.

La expansión dispersa de la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) presenta la impronta común de los procesos del capitalismo global enfocado al mercado inmobiliario. La fragmentación de los territorios periurbanos y la emergencia de nuevas centralidades vinculadas a una trama reticular, mediada por la movilidad, evidencia la desarticulación e ineficacia del ordenamiento urbano territorial. En particular denota el divorcio entre la planificación de usos del suelo y de los sistemas de movilidad interurbana. Por ende, el desafío para controlar y gestionar estas macro-regiones debería enfocarse en la búsqueda de mecanismos de articulación de los territorios y de concertación entre agentes públicos y privados.

Repensar el sistema de centros urbanos metropolitanos en función de este nuevo paradigma para el caso de la RMBA, ha llevado a plantear una metodología de trabajo basada en:

- a) Categorizar y jerarquizar los centros urbanos tradicionales y emergentes en función de un sistema relacionado con la multi-modalidad del transporte interurbano.
- b) Estudiar los nodos del sistema en relación con sus características de conectividad, accesibilidad y funciones de comando y diversificación productiva.
- c) Aplicar la noción de nodos estructurantes del sistema en función de sus condiciones estratégicas a nivel regional, nacional e internacional.

Los ejes de trabajo citados precedentemente se sustentan en el concepto de megalópolis como tendencia que se vislumbra para esta región en fuerte proceso de mutación, y que se ha tomado como hipótesis preliminar.

Palabras-clave:

Metropolización – centralidades – ordenamiento territorial

Introducción

La dinámica de expansión y crecimiento acelerado de regiones metropolitanas en Latinoamérica, ha puesto en evidencia la transición hacia un nuevo paradigma donde la fragmentación socio-territorial de las periferias y el desarrollo urbano desigual [1] de las ciudades englobadas en estas grandes áreas urbanizadas, conforman un patrón común que se va acentuando, dejando a la vista situaciones de polarización urbana.

La región metropolitana de Buenos Aires (RMBA)¹, la más austral del continente americano, participa de estas características mostrando en las últimas tres décadas la dinámica pujante de una lógica capitalista de intervención en los territorios y las deficiencias de un marco de ordenamiento urbano-territorial que va proponiendo alternativas de planificación y gestión, con posterioridad a las transformaciones. Como consecuencia de estos procesos en paralelo, pero con diferentes velocidades, puede visualizarse en la RMBA, un espacio altamente polarizado donde conviven cuñas de riqueza en vecindad con bolsones de pobreza; y donde las localidades urbanas producidas a lo largo de décadas por una espontánea suburbanización tentacular [2], se confrontan con nuevas urbanizaciones de carácter privado emergentes de un proceso bastante reciente de suburbanización insular [3], generadas por el mercado inmobiliario.

Obviamente ambos procesos co-existen en forma desintegrada tanto en la escala urbana como en la escala metropolitana, y remarcan la falta de un ordenamiento territorial que contemple de manera conjunta la planificación de usos del suelo con la planificación de infraestructuras –en particular, de movilidad y comunicaciones- y de equipamientos básicos.

El territorio “quebrado” [4] y estructurado en función de archipiélagos urbanos en la periferia presenta características de hibridez en una interfase urbano-rural poco definida y menos aun incorporada en una planificación estratégica y en una normativa, que permita controlar y gestionar los procesos de expansión urbano-metropolitanos. De tal forma que aparecen nuevos desafíos para el ordenamiento territorial tales como la emergencia de áreas de centralidad (básicamente concentradoras de usos comerciales, de servicios y de espacios de amenidades) por fuera de las localidades pre-existentes y como respuesta a una nueva organización del uso del suelo residencial en urbanizaciones cerradas y ciudades privadas.

La relación entre estos emprendimientos privados de gran envergadura, la “financierización” de lo urbano [5] y la fragmentación socio-territorial constituyen una tríada indisoluble que no es exclusiva de la región metropolitana de Buenos Aires, sino que con similares características es reconocible en las áreas metropolitanas de San Pablo, Santiago de Chile, México y Bogotá, entre otras.

En nuestro caso, nos centraremos en el análisis de los desequilibrios producidos en materia de desarrollo urbano y de ordenamiento territorial, utilizando un enfoque comparado en dos de los corredores metropolitanos, que en los últimos decenios han sufrido este fenómeno de urbanización: el corredor norte (Acceso Norte-AU Panamericana) y el corredor sudoeste (AU Ricchieri-AU Ezeiza-Cañuelas). En ambos ejemplos se observan procesos de la dinámica del

¹ La RMBA esta constituida por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (capital de la República Argentina) y 42 municipios, también denominados partidos. Ocupa 19.680 Km2 y concentra según el Censo Nacional de 2010, el 37% de la población total del país (más de 14,8 millones de habitantes).

mercado inmobiliario y de las importantes transformaciones, no sólo territoriales sino también en lo relativo a la segregación socio-residencial. A este paisaje de “multi-territorialidades”² [6] hay que agregarle, para poder elaborar una interpretación válida, la generación de nuevas prácticas urbanas y la consolidación de un paradigma metropolitano basado en la segmentación y la dispersión; y con la evidente carencia de políticas y estrategias metropolitanas.

Resumiendo, pensar y gestionar el territorio bajo una nueva perspectiva que contemple las cuestiones multi-escalares, multi-actorales y la alta complejidad de los procesos dinámicos de urbanización, forma parte del desafío a encarar por el ordenamiento urbano-territorial y constituye un punto clave de intercambio entre la esfera académico-científica y la esfera político-institucional.

Mutaciones socio-territoriales en la región metropolitana de Buenos Aires

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; desde sus postrimerías hasta el presente, la concentración del capital 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” [7] ha conducido a una diversificación de productos inmobiliarios que van asociados a una variación de las prácticas cotidianas de los nuevos habitantes suburbanos [8]. 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.

En relación con 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”[9], cuyo diseño se remonta al trazado colonial, característico especialmente en los municipios de la región pampeana y en

² Es aplicable esta denominación desarrollada por R. Haesbaert para dar cuenta de una superposición de territorios conformados por zonas con territorios estructurados en base a redes tridimensionales.

algunas provincias del interior del país³. 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) permiten observar el proceso de suburbanización insular relacionado con el uso intensivo del automóvil [10] 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 recientes⁴ reconocen la existencia de patrones diferenciados en los municipios de la segunda y tercera 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

³ La descripción de este modelo de ciudad propio de la conquista hispánica, ha sido definido con profundidad por P. Randle en su obra *Ciudades Pampeanas*, ED. Oikos, 1977.

⁴ Pueden consultarse los *Lineamientos Estratégicos para la RMBA*, 2007; trabajo elaborado por la Secretaría de Vivienda y Urbanismo del Gobierno de la provincia de Buenos Aires.

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 sub-centralidad.

Por el contrario, es distinta la posición de los grandes espacios para el consumo, el ocio y algunos servicios asociados a ellos (bancos, oficinas corporativas, etc.), que comenzaron a construirse a fines de los 90 y siguieron instalándose a principios del nuevo siglo en la segunda y tercera 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.

El municipio de Pilar, en la tercera corona metropolitana y uno de los distritos con mayor cantidad de urbanizaciones privadas (actualmente más de doscientas), es un buen ejemplo de esta situación. Allí aparecen los dos tipos de centralidad a los que nos hemos referido; por un lado, el centro de Pilar 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, se han ido construyendo edificios de grandes dimensiones, destinados 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” [11], 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 .

La localización de centros comerciales y de amenidades sumados a otras actividades del sector terciario presenta una fuerte concentración de capitales, ya analizado en investigaciones precedentes [12][13]; una transformación en la morfología urbana [14] y una forma de movilidad asociada al uso intensivo del automóvil [15] que además se relaciona con procesos de fragmentación territorial.

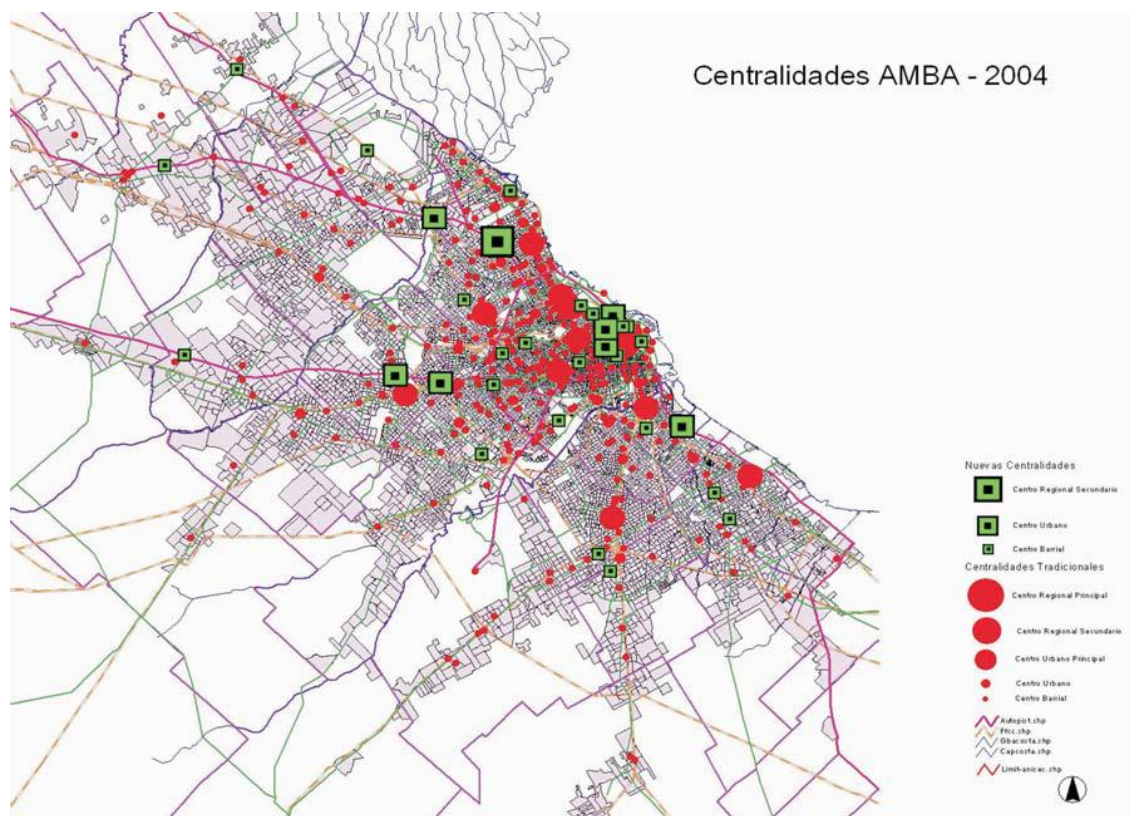
Cabe observar que estos emprendimientos no aumentan las superficies destinadas a espacios públicos, porque si bien han sido destinados para el uso de los ciudadanos son espacios gestionados y explotados por actores privados; y por ende, se puede ejercer una admisión selectiva de público. En los mismos 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 [16][17] los vinculan con las nuevas prácticas de los habitantes urbanos y suburbanos y de determinados grupos etarios. 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 sub-centralidad caracterizada por una tipología urbanística diferente a la tradicional [18]. En casos estudiados en

investigaciones anteriores, se ha constatado la tensión que se genera entre este nuevo concepto y las áreas centrales intra-urbanas.

Quedaría por plantear una tercera modalidad de sub-centro 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, otra ciudad privada localizada que se encuentra en franco crecimiento.

Por último, hay que señalar que aún puesto en discusión el concepto de centralidad, en la RMBA es posible observar los distintos formatos descriptos que, a su vez están reflejando lógicas diferentes dentro de la morfología urbana (Figura 1).

Figura 1. Centralidades y jerarquías



Fuente: Lineamientos estratégicos de la región metropolitana de Buenos Aires, Secretaría de Vivienda y Urbanismo de la provincia de Buenos Aires, 2007.

Por un lado, los centros 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 centros 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 en los corredores metropolitanos

Así como la red de ferrocarriles suburbanos tuvo una incidencia fundamental en la formación y consolidación de los sub-centros de la periferia metropolitana [19][20][21], 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 [22]; 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.

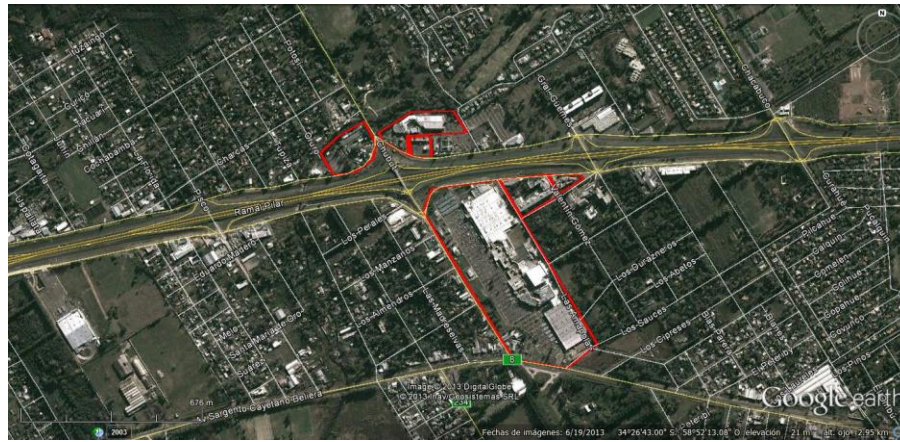
El corredor Norte es el que ha concentrado la mayor cantidad de desarrollos urbanísticos (más del 70%), favorecidos por la traza del Acceso Norte y las posteriores ampliaciones en los ramales de Pilar y Escobar. Esta franja de emprendimientos inmobiliarios de envergadura, incorpora a la RMBA municipios 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 [23]. 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. Por otra parte, en forma incipiente se está reproduciendo una centralidad similar alrededor del kilómetro 42 de la misma vía.

Según lo expresado por Blanco 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 [24].

Figura 2. Imagen del Km 50

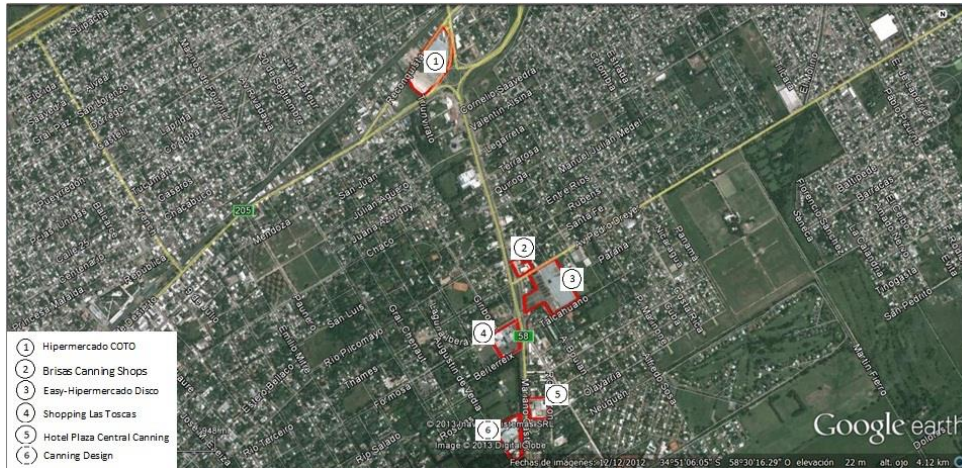


Fuente: Google Earth, 2014.

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 millones de habitantes [25] 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.

Las 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 del corredor Norte que fue el primero 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 corredor 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 [26]. 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.

Tanto el corredor Norte como el Sudoeste, 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, 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 el que 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 y con muy baja conectividad con el resto de la ciudad formal.

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.

Fragmentos socio-territoriales y espacio público

En los apartados precedentes se ha remarcado que la urbanización de la periferia está conformada por fragmentos con diferentes niveles de desarrollo, y las centralidades asociadas a los mismos, presentan una morfología en cuanto a su diseño y función, también diferenciada. La ubicación, la tipología de usos del suelo y el dominio (público o privado) de estos espacios, distingue centros tradicionales o sub-centros, 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 [27] 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 media-alta y alta) 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 [28] acerca del uso intensivo de vehículos particulares para moverse en el circuito de las nuevas centralidades, poniendo de relieve 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 transitar de un sitio a otro libremente, puesto 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)”[29].

Por otra parte, en párrafos anteriores se ha señalado que una de las diferencias entre las áreas centrales intraurbanas y las nuevas áreas de centralidad (extra-urbanas) 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

Proyecto	Inversión (dólares)	Ubicación
Sheraton Hotel	20.000.000	Km 50
Bureau Pilar I	13.000.000	Km 50
Jumbo –Easy	60.000.000	Km 50
Village Cinema	17.000.000	Km 50
Bingo Oasis	6.000.000	Km 50
Office Park	35.000.000	Km 42
Supermercados Norte –Carrefour	8.000.000	Prox. Km 50
Universidad y Hospital Austral	100.000.000	Prox. Km 50
Shoppings Torres del Sol - Palmas del Pilar	20.000.000	Km 50
Arcos del Pilar (comercios)	1.000.000	Km 42

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 concentrada 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
Hipermercado Coto		RP 205 y RP 52 Canning
Brisas Shopping		RP 58 Canning
Supermercado Disco + Easy Home Center + locales comerciales	7.000.000	RP 58 Canning
Shopping Las Toscas + Bingo + Cines	8.000.000	Av. Castex y Formosa Canning
Canning Design	4.500.000	RP 58 Canning
Hotel Plaza Central	15.000.000	RP 58 Canning

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 (corredor Oeste y corredor Sur). A través de entrevistas con promotores inmobiliarios se ha constatado que existe una firme expectativa, en el 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 exitosos”.

Reflexiones acerca de las territorialidades emergentes

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 la 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*”.

En el ejemplo de los corredores metropolitanos, la creación de equipamientos de envergadura concentrados en las proximidades de autopistas y vías de alta velocidad, estaría respondiendo a las condiciones de 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.

Volviendo sobre 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” [30]; 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 integrada, que contemple desde los sistemas de comunicaciones hasta las cuestiones de re-zonificación, pero siempre se debería pensar en forma conjunta 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 sub-centros 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.

Referencias bibliográficas

- [1] Harvey, D., “Géographie de la domination”, París, Ed. Les Prairies Ordinaires, 2008.
- [2] Vidal, S., (Comp.), “Metrópolis en Mutación”, Buenos Aires, Ed. Café de las Ciudades, 2015.
- [3] Ciccolella, P., “Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización”, Quito, OLACCHI – Municipio Metropolitano de Quito, 2011.
- [4] Muñoz, F., “Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales”, Barcelona, Editorial G. Gili, 2008.
- [5] De Mattos, C., “Revolución urbana. Estado, mercado y capital en América Latina”, Santiago de Chile, RIL Editores, 2015.
- [6] Haesbaert, R., “Regional Global”, San Pablo, Ed. Bertrand Brazil, 2010.
- [7] Vidal-Koppmann, S. “Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires”, Buenos Aires, Dunken, 2014.
- [8] Duhau, E. y Giglia, A., “Las reglas del desorden: habitar la metrópoli”, México, Siglo XXI Editores, 2008.
- [9] Vecslir, L., “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, Nº8 (2012), pp. 31-44.
- [10] Blanco, J., “Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil intensivo”, en “Anais do X Encontro de Geógrafos de América Latina” editado por la Universidad de San Pablo, San Pablo, 2005.
- [11] De Mattos, C., Op. Cit.
- [12] Ciccolella, P., op.cit.
- [13] Vidal, S., “Nuevas centralidades en la región metropolitana de Buenos Aires ¿complementariedad o competencia con los centros tradicionales vecinos?”, en “Cuestiones territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires editado por R. Perahia y S. Vidal, Buenos Aires, Ediciones FADU –Nobuko, 2010.

- [14] Vecslir, L., op. cit.
- [15] Blanco, J. y San Cristóbal D., Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires Revista Iberoamericana de Urbanismo, Nº8 (2012), pp. 73-88.
- [16] Duhau, E. y Giglia, A., op. cit.
- [17] Abba, A., "Metrópolis Argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales", Buenos Aires, Ed. Café de las Ciudades, 2010.
- [18] Vecslir, L. y Ciccolella, P., "Relocalización de las actividades terciarias y cambios en la centralidad en la región metropolitana de Buenos Aires", Revista de Geografía Norte Grande, Nº49 (2011), pp.63-78.
- [19] Scobbie, J., "Buenos Aires del centro a los barrios", Buenos Aires, Ed. Del Solar-Hachette, 1977.
- [20] Chiozza, E., "La expansión del área metropolitana de Buenos Aires", en "Buenos Aires: historia de cuatro siglos", editado por J. L. Romero y L.A. Romero, Buenos Aires, Ed. Altamira, 2000.
- [21] Torres, H., "El mapa social de Buenos Aires. 1940 – 1960", Buenos Aires, Ediciones FADU, Universidad de Buenos Aires, 1993.
- [22] Id. Ant.
- [23] República Argentina, Ministerio de Economía, "Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, 2010", Buenos aires, INDEC, 2010.
- [24] Blanco, J., Op. Cit., p. 2089.
- [25] República Argentina, Ministerio de Economía, Op. Cit.
- [26] Vidal, S., "La articulación global-local, o cuando los actores privados construyen una nueva ciudad", Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. X, Nº 218 (2006), pp. 39-54.
- [27] Abba, A., op.cit.
- [28] Blanco, J., op.cit.
- [29] Abba, A., op.cit. p. 69.
- [30] Santos, M., "A Natureza do Espaço", San Pablo, EDUSP, 2004.