

La mutación de enclaves urbanísticos en Buenos Aires¹

Introducción

El artículo aborda teóricamente y describe los procesos de difusión física y fragmentación de la ciudad, tomando como ejemplo a Buenos Aires. La nueva realidad está marcada por la presencia de artefactos urbanísticos no residenciales que, a modo de ínsulas terciarias, se incrustan en forma desvinculada de su entorno y con ello fracturan el tejido socioterritorial. Para ejemplificar estas dinámicas se exponen los casos del Abasto, Villa del Parque y Unicenter.

Palabras clave: Argentina, Buenos Aires, cuestión urbana, dinámicas metropolitanas, insularización territorial.

El proceso creciente de dispersión y de fragmentación territorial al que asisten las metrópolis, ante el progresivo desvanecimiento de la tradicional “ciudad compacta”, constituye el tema central del presente estudio, donde se intenta interpretar cómo el vaciamiento de las áreas consolidadas, la descentralización del terciario avanzado, el desarrollo de los sistemas de infraestructura viaria, el aumento de la movilidad intra-urbana y el incremento de la ocupación del suelo inciden en el surgimiento de piezas urbanas a modo de ínsulas autónomas, en juxtaposición y convivencia con bolsas de marginalidad, vacancia y pobreza.

En este contexto, la emergencia, las causas y consecuencias de la conformación de “archipiélagos urbanos” en la región metropolitana de Buenos Aires se intenta

♦ Centro de Investigaciones Urbanas-Cátedra Walter Gropius. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
guillermotella@yahoo.com

1. Colaboradores: Mónica Blanco, María Celia González, Juliana Sánchez, Mariana Gaeta, Julián Montes, Marcela Resels, Leandro Egido, Douglas Jones, Natalia Pascual, Maricarmen Comas, Ignacio Campi y Valeria Franceschi.

explicar en términos generales y a partir de tres casos de estudio en los que, si bien difiere la escala, los vincula la situación de alta accesibilidad, su estado inicial de degradación funcional, y el inicio de un proceso de recualificación del tejido a partir de la llegada del equipamiento terciario avanzado. Se trata de las áreas de: Abasto, en el centro de la ciudad consolidada; Villa del Parque, un barrio residencial de baja densidad; y Unicenter, sobre un corredor vehicular de la periferia metropolitana.

Acerca de la nueva realidad urbana

A través del tiempo, numerosos estudios que se ocuparon de abordar la cuestión urbana identificaron a la ciudad en relación con la jerarquía de funciones y de equipamientos existentes sobre un territorio. En tal sentido, la huella trazada permite establecer cuándo considerar a una localidad como ciudad, y definir su área de influencia a partir de un sistema de redes polifuncionales.² En esa línea, la apreciable cantidad de trabajos que se abocaron a estudiar las transformaciones recientes producidas sobre la estructura urbana de las grandes ciudades exige centrar la atención en los fenómenos periféricos de apropiación de centralidad territorial.

En el marco del capitalismo industrial (fordista), a mediados del siglo xx se consolidó la “metrópolis moderna”, con una estructura jerárquica de relaciones funcionales y

2. Importantes estudios urbanos se centraron en el comportamiento de las redes urbanas. Reilly (1929) formuló modelos matemáticos (gravitatorios) sobre la atracción comercial de los centros urbanos. Christaller (1933) desarrolló un modelo geométrico de configuración espacial de redes jerárquicas urbanas a nivel regional, que deriva en la “teoría de los lugares centrales”. Lösch (1954) recupera el concepto y lo extiende a las “economías de localización”. Zipf (1949) enuncia la “ley de rango-dimensión” de los centros urbanos, y formula como principio explicativo la “ley del mínimo esfuerzo” en materia de desplazamientos. Asimismo, Derycke (1970) examina el área de influencia de las ciudades, las jerarquías urbanas y el nivel de bienes y servicios provistos por los centros urbanos.

sociales. En el proceso de crecimiento, la ciudad invadía el espacio rural circundante, dando lugar a una expansión urbana continua, en mancha de aceite, con una neta separación entre campo y ciudad. Los núcleos centrales, de alta densidad, eran habitados por la burguesía, y los bordes urbanos, a modo de “periferias-dormitorio”, por el proletariado industrial.

Dado que el centro decidía y controlaba los destinos de la periferia, era la industria y la residencia de los sectores sociales bajos los que se desplazaban hacia los suburbios y consolidaban un crecimiento relativamente compacto. Con lo cual, la ciudad tradicional, si bien ofrecía una distinción entre el paisaje urbano y el paisaje rural, presentaba una fuerte dependencia económica, social y cultural del campo.

Desde esta perspectiva, la periferia fue entendida como el “no-centro”, y constituía aquella parte de la ciudad que rodeaba al núcleo consolidado. Carente de estructura funcional autónoma, de atributos de centralidad, de identidad y de sentido de pertenencia, era el lugar donde se habitaba por necesidad, con baja densidad y homogénea composición social.

Sin embargo, en tiempos del capitalismo avanzado (postfordista), el progresivo desvanecimiento de la tradicional “ciudad compacta” evidenciado en las últimas décadas, de densidades altas y diversidad de usos, cada vez más dispersa y fragmentada, ha constituido un tema recurrente en los estudios urbanos, que comenzaron a manifestar las limitaciones de los conceptos de “centro” y de “periferia” para explicar la realidad urbana que en ellos se observa (Borja y Castells, 1998; Boyer, 1996; Casariego Ramírez, 1998; Garreau, 1992; Monclús, 1998; Scott y Storper, 1992; Simmonds, 1997; y Soja, 1996).

En tiempos de la “sobremodernidad”, de superabundancia de acontecimientos y de individualización de referencias, los

componentes se adicionan sin destruirse; contexto en el que emergen los “no-lugares” como espacios anónimos de confluencia. El lugar es considerado por M. Augé (2000) como el espacio del encuentro entre unos y otros, donde se expresan la identidad, la relación y la historia, y el no-lugar como el espacio donde nada de ello sucede.³ La oposición entre lugar y no-lugar evidencia la desaparición de la frontera entre lo privado y lo público, y el surgimiento de “espacios del consumo”, de carácter no identitario, donde la historia es transformada en elemento de espectáculo.

¿Cómo definir entonces el fenómeno actual? No se trata de un proceso de urbanización porque la ciudad no crece en “mancha de aceite”, por expansión continua y con concentración en un núcleo central. Tampoco es una suburbanización debido a que se no observa un crecimiento urbano en coronas compactas en torno a la ciudad central. No resultan suficientemente explicativas las tendencias de periurbanización, que ofrecen una integración a la dinámica metropolitana de los antiguos núcleos rurales. Por otro lado, la difusión de las actividades urbanas hacia los espacios rurales, entendidas en términos de Dematteis (1998) como rururbanización, también parecen poco abarcativas.

Finalmente, no es posible hablar de efectos asociados a fases culminares del “ciclo vital” de la ciudad —como señalan P. Hall y D. Hay (1980)—, a partir de procesos de desurbanización, como declive demográfico, o de contraurbanización, como recuperación del núcleo central. Este ciclo urbano, en cambio, pareciera corresponder con aquello que G. Dupuy (1991) denomina como los “nuevos territorios del automóvil”, en el contexto de un proceso de dispersión

3. Para M. Augé (2000), el control *a priori* y *a posteriori* de la identidad coloca al usuario del “no-lugar”, del espacio del consumo contemporáneo, en obligación de probar su inocencia. No crea ni identidad singular ni relación, sino soledad y similitud: a quien lo penetra lo libera de sus determinaciones habituales, y saborea por un tiempo las alegrías pasivas de la desidentificación.

suburbana conocido como *urban sprawl*, que tiende a dispersar la población y a concentrar actividades a modo de exurbanización o *edge cities*.

En consecuencia, en la nueva realidad urbana, la creciente movilidad pendular, la expansión y complejización de los usos urbanos, la multiplicación de redes de flujos y la dilución de unidades territoriales convencionales atentan contra la capacidad explicativa de las tradicionales definiciones sustentadas en umbrales de densidad y de desplazamientos.⁴ La descentralización del terciario, el vaciamiento de las áreas consolidadas, el aumento de la movilidad intra-urbana y el exponencial incremento de la ocupación del suelo se encuentran en la base de un proceso de dispersión periférica, en donde conviven bolsas de marginalidad con centros de negocios, a modo de piezas autónomas que se yuxtaponen en forma discontinua entre *terrains vagues*.

Patrones de localización territorial

En este contexto, la nueva realidad urbana sumerge a Buenos Aires en un tipo de expansión territorial cada vez más dispersa y fragmentada, donde los fenómenos urbanos aparecen condicionados por: la emergencia de nuevos procesos sociales, económicos, tecnológicos y culturales; la destrucción de los tejidos fabriles e industriales; la construcción de ámbitos destinados a la expansión de la economía financiera; el desarrollo de nuevas tipologías edilicias residenciales; nuevas formas de distribución comercial sustentadas en el uso del automóvil particular; la aparición de nuevas modalidades de comercialización del ocio; la inversión en infraestructura viaria para dinamizar los desplazamientos

4. Siguiendo a Nel'lo (1998), "el hecho que la movilidad pendular haya ampliado extraordinariamente el diámetro en el que habitan aquellos que ejercen profesiones definidas como urbanas señala la disolución y el desvanecimiento del concepto de ciudad que habíamos heredado de siglos anteriores".

y, como contrapartida, el aumento de la desocupación y el incremento de los asentamientos precarios y de los niveles de violencia urbana.

El aumento de las desigualdades socioeconómicas y espaciales condujo en la última década a rever también aquí las tradicionales relaciones entre centro y periferia, principalmente, a partir ciertos procesos de periferización de áreas centrales y de centralización de áreas periféricas, con una dispersión urbana ilimitada y con una metropolización incontenida. De manera que se observa una tendencia de crecimiento a partir de un tipo de urbanización cerrada, que tiende a convertirse en una red de exclusión que afecta también a los espacios intermedios.

Las lógicas recientes de funcionamiento de determinadas actividades —comerciales, administrativas, de servicios y de esparcimiento— producen efectos territoriales que, tras capturar para sí externalidades de su entorno, acentúan el carácter cerrado de las urbanizaciones que las contienen. Con lo cual, se consolida una estructura reticular de exclusión que fractura el tejido socio-urbano de Buenos Aires, de características históricamente abiertas y conformado por un amplio abanico de sectores medios tradicionales. Resulta entonces de relevancia indagar sobre los principales patrones de localización de las actividades sobre la estructura urbana de Buenos Aires.

La espacialización de las actividades de administración y servicios, por ejemplo, permite comprobar la hegemonía del área central de la ciudad, con fuerte concentración de equipamientos. Sin embargo, la aparición de nuevas modalidades de gestión e intervención de sociedades mixtas o corporaciones público-privadas, sumado a la mejora en los sistemas de comunicación y la aparición de nuevas tecnologías, han producido un efecto transformador en las estrategias de localización de los centros administrativos. En esta decisión prevalece la cercanía a las vías principales de comunicación,

la eficiencia y modernidad de la infraestructura edilicia, el menor costo de la tierra y la concentración de los centros de producción y administrativos en una sola sede.

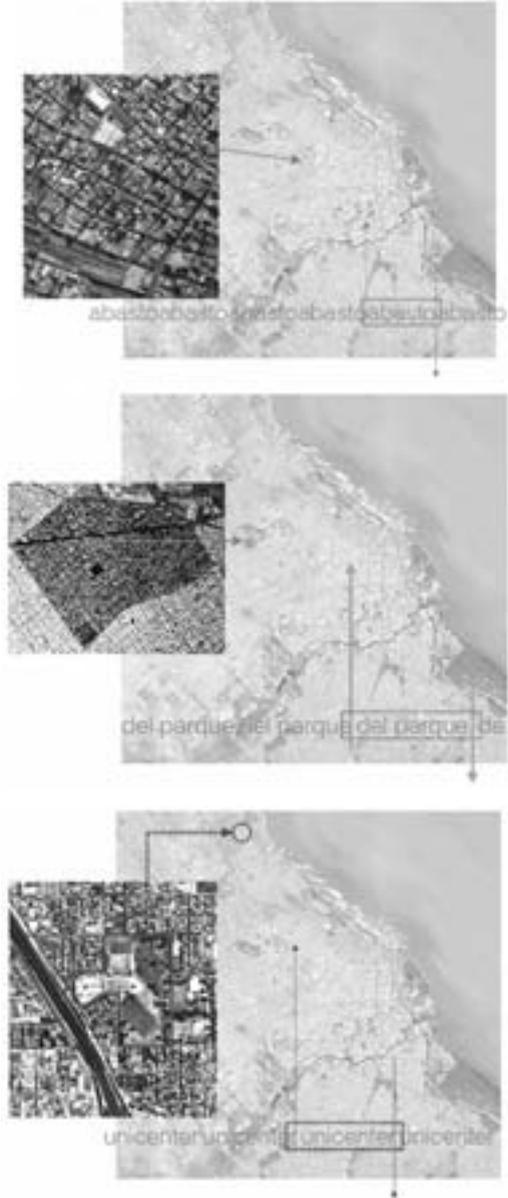
Este proceso produce efectos significativos sobre los centros consolidados, que pierden preponderancia relativa debido al elevado valor de la tierra, a la obsolescencia física de las edificaciones, así como a problemas de accesibilidad. Esto se manifiesta en una migración hacia la periferia de numerosas empresas multinacionales, principalmente sobre el eje norte, impulsadas también por las menores cargas impositivas y menores costos de mano de obra que aquella ofrece. Asimismo, las áreas dotadas con estas nuevas centralidades fueron colonizadas por sectores sociales medios-altos y altos, evidenciando procesos de gentrificación (véase la figura 1).

Por otro lado, frente al repliegue, la desarticulación y el gradual desvanecimiento de las actividades productivas, una importante y acelerada transformación se llevó a cabo sobre los espacios que la industria dejaba vacantes. Se trata de nuevos centros de comercio y de esparcimiento, que tendieron a adoptar la forma de mega-recintos desvinculados del espacio público y privilegiaron el uso del automóvil particular a través de una eficiente conexión con la red viaria. Estos ámbitos construyeron un paisaje artificial como difusor de un mensaje consumista en el que las arquitecturas se desmaterializan en favor de efectos escenográficos.

Constituyen objetos urbanos complejos y efectivos detonadores de fuertes centralidades, consolidando las existentes o generándolas sobre aquellas áreas en donde no las había. Las localizaciones centrales han producido, por un lado, intervenciones que buscaban reacondicionar y valorizar los viejos edificios, evocando reminiscencias tradicionales y, por otro, el apuntalamiento de ciertas cualidades de centralidad que reforzaran la dinámica del sector. Debido a la alta densidad de captación, estos enclaves se convirtieron en importantes motorizadores del desarrollo urbano.



Figura 1. *La Ciudad de Buenos Aires y su espacio metropolitano*



Como rasgo distintivo, y contrariamente a lo observado en muchas metrópolis latinoamericanas, en Buenos Aires estos procesos no han fracturado la vitalidad de los zócalos comerciales ni han detenido su expansión sobre esa área. Sin bien la fuerza centrípeta que ejercen constituye una amenaza latente contra la vitalidad del pequeño comercio, sin embargo, la serie de disposiciones tendientes a proteger al pequeño comercio minorista y a la salud de los centros urbanos implementadas en muchas ciudades importantes llegaron a Buenos Aires de manera demorada, lábil y fragmentada.

La polarización territorial selectiva

Ante la ruptura generalizada de las pautas de localización de actividades, hoy la discusión se ha tornado más aguda y está siendo retomada en ciudades europeas y latinoamericanas en general, y en Buenos Aires, en particular. De modo tal que analizar los patrones de localización de actividades no residenciales conduce a considerar al concepto de centro en función de los niveles de especialización que alberga: un espacio adquiere el rango de centro urbano cuando incorpora equipamiento social, comercial, recreativo o financiero. Con lo cual, es el equipamiento la variable que, de acuerdo con su presencia, establece el nivel de centralidad de un área y le imprime su efecto nodal y su fuerza centrípeta.

En esta nueva geografía espacio-temporal, las redes globales de intercambio y de acceso a la información se han puesto al alcance de los sistemas territoriales de borde. Las áreas consideradas en términos clásicos como “periferia” o “no-centro”, hoy se ven dotadas de atributos que le permiten insertarse en un escenario de competitividad propio de las áreas “centrales”. Sobre estos sistemas territoriales de la “periferia” se traducen profundos cambios en las estructuras económicas, sociales y tecnológicas; cambios en los modos

de habitar, a partir de la revalorización de las cualidades medioambientales que el centro ha perdido; cambios en los actores intervinientes; y cambios en su autonomía relativa respecto de los centros metropolitanos.⁵

Esta transición no implica el desvanecimiento de la antigua estructura urbana, sino su convivencia y conflictiva articulación con nuevas y complejas formas de urbanización. En este contexto emergen nuevas centralidades reestructuradas, a partir de patrones socioterritoriales de localización sobre áreas signadas por: bajo nivel socioeconómico, baja densidad poblacional, baja intensidad de ocupación del suelo, baja valuación inmobiliaria, bajo estado de preservación, estructuración funcional en torno a un espacio no-público, alta sumisión al sistema viario general y alta accesibilidad vehicular.

Desde esta perspectiva, es posible ordenar algunos de los principales componentes en las siguientes dimensiones: a) que la difusión de las nuevas ínsulas terciarias impone una estructura reticular de exclusión; b) que los ámbitos contenedores de actividades son de carácter privado, y no de tipo público; c) que se produce una colonización de áreas por parte de sectores sociales de ingresos altos; d) que se observan ventajas derivadas de la mayor accesibilidad y de la recuperación de valores simbólicos perdidos; e) que más que un fenómeno periférico, constituye una tendencia de apropiación de sinergias urbanas; y f) finalmente, que la conformación de archipiélagos desvinculados de su entorno, fractura el tejido socioterritorial de la ciudad (Tella y Welch Guerra, 2002).

5. Para ciertos autores, constituyen "fragmentos inviábiles desde el punto de vista ecológico, inmanejables desde el punto de vista funcional y conflictivos desde el punto de vista social" (Dematteis, 1998). Para otros, la fragmentación de lo público viene acompañada de tensiones y conflictos, que conducen a la segregación espacial de actividades y a la apropiación de ciertas áreas por determinadas grupos o usos (Loukaitou, 1996).

Puede sintetizarse, entonces, la instalación en las dos últimas décadas de un proceso de polarización territorial selectiva, que implica el paso de un crecimiento intensivo a un desarrollo extensivo del espacio urbano, a partir del surgimiento de nodos de concentración de funciones de servicio a diferentes escalas —regional, metropolitana, local— sobre fragmentos territoriales dispersos, pero con externalidades que impulsan un sistema reticular de vinculación (Tella, 2001a).

Tales nodos de concentración de funciones conforman artefactos urbanísticos no residenciales, a modo de ínsulas terciarias cada vez más autónomas, en yuxtaposición y conflictiva convivencia con bolsas de marginalidad, vacancia y pobreza. Estas nuevas lógicas de crecimiento de la ciudad se sostienen en el contexto de un proceso de demandas endógenas y generan la ruptura de las estructuras urbanas sedimentadas a través del tiempo, la degradación cualitativa de las preexistencias, y el necesario incremento de la movilidad a través de medios privados (véase la figura 2).

Figura 2. *Esquema de insularidades territoriales*



Alcances de una polarización selectiva

Las ciudades en general, y la de Buenos Aires en particular, atraviesan por un momento de ruptura en las lógicas tendenciales de crecimiento, con nuevas y complejas formas de urbanización y de organización de los espacios contenedores de actividades, del que no han logrado dilucidar de manera eficiente tanto los tradicionales instrumentos urbanísticos de actuación como tampoco las estructuras epistemológicas actuales (Tella, 2001b).

Los cambios multidimensionales en términos de producción han conducido a un retroceso del tiempo libre y del tiempo del esparcimiento. En el marco de este paradigma, el tiempo del ocio ha mutado y hoy es entendido como “el tiempo del consumo”. Asimismo, se observa la colonización de áreas por parte de sectores sociales de altos ingresos, con ventajas derivadas de la mayor accesibilidad y de la recuperación de valores simbólicos perdidos.

De manera que la segregación social, generada a partir de procesos de gentrificación, se presenta como un importante instrumento en la construcción de centralidad. Son las élites quienes se apropian de las nuevas centralidades emergentes y, en este contexto, es el espacio público el que se desarticula, se desdibuja y se rompe. En consecuencia, el denominado proceso de polarización territorial selectiva se manifiesta en Buenos Aires a través de la difusión de la insularidad terciaria al menos en tres tipologías claramente diferenciadas:

a) Sobre una centralidad metropolitana, con apropiación de sinergias territoriales; tal el caso de las áreas de Patio Bullrich, Galerías Pacífico, Alto Palermo y Mercado de Abasto.

b) Sobre un centro local-residencial, con integración a la trama urbana; como en las áreas en torno a Villa Devoto, Solar de la Abadía, Montecastro o Villa del Parque.

c) Sobre una expansión metropolitana, con dependencia del sistema viario; como por ejemplo en las áreas de Auchan Avellaneda, Morón Plaza Oeste o Unicenter.

Desde esta perspectiva, se desarrolla a continuación una conceptualización de cada dimensión a partir de la selección de casos considerados suficientemente representativos en función de: sus pautas de localización, la relación planteada con su entorno, su capacidad potencial de atracción así como la diversidad de actividades congregantes.

Sobre centralidad metropolitana: el caso de Abasto

El área de Abasto se encuentra en el centro de la aglomeración y está caracterizada por la antigüedad, la degradación y la obsolescencia del entorno edificado debido, inicialmente, al estado de vacancia que por décadas presentó un viejo mercado de abasto. Sin embargo, su localización estratégica en el propio centro de la ciudad y su franca vinculación con nodos subcentrales le otorgan un papel de privilegio a este fragmento urbano.

Se sitúa sobre una de las arterias radiales más importantes, la Avenida Corrientes, que conecta al Área Central con Chacarita, reforzada por la presencia de la Línea B de Subterráneos. Su cercanía a otras avenidas de similar relevancia y recorrido, tal como Rivadavia y Córdoba; a la transversal Pueyrredón-Jujuy, que enlaza Palermo con Pompeya; a la estación terminal del Ferrocarril Sarmiento y a la Línea A de Subterráneos, que penetran hacia el oeste de la aglomeración; le permite desarrollar un amplio radio de atracción de público, tanto por autotransporte de colectivos como por ferrocarril, subterráneo o automóvil particular.

La importante red de avenidas que atraviesan el área y la gran afluencia del transporte público han confluído para desarrollar alineamientos comerciales sobre los zócalos urbanos. Las avenidas Corrientes y Pueyrredón presentan

una gran vitalidad y variedad de locales, tal como: bares, restaurantes, zapaterías, de indumentaria, kioscos, ferreterías, etc. Sobre la Avenida Córdoba, en cambio, se produce una cierta especialización en los rubros (con madereras y refaccionarias). En las calles de menor jerarquía se distribuyen locales en forma disgregada, en la que predominan los talleres de reparación de automóviles.

El shopping “Abasto de Buenos Aires” junto con el hipermercado “Coto”, el Hotel Holiday-Inn y un haz de torres-jardín con viviendas de prestigio han irrumpido sobre un barrio en el que predominantemente convivió la vivienda individual con el comercio minorista. La operación de renovación se disparó a partir de la refuncionalización del antiguo Mercado del Abasto, mediante la adaptación del edificio al desarrollo de nuevas actividades, pero preservando su valor patrimonial.

Hoy el área de Abasto presenta como artefacto urbano un parque comercial, con un área bruta locativa de 53 mil metros cuadrados, 111 mil metros cuadrados de superficie cubierta total, 39 mil metros cuadrados cubiertos de estacionamiento, y un flujo de público mensual de 900 mil personas. Sus actividades detonadoras principales son: un shopping center, tiendas departamentales (de 17 mil metros cuadrados), un hipermercado (de 10 mil metros cuadrados), *play-centers*, *fast-food*, y un complejo multicine de 12 salas.

Desde esta perspectiva, se observa una serie de efectos en el área que consagran tendencias —dinámicas dominantes—, por un lado, y que generan nuevas, por otro —dinámicas emergentes—. Entre las dominantes, cabe señalar a: la degradación de los edificios de vivienda; el cierre de los pequeños comercios; la importante dispersión de bares y de restaurantes; así como la diseminación de estacionamientos y parking. En cuanto a las emergentes, es posible identificar a: la localización de sucursales bancarias; el incremento de

las obras de demolición de viviendas obsoletas; la aparición de supermercados y autoservicios, de hoteles de categoría y de nuevos edificios de vivienda, entre otros.

Sobre centro local-residencial: el caso de Villa del Parque

Villa del Parque es un barrio residencial de baja densidad de la Ciudad de Buenos Aires, con viviendas predominantemente individuales. La calle Cuenca se presenta como el eje estructurante, con construcciones en altura de alrededor de ocho pisos y numerosos negocios que conforman un centro comercial barrial a cielo abierto a lo largo de varias cuadras, entre la Estación Villa del Parque del Ferrocarril San Martín y la Plaza Aristóbulo del Valle. La concentración de movimientos de pasajeros en este punto fue consolidando el desarrollo de un centro de comercios y servicios periódicos y ocasionales, fundamentalmente desde la estación del ferrocarril hasta la plaza.

La dinámica establecida por el sistema “plaza-centro comercial-estación” promueve una buena apropiación del espacio público, que se complementa con la reciente presencia de un shopping center de escala local. El barrio se encuentra atravesado por una red jerarquizada de circulación, tal como las avenidas Francisco Beiró, San Martín, Álvarez Jonte y Nazca, que le confieren una alta conectividad con las áreas centrales de la ciudad. La trama vial local aparece interrumpida por las vías ferroviarias de los servicios suburbanos de pasajeros y de carga, con pasos a desnivel que generan congestiones momentáneas de tránsito.

La espacialización del equipamiento da cuenta de un muy alto grado de concentración sobre un pequeño tramo, en torno a la calle Cuenca, que pone en evidencia la capacidad de atracción del área. Los supermercados y autoservicios con formatos de pequeñas dimensiones son los predominan-

tes, una distribución dispersa y con un nivel de cobertura homogéneo y equilibrado.

La localización de la variable bares y cafeterías denota una tendencia al alineamiento sobre corredores, principalmente excéntrica, sobre los límites del barrio —avenidas Francisco Beiró, San Martín y Álvarez Jonte—, presentando una importante franja central sin dotación. La distribución de las sucursales bancarias refuerza el patrón de concentración sobre la calle Cuenca, entre Beiró y Lascano, que conforma el más importante aglutinamiento, continuo y profuso, mientras que las restantes zonas no exhiben cobertura alguna. Finalmente, los establecimientos industriales, con dispersas y escasas localizaciones, disipan efectos territoriales de relevancia.

El área de Villa del Parque presenta como artefacto urbanístico un parque comercial, con un área bruta locativa de 3 mil metros cuadrados, 8 mil metros cuadrados de superficie cubierta total, 2.5 mil metros cuadrados cubiertos de estacionamiento, y un flujo de público mensual de 300 mil personas. Sus actividades detonadoras principales la constituyen: un *shopping center*, tiendas departamentales (de 2.1 mil metros cuadrados), *play-centers*, *fast-food*, y un complejo multicine de 2 salas.

Sus características comerciales, con la presencia de marcas de relevancia en el mercado, reflejan su significación como centro de consumo y su alta atracción para los vecinos de barrios aledaños. La disponibilidad de un shopping y de galerías comerciales refuerza este perfil. En consecuencia, el área de estudio constituye un fragmento de la ciudad dominado por la vivienda individual, y se encuentra atravesado por una franja contundente de concentración y aglutinamiento de equipamientos, el eje de la calle Cuenca, que consagra un nivel de centralidad, cuya fuerza centrípeta adquiere una dimensión transbarrial, con fuerte concentración de equipamientos en torno a la estación ferroviaria.

Sobre expansión metropolitana: el caso de Unicenter

El área de Unicenter se sitúa sobre el corredor noroeste de la región metropolitana de Buenos Aires, en un importante intercambiador ubicado en la intersección de la Autopista Panamericana con la calle Paraná, en el municipio de Vicente López, por donde transitan cerca de 300 mil vehículos diarios. Su localización se produce en torno a una serie de enclaves comerciales, administrativos y recreativos, muy próximos entre sí, que se alinean sobre la carretera regional y que conforman un nodo de centralidad creciente a escala metropolitana, debido a la variedad y especificidad de sus equipamientos. La trama circulatoria carece de una vía representativa de interconexión a ambos lados de la autopista, situación que atenta contra una circulación fluida entre sectores, donde el automóvil particular representa el principal medio de desplazamiento.

Pueden reconocerse al menos tres zonas de cierta homogeneidad: 1. El eje de la Autopista Panamericana: se trata de una zona subsumida en un fuerte proceso de reconversión, con una importante oferta de equipamientos a escala metropolitana, tal como: sedes de oficinas, hoteles y alojamientos, y servicios generales, entre otros; 2. El eje de la Avenida Paraná: zona caracterizada por el alineamiento de usos mixtos, de tipo comercial predominante, pero que combina pequeños talleres y depósitos con residencias de baja densidad; y 3. La zona residencial exclusiva: situada a partir de la calle Paraná, se desarrolla una zona residencial exclusiva de baja densidad y con viviendas de alta calidad, combinada con comercios dispersos y unos pocos talleres.

El *shopping center*, los cines Cinemark, la tienda Falabella, el hipermercado Jumbo y el parque de entretenimientos Showcenter Norte, con sus multisalas Showcase Cinemas, han ido consolidando en menos de una década fragmentos urbanos con fuerte capacidad de atracción de público, pre-

dominantemente mediante automóvil particular. En este nodo se ha conformado un parque comercial, con área bruta locativa de 41 mil metros cuadrados, 101 mil metros cuadrados de superficie cubierta total, 35 mil metros cuadrados cubiertos de estacionamiento, y un flujo de público mensual de 1.2 millones de personas. Sus actividades detonadoras principales son: un *shopping center*, tiendas departamentales (de 27 mil metros cuadrados), un hipermercado (de 12 mil metros cuadrados), *play-centers*, *fast-food*, y un complejo multicine de 14 salas.

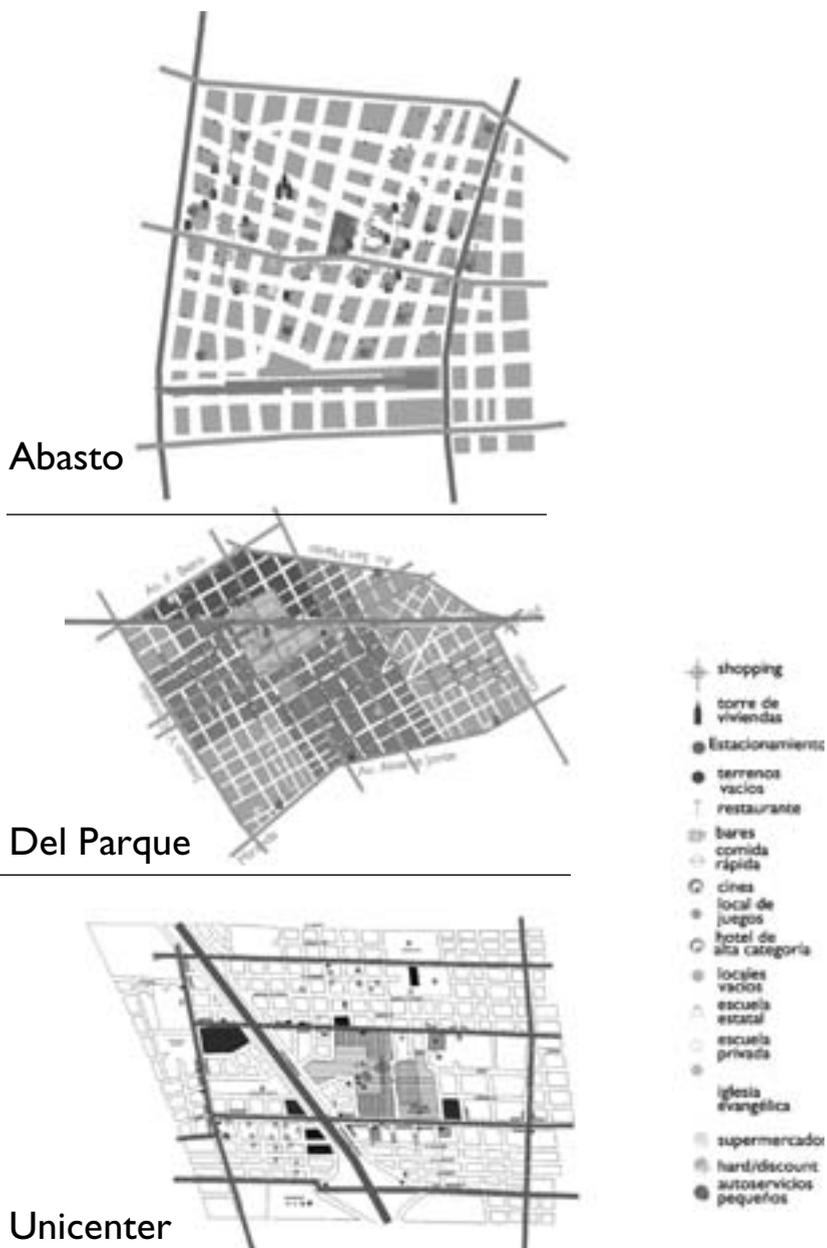
Su área de influencia alcanza a los municipios de la zona norte y, en especial, a San Isidro y Vicente López y, en siguiente orden, a San Martín, San Fernando, Tigre y San Miguel. Para su puesta en funcionamiento se han encarado obras viales, destinadas a incrementar la accesibilidad a la zona que garantice el éxito del emprendimiento, tal como la ejecución de la bajada de la calle Edison a la Panamericana, el ensanche de la calle Paraná y la pavimentación de calles aledañas, entre otras.

La amplia superficie construida, las grandes superficies libres para estacionamientos y las calles internas de circulación hacen de Unicenter un límite físico y visual que quiebra la trama ortogonal reinante. Su presencia ha promovido cambios significativos en las tipologías edilicias dominantes en el área, aislando las manzanas de viviendas de plantas bajas de su alrededor, y acentuando las diferencias entre ambos lados de la autopista, tanto en calidad residencial como en sus actividades dominantes (véase la figura 3).

El proceso de insularización territorial

El cuadro presentado da cuenta de un proceso específico de transformaciones urbanas que no puede ser descrito como una simple suburbanización de actividades económicas. En Buenos Aires presenciamos un proceso de reestructuración

Figura 3. Estructura urbana de las insularidades examinadas



Cuadro 1. *Caracterización funcional de los artefactos urbanísticos no residenciales*

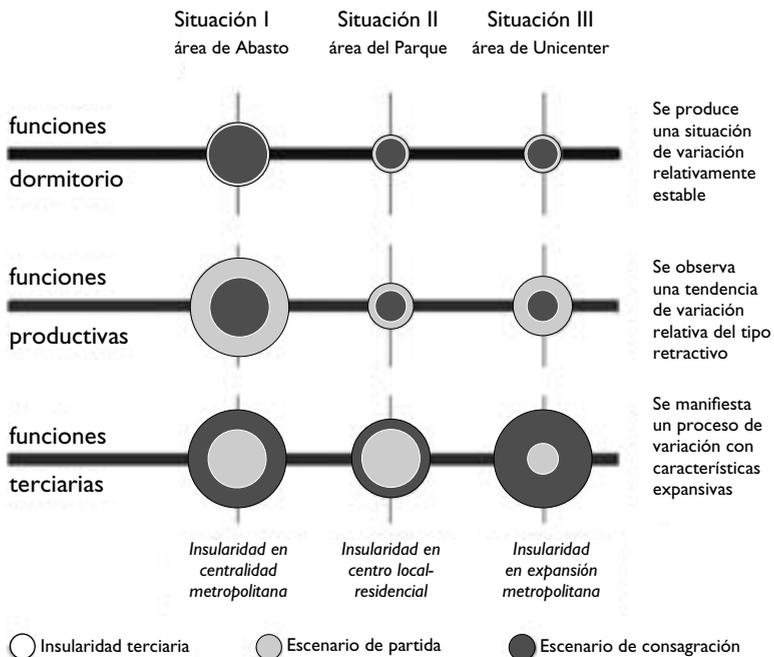
<i>Características funcionales</i>	<i>Situación I: Área de Abasto</i>	<i>Situación II: Área Villa del Parque</i>	<i>Situación III: Área de Unicenter</i>
Artefacto urbanístico	Parque Comercial: <i>Abasto de Buenos Aires</i> ; Corrientes 3247, Bs. Aires	Parque Comercial: <i>Del Parque Shopping</i> ; Nazarre 3175, Bs. Aires	Parque Comercial: <i>Unicenter Shopping</i> ; Paraná 3745, Martínez
Actividades detonadoras	<i>Shopping Center</i> , Tienda Departamental, Hipermercado, <i>Play-Center</i> , <i>Fast-Food</i> , Multicine	<i>Shopping Center</i> , Tienda Departamental, <i>Play-Center</i> , <i>Fast-Food</i> , Multicine	<i>Shopping Center</i> , Tienda Departamental, Hipermercado, <i>Play-Center</i> , <i>Fast-Food</i> , Multicine
Área Bruta Locativa	53,000 m ² 900,000 personas/mes	3,000 m ² 300,000 personas/mes	41.000 m ² 1'200,000 personas/mes
Superficie cubierta	111.000 m ² total 72,000 m ² s/ estacionamiento	8,000 m ² total 5,500 m ² s/ estacionamiento	101,000 m ² total 65,000 m ² s/ estacionamiento
Plazas de estacionamiento	39,000 m ² cubiertos 2,500 plazas cubiertas no posee descubiertas	2,500 m ² cubiertos 30 plazas cubiertas 70 descubiertas	35,000 m ² cubiertos 1,300 plazas cubiertas 2,500 descubiertas
Tiendas departamentales	17,000 m ² total 10,000 m ² Hipermercado 2,200 m ² <i>Play-Centers</i> 183 locales comerciales 18 locales gastronómicos	2,100 m ² no posee Hipermercado 570 m ² <i>Play-Centers</i> 54 locales comerciales 7 locales gastronómicos	27,000 m ² 12,000 m ² Hipermercado 2,100 m ² <i>Play-Centers</i> 239 locales comerciales 22 locales gastronómicos
Complejo Multicine	8,700 m ² 12 salas de cine 3,000 butacas	340 m ² 2 salas de cine 320 butacas	9,200 m ² 14 salas de cine 2,500 butacas

Fuente: Elaboración propia a partir de tareas de campo y de relevamiento de información disponible en la Cámara Argentina de *Shopping Centers* y en la Cámara Argentina de Supermercados.

de la centralidad que transforma todos los ámbitos urbanos y suburbanos. Funciones comerciales, de oficinas y de entretenimientos mutan de manera sustancial (véase el cuadro 1).

La lógica de ubicación que caracteriza a esta reestructuración urbana en gran parte se acoge a los sistemas de centralidad seculares de esta ciudad, y genera problemas sociales, funcionales y ambientales específicos que resulta indispensable afrontar. Los cambios de escala y de localización de estos artefactos urbanísticos permiten comprobar, en este contexto, las características funcionales de los artefactos urbanísticos examinados. En todos los casos, aparecen funciones dormitorio que se manifiestan estables, sin variaciones relativas, frente a funciones productivas en tendencia claramente reactiva y a funciones terciarias que se expresan con características expansivas (véase el cuadro 2)

Cuadro 2. *Variación funcional relativa*



La observación en cierta perspectiva de la nueva realidad urbana, permite subrayar las fortalezas y las debilidades de este proceso de insularización territorial. Sus puntos fuertes lo constituyen: a) la conformación de una red conexas de sistemas urbanos; b) la diseminación de áreas de equipamiento sobre el territorio; c) la competitividad como resultado de una alta accesibilidad vehicular; d) el surgimiento de un mosaico de lugares con valores formales propios; e) las sinergias positivas emanadas sobre el entorno; f) la presencia de nuevos ámbitos de sociabilización; y g) su disposición en términos de seguridad, orden y control.

Sus aspectos más débiles son: a) la tendencia al vaciamiento relativo de las áreas consolidadas; b) la dispersión de actividades económicas sobre el territorio; c) el incremento de la movilidad intra-urbana por medios privados; d) la degradación cualitativa de las estructuras territoriales previas; e) el proceso de especialización funcional y de segregación social del área; f) la ocupación intensiva del suelo, con densidades relativamente bajas; y g) su desprecio a los conceptos de representatividad y subsidiaridad como pilares del proyecto colectivo de ciudad.

En relación con los efectos sobre el territorio que ocasiona la dispersión de este sistema de insularidad reticular es posible proporcionar algunas consideraciones generales: a) la instalación de un sistema de nuevas jerarquías urbanas; b) la dotación de competitividad a un área determinada; c) el impulso extremo a la movilidad vehicular; d) un alto consumo de suelo y su excesiva vulnerabilidad ambiental; e) la recualificación del tejido circundante; f) el desvanecimiento de identidades locales; y g) su tendencia a la fragmentación socio-territorial (véase el cuadro 3).

Entre los efectos urbanos evidenciados es posible señalar que los patrones de localización en Buenos Aires favorecieron el cambio en las lógicas de funcionamiento de numerosas áreas, que actuaron como detonadoras de nuevas centrali-

Cuadro 3. *Fortalezas, debilidades y efectos del proceso de insularización terciaria*

<i>Rasgos territoriales</i>	<i>Rasgo I: Fortalezas</i>	<i>Rasgo II: Debilidades</i>	<i>Rasgo III: Efectos</i>
Competitividad	Diseminación de áreas de equipamiento sobre el territorio	Dispersión de actividades económicas sobre el territorio	Dotación de competitividad diferencial del área
Accesibilidad	Alta accesibilidad a través de corredores vehiculares	Incremento de los desplazamientos intra-urbanos no públicos	Impulso extremo a la movilidad vehicular por medios privados
Sistema urbano	Conformación de una red conexas de sistemas urbanos	Especialización funcional y segregación social del área	Instalación de un sistema de nuevas jerarquías urbanas
Identidad local	Surgimiento de lugares con valores formales propios	Puesta en discusión de los pilares del proyecto colectivo de ciudad	Progresivo desvanecimiento de las identidades locales
Entorno urbano	Sinergias positivas emanadas sobre todo el entorno	Tendencia al vaciamiento relativo de las áreas consolidadas	Proceso de recualificación del tejido circundante
Contenedores	Presencia de nuevos ámbitos de socialización	Degradación cualitativa de las estructuras socio-territoriales previas	Tendencia a la fragmentación socio-territorial del espacio
Uso del suelo	Disposición en términos de seguridad, orden y control	Ocupación intensiva del suelo, con bajas densidades relativas	Elevado consumo de suelo y vulnerabilidad ambiental

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información de base generada.

dades en zonas degradadas, vulneraron la vitalidad de los subcentros comerciales, modificaron los valores del suelo en su entorno inmediato, propiciaron la especialización funcional de determinados sectores de la ciudad y generaron altos impactos ambientales negativos, no siempre mitigados por los desarrolladores. Esta dualidad aparece como resultado de una creciente descentralización de las actividades

productivas del sector secundario para su relocalización en las periferias (sobre áreas especializadas) y una mayor concentración de actividades del sector terciario avanzado (financiero y de capitales) sobre áreas centrales.

Se trata de fuerzas contrapuestas que acentúan una fragmentación territorial, por un lado, y por otro, detonan operaciones de renovación urbana privada, sin regulación pública, para el desarrollo de actividades terciarias sobre espacios vacantes o deteriorados, que generan enclaves de alto nivel, acompañados por procesos de suburbanización de las élites. La nueva modalidad de concentración y de dispersión en Buenos Aires presenta características identificables. El crecimiento de la economía de servicios induce a una diseminación de las actividades sobre el territorio, impulsada por las innovaciones tecnológicas que desplazan las fuentes de trabajo de las áreas centrales hacia los bordes metropolitanos; conformando aglutinamientos insulares de pequeños fragmentos urbanizados entrelazados sobre entornos sin dinámica urbana.

En última instancia y ante la necesidad de regular estos artefactos urbanísticos no residenciales, derivados de la actuación privada por lógicas de mercado, se torna indispensable el diseño de nuevos instrumentos que, a caballo de los procesos de descentralización metropolitana, sean capaces de aportar centralidad a áreas periféricas. Esto implica, en términos amplios, la formulación de nuevas estructuras de gestión y de administración de estas unidades territoriales, en consonancia con las nuevas dinámicas urbanas y conforme a criterios de reticularidad tal, como los artefactos que deben regular.

La década de 1990 proponía una organización del territorio metropolitano signada por particulares lógicas de movilidad, de aprovisionamiento, de recreación y de producción, que inducían a un tipo de ciudad dispersa y fragmentada, cerrada y excluyente. En ese marco crecieron y se consolida-

ron diferentes formatos de artefactos urbanísticos no residenciales, que concentraban actividades a modo de enclaves desvinculados de su entorno circundante.

Sin embargo, la crisis económica por la que atraviesa el país desde hace más de tres años, pero que inició su etapa de hiper-recesión a fines de 2001 y que pareciera haberse instalado por largo tiempo, ha comenzado a evidenciar un virtual desmantelamiento de las estructuras funcionales del paradigma de la década anterior. Esta circunstancia constituye, entonces, una oportunidad para refuncionalizar aquellos viejos enclaves con el objeto de responder a la nueva dinámica emergente. 🏠

Bibliografía

- Augé, Marc, *Los no lugares: espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa, 2000.
- Borja, Jordi y Castells, Manuel, *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*, Madrid, Taurus, 1998.
- Boyer, M. Christine, *CiberCities: Visual perception in the age of electronic communication*, Nueva York, Princeton Architectural Press, 1996.
- Casariago Ramírez, Joaquín, "Los Ángeles. La construcción de la post-periferia", en *Urban*, Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica, núm. 2, 1998, pp. 59-78.
- Christaller, Walter. (1933), *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*; Jena. Gustav Fischer (1966), "Central Places in Southern Germany"; Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Dematteis, Giuseppe, "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", en Monclús, Francisco Javier (ed.), *La ciudad dispersa: Suburbanización y nuevas periferias*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998, pp.17-33.
- Derycke, Pierre-Henri, *L'économie urbaine*, París, Presses Universitaires de France, 1970.

- Dupuy, G., *Les territoires de l'automobile*, París, Anthropos-Economica, 1991.
- Garreau, Joel, *Edge City*, Nueva York, Anchor Books, 1992.
- Hall, Peter y Hay, David, *Growth Centers in the European Urban System*, Londres, Heinemann, 1980.
- Lösch, A., *The economics of location*, New Haven, Yale University Press, 1954.
- Loukaitou, Anastasia, "Cracks in the City: Addressing the Constraints and Potentials of Urban Design", en *Journal of Urban Design*, Cambridge, núm.1, febrero, 1996, pp. 91-103.
- Monclús, Francisco, "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas", en Monclús, Francisco Javier (ed.), *La ciudad dispersa: Suburbanización y nuevas periferias*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998, pp.5-14.
- Nel'lo, Oriol, "Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa", en Monclús, Francisco Javier (ed.), *La ciudad dispersa: Suburbanización y nuevas periferias*, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998, pp.35-57.
- Reilly, W. J., *Methods for the Study of Retail Relationship*, Texas, University of Texas Bulletin, 1929.
- Scott, Allen y Storper, Michael, "Le développement régional reconsidéré", en *Espaces et Sociétés. Revue Scientifique Internationale*, núm. 66-67 ("Restructurations économique, et territoires"), París, Éditions L'Harmattan, 1992.
- Simmonds, Roger, "New instruments of urbanism in a new urban epoch", en *Urban*, Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica, núm. 1, 1997, pp.45-64
- Soja, Edward, *Six Discourses on the Postmetropolis*, Imagining Cities, Routledge, 1996.

Tella, Guillermo “La modernización tardía de una metrópolis semiperiférica. El caso de Buenos Aires y sus transformaciones socioterritoriales recientes”, en *Urban, Madrid*, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, núm. 6, 2001a, pp. 61-76.

—, “Efectos del planeamiento sobre el territorio. Aportes desde la experiencia metropolitana de Madrid”, en *Anuario de Espacios Urbanos: Historia, Cultura y Diseño 2000*, Azcapotzalco, México, Área de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana, 2001b, pp. 167-188.

— y Welch Guerra, Max (colaboradores: Mónica Blanco, Patricia Dietrich, Sofía Martínez, Natalia Pascual y Sebastián Robles), “Importando la periferia a Buenos Aires. Urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada”, en *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*, México, Universidad de Guadalajara-Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (UNESCO), 2002, pp. 319-349.

Zipf, G. K., *Human Behavior and the Principle of Least Effort*, Cambridge, Addison-Wesley, 1949.