

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

Autor:

Blanco, Jorge Oscar

Tutor:

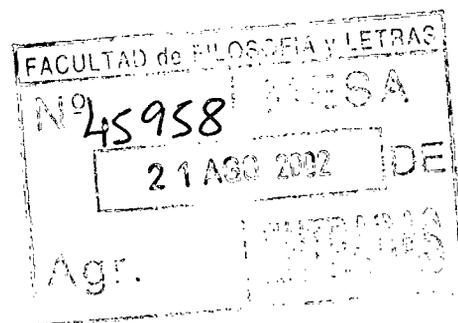
Yanes, Luis A.

2002

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Magister de la Universidad de Buenos Aires en Políticas Ambientales y Territoriales

Posgrado

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
MAESTRÍA EN POLÍTICAS AMBIENTALES Y TERRITORIALES



TESIS DE MAESTRÍA
***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.***

Autor:

Jorge Oscar Blanco

Expte. 878.534

Director de Tesis:

Dr. Luis A. Yanes

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas

Agosto de 2002

Esta tesis se presenta como trabajo final de la Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales. El trabajo fue realizado a lo largo de varios años en los que, junto con las investigaciones desarrolladas en el ámbito del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, me he desempeñado en actividades profesionales vinculadas con el transporte. En el Instituto de Geografía existe desde hace ya algún tiempo un grupo de investigación dedicado al tema transporte, que en 2002 se ha constituido como Programa de Transporte y Territorio, marco en el cual se han discutido algunas de las cuestiones involucradas en esta tesis.

Este trabajo está dedicado a mis amigos, que alimentan todo el tiempo las ganas de compartir la vida.. De entre ellos quiero destacar con un agradecimiento especial a quienes además de su amistad me brindaron una gran colaboración para la realización de este trabajo: Luis Yanes - el director de la tesis-, Nelly Queirolo y Raquel Gurevich.

Finalmente, también quiero agradecer a todos aquellos que se prestaron gentilmente para ser entrevistados, en particular a los residentes en las urbanizaciones de Pilar.

Gracias

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.

INDICE

Introducción: Presentación del objeto, propósitos y esquema del trabajo de investigación	6
Capítulo 1: La conformación del espacio urbano y los sistemas de circulación	13
1.1. Producción y reproducción social en la conformación del espacio urbano	13
1.2. Los actores sociales y las lógicas de las decisiones	16
1.3. La construcción material de la ciudad y las decisiones de los actores	17
1.4. Los sistemas de circulación y los procesos de producción y reproducción en la ciudad	18
1.5. La valorización del suelo urbano y la asignación de usos	19
1.6. Los usos del suelo y los patrones de movilidad	22
1.7. La noción de impacto y sus implicancias	24
Capítulo 2: La reestructuración capitalista y las transformaciones urbanas	26
2.1. Algunas características del capitalismo de fines del siglo XX	26
2.2. Globalización, territorio y la cuestión de las escalas	30
2.3. Globalización y dinámica urbana	35
Capítulo 3: La reestructuración capitalista en Argentina y las transformaciones metropolitanas	41
3.1. El modelo político económico de los años noventa	41
3.2. Los cambios territoriales recientes en la Región Metropolitana de Buenos Aires	44
3.2.1. Privatización de la ciudad y nuevas modalidades de gestión de las élites económicas	44
3.2.2. Reactivación selectiva del mercado inmobiliario	47
	3

3.2.3. Refuncionalización del área central, expansión y tendencia a la desconcentración de las funciones de comando	53
3.2.4. Nuevo patrón industrial, desindustrialización-reindustrialización selectiva	57
3.2.5. Nuevos centros comerciales y recreativos, nuevos patrones locacionales	59
3.2.6. Distribución de la población y del empleo	61

Capítulo 4: La reestructuración de la red de accesos metropolitanos y el modelo automóvil-intensivo	65
4.1. Los cambios recientes en el transporte metropolitano	65
4.2. La conformación de la red de autopistas	66
4.3. El proceso de concesión de las autopistas metropolitanas	69
4.4. Cambios en la red de autopistas: estructura, tiempos de viaje y accesibilidad	75

Capítulo 5: Las transformaciones en el uso del suelo en los corredores viales metropolitanos	81
5.1. Los nuevos objetos urbanos y la movilidad automóvil-intensiva	81
5.2. El Acceso Norte	83
5.3. El Acceso Oeste	86
5.4. La Autopista Ricchieri – Ezeiza – Cañuelas	88
5.5. La Autopista Buenos Aires – La Plata	90
5.6. Semejanzas y diferencias: los grupos sociales construyendo el espacio	91

Capítulo 6: El Acceso Norte Ramal Pilar: particularidades del uso del suelo y del transporte	95
6.1. La articulación histórica del corredor del Acceso Norte Ramal Pilar	95
6.2. La organización del espacio de relación "Acceso Norte Ramal Pilar"	99
6.3. Un centro comercial y de servicios en Pilar: procesos, actores y transformaciones urbanas	107

Capítulo 7: La movilidad: actividades cotidianas y sistemas de transporte en el Acceso Norte Ramal Pilar	113
7.1. Los sistemas de transporte de Pilar: la vinculación metropolitana y la circulación local	113
7.2. Los esquemas de movilidad cotidiana	117
7.2.1. La movilidad residencia – trabajo	117
7.2.2. La movilidad residencia – estudio	122
7.2.3. La movilidad residencia – recreación, servicios, compras	123
Conclusiones	126
Cuadros	130
Figuras	164
Fuentes consultadas	182
A. Fuentes bibliográficas	182
B. Fuentes estadísticas	190
C. Fuentes periodísticas	190
D. Páginas web consultadas	191
E. Cartografía	191
F. Conferencias y presentaciones	192
G. Entrevistas realizadas	192
H. Leyes y normativas	192

INTRODUCCIÓN: Presentación del objeto, propósitos y esquema del trabajo de investigación

Durante la década de 1990 un paisaje de autopistas, urbanizaciones cerradas, centros comerciales y de servicios fue conformándose en torno a la red de accesos viales a Buenos Aires. Algunos de estos elementos ya existían en décadas anteriores pero fueron resignificados en este período; otros, en cambio, son completamente novedosos.

Estudiar las relaciones entre transporte y uso del suelo en la década de los noventa, en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) puede entenderse como una tarea acotada tanto en el tiempo y en el espacio como en cuanto a su vinculación con la sociedad en general. Sin embargo, las profundas transformaciones de la sociedad argentina a finales del siglo XX pueden rastrearse a través de distintos contextos, en distintos recortes temáticos, en diferentes ámbitos territoriales. Vale entonces la primera presentación de nuestras pretensiones: revisar las relaciones sugeridas en el título del trabajo como una parcela de relaciones más profundas que se establecieron entre la sociedad y el territorio durante ese período.

Transporte y metrópolis son entonces las vías conceptuales de entrada para identificar estas relaciones. El contexto de la RMBA se justifica porque ha sido uno de los escenarios en el que con mayor intensidad se desplegaron las políticas públicas y los cambios económicos y sociales de los noventa. Buenos Aires sufrió transformaciones de envergadura, algunas escenográficas y superficiales, otras profundas y estructurales. Se crearon nuevos objetos, nuevas relaciones entre objetos, nuevas morfologías, nuevos paisajes. Líneas ferroviarias, puertos, aeropuertos y autopistas fueron entregados en concesión a operadores privados, que se convirtieron así en actores decisivos en cuestiones básicas para el funcionamiento de la ciudad. Para nuestro interés cabe anticipar ya que los accesos viales metropolitanos fueron concesionados y sometidos a una reestructuración profunda (Figura N° 1). En la década de 1990, el espacio metropolitano se despliega con un conjunto de transformaciones que modernizan y retrasan, que incluyen y excluyen, que articulan y que dejan de lado la multiplicidad de lugares que constituyen la ciudad.

Diversas cuestiones se cruzan en el tema propuesto: las nuevas condiciones de la economía mundial, las modalidades de inserción de la Argentina en esa economía, los acuerdos de integración con los países vecinos, el rol de las grandes ciudades en este escenario, las decisiones de actores de diferente poder y capacidad de acción, políticas

específicas para el sector transporte, reorganizaciones de los espacios metropolitanos, cambios en las pautas culturales y de consumo de los distintos sectores sociales, etcétera. En la intersección de estas cuestiones es que se ha planteado el objetivo general del trabajo: analizar la relación existente entre la reestructuración de las autopistas de Buenos Aires y los cambios en el uso del suelo, en la década de 1990, con particular énfasis en el Ramal Pilar del Acceso Norte.

Algunas de las preguntas iniciales que guiaron la investigación fueron las siguientes: ¿Cómo participó la reestructuración vial en los cambios en el uso del suelo? ¿Qué características de la red vial son las que están asociadas con esos cambios? ¿Cuáles son los actores vinculados con ambos procesos? ¿Cómo afectan diferencialmente las nuevas condiciones de circulación a los distintos usos del suelo? ¿Qué sectores sociales están directamente ligados a las nuevas condiciones de movilidad en automóvil particular? ¿Cuál es la relación entre consumidores poseedores de automóvil particular y modalidades de los nuevos espacios de consumo? En torno a estas preguntas es que intentamos construir el tema de nuestra investigación, aunque cabe aclarar desde el inicio que las respuestas no serán afirmaciones definitivas sino instancias en el proceso de entender mejor cómo la sociedad construye el territorio y el propósito del trabajo es, en este sentido, que estas respuestas provisorias se encuentren justificadas en el propio desarrollo de la indagación.

La hipótesis general del proyecto de investigación es que las características que asume la relación transporte – uso del suelo en los corredores viales de acceso a Buenos Aires están dadas por las decisiones de los actores de los procesos de producción del espacio urbano y por las condiciones de reproducción social de los sectores que comandan el proceso de expansión urbana. Es decir, que en cada uno de los accesos metropolitanos se conjugan procesos de producción y reproducción que les dan características particulares según las lógicas de los actores. Esto explicaría el desarrollo diferencial de los distintos accesos. Como hipótesis derivada se plantea que el despliegue de los usos del suelo en los corredores formados por las autopistas se sostiene desde una lógica de movilidad “automóvil – intensiva”.

Para una mejor aproximación a estas relaciones tomamos algunas decisiones de índole teórico-metodológicas. Una decisión temprana fue la de organizar un planteo teórico como conjunto de conceptos sistemáticos “porque su utilización supone la referencia permanente al sistema total de sus interrelaciones” (Bourdieu y otros, 1975). El planteo teórico no se agota en su presentación inicial sino que delimita los senderos que recorrerá la investigación, orientando los aspectos sobre los cuales focalizar y abriendo un amplio espectro de técnicas y procedimientos para indagar sobre esos

aspectos. Los lineamientos teóricos orientaron la tarea de leer los cambios en el territorio, para inducir las relaciones entre transporte y territorio, para precisar aquellas cuestiones que develaban las relaciones más profundas.

En segundo lugar, se trabajó con contextos articulados lo que implica repensar la cuestión de las escalas. Básicamente aquí se adoptó una perspectiva en la que los actores sociales construyen las escalas de los procesos y, al actuar a través de las escalas, articulan los contextos (Marston, 2000).

En tercer término, nos pareció que nuestro trabajo debía contener descripciones significativas de los hechos observados y analizados. Esta pretensión contribuye a que las interpretaciones puedan ser apoyadas por los referentes empíricos y a darle un contenido material a fenómenos que muchas veces son enunciados desde perspectivas teóricas cerradas en sí mismas y, por lo tanto, preconcebidas. De alguna manera se trata de aprovechar las ventajas que pueda proporcionar el registro sistemático de información de campo para desarrollar lineamientos teóricos (Hammersley - Atkinson, 1994).

En cuarto lugar, se optó por reconstruir la trayectoria histórica de los procesos analizados, en particular, la organización de la red de autopistas y sus efectos sobre los usos del suelo y la articulación del recorte considerado en el estudio de caso con la totalidad metropolitana. Esta perspectiva histórica permite identificar las tendencias preexistentes y la reformulación de esas tendencias a partir de los cambios en los contextos relacionales.

En quinto lugar, las técnicas empleadas para el abordaje de los distintos componentes del problema de investigación fueron planteadas en función de cada uno de ellos. Entendemos por técnicas a "aquellos procedimientos operativos de intervención en la realidad que aspiran a poder ser usados desde distintas perspectivas teóricas. Las técnicas se colocarían al final del proceso de abstracción y supuestamente como tales no les cabe la consideración de verdaderas o falsas, sino de útiles o inútiles a los fines de la investigación. (...) Sin embargo, consideramos necesario precisar en qué sentido entendemos la utilidad o inutilidad de las técnicas respecto de los fines de la investigación. Así como el método no puede ser escindido del proceso de investigación particular que lo construye, las técnicas resultan útiles o inútiles respecto del problema que cada investigador formula, en relación a los objetivos que se ha propuesto" (Escolar-Besse, 1996). Es decir que estos procedimientos estuvieron al servicio de responder a las preguntas básicas originadas en cada instancia de la investigación. De allí que resultan un conjunto variado y heterogéneo de técnicas cualitativas y

cuantitativas cuya justificación principal está dada por su eficacia para responder a las cuestiones planteadas.

Por último, se trabajaron las relaciones transporte - usos de suelo a nivel metropolitano, pero el estudio en profundidad se concentró en el ramal Pilar del Acceso Norte, en particular el partido de Pilar. Esta elección se basa en el conocimiento construido a lo largo de varios años acerca de la profundidad de las transformaciones urbanas producidas en ese ámbito de relaciones. Esta "inspección preliminar" (Hammersley-Atkinson, 1994) es la que ha permitido plantear con más detalles los lineamientos de la investigación. Si bien en términos prácticos las referencias se harán al partido de Pilar como unidad administrativa y estadística, lo que está por detrás es la existencia de un espacio de relaciones que puede denominarse "ramal Pilar" y que básicamente queda restringido al partido de Pilar.

En cierto sentido, se trata de un estudio de caso que no es representativo de lo que sucede en los demás accesos sino que es aquel en el que las relaciones transporte - usos del suelo se desarrollaron de manera más intensa, dando lugar a procesos particulares de articulación entre usos del suelo inexistentes en los demás accesos.

La presentación de la tesis está organizada de la siguiente manera: esta introducción, 7 capítulos y las conclusiones, a los que siguen los cuadros y las figuras mencionados en el texto y el listado de las fuentes utilizadas.

En el capítulo 1 se analizan los temas que forman el entramado en el que se recorta el objetivo del trabajo. Se titula "La conformación del espacio urbano y los sistemas de circulación" y presenta los lineamientos teóricos y conceptuales que se encuentran en la base de la investigación. Decimos que están en la base porque, antes que recurrir a citas teóricas constantes en el conjunto de los capítulos para remitir a estos lineamientos, aspiramos a que la perspectiva planteada inicialmente le dé forma al desarrollo del trabajo, justifique las preguntas, la secuencia temática, las miradas particularizadas y le otorgue sentido al conjunto. Urbanización capitalista, renta del suelo y movilidad son algunos de los conceptos claves que sostienen la estructura del capítulo, elaborado a partir de la revisión crítica de bibliografía y de la articulación propia de ideas tomadas de diversos autores.

El capítulo 2 "Reestructuración capitalista y transformaciones urbanas" analiza las características de la reestructuración capitalista del último cuarto del siglo XX y los cambios en las funciones y en la estructura interna de las ciudades. Las relaciones esbozadas en términos teóricos en el capítulo anterior son analizadas aquí según las modalidades que adoptan actualmente. Economía global, escalas, relación global-local y procesos de metropolización son algunas de las cuestiones abordadas en este

capítulo. De manera similar al anterior, la discusión bibliográfica ha estado en la base de la construcción de este apartado.

El capítulo 3 se llama "La reestructuración capitalista en Argentina y las transformaciones metropolitanas" y refiere a dos cuestiones básicas: las particularidades de la implementación del modelo neoliberal en Argentina y las transformaciones de Buenos Aires, siempre en el marco de los contextos esbozados tanto en términos teóricos (capítulo 1) como del funcionamiento actual del capitalismo y su dinámica territorial (capítulo 2). En este apartado se presentan las tendencias generales de cambio en la RMBA, abordada como totalidad. La estructura del capítulo se basa en investigaciones propias que articulan el análisis bibliográfico con la sistematización de datos estadísticos (censales) y con información periodística. El seguimiento de los cambios en la ciudad observados in situ (con el objetivo de este trabajo en particular, pero también asociados con la actividad profesional desarrollada durante los últimos años) contribuyó a enriquecer la enunciación de procesos generales con particularidades que los ejemplifican.

El capítulo 4 "La reestructuración de la red de accesos metropolitanos y el modelo automóvil intensivo" trata sobre la conformación de la red de autopistas urbanas y su reestructuración en la década de los noventa. Se realiza, por un lado, una reconstrucción de la secuencia de conformación de la red y, por otro, se caracteriza el proceso de concesión desarrollado en los años noventa, que transfirió a operadores privados la remodelación y el mantenimiento de las autopistas bajo la modalidad de financiación mediante el pago de peaje. En este mismo capítulo se realiza un análisis de las características de la red en las condiciones actuales y bajo el supuesto de concreción de los proyectos viales existentes. Para la investigación de estos temas se realizó una lectura de fuentes bibliográficas y periodísticas y de documentos oficiales que permitieron reconstruir los procesos mencionados. Los antecedentes elaborados a partir de 1995 en el seno del Grupo de Transporte (actual Programa de Transporte y Territorio) del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires fueron materiales de suma utilidad al respecto. En cuanto a la red de accesos, se aplicaron algunas técnicas de análisis de redes para elaborar indicadores cuantitativos de accesibilidad y de potencial económico, de uso frecuente en las investigaciones en geografía del transporte.

El capítulo 5, llamado "Las transformaciones en el uso del suelo en los corredores viales metropolitanos" revisa las relaciones transporte - uso del suelo para el conjunto de la red de autopistas. Luego de analizar las tendencias generales, se caracteriza cada uno de los accesos radiales metropolitanos, describiendo los usos del suelo

asociados y los cambios en los parámetros locacionales. Si en el capítulo 3 la entrada temática estaba dada por las transformaciones generales de la ciudad, como procesos, en este capítulo la mirada está localizada en cada una de las autopistas. El trabajo de campo realizado a través de innumerables recorridos por la red de autopistas, el análisis de cartografía a diferentes escalas, la evaluación de datos estadísticos y la revisión de material bibliográfico y periodístico se encuentran entre los procedimientos utilizados para elaborar esta sección.

En los capítulos 6 y 7 se desarrolla en profundidad el estudio de caso seleccionado. El capítulo 6 "El Acceso Norte Ramal Pilar: particularidades del uso del suelo y del transporte" trata de dar cuenta de la relación histórica de Pilar con el conjunto funcional metropolitano, para luego reconstruir la expansión residencial reciente y las articulación entre las distintas actividades urbanas que constituyen el espacio de relaciones "Pilar" y se manifiestan en el recorte territorial. Son considerados en detalle la expansión de las nuevas urbanizaciones, el surgimiento de nuevos núcleos comerciales y de servicios y la evolución del Parque Industrial. En el mismo capítulo se presenta el caso del centro comercial y de servicios del kilómetro 50 del Acceso Norte como un modelo de organización espacial bajo un esquema de movilidad automóvil intensivo. Este capítulo está construido básicamente a partir de la observación directa desplegada durante el trabajo de campo y de diversas entrevistas realizadas tanto a residentes en el área como a funcionarios municipales y a empresarios del Parque Industrial y de empresas de transporte.

En el capítulo 7 "La movilidad: actividades cotidianas y sistemas de transporte en el Acceso Norte ramal Pilar" se reconstruyen los esquemas de movilidad para el corredor desde dos elementos: la estructura del sistema de transporte y la movilidad propiamente dicha. Para el primero se analiza la red vial y la oferta de transporte público (ferroviario y automotor de pasajeros). Para el segundo se analizan los desplazamientos cotidianos que articulan usos del suelo (como manifestaciones localizadas de los sistemas de actividades) tanto dentro del área como entre ésta y otras áreas de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Para el abordaje de la estructura del sistema de transporte se aplicaron algunas técnicas de análisis de redes y se procesaron estadísticas e informaciones de fuentes variadas. Para la reconstrucción de la movilidad cotidiana se realizaron entrevistas a dos grupos definidos: residentes en el área e informantes calificados. Las entrevistas permitieron identificar casos de movilidad diferenciada hasta el punto donde comenzaban a repetirse sistemáticamente las respuestas, por lo que puede suponerse que se identificaron los esquemas principales de movilidad en el área. Testimonios de

residentes aparecidos en la bibliografía también fueron utilizados como ejemplos para completar los esquemas de movilidad.

Por último, las conclusiones remiten a los puntos de partida. No como principios mantenidos incólumes contra viento y marea a lo largo de la investigación, sino como objetos de reflexión permanentemente revisitados que esperamos haber enriquecido en las páginas que median entre el inicio y el final de este trabajo.

CAPITULO 1

LA CONFORMACION DEL ESPACIO URBANO Y LOS SISTEMAS DE CIRCULACION

1.1. Producción y reproducción social en la conformación del espacio urbano

Las grandes ciudades contemporáneas son escenarios de profundas transformaciones. Formas cambiantes; nuevas maneras de producir, distribuir y consumir bienes y servicios; nuevas tecnologías aplicadas a la circulación de personas, bienes, informaciones y órdenes; nuevas modalidades de las relaciones sociales en todos los ámbitos de la vida cotidiana. A tal punto son profundas estas transformaciones que obligan constantemente a revisar los conceptos con que tradicionalmente se ha abordado el estudio de lo urbano y a buscar nuevos conceptos que precisen mejor los fenómenos urbanos actuales.

En medio de estos cambios es posible reconocer, sin embargo, la permanencia de dos procesos esenciales que conforman las características del espacio urbano en las ciudades contemporáneas. Por un lado, los procesos de producción, es decir aquellos cuyo objetivo es la producción, distribución y consumo de bienes y servicios. Por otro lado, los procesos de reproducción social que comprenden básicamente las actividades destinadas a la satisfacción de necesidades de los distintos grupos sociales (Vasconcellos, 1996).

La ciudad es sede de múltiples procesos de producción, enlazados y articulados entre sí. Desde la perspectiva más simple, la ciudad es sede privilegiada de las actividades industriales y de servicios (entre las cuales el comercio ocupa un lugar destacado). Desde la perspectiva de las diversas modalidades de reproducción del capital, éste se distribuye en ramas y sectores conformando distintos circuitos de acumulación, a su vez integrados a través de diversos mecanismos (Rofman, 1984; Santos, 1979).

Estos procesos productivos pueden categorizarse en dos tipos principales: aquellos dirigidos a la producción *de* la ciudad y los destinados a producir *en* la ciudad (Pirez, 1995). Los primeros se refieren a todas aquellas acciones que tienden a construir la infraestructura básica de la ciudad y sus elementos estructuradores. En un sentido restringido, la construcción de las redes de servicios básicos (agua, cloacas, electricidad, infraestructura de transporte y comunicaciones, etcétera) y de infraestructura social (hospitales, escuelas, etcétera) produce la ciudad en términos de proveer del conjunto de condiciones necesarias para la reproducción de la vida

social y para el desarrollo de las actividades productivas en la ciudad. En un sentido más amplio, producen la ciudad los distintos actores sociales, que con sus decisiones van modificando las condiciones del espacio urbano.

Una de las definiciones propuesta por Milton Santos puede ser útil para explicitar los componentes decisionales y materiales del espacio geográfico. "El espacio está formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acción, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la historia. (...) El espacio es hoy un sistema de objetos cada vez más artificiales, poblado por sistemas de acción igualmente imbuidos de artificialidad, y cada vez más tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes. Los objetos no tienen realidad filosófica, esto es, no nos permiten el conocimiento, si los vemos separados de los sistemas de acción. Los sistemas de acción tampoco se dan sin los sistemas de objetos.

Sistemas de objetos y sistemas de acciones interactúan. De un lado, los sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, de otro lado, los sistemas de acción llevan a la creación de objetos nuevos o se realizan sobre objetos preexistentes. Es así que el espacio encuentra su dinámica y se transforma" (Santos, 1996: 51-52). Las decisiones de los actores sociales, entonces, modifican y transforman tanto los sistemas de objetos materiales de la ciudad como los sistemas de acción que sobre ella se manifiestan.

La producción en la ciudad se refiere, en definitiva, a las actividades industriales, comerciales y de servicios que tienen lugar en ella, aprovechando el conjunto de condiciones materiales para la producción que la ciudad brinda. "Uno de los elementos más importantes y característicos de la urbanización capitalista, son las denominadas condiciones generales de la producción. Por tales se entiende al conjunto de servicios y sus respectivos soportes físicos, que hacen posible el proceso productivo en su conjunto. Se dividen en condiciones generales de la producción en sentido estricto y condiciones generales de la reproducción de la fuerza de trabajo. (...) Estas condiciones generales tienen la particularidad de ser un requisito indispensable para el conjunto de unidades productivas existentes, no obstante ninguna empresa capitalista individualmente considerada está en posibilidades de generarlas." (Portillo, 1991: 19-21)

Tal vez sea evidente, pero no está de más reafirmar que una de las cualidades que resume las características de la economía urbana moderna es su complejidad, tanto en términos de variedad de actividades como del alto grado de imbricación entre unas y otras. Entonces, más que la presencia de tal o cual actividad, lo que mejor define la economía urbana es la articulación de sus diversas actividades y la formación de valores de uso complejos, solo pasibles de ser provistos por la ciudad

en su conjunto. En particular, estos valores de uso complejos están conformados, entre otros elementos, por la disponibilidad de mercados de trabajos, a la vez especializados y diversificados; infraestructura energética, de transportes y comunicaciones; medios materiales para la reproducción de la fuerza de trabajo (en todos los estratos sociales); sistemas informativos y saberes especializados; contextos institucionales de apoyo a la producción.

Milton Santos traslada esta idea de valores de uso complejo a la caracterización de los lugares. Así es como distingue los lugares especializados de los lugares complejos, siendo éstos últimos las metrópolis y las grandes ciudades, "donde el medio humano permite el florecimiento de una multiplicidad de actividades localmente complementarias y, en los diversos subespacios metropolitanos, el medio técnico está diferenciado y adaptado para recibirlas. Lugar compuesto y complejo, cada gran ciudad incluye, por lo tanto, subespacios especializados, fundados en la ciencia y en la técnica, concebidos para permitir, desde un punto de vista geoeconómico, la mayor eficacia posible para determinado tipo de función" (Santos, 1994a:19).

Una forma diferente, pero a la vez complementaria, de ver la diferenciación interna del espacio urbano es la planteada por Scott: "El espacio geográfico de la ciudad puede descomponerse en tres grandes subdivisiones: el espacio de producción, (...), el espacio social, que es el lugar de la actividad residencial y de la vida familiar y, finalmente, el espacio de circulación, que es el lugar de los movimientos a través de la ciudad. Estos tres tipos de espacios se articulan en un único sistema mediante los mercados de trabajo locales, a través de los cuales se ponen en correspondencia los individuos y los empleos, y se establecen los salarios. La expresión tangible inmediata de la actuación de los mercados de trabajo urbanos es el desplazamiento diario de los trabajadores entre el espacio de producción y el espacio social en la ciudad" (Scott, 1994:110).

En cuanto a los procesos de reproducción social, los hemos definido como la instancia de satisfacción de las necesidades sociales, claramente diferenciadas de acuerdo con las clases y grupos sociales urbanos. "El proceso de reproducción requiere el desempeño de varias actividades de consumo, por medio de las cuales las personas obtienen un bien que es destruido en el proceso o un servicio que es utilizado. Estas actividades varían de acuerdo con las condiciones sociales, económicas, culturales y políticas de las personas. Más allá de la importancia de las relaciones económicas para la reproducción del mundo del trabajo, otras relaciones sociales son también importantes, especialmente aquellas ligadas a la familia, a la religión, a la escuela, a la comunidad" (Vasconcellos, 1996: 27).

En cierta manera, son el eslabón final de la cadena de producción, distribución y consumo de bienes y servicios. Aunque preferimos considerarla desde el punto de vista de la satisfacción de necesidades antes que desde el punto de vista del consumo, porque bienes y servicios esenciales para la reproducción social no necesariamente se encuentran ligados a circuitos mercantiles, tal como parece sugerir la denominación de consumo y de consumidores.

En términos espaciales, los distintos procesos se manifiestan en usos del suelo diferenciados dentro de la ciudad. Así es como pueden distinguirse espacios destinados a funciones productivas exclusivamente, con espacios que combinan la función típica de la reproducción social (la residencial) junto con funciones de circulación y distribución de bienes y servicios.

1.2. Los actores sociales y las lógicas de las decisiones

Los procesos que estructuran la ciudad no son autónomos ni están impulsados por mecanismos invisibles e impersonales. Antes bien, son los actores sociales quienes los impulsan y materializan, siguiendo lógicas definidas.

Una clasificación posible de los actores sociales que intervienen en la construcción de la ciudad es la proporcionada por Pirez (1995). Este autor considera a los actores sociales como "las unidades reales de acción en la sociedad: tomadores y ejecutores de decisiones que inciden en la realidad local".

Desde este punto de partida, un primer tipo de actores locales son "los sujetos (individuales o colectivos), cuyo comportamiento se determina en función de una lógica local y/o su comportamiento determina los procesos locales" (Pirez, 1995:10). Se trata de actores cuyo ámbito de reproducción (de su capital, de su poder) es predominantemente local, con capacidad para influir sobre el mercado y las decisiones a ese nivel, pero sin el mismo grado de capacidad de acción sobre procesos no locales.

Un segundo tipo de actor local es aquel que "si bien se reproduce en ámbitos mayores (regional, nacional o internacional), tiene una presencia decisiva dentro de las relaciones locales" (Pirez, 1995:10), integrando su accionar local en un marco más amplio, en el cual reproduce su capital y su poder.

Un tercer tipo de actor local es aquel con capacidad para determinar procesos locales pero cuya presencia material local está limitada a instalaciones físicas que no cuentan con personal con capacidad de decisión; las decisiones son tomadas en otros ámbitos.

Las decisiones de los actores sociales no son tomadas de manera azarosa, sino que responden a ciertas estructuras marco que les dan una lógica y coherencia. Son la dinámica y las normas de funcionamiento del sistema capitalista las que conforman ese marco lógico en el que se encuadran las decisiones de los diferentes actores.

Las lógicas de toma de decisiones de los actores que hemos diferenciado precedentemente son distintas, tanto por su ámbito espacial como por su ámbito de acción. En cuanto al ámbito espacial, "en los primeros, se basará en los procesos locales y lo extralocal aparecerá como "contexto". (...) Los segundos actores, por el contrario, tomarán sus decisiones con base no solamente en los procesos locales sino, fundamentalmente, en los extralocales y su vinculación con aquéllos. Los terceros tenderán a no tener en cuenta los procesos locales, salvo como obstáculos" (Pirez, 1995:10). En todos los casos se presupone que los procesos sociales operan a través de las escalas y que los actores ejercen sus prácticas también a través de las escalas (Kelly, 1999; Marston, 2000).

En relación con el ámbito de acción, Pirez (1995) distingue cuatro tipos de lógicas. En primer lugar, la de los actores que realizan procesos orientados por la obtención de ganancias: típicamente es el caso de las unidades económicas. En segundo lugar, hay actores que operan orientados por una lógica política, de manera típica los actores gubernamentales. En tercer lugar, ubica actores que deciden en función de la lógica de la necesidad, es decir fuera del mercado y de las políticas públicas, de manera individual o colectiva y con distintos grados y modalidades de organización. El cuarto tipo de lógica está encarnada por aquellos actores que sostienen la lógica del conocimiento, definida en tres polos: académico, gubernamental y técnico-privado, que no operan directamente sino que introducen perspectivas que forman parte de las decisiones.

1.3. La construcción material de la ciudad y las decisiones de los actores

La ciudad se re-construye en cada momento a partir de las materialidades que reflejan procesos pasados y procesos en curso. En palabras de Milton Santos, " en el espacio, las formas que componen el paisaje desempeñan, *en el momento actual, una función actual*, como respuesta a las necesidades actuales de la sociedad. Tales formas nacieron bajo diferentes necesidades, emanaron de sociedades sucesivas, pero solo las formas más recientes corresponden a determinaciones de la sociedad actual. (...) El espacio constituye la matriz sobre la cual las nuevas acciones sustituyen las acciones pasadas. Es, por lo tanto, presente, porque es pasado y es futuro." (Santos, 1996:84)

Los objetos fijados a lo largo del tiempo son resignificados, intensifican sus funciones o son refuncionalizados, en cada contexto sucesivo. Pero no como simples materialidades pasivas, dispuestas al ajuste automático ante cualquier modificación de los contextos decisionales, sino como nuevas condiciones. "Llamamos rugosidad a lo que queda del pasado como forma, espacio construido, paisaje, o que resta del proceso de supresión, acumulación, superposición, por los cuales las cosas se sustituyen y acumulan en todos los lugares. Las rugosidades se presentan como formas aisladas o como arreglos de formas. Es de esa manera que ellas son una parte del espacio-factor. Aún sin una traducción inmediata, las rugosidades nos traen los restos de divisiones del trabajo ya pasadas (todas las escalas de la división del trabajo), los restos de los tipos de capital utilizados y sus combinaciones técnicas y sociales con el trabajo. En cada lugar, pues, el tiempo actual se confronta con el tiempo pasado, cristalizado en formas. Para el tiempo actual, los restos del pasado constituyen aquella especie de "esclavitud de las circunstancias anteriores" de las que hablaba John Stuart Mill. Es en este sentido que hablamos de inercia dinámica del espacio." (Santos, 1996:113)

1.4. Los sistemas de circulación y los procesos de producción y reproducción en la ciudad

En este esquema de organización del espacio urbano que estamos esbozando, y en relación directa con el objeto de este trabajo, es preciso señalar la función que cumplen los sistemas de circulación. Por sistemas de circulación entendemos todos aquellos elementos materiales y organizativos que permiten el desplazamiento de bienes, personas e información en el territorio. Es decir, estamos considerando aquí tanto al transporte como a las comunicaciones que si bien presentan particularidades innegables en sus efectos sobre el territorio, tiene en común el objetivo de salvar las distancias-tiempo.

En cuanto a los sistemas de transporte, consideramos aquí tanto a la infraestructura fija, como al parque móvil, los componentes organizacionales y los sistemas de regulación de los distintos modos de transporte.¹ El objetivo esencial de estos modos es facilitar los movimientos de bienes y personas en el territorio, condición necesaria para la materialización de los procesos de producción como de reproducción social, que hemos señalado como conformadores del espacio urbano. Es decir que sin un sistema de transporte no hay posibilidades materiales de

¹ Reservamos la denominación modo de transporte para cada una de las opciones técnicas que satisfacen un tipo de demanda de viaje (ferrocarril, transporte automotor, taxi, subterráneo, etcétera).

realizar la producción, ante la imposibilidad de desplazamiento de la fuerza de trabajo, las materias primas y los insumos para realizar la transformación en bienes o la producción del servicio, ni del traslado de los productos terminados hasta los mercados de consumo. Del mismo modo, la reproducción sería imposible sin el desplazamiento de las personas hasta los lugares donde pueden satisfacer sus necesidades.

El servicio de transporte no se conforma solamente con la infraestructura, sino con la utilización de un parque móvil adecuado para esa infraestructura y por un sistema de regulación y gestión, que define las normas técnicas de funcionamiento (horarios, restricciones ambientales y de velocidad, condiciones de seguridad, acceso a la red, competencia y complementariedad entre modos, etcétera).

Pero la relación entre sistemas de transporte y espacio urbano no se limita a la mera función de elemento que hace factible y articula las distintas actividades urbanas. La presencia de los sistemas de transporte impone y fija objetos sobre el territorio. Objetos con algunas particularidades ya que se trata de fijaciones de capital de considerable magnitud, de uso público, sometidas a un lento proceso de depreciación (sujeto sin embargo a singulares posibilidades de obsolescencia técnica), que no suelen tener usos alternativos y que pueden utilizarse durante larguísimos períodos mediando su mantenimiento (Thomson, 1974).

Dos circunstancias importantes se derivan de estas características: por un lado, lo conflictivo que resulta tener alternativas competitivas en vista del costo de la infraestructura y, por otro lado, la participación necesaria del Estado aunque no necesariamente como propietario o como gestor de los servicios de transporte asociados con esa infraestructura.

1.5. La valorización del suelo urbano y la asignación de usos

Los sistemas de transporte son uno de los elementos que discriminan y diferencian el espacio urbano, transmitiendo un valor diferencial a las parcelas de suelo urbano. El suelo urbano deriva sus características de la dotación de servicios y de su localización en el conjunto que conforma la ciudad.

La accesibilidad que brindan los sistemas de transporte influye fuertemente en la caracterización de cada parcela en ese sistema relacional que la vincula con el conjunto de lugares significativos de la ciudad. Se produce así una transferencia de valor hacia las parcelas urbanas (más correctamente hacia los propietarios de las parcelas) ante cada mejora de accesibilidad originada en cambios en el sistema de transporte. Estas mejoras de accesibilidad se traducen en la formación de ventajas

locacionales cuya importancia será relativa a cada tipo de actividad urbana y en cada uno de los lugares de la ciudad.

En términos más amplios, la asignación de usos a cada una de las parcelas urbanas se realiza a través de la formación de rentas urbanas. "Es la renta del suelo la que en última instancia orienta las diversas localizaciones. Ella consiste en un precio que debe abonarse por un objeto sin valor (ya que no ha sido producido) y cuyo fundamento radica en la existencia del derecho de propiedad" (Portillo, 1991:26). El mismo autor amplía esta relación entre renta del suelo y distribución de usos en la ciudad: "La renta del suelo, consagrada por la propiedad, ordena la localización de las funciones y de las diversas clases sociales al interior de la ciudad. Las principales funciones de la ciudad capitalista (industria, comercio, servicios, habitación) se van a ir desplegando en el territorio con un criterio de máxima utilidad al servicio de la rentabilidad de los inversores privados" (Portillo, 1991:27). Los valores de la renta están simultáneamente bajo la influencia de usos alternativos y vecinos. Esto significa que la renta está determinada relacionamente en todas las esferas de producción y en todos los emplazamientos, incorporándose también dentro del cálculo los proyectos futuros. El suelo y sus mejoras son frecuentemente valorados de acuerdo con su mejor y más ventajoso uso posible más que de acuerdo con su uso real (Clichevsky, 1989).

Las parcelas de suelo urbano y sus mejoras tienen una serie de características que representan particularidades con respecto a otro tipo de mercancías y que se enumeran a continuación (Harvey, 1977):

- Tienen una localización fija por lo cual son consumidas en el lugar de producción y no pueden ser trasladadas de un sitio a otro a voluntad, lo que confiere ciertos privilegios a quien posee el derecho de determinar su uso.
- Cambian de dueño con frecuencia relativamente baja, aunque ésto se cumple mejor cuando se aplican fuertes inversiones de capital fijo, se crean servicios públicos o se trata de viviendas habitadas por sus propietarios, que en los casos de casas alquiladas y comercio al por menor donde es más habitual el cambio de dueño, a pesar de que ésto no implica modificaciones en su uso.
- Constituyen un ámbito de almacenamiento de riquezas perdurables, proporcionando un doble interés en su propiedad: su uso y su venta, potencial o actual.
- La proporción entre la frecuencia de cambio de propietarios y la duración del uso es particularmente baja, vale decir que en un acto poco habitual se obtienen derechos de uso por un largo período y a través de una fuerte inversión.

La larga duración de las inversiones está asociada a su lenta depreciación, lo cual tiene importantes consecuencias con respecto a su posible reemplazo por otro uso. Esta característica está vinculada al efecto inercial que poseen los elementos materiales fijados al suelo que sólo serán liberados para otros usos cuando las expectativas de nuevas rentas superen el nuevo costo de construcción y la pérdida del capital inmovilizado. Por ello, la cesión de la propiedad se hará a quien pueda generar una mayor plusganancia locacional, siendo, por regla general, quien haga mayores y mejores aplicaciones de capital (Harvey, 1977). Dicho de una manera general, las rentas urbanas definen qué tipo de uso se dará a cada parcela, según las expectativas de rentabilidad de los propietarios de los terrenos, los desarrolladores y todos los participantes del mercado inmobiliario urbano.

En el proceso de formación de rentas urbanas ocupa un lugar central la normativa que regula qué tipo de actividades pueden desarrollarse en cada parcela. Más aún junto con las actividades permitidas, las que se pueden realizar de manera complementaria y las prohibidas, las normativas de uso del suelo regulan también la intensidad de uso, es decir, las densidades y superficies construidas que pueden desarrollarse en cada área definida en los códigos de zonificación urbanos.

La asignación de usos se concreta a través de la fijación de actividades mediante la construcción de soportes materiales. Las rentas urbanas, entonces, se conforman según la localización de la parcela (en relación con otros usos del suelo, en un entorno específico -estatus, áreas homogéneas, prestigio-, en relación con su accesibilidad, etc), según la expectativa de rentabilidad que esa parcela otorga a la actividad que sobre ella se desarrolla en el caso de las actividades productivas, según las relaciones de competencia-complementariedad, atracción-expulsión del contexto urbano en el que está situada, etcétera.

Entre los elementos integrantes de esas diferenciaciones sobresalen los vinculados a:

- La accesibilidad a los mercados y a las distintas actividades, que se reflejan en reducciones en el costo de transporte y en los tiempos de viaje.
- La posibilidad de obtener economías de escala y mayores velocidades de circulación del capital, en el caso de los usos productivos.
- Las características del tipo e intensidad de uso que representan condiciones especiales para la atracción e inducción de viajes.
- Cierta localización respecto de un vecindario que posee determinadas características físicas, sociales y simbólicas y con respecto a los lugares de trabajo, zonas comerciales, servicios sociales, etcétera.

Tanto el establecimiento de diferenciaciones internas en la ciudad como la conformación de ventajas locacionales están vinculados con el rol del transporte en

la circulación. Por otro lado, la disponibilidad de transporte público actúa en un doble sentido de valorizador y diferenciador de subespacios, al generar también ventajas locacionales que, como se anticipó, revierten sobre la asignación de usos.

Dos efectos importantes de esta situación son:

- a) la presión de grupos sociales localizados para la realización de obras de infraestructura y para la mejora del funcionamiento del sistema de transporte,
- b) la captación por parte de los propietarios o usufructuarios de inmuebles del mayor valor derivado de la concreción de esas obras o de las mejoras introducidas al funcionamiento del sistema, reflejadas en los incrementos de valores inmobiliarios. Aquí cabe considerar la transferencia de ese valor desde el sector estatal al privado que beneficia a los propietarios y a los operadores del sistema de transporte (Blanco, 2001).

Así para cada parcela urbana hay un conjunto de actores que pueden pugnar por localizar allí sus sistemas de actividad, según las demandas propias de cada una de estas actividades en términos de requerimiento y disponibilidad de grandes superficies, accesibilidad, niveles de centralidad, relación con el entorno, estatus residencial, etcétera que se traduce en un sistema de precios del suelo.

En estos casos es evidente la intervención del Estado, en sus distintos niveles, en la conformación del espacio urbano. Resalta su importancia en relación con los sistemas de transporte, que no pueden ser decididos de manera autónoma por ningún actor no estatal y que, además, por sus características quedan bajo la órbita estatal ya sea para la prestación del servicio como para la regulación de la gestión o uso de la infraestructura que puedan efectuar los actores privados.

De todos modos esta acción del Estado no es autónoma. El Estado, como campo en el que se dirimieren las fuerzas de los distintos grupos sociales, es la arena política en la que los distintos intereses, presiones, contradicciones, posibilidades, autonomías y poderes diferenciales de los actores sociales ejercen su poder y direccionan, directa o indirectamente, las decisiones estatales.

1.6. Los usos del suelo y los patrones de movilidad

Planteados así los procesos básicos de conformación del espacio urbano, quedan por desarrollar dos cuestiones relacionadas con la articulación entre usos del suelo y transporte: los patrones de movilidad y el impacto de los sistemas de transporte sobre el espacio urbano.

“La movilidad sirve muchas actividades diferentes e involucra distancias variadas. Dado que la movilidad cubre necesidades básicas directas, es un aspecto

fundamental de nuestra vida de todos los días. Esta movilidad cotidiana (...) puede definirse por medio de las actividades servidas y las distancias viajadas" (ECMT, 1996:9)

En una línea similar, la movilidad es analizada por Mérenne (1995): "Diversas razones crean la movilidad, es decir, la propensión de las personas a desplazarse: razones de orden profesional, de negocios, de comercio, familiares, de recreación ... La movilidad es a menudo asimilada a la demanda de desplazamientos (por día, por semana, por mes), traducida en número de movimientos de una persona desde un origen a un destino. En verdad, se trata de una noción difícil de precisar, porque solamente una parte de esta demanda se realiza: es la única que observamos, la demanda pura. Otra parte de la demanda no se realiza, sea por falta de cobertura o de modos de transporte adecuados, sea por insuficiencia de ingresos, sea por falta de tiempo; esta demanda no realizada es la demanda latente, difícil de conocer y sin embargo importante para el planificador, porque corresponde a las necesidades reales de movilidad" (Mérenne, 1995: 83).

Las actividades servidas son aquellas que hemos presentado bajo los procesos de producción de y en la ciudad y de reproducción social, pero tal vez convenga enunciarlas de manera más directa como los viajes al trabajo y los viajes de negocios en la propia ciudad o a corta distancia; los desplazamientos por estudio, compras y servicios; los contactos sociales y la recreación, los movimientos originados en actividades culturales y religiosas, el uso de la infraestructura social en general. De allí resulta que "la movilidad diaria es primariamente el resultado de miembros individuales de grupos sociales que superponen sus programas de actividades en el tiempo y en el espacio" (ECMT, 1996:92)

Los patrones de movilidad son, en consecuencia, aquellos modelos de articulación de actividades urbanas que involucran localizaciones residenciales y de las actividades implicadas y elecciones modales (en términos del sistema de transporte) para vincular estas diferencias de localizaciones.

Estas decisiones de movilidad están definidas por una serie de factores. En primer lugar, la oferta de modos de transporte y las modalidades de acceso a dichos modos condicionan el patrón de movilidad; la diferenciación entre demanda pura y demanda latente realizada por Mérenne y la identificación de los viajes viables dentro del conjunto de necesidades (Vasconcellos, 1996) apuntan a subrayar esta limitación en la captación de necesidades de movilidad.

En segundo lugar, la movilidad puede ser analizada ventajosamente en el marco de las características y estrategias de los grupos familiares. Los niveles de ingresos, la escolaridad, la estructura etaria del hogar, el momento en el ciclo de vida, las relaciones de género, son factores que condicionan las decisiones de movilidad y

que brindan un marco más adecuado para el análisis que la consideración del individuo aislado.

En tercer lugar, los tipos de viajes también condicionan la movilidad. Vasconcellos (1996) propone una clasificación que supera la tradicional distinción de motivos, al categorizarlos como "obligatorios" (sometidos a límites rígidos en materia de horarios y de destinos fijos), "discrecionales" (cuya realización es más flexible) y "compulsivos" (en tanto se generan como parte de los viajes realizados por otras personas).

Todas las opciones se enmarcan en evaluaciones de "presupuestos de espacio-tiempo". "Al circular, la persona realiza viajes interligados por una red de tiempo y de espacio. Esta red está formada por los orígenes y destinos distribuidos en el espacio, siendo que quien viaja precisa consumir tiempo para ir de un punto a otro. La operación cotidiana de esta red es realizada por las personas considerando principalmente los recursos y las técnicas personales de optimización de tiempos y costos" (Vasconcellos, 1996:32).

1.7. La noción de impacto y sus implicancias

Finalmente, resulta pertinente para este trabajo la discusión de la noción de impacto para el análisis de las relaciones entre transporte y uso del suelo. En este sentido el impacto ha sido definido tradicionalmente en torno a las nociones de efectos, consecuencias, cambio, transformaciones.

El transporte ha sido considerado como una actividad de alto impacto en la conformación de la ciudad. Sin negar estas bases prioritarias, puede advertirse que las definiciones de impacto habitualmente utilizadas suelen tener un componente unidireccional, es decir, en ellas parece subyacer la idea de que el territorio "recibe" los efectos positivos o negativos originados por una acción "externa". Proponemos en cambio, considerar que los impactos están íntimamente relacionados con las condiciones de partida, es decir, pensar que son las características de la sociedad (el sistema socio-económico, su organización territorial, su estructura política y decisional, etcétera) las que originan el tipo de acción cuyos efectos serán analizados.

Offner sostiene que "un error frecuente consiste en querer aislar la variable transporte, en tanto que una visión sistémica del cambio invita, por el contrario, a interesarse por los procesos de agregación, de sinergia, de interdependencia. Se descontextualiza la infraestructura de transporte de las condiciones políticas, económicas y sociales que han permitido su realización y de los fenómenos de

apropiación que ella implica. La cosificación del objeto técnico (el Tren de Gran Velocidad, el subterráneo, la autopista, ...) se olvida que el equipamiento considerado no es una "cosa", una realidad estática, sino un soporte de acciones" (Offner, 1993:238).

Esta advertencia es útil para pensar las nuevas ofertas de transporte como un factor de ampliación y aceleración de tendencias preexistentes, y también como un instigador potencial de estrategias de los actores territoriales. Es decir, considerar el transporte como parte de las oportunidades que pueden articularse con proyectos de los actores sociales en sus distintas instancias: como socios o interlocutores de las decisiones o como usuarios a posteriori de esas posibilidades (Offner, 1993). La pregunta sobre la secuencia lineal entre inversión en infraestructura y desarrollo urbano es reemplazada entonces por un análisis de los procesos en curso, sus tendencias y las estrategias de los actores sociales en torno al nuevo escenario de oportunidades que dicha inversión proporciona. Se puede reemplazar ventajosamente la idea de causa-efecto por un modelo de adaptación recíproca (Offner, 1993) en el que se recuperen las mejores correspondencias entre un cierto esquema de urbanización y un modelo de movilidad.

Teniendo en cuenta estas proposiciones, es preciso reconstruir la idea de impacto mediante la búsqueda de causalidades múltiples (frente a las explicaciones lineales simples) y mediante el uso de contextos de significación (básicamente las condiciones sociales de generación de los procesos básicos de estructuración de lo urbano) en contextos históricos particulares.

CAPITULO 2

La reestructuración capitalista y las transformaciones urbanas

2.1. Algunas características del capitalismo de fines del siglo XX

El contexto en el que los actores sociales toman sus decisiones y las normas generales de organización de la sociedad y de la economía están enmarcadas en el funcionamiento del sistema capitalista. No se trata de hacer una abstracción de ciertas leyes generales sino de comprender el funcionamiento concreto del capitalismo en cada una de las sociedades, con sus elementos comunes y sus particularidades. Es posible así diferenciar procesos típicos del capitalismo central y especificidades del capitalismo periférico que actúan sobre ciertas configuraciones territoriales también particulares de las formaciones sociales centrales o periféricas. Desde mediados de la década de 1970 se puede observar una profunda transformación del funcionamiento del sistema capitalista. Así como es posible reconocer, históricamente, distintas modalidades de funcionamiento en las que las maneras de producir, los actores dominantes, las características del proceso de acumulación y las regulaciones del sistema varían, existe cierto consenso sobre la existencia de importantes cambios a partir de la década mencionada. En general se suele hablar, de una manera algo simplista, de la globalización de la economía o, con base en una discusión con mayor profundidad, del paso de un modelo fordista a un modelo postfordista, informacional o flexible según los autores.

Sobre la globalización hay posturas encontradas, desde aquellas que niegan cualquier transformación del capitalismo que merezca recibir tal nombre, aduciendo que hay períodos históricos en los que la economía mundial podía exhibir algunos indicadores de igual o mayor valor cuantitativo en relación con algunas variables claves, hasta aquellos que invocan a la globalización como una palabra mágica de significado acabadamente definido e inequívoco y que remite simultáneamente a un pensamiento único en materia económica.

Kelly (1999) sostiene que el concepto de globalización involucra, al menos, tres procesos. Por un lado, una serie de cambios en la interacción social asociados con las nuevas tecnologías, instituciones y decisiones para el movimiento de información, capitales y personas en el mundo. En segundo lugar, la globalización implica cambios en la mirada sobre los procesos, en particular, la desaparición de los límites disciplinares para su comprensión. El tercer aspecto destacado por Kelly se refiere a la circulación global del propio concepto de globalización, lo que lo lleva a calificar la globalización también como un mito, una construcción, un discurso.

“Para comenzar, la globalización puede leerse como la producción de escala en la cual lo global está representado como el nivel fundamental en el que los procesos sociales, las políticas económicas y los escenarios políticos futuros pueden ser comprendidos. Esta representación ha estado frecuentemente asociada con las estrategias neoliberales de gobierno y a menudo han sido rechazadas por considerarlas retórica política usada para justificar el desmantelamiento del Estado de bienestar y la imposición de severos regímenes de trabajo. En verdad, una generalizada tensión entre la literatura crítica sobre globalización se da entre la necesidad de destacar los efectos dañinos de la globalización –sobre la cultura, el medio ambiente y el bienestar económico- pero al mismo tiempo exponer la idea como un fraude, un mito, una construcción ideológica usada con propósitos políticos. Pero el discurso de la globalización no es simplemente retórico, tiene sus raíces en procesos materiales de cambio cualitativo en el sistema global en el que las relaciones a través del espacio están siendo integradas de maneras más intensivas y extensivas” (Kelly, 1999:395).

La postura de este autor conjuga aspectos que habitualmente suelen aparecer como separados y excluyentes. Por un lado, la existencia de cambios materiales en el sistema económico y, por otro lado, los discursos asociados de manera variada con estos cambios. Frente a la visión de estas transformaciones como producto de la lógica inequívoca del capitalismo, propone que “una vez que estos cambios son reconocidos tal como ocurren y separados de la sensación de inevitabilidad o necesidad, entonces los corolarios neoliberales de tales procesos pueden ser atacados y otros futuros globales pueden ser imaginados. Esto no significa que la globalización no ha sido utilizada discursivamente con fines políticos. Sino que quiere decir que esa construcción discursiva está abierta a otras alternativas” (Kelly, 1999:395).

Así, el proceso objetivo de transformación en el funcionamiento del capitalismo no debe confundirse con los discursos que tratan de situar la globalización como el “único camino”, frente al cual no hay oposición posible o no hay alternativas dentro de este proceso. Numerosos investigadores coinciden en que la transformación del modelo de desarrollo es producto de la crisis capitalista, es decir que la globalización es “una estrategia capitalista” (Hirsch, 1997) y no una determinación tecnológica, como suelen sugerir quienes hacen hincapié en las transformaciones en ese ámbito.

En relación con el nuevo modelo de acumulación, las distintas denominaciones que se proponen dan cuenta, por un lado, de que se trata de un proceso en curso sobre el que existen múltiples miradas; por otro lado, cada una de ellas subraya algún aspecto particular que según los distintos autores es clave para comprender el

actual funcionamiento de la economía. Así por ejemplo, mientras que Harvey utiliza la denominación flexible, Castells prefiere denominarlo informacional.

Manuel Castells (1989), poniendo énfasis en los cambios en la tecnología de la información, sintetiza en tres aspectos centrales la reestructuración capitalista emergente en las últimas décadas del siglo XX. En primer lugar, hay una apropiación por parte del capital de una porción significativamente más alta de plusvalía del proceso de producción, revirtiendo el proceso histórico de relaciones capital-trabajo instalado bajo el fordismo. En segundo lugar, hay un cambio sustancial en el patrón de intervención estatal, con un traslado del énfasis desde la legitimación política y la redistribución social hacia la dominación política y la acumulación de capital. En tercer lugar, se produce una acelerada internacionalización de los procesos económicos, con el objetivo de incrementar la rentabilidad y abrir los mercados a través de la expansión del sistema.

David Harvey, por su parte, enfatiza los cambios producidos en el mercado de trabajo como una modificación sustancial y de allí la propuesta de denominar como "flexible" al nuevo modelo de acumulación. "La acumulación flexible está marcada por una confrontación directa con la rigidez del fordismo. Se apoya en la flexibilidad de los procesos de trabajo, de los mercados de trabajo, de los productos y de los patrones de consumo. Se caracteriza por el surgimiento de sectores de producción enteramente nuevos, nuevas maneras de provisión de servicios financieros, nuevos mercados y, sobre todo, por las tasas altamente intensificadas de innovación comercial, tecnológica y organizacional. La acumulación flexible involucra rápidos cambios en los patrones de desarrollo desigual, tanto entre sectores como entre regiones geográficas, creando, por ejemplo, un amplio movimiento en el empleo en el llamado "sector de servicios", así como conjuntos industriales completamente nuevos en regiones hasta entonces subdesarrolladas (...). Ella también involucra un nuevo movimiento que llamaré de "compresión del espacio-tiempo" en el mundo capitalista -los horizontes temporales de toma de decisiones privada y pública se estrechan, en tanto que la comunicación vía satélite y la caída de los costos de transporte posibilitaron cada vez más la difusión inmediata de esas decisiones en un espacio cada vez más amplio y variado." (Harvey, 1993:140).

Pero las transformaciones del capitalismo no implican únicamente cambios en el plano económico, antes bien, abarcan los distintos planos de la vida social. Hirsch (1997) distingue esos planos en los que puede hablarse de globalización:

- 1) En lo técnico, se relaciona sobre todo con la implantación de nuevas tecnologías, especialmente las modificaciones revolucionarias vinculadas con las posibilidades modernas de procesamiento y transferencia de información. Con rapidez y *on line*,

se pueden unir regiones del mundo muy distantes. Este desarrollo sirve de base sobre todo para la idea de "aldea global".

2) En lo político se habla de globalización relacionándola con el fin de la "guerra fría" y la división del mundo en dos bloques enemigos. Tras la caída de la Unión Soviética se presenta como definitiva la victoria histórica del modelo democrático liberal. Los Estados Unidos se han convertido mundialmente en una potencia militar dominante sin restricciones. Sobre esto se basa el nuevo papel que desempeña la Organización de las Naciones Unidas, de la que se espera que algún día cumpla la función de "gobierno mundial" general.

3) En lo ideológico-cultural puede entenderse como la universalización de determinados modelos de valor; por ejemplo, el reconocimiento de los principios liberales democráticos y de los derechos humanos fundamentales. Sin embargo, también puede entenderse como la generalización del modelo de consumo capitalista. Este desarrollo se vincula fuertemente con la formación de monopolios de los medios de comunicación de masas.

4) En lo económico, hace referencia a la liberación del tráfico de mercancías, servicios, dinero y capitales; a la internacionalización de la producción y también a la posición cada vez más dominante de las empresas multinacionales. Es importante señalar, sin embargo, que el capital ciertamente se ha extendido más allá de las fronteras, lo que no sucedió con la fuerza de trabajo, los seres humanos, quienes siguen atados a los territorios de los estados nacionales, a menos que estén obligados a migrar o huir. (...) De todos modos, puede decirse que por primera vez en la historia existe un mercado capitalista que abarca todo el mundo. El capitalismo ha llegado a ser mundialmente dominante y universal" (Hirsch, 1997:10-11).

La expansión del nuevo modelo de acumulación capitalista ha estado asociada a la implementación generalizada de políticas neoliberales. La desregulación de los mercados, la liberalización de los flujos financieros y comerciales, las políticas de privatización, son parte del conjunto de medidas que los gobiernos han puesto en marcha en esta etapa, que hacen viable la inserción de los Estados en el funcionamiento de la economía global y facilitan la acción de las fuerzas dominantes del escenario mundial en cada uno de los Estados nacionales. Las políticas estatales predominantes en el mundo entero en las últimas décadas se inscriben bajo los postulados neoliberales que tienden a otorgar al mercado la responsabilidad general por la asignación eficiente de los recursos. Este mismo proceso genera el interrogante acerca de la capacidad de los Estados nacionales para regular la economía y la política, ante la dimensión global que ha adquirido el sistema.

Es interesante notar que "si bien las reestructuraciones [de los Estados] tienen un carácter 'nacional', podemos hablar al mismo tiempo de un proceso de reestructuración 'internacional'; entre ambos se verifica una relación de interdependencia e influencias recíprocas" (López y Díaz Pérez, 1990). De hecho, cada una de las reestructuraciones pierde autonomía y remite al marco general de la recomposición del sistema capitalista tras la crisis del modelo de acumulación fordista.

No debe desprenderse de allí una misma trayectoria general para los distintos Estados nacionales. Claramente continúan percibiéndose roles diferenciales de los Estados en el sistema interestatal vigente derivados de su posición en el sistema capitalista mundial. Lo mismo puede decirse de la diferencia entre aquellos países en los que se implantaron políticas propias de un Estado de Bienestar consolidado y aquellos países en los que nunca se instauró plenamente un modelo estatal de ese tipo.

2.2. Globalización, territorio y la cuestión de las escalas

El proceso de reestructuración del capitalismo ha implicado profundas transformaciones territoriales, que han dado lugar a una amplia gama de investigaciones sobre los cambios en los espacios rurales y urbanos, en la circulación, en la valorización de recursos naturales, en la organización política y en las relaciones entre Estados, en los movimientos de la población. Estas investigaciones cubren un gran espectro de miradas sobre el territorio, desde aquellas que sostienen una desterritorialización del capital hasta las que ponen el acento en una reterritorialización a partir de las nuevas condiciones de funcionamiento de la economía capitalista.

Desde nuestra perspectiva, el territorio resulta de decisiones de los actores sociales en un devenir histórico, como producto de una acumulación histórica de procesos que transforman materialmente la superficie terrestre apropiada. Queda claro entonces que, si bien en cada contexto estructural -modelo de desarrollo del capitalismo- se generan configuraciones territoriales propias, no existe un ajuste automático del territorio ante cambios en ese contexto. Al respecto es sumamente útil el concepto de inercia geográfica (Santos, 1996), ya presentado en el capítulo anterior, para pensar que los nuevos modelos productivos y regulatorios no se aplican sobre un territorio sin historia, sino todo lo contrario.

De manera sintética, se pueden formular dos preguntas orientadoras para identificar los cambios territoriales:

1) ¿Cómo resignifica el modelo productivo las diferencias territoriales? Aquí aparecen las cuestiones relativas a la homogeneización - heterogeneización del territorio y, en términos más generales, al par inclusión - exclusión.

2) ¿Cuáles son las particularidades territoriales del nuevo modelo? Aquí es donde puede analizarse cómo se modifican los espacios urbanos y rurales, cómo cambian las redes urbanas, cuál es el nuevo papel que adquieren los recursos naturales, qué nuevas funciones adquieren algunas ciudades, entre otros aspectos.

En la base de estas cuestiones, lo que está en juego es cómo cambia la relación global-local una vez aceptado el funcionamiento global de la economía mundial, implicando cuestiones tales como la producción social de las escalas, los actores sociales dominantes y sus lógicas territoriales y las relaciones dialécticas entre lo local y lo global.

En relación con las escalas, éstas son concebidas, por un lado, como herramientas para analizar la globalización. "(...) un punto de partida útil para explorar las dimensiones políticas de la globalización es la idea de que el espacio y la escala son producidos socialmente antes que entidades absolutas" (Kelly, 1999:380). Por otro lado, esta producción social de la escala es interpretada a partir de las condiciones de reproducción de la sociedad capitalista en sentido amplio: relaciones de producción capitalista, reproducción social y consumo (Marston, 2000). Estas condiciones de reproducción de la sociedad capitalista son componentes esenciales de la globalización, entendida en el sentido de cambio cualitativos en el capitalismo que mencionamos precedentemente.

Existen coincidencias centrales en la formulación de ambos autores. La primera de ella es que las escalas son producidas socialmente, es decir, que derivan de decisiones sociales conformadas históricamente. Marston afirma que en diversas investigaciones en geografía se encuentra el compromiso con una concepción de la escala a través de un modelo "construccionista" y no como una categoría ontológica dada. Kelly considera que "(...) la escala es una forma epistemológica antes que una forma ontológica -se trata de cómo comprendemos el mundo social, en lugar de alguna esencia fundamental de la realidad" (1999:381). En la misma línea, Taylor sostiene que "al conceptuar nuestro mundo no debemos caer en la trampa de pensar que las escalas geográficas existen separadamente de las prácticas sociales que las crean y las modifican (...) Es igualmente claro que algunas prácticas se ven facilitadas cuando focalizamos a escalas particulares porque los efectos de las prácticas están típicamente concentrados en escalas particulares" (Taylor y otros, 1995:378-379).

La segunda coincidencia es que los procesos sociales operan a través de las escalas y no confinados en alguna de ellas en particular: "(...) lo que se vuelve evidente es

que la escala no provee un simple continente para la acción, sino un sitio para la interacción entre fuerzas sociales que operan a través de las escalas y una construcción política competitiva de los procesos sociales” (Kelly, 1999:381)

Marston considera que “el punto fundamental es que la escala no es necesariamente un patrón jerárquico preordenado para ordenar el mundo –local, regional, nacional y global. Es, en cambio, un producto contingente de las tensiones que existen entre las fuerzas estructurales y las prácticas de los agentes humanos” (2000:220). En esa interacción se constituyen y transforman las escalas en respuesta a dinámicas socio-espaciales, en torno a las relaciones de producción capitalista, la reproducción social y el consumo.

Puesto en términos territoriales, “en la medida en que el globo está materialmente más interconectado, las dinámicas en una escala están crecientemente implicadas con otras escalas. Hablar de procesos locales, regionales, nacionales o aún globales carece de sentido – las relaciones sociales son en verdad desarrolladas a través de las escalas antes que confinadas en ellas” (Kelly; 1999:381). De allí se deduce una revisión sobre la conexión entre lo global y lo local, a partir de quitarles ese carácter de ámbitos precisamente delimitados y jerarquizados.

¿Cómo puede analizarse la relación global – local a partir de las consideraciones que realizamos sobre la globalización y las escalas? En líneas generales, parecería haber dos tendencias interpretativas. Por un lado, la que hace referencia a la desterritorialización; por otro lado, la que apunta hacia la afirmación de la existencia de diferentes territorialidades.

Ianni desarrolla la idea de desterritorialización, en relación con otra idea por él sostenida: la de la sociedad global. “Se forman estructuras de poder económico, político, social y cultural internacionales, mundiales o globales descentralizadas, sin ninguna localización específica en este o aquel lugar, región o nación. Se hacen presentes en muchos lugares, naciones, continentes, pareciendo flotar sobre estados y fronteras, monedas y lenguas, grupos y clases, movimientos sociales y partidos políticos.” (Ianni, 1999:61)

Aunque con énfasis en lo cultural, Ianni postula el predominio de lo global de manera unidireccional. Lo local aparece como un continente que no contiene: “Hay cosas, personas e ideas que salen de su territorio todo el tiempo. Las relaciones, procesos y estructuras de dominación y apropiación, antagonismo e integración parecen desarraigarse. Hay hechos sociales, económicos, políticos y culturales que ocurren cerca y lejos, quién sabe dónde. Estos hechos se manifiestan en diferentes lugares, situaciones, significados, de tal forma que dan la impresión de vagar por distintas regiones, naciones y continentes. Es un proceso evidente en el vasto espacio del mercado, en la amplia circulación de ideas, en el intenso movimiento de

las personas. El turismo y el terrorismo son ingredientes de este proceso, dando a muchos la impresión de que las cosas, personas e ideas se desarraigan periódica o permanentemente" (Ianni, 1999:65). En sintonía con esta visión que centra el poder casi únicamente en la sociedad global, este autor sostiene la declinación del Estado-nación, su pérdida de poder que se dispersa "por diferentes lugares, empresas, corporaciones, conglomerados, organizaciones y agencias transnacionales." (Ianni, 1999:58)

En la línea opuesta encontramos la afirmación de la existencia de diversas territorialidades, subrayando la importancia del lugar y la localidad, en relación dialéctica con lo global. "El cambio global no hace desaparecer, de ninguna manera, otras escalas geográficas, sino lo contrario: el ascenso de la 'globalización' coincide con una simultánea afirmación de la 'localización' como lugares de control (por ejemplo, las ciudades globales) y de resistencia (por ejemplo, los nuevos nacionalismos)" (Taylor y otros, 1995:378).

Taylor describe distintos nexos entre lo local y lo global que pueden ser ejemplos contrapuestos a la visión de la desterritorialización. Se suele presentar a las localidades habitualmente como víctimas de las fuerzas globales, en las que las decisiones de inversión tomadas a miles de kilómetros pueden crear o romper la comunidad. Pero las localidades no son agregados de población inertes, "están constituidas por personas y por sus redes sociales que pueden, y así lo hacen, inventar prácticas para atraer, retener, fortalecer y mejorar las fuerzas que parecen estar detrás del control [de los procesos]" (Taylor y otros, 1995:380).

Esta importancia del lugar y la localidad puede situarse, en un primer nivel, en la necesidad de fijación de los bienes de capital en una dada localización, lo que los convierte inmediatamente en territoriales. Pero también se refiere a la incorporación social de capital, al procesamiento nacional-local de los procesos globales, relacionado con los regímenes regulatorios, mercados de trabajo, mercados de consumo, redes industriales, etcétera. No se trata de una oposición excluyente entre lo global y lo local, sino de una relación de naturaleza dialéctica y relacional (Kelly, 1999).

En una relación de tal tipo, las escalas de la vida social no deberían ser vistas como mutuamente excluyente sino como simultáneas y "territorializadas" en el lugar en el que materialmente estos procesos tienen lugar (en una posición opuesta a la desterritorialización de la que habla Ianni). Kelly se pregunta, asimismo, sobre si la influencia global no está "localizada" y sobre la posibilidad de una delimitación neta de las influencias locales. De allí que proponga intermediar lo global y lo local a través de escalas relacionales, tomando la idea de escalas simultáneas antes que

jerárquicas y sin prioridad teórica o empírica en el análisis de la vida social (Kelly, 1999).

En el mismo sentido, Taylor plantea las dificultades de definición de lo local: "La reciente preocupación con la escala geográfica se ha concentrado en lo global y lo local como extremos opuestos de un espectro de posibilidades socio-espaciales. (...) Lo global implica un universalismo mundial, mientras que la realidad es que los procesos de globalización son bastante inequitativos. (...) Similarmente, podemos preguntarnos ¿cuán local es lo local? Si local implica comunidad, entonces, sólo los pequeños vecindarios y pueblos pueden ser verdaderas comunidades basadas en las interacciones cara a cara" (Taylor y otros, 1995:379). Por detrás de estos razonamientos está la necesidad de centrar la comprensión en los procesos antes que "fijar" una escala como punto de partida.

Borja y Castells expresan esta relación entre lo global y lo local en términos más concretos, pero en los que subyace la misma perspectiva: "El proceso de globalización y la informacionalización de los procesos de producción, distribución y gestión, modifican profundamente la estructura espacial y social de las ciudades en todo el planeta. Éste es el sentido más directo de la articulación entre lo global y lo local. Los efectos socio-espaciales de esta articulación varían según los niveles de desarrollo de los países, su historia urbana, su cultura y sus instituciones. Pero es en esa articulación donde se encuentra en último término la fuente de los nuevos procesos de transformación urbana, y, por tanto, los puntos de incidencia de políticas urbanas, locales y globales capaces de invertir el proceso de deterioro de la calidad de vida en las ciudades" (Borja y Castells, 1998:35).

En este párrafo se reconoce la transformación del capitalismo como la matriz general de análisis, pero al mismo tiempo se reconocen los actores sociales que intervienen a través de las escalas, para centrar el motor de las transformaciones urbanas (locales) en la articulación de escalas.

Finalmente, en esta segunda línea de pensamiento el Estado-nación continúa siendo un nivel decisonal relevante, de hecho es el garante del despliegue de la economía global en su territorio. "(...) el Estado continua reforzando el rol de la territorialidad como un importante principio organizador en la economía global. La posición del Estado continúa siendo importante debido a sus numerosos roles en la economía: garantizar los derechos del capital, crear condiciones necesarias para la expansión global del capital doméstico; actuar como un colectivo capitalista por derecho propio, regular la economía "global" dentro y más allá de su jurisdicción, y jugar un rol clave en la internacionalización de la política. Por todas estas razones, el Estado es visto como muy lejos de su defunción. Así, la cuestión no es si de la internacionalización del capital resulta la declinación del estado, sino cómo el

Estado continúa participando en la internacionalización del capital con el objetivo de su propia reproducción” (Kelly, 1999:389).

2.3. Globalización y dinámica urbana

Para los fines de nuestro trabajo, interesa particularmente la cuestión de la resignificación de las ciudades en el marco de las transformaciones del capitalismo. En este sentido pueden diferenciarse, por un lado, aquellos enfoques que hacen referencia a los nuevos roles productivos de las ciudades; por otro lado, hay diversos autores que ponen el acento en las transformaciones en las formas urbanas que se derivan de esos nuevos roles productivos.

En el primer caso, son especialmente importantes los aportes de Saskia Sassen, que introdujo el término “ciudad global” a través del cual define en parte, estos roles. Esta investigadora sostiene que la economía actual se caracteriza por dos componentes articulados: dispersión espacial de la producción y centralización del capital, con un control global de esa producción. “(...) la combinación de dispersión espacial e integración global ha creado un nuevo rol estratégico para las grandes ciudades. Más allá de su larga historia como centros del comercio y la banca internacionales, estas ciudades tienen hoy cuatro funciones completamente nuevas: primero, como puntos de comando altamente concentrados desde los que se organiza la economía mundial; segundo, como localizaciones claves para las finanzas y las empresas de servicios especializados o del terciario avanzado, que han reemplazado a la industria como sector económico dominante; tercero, como lugares de producción y de generación de innovaciones vinculadas a esas mismas actividades; y cuarto, como mercados para los productos y las innovaciones producidas. Estos cambios en el funcionamiento de las ciudades han tenido un impacto masivo tanto sobre la actividad económica internacional como sobre la forma urbana: las ciudades concentran hoy el control sobre vastos recursos, y los sectores de las finanzas y los servicios especializados han reestructurado el orden social y económico urbano. De esta forma, ha aparecido un nuevo tipo de ciudad. Esta es la ciudad global.” (Sassen, 1999:29-30).

Si bien la autora restringe estas características “puras” a tres ciudades (Nueva York, Londres y Tokio), este concepto ha dado lugar a una amplia discusión sobre los alcances de las nuevas funciones urbanas, sobre la existencia de jerarquías en

la red de ciudades globales y sobre la identificación de rasgos de ciudad global en diferentes ciudades.¹

Más allá de las discusiones generadas en torno a la conveniencia de extender el alcance del concepto, conviene rescatar la idea de la ciudad como sede del ejercicio de funciones de comando de la economía y como mercados para los nuevos productos de las actividades económicas dinámicas. No es nueva esta función de "lugar de toma de decisiones", pero sí son diferentes las condiciones de funcionamiento de la economía sobre la que se toman esas decisiones y el juego de escalas de comando propio de una economía con un alto grado de integración a nivel mundial.

Helena Kohn Cordeiro (citada por Santos, 1994a) utilizó el adjetivo "transaccional", para diferenciar las características actuales de las metrópolis de las propias de etapas donde el sector industrial era el motor del funcionamiento urbano y para señalar precisamente ese carácter de lugar de transacciones y sede del comando de los procesos de reproducción de capital. Sassen pone el acento en los servicios financieros y del terciario avanzado como las actividades dinámicas, pero otros autores han puesto el énfasis en el papel más general de las corporaciones transnacionales en la conformación urbana en tiempos de reestructuración.

En esta línea en particular se encuentran los trabajos sobre la ciudad mundial y sobre la metrópolis corporativa. Detrás del concepto de "ciudad mundial" se presentan las nuevas condiciones de la jerarquía de las ciudades, pero "en lugar de permanecer en el nivel nacional, se argumenta que existe una jerarquía global unificada de ciudades" (Storper, 1997). El concepto de ciudad mundial pone énfasis en el papel de los actores transnacionales en "la determinación de la forma del crecimiento urbano de hoy" (Storper, 1997).

La noción de "metrópolis corporativa" ha sido acuñada por Santos para dar cuenta del objetivo básico de los esfuerzos de inversión de las metrópolis de los países periféricos: facilitar la incorporación de estas metrópolis a la globalización a través de los requerimientos de las corporaciones, usuarias de la infraestructura modernizada (Santos, 1994a). De allí que haya un modelado complejo de la ciudad, tanto por el ritmo y la selectividad impuestos por los actores con mayor poder (los tiempos y los espacios de los actores hegemónicos de los que habla Milton Santos), como por las tensiones entre este nivel global y el nivel local.

Vemos así que lejos de contradecirse, estas posturas van construyendo una imagen de metrópolis en la que se conjugan el peso diferencial de las actividades económicas, con nuevos sectores dinámicos, y la capacidad (también diferencial) de

¹ En Blanco (1996), Freire-Medeiros (1997), Sampaio (1997) y de Mattos (1996 y 1998), se examinan las ciudades de Buenos Aires, San Pablo y Santiago de Chile a la luz del concepto de ciudad global.

los actores para construir la ciudad. El resultado es que a partir de las metrópolis se da un proceso de expansión (la metropolización) que implica una transformación de las formas típicamente urbanas de "mancha de aceite".²

"La metropolización concentra de manera creciente los hombres, las actividades y las riquezas en aglomeraciones de varias centenas de miles de habitantes, multifuncionales, fuertemente integradas a la economía internacional. Está acompañada de transformaciones significativas de las grandes ciudades, de sus periferias y de su medio ambiente, constituyendo espacios urbanizados cada vez más vastos, heterogéneos, discontinuos, formados a partir de diversas ciudades grandes, cada vez menos ligados a una economía regional, y cuyos interiores se transforman en espacios de servicios y de recreación. La noción de metrópolis que hemos utilizado hasta el presente para describir estas grandes aglomeraciones parece de hecho inadaptada para calificar a este nuevo tipo de espacio. Por un lado, porque evoca sobre todo a una ciudad grande asumiendo las funciones más elevadas de la jerarquía urbana regional. Por otro lado, porque esa noción no introduce la idea de la estructuración novedosa de los espacios urbanos, ni la idea de la formación de un nuevo espacio para las actividades económicas y sociales cotidianas" (Ascher, 1995:33).

Por su parte Mérenne-Schoumaker apunta que "si para ciertos autores el término [proceso de metropolización] es general y traduce un fuerte movimiento prácticamente mundial de concentración de población en las metrópolis, para otros el término es específico y se refiere a la concentración de actividades metropolitanas en ciertas grandes ciudades, no sólo en sus barrios centrales, sino también en los polos especializados del territorio metropolitano, donde las conexiones son más estrechas entre metropolización y el nuevo contexto económico y social" (Mérenne-Schoumaker, 1998:6).

Se destaca que el uso que la autora hace del término "actividades metropolitanas" se refiere a las ya mencionadas funciones de comando, coordinación y gestión del capital que se desarrollan en las metrópolis. Las diferencias con la concepción tradicional de metrópolis hacen mención también a la específica organización del espacio que resulta de estos procesos. En particular, se aprecia que los territorios metropolitanos no son necesariamente contiguos y que las características metropolitanas se extienden sobre vastos territorios, lejanos, a veces separados de la ciudad originaria.

Ante estas transformaciones es que Ascher propone la utilización del concepto de metápolis: "(...) una metápolis es un conjunto de espacios de los cuales todos o parte de sus habitantes, de sus actividades económicas y de sus territorios son

² Los párrafos siguientes han sido tomados de Blanco y Gurevich (2002).

integrados en el funcionamiento cotidiano (ordinario) de una metrópolis. Una metápolis constituye generalmente una sola cuenca de empleo, de residencia y de actividades. Los espacios que componen una metápolis son profundamente heterogéneos y no necesariamente contiguos" (Ascher, 1995:34).

La metápolis, como organización espacial resultante del proceso de metropolización a fines del siglo XX, estaría entonces recogiendo esas características diferenciales de la organización del espacio metropolitano, que el antiguo concepto de metrópolis no enfatizaba suficientemente. En particular, tanto la idea de metápolis como la de "archipiélago" (Veltz, 1999) se utilizan para designar el nuevo estilo de funcionamiento expandido, discontinuo, fragmentado y articulado de porciones del territorio metropolitano que implican crecientes interacciones a través de los sistemas de transporte y telecomunicaciones y una compleja distribución de funciones.

A nivel interno esta reestructuración metropolitana ha implicado procesos de selectividad, refuncionalización, especialización funcional, expansión diferencial, etcétera, dando lugar a diferentes modalidades de inserción de las ciudades en los nuevos patrones económicos y a profundas modificaciones en la organización interna. Entre esas modificaciones se destacan los cambios en las condiciones locacionales de un conjunto de actividades urbanas y la modificación de los patrones tradicionales de expansión urbana.

Los procesos de relocalización industrial con un despliegue de la industria en ciudades ubicadas en el entorno metropolitano han sido reportados para San Pablo (Azzoni, 1986; Lencioni, 1996; Diniz y Crocco, 1998; Azzoni, 1999), Ciudad de México (Hiernaux-Nicolás, 1999) y Santiago de Chile (de Mattos, 1999), entre otras ciudades latinoamericanas. Al mismo tiempo, en esas ciudades se produce una consolidación y expansión de las actividades de comando y control del capital en el centro metropolitano o en nuevos centros de negocios creados recientemente (Rolnick y otros, 1990; Cordeiro, 1997; Santos, 1994a; Hiernaux-Nicolás, 1999).

El paisaje suburbano incluye la creación de gigantescos centros comerciales y recreativos y conjuntos de nuevas urbanizaciones, dirigidas a sectores de ingresos altos y medio-altos, en un proceso de fragmentación y segregación que abordaremos más adelante para referirnos al caso de Buenos Aires. "(...) en nuestro país el fenómeno de suburbanización de ciertas franjas de las clases media y media-alta es relativamente tardío si lo comparamos con otros países latinoamericanos, para los que el fenómeno no es nuevo, sea que hablemos de "condominios" en Brasil u otras variantes de comunidades cercadas en México o en Venezuela, aun con Estados Unidos, en donde el modelo de privatización del espacio residencial cuenta ya con una larga historia. En San Pablo, (...) se asiste a

una rápida expansión de enclaves cerrados, verdaderas fortalezas de lujo en el corazón de una de las ciudades más ricas y más grandes de Brasil. En Rio de Janeiro, el mismo fenómeno se opera en la parte sur de la ciudad, en la Barra de Tijuca, poblado por los nuevos ganadores” (Svampa, 2001:49-50).

Estas transformaciones implican en conjunto un cambio en el modelo de expansión urbana: “(...) El actual proceso urbano ha sido descrito por los especialistas como el desplazamiento de un modelo de "ciudad abierta", básicamente europeo, centrado en la noción de espacio público y en valores como la ciudadanía política y la integración social, hacia un régimen de "ciudad cerrada", propio del modelo norteamericano, marcado por la afirmación de una ciudadanía privada” (Svampa, 2001:14)³. En términos conceptuales se han aplicado a estas nuevas formas territoriales conceptos como el de metápolis (Ascher, 1995; Hiernaux-Nicolás, 1999), metrópolis desconcentrada (Lencioni, 1996) y metrópolis-región (de Mattos, 1999). Todos ellos para dar cuenta de la nueva articulación de fragmentos discontinuos, articulados por un sistema de transporte rápido (principalmente autopistas en las ciudades latinoamericanas), con división del trabajo en su interior, como producto de la especialización funcional.

Investigaciones realizadas en muy diversas ciudades dan cuenta de la existencia de desigualdades crecientes, tanto en los países centrales como en los países periféricos, con una acentuación de la polarización social en la mayoría de los casos. Volviendo a nuestro punto de partida, son estos procesos sociales los que tienen una correspondencia material diferencial en las distintas zonas de la ciudad. Por último, pero no menos importante, es necesario señalar los cambios profundos en la gestión de la ciudad que implican la integración en la economía global y la adopción de políticas de tipo neoliberal.

En el primer caso, las políticas locales pueden abarcar una amplia gama que va desde el acondicionamiento del espacio local para las empresas (Santos, 1994b), hasta la adopción de un conjunto de medidas tendientes a aprovechar las oportunidades que puede brindar una economía más abierta e integrada (Borja y Castells, 1998). De particular importancia son aquellas políticas que permiten articular los impulsos procedentes de la economía global con el sector “no globalizado” de la economía, a fin de evitar la creciente tendencia a la desconexión funcional entre ambos sectores con las tendencias a la polarización social que

³ Tal vez uno de los ejemplos más notables de esta ciudadanía privada sea el de las *gated communities* estadounidenses. Son “barrios residenciales en los que el acceso está controlado y en los cuales el espacio público está privatizado. Su infraestructura de seguridad, generalmente muros o rejas y una entrada vigilada, protege contra el acceso de los no residentes. Se puede tratar de nuevos barrios o de zonas más antiguas que son cercadas y que están localizadas en las zonas urbanas y periurbanas, tanto en las zonas más ricas como en las más pobres” (Blakely y Snyder, citados por Le Goix, 2001). La pretendida autonomía de este tipo de urbanización es tal que algunas *gated communities* han comenzado un proceso de transformación en municipalidades (Le Goix, 2001).

mencionamos anteriormente. Iniciativas tales como la creación de redes de ciudades, los intercambios de experiencias, los emprendimientos conjuntos, etcétera son sólo algunos ejemplos de acciones emprendidas con el objeto de insertar las ciudades en las redes globales.

En el segundo caso, y de alguna manera relacionado con el primero, se ha producido una masiva cesión de aspectos centrales del funcionamiento urbano (tales como los servicios básicos) desde el ámbito estatal hacia el ámbito privado. Esta transferencia no ha sido solamente nominal sino que, de hecho, ha implicado una mercantilización de estos servicios con consecuencias simultáneas de modernización y exclusión, que provee de mejores condiciones de funcionamiento al mismo tiempo que se limita el acceso a los servicios. “La ciudad, por esencia producto social, colectivo y acumulativo a lo largo de la historia bajo la forma de procesos públicos o privados, cede cada vez más su lugar al disfrute particular de ámbitos privatizados. La mercantilización, bajo control empresarial privado de todas las actividades individuales y colectivas, sigue su marcha en relación directa con el cambio de funciones del Estado y la desaparición de lo público de la escena. Al mismo tiempo, las opciones colectivas sobre la construcción y apropiación de la ciudad y sus ámbitos públicos, que limitadamente tenían su expresión a través de la política y la presión social, pierden sus canales de expresión, al pasar de la esfera pública a la privada y regirse por las leyes ciegas del mercado; las decisiones se toman ahora en los Consejos de Administración de las empresas en función del mercado, la rentabilidad y la ganancia, sin ninguna posibilidad de control o iniciativa social” (Pradilla Cobos, 1998:203). Las consecuencias de este proceso han sido la profundización de las disparidades económicas en las ciudades y la exacerbación de la selectividad del capital, abierta la ciudad al predominio de las relaciones mercantiles en la mayor parte de los servicios asociados con la reproducción social.

CAPITULO 3

La reestructuración capitalista en Argentina y las transformaciones metropolitanas

3.1. El modelo político económico de los años noventa

La década de 1990 ha sido de particular importancia en la economía argentina. En ella se consolida la implementación de un modelo político – económico de lineamientos neoliberales, cristalizando tendencias que venían siendo insinuadas desde la conflictiva crisis de mediados de los años 70. Este modelo político – económico ha delineado profundas transformaciones territoriales en el país, afectando con singular intensidad la organización de los espacios urbanos y rurales. Confluyen en esta instancia procesos asociados en tres escalas. En primer lugar, un contexto de funcionamiento de la economía mundial. En segundo lugar, la aplicación en la Argentina de políticas que siguen los lineamientos más ortodoxos del neoliberalismo y que generan un particular modo de inserción en esa economía globalizada. En tercer lugar, la conformación del bloque económico regional, el Mercosur, que se alimenta de los dos procesos mencionados precedentemente. Estos tres contextos simultáneos enmarcan la evolución económica reciente. “El desempeño observado de la economía conjugó el efecto de múltiples modificaciones en el contexto internacional, en las políticas (tanto en lo que hace a la gestión de instrumentos como, sobre todo, a las reformas que se pusieron en práctica en esos años), y en las actitudes y conductas de los agentes privados. Los impulsos de origen externo jugaron un papel de gran importancia. Los mayores precios internacionales de los bienes exportables y la ampliación de los flujos de crédito hacia países “emergentes” en comparación con la década pasada, contribuyeron a que la evolución macroeconómica se diferenciara de manera nítida respecto de la de los ochenta. De manera similar, los movimientos en la oferta internacional de crédito y en los mercados de bienes primarios influyeron sobre las intensas fluctuaciones de la actividad real en los años noventa. Por su lado, el fuerte crecimiento acumulado en el comercio en el área del Mercosur (...) fue un fenómeno saliente en el período (...) y acentuó la intensidad de los mecanismos de transmisión macroeconómicos y sectoriales de los cambios en el comportamiento de la economía brasileña. Los condicionantes externos ocuparon un lugar prominente en la atención pública, como lo manifestaban, al finalizar los noventa, las discusiones vinculadas con las modalidades de inserción internacional de la

economía y con la sensibilidad de la evolución macroeconómica ante impulsos provenientes de la economía internacional” (Heymann y Kosacoff, 2000:12).

La apertura de los mercados, la liberalización de los flujos comerciales y del movimiento de los capitales, la desregulación de las actividades económicas, la privatización de un amplio espectro de empresas y de actividades que anteriormente estaban desarrolladas por el Estado y la flexibilización del mercado de trabajo, fueron los componentes centrales de las políticas económicas aplicadas a partir de 1991, con la sanción de las Leyes de Convertibilidad y de Reforma del Estado, y vigentes hasta fines de 2001.

Esto llevó a una modificación sustancial del “alcance y las formas de operación del sector público en prácticamente todas las áreas relacionadas con la actividad económica” (Heymann y Kosacoff, 2000:12), al tiempo que sectores claves, como la provisión de servicios públicos pasaron a estar en manos de nuevos e influyentes actores privados y a ingresar en la lógica del mercado. Se traspasaron a manos privadas prácticamente todos los sectores de servicios públicos e importantes segmentos de la actividad financiera, cambiando así las reglas de funcionamiento de sectores y mercados fundamentales a la hora de definir el comportamiento de la economía en su conjunto.

Los flujos de capital dispusieron de libre movilidad para ingresar y retirarse del país, sometido éste al carácter especulativo de gran parte de estos flujos y denotando una vez más la creciente autonomía de la esfera financiera en relación con la economía real.

La creación y consolidación del Mercosur, por su parte, implicó la modificación de barreras arancelarias en un marco de apertura económica, modificando sensiblemente las condiciones para la producción de bienes, afectando amplios sectores industriales y estimulando la producción de algunas ramas particulares.

Como resultado de la aplicación de estas medidas se generó “una estructura productiva más abierta, menos regulada y con menor participación estatal en la esfera productiva y distributiva. De esta manera, un gran número de sectores de actividad y regiones debieron enfrentar el desafío de adaptarse a nuevas condiciones y normas de competencia basadas en un sistema de ‘economía flexible’. Sin embargo, el conjunto de las medidas aplicadas también sirvió –una vez más– a la concentración oligopólica de grandes capitales en favor de un reducido número de grupos empresariales. A través de las empresas privatizadas y la desregulación económica, estos grupos pasaron a controlar sectores de actividad, mercados regionales cautivos y espacios económicos en un marco de relaciones laborales cada vez más elásticas. Por lo mismo, el proceso de reestructuración espacial pasó fundamentalmente a depender de la dinámica y de la lógica de

acumulación de mercados sectoriales controlados en forma oligopólica." (Salvia, 1997:330)

En términos de actores dominantes, se asistió al avance del capital internacional, a través de corporaciones de actuación global que pasaron a ocupar los lugares principales de la cúpula empresarial. La élite económica quedó conformada por estas empresas transnacionales, muchas de las cuales ingresaron a la Argentina de la mano de las privatizaciones, y por los grandes grupos económicos locales que perdieron posiciones con respecto al patrón dominante en décadas anteriores (Azpiazu, 1997; Basualdo, 1999).

Las actividades económicas más dinámicas, proveedoras de las principales fuentes de ganancia y de las mayores rentabilidades, son aquellas fueron privatizadas (Azpiazu, 1997). En particular se destacan los servicios públicos y la explotación de recursos naturales, básicamente el petróleo y el gas. En estos casos, es difícil sostener sin más que se trata de la misma elite económica que actuó en períodos anteriores. Antes bien, el creciente proceso de extranjerización de la economía argentina parece reservar un rol secundario a los grupos económicos nacionales, a la sombra de las corporaciones transnacionales que comandan los consorcios empresarios beneficiados con las privatizaciones. Estas privatizaciones cambiaron la composición de la elite empresarial (Azpiazu, 1997, Basualdo, 1999).

En cuanto a la orientación de las inversiones, se dirigieron tanto hacia el sector industrial como al comercial y de servicios. Las ramas industriales más beneficiadas fueron aquellas con una fuerte base de recursos naturales, en las que la Argentina cuenta con ventajas comparativas y acuerdos de protección sectorial. Con respecto a las inversiones en el sector servicios, se destacan las telecomunicaciones, la energía (producción y distribución de electricidad y gas) y el comercio minorista a través de grandes cadenas (Russo, 1999).

La distribución regional de estas inversiones muestra una elevada concentración en las provincias de la llamada Región Pampeana (Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y La Pampa) y en la RMBA, que sumadas representan el 68% de las inversiones (Russo, 1999).

En la Región Metropolitana es el sector terciario (y en particular la infraestructura) el más atractivo. En esta última región, el porcentaje puede estar sobreestimado ya que cuenta con muchas sedes de empresas que efectivamente pueden haber realizado sus inversiones en otras áreas. Sin embargo, esto también refleja el rol de comando de la economía y de control del circuito de valorización del capital que se ejerce desde esas sedes empresariales situadas en Buenos Aires. El mercado de consumo representado por la RMBA y sus funciones económicas, políticas y

culturales, ejercidas a escala nacional e inclusive supranacional, explican esta captación de inversiones.

En conjunto, la incipiente tendencia a la desconcentración industrial insinuada durante las décadas de 1970 y 1980 parece revertirse, especialmente si se tiene en cuenta que el 86% de las inversiones en la industria manufacturera fue captado por las provincias pampeanas.

3.2. Los cambios territoriales recientes en la Región Metropolitana de Buenos Aires

La Región Metropolitana de Buenos Aires¹ ha sido el escenario de importantes transformaciones territoriales durante la década de 1990. En el marco de las políticas neoliberales se han visto modificados aspectos esenciales de la organización metropolitana.

Algunos de los aspectos más destacados son:

- La modificación de los patrones locacionales de la industria metropolitana
- La expansión y generalización de nuevas modalidades de comercialización de productos y de servicios con cambios en las condiciones locacionales
- La reactivación selectiva del mercado inmobiliario
- La conformación de un patrón de expansión urbana residencial más complejo y diversificado
- La privatización de la prestación de los servicios públicos urbanos, tales como la provisión de agua y la distribución de gas y electricidad.
- Los cambios en la operación del sistema de transporte, construcción de nuevas infraestructuras y remodelación de las existentes.
- La refuncionalización diferenciada de sectores de la ciudad

3.2.1. Privatización de la ciudad y nuevas modalidades de gestión de las elites económicas

Estas transformaciones están mediadas por la operación de actores con capacidad de decisión, entre los que se destacan el Estado y los actores privados con mayor poder. Uno de los cambios más notorios de las últimas décadas es el producido en

¹ Optamos por la denominación Región Metropolitana de Buenos Aires, entendida al estilo de las regiones polarizadas, porque recoge mejor que "área metropolitana" o que "aglomeración Gran Buenos Aires" las relaciones funcionales asociadas con los usos del suelo y el transporte cotidiano que constituyen el núcleo central de este trabajo. En este momento se está desarrollando una interesante discusión acerca de la capacidad de los conceptos clásicos para dar cuenta de las nuevas modalidades de organización de los espacios metropolitanos (Blanco y Gurevich, 2002).

las relaciones Estado-Mercado en la construcción de la ciudad. De acuerdo con el modelo político-económico dominante en gran parte de los países del mundo, el Estado ha dejado en manos de los actores privados (y de su lógica de mercado) aspectos esenciales de la producción de la ciudad, tales como la prestación de servicios básicos urbanos y la planificación.

En Buenos Aires hay ejemplos de uno y otro tipo. Los servicios de provisión de agua potable, energía eléctrica y gas, las telecomunicaciones y el correo, los servicios y la infraestructura de transporte han sido entregados en concesión o privatizados. En cuanto a la planificación, florecieron las iniciativas privadas de remodelación de la ciudad, con visiones puntuales y sesgadas hacia proyectos específicos, mientras la acción estatal se movía al compás de estas iniciativas o de manera reactiva frente a ellas.

Basualdo (1999) identifica los tipos de empresas integrantes de lo que denomina la cúpula empresarial, es decir el conjunto de "las 200 empresas de mayores ventas en la economía argentina, tomando en cuenta todos los sectores de actividad salvo la actividad financiera y la producción agropecuaria" (1999:33). En esta tipología distingue las asociaciones de empresas, los grupos económicos nacionales, las empresas transnacionales, las empresas de conglomerados extranjeros y las empresas locales independientes.

Este conjunto empresario tiene como ámbito de acción una amplia gama de actividades económicas, pero en particular ha concentrado su actividad sobre los sectores de servicio y sobre las empresas públicas privatizadas. Ya hemos señalado que en la principal aglomeración de la Argentina (y el principal mercado consumidor) los servicios públicos son prestados por integrantes de esta cúpula empresarial.²

"A este respecto, cabe recordar que los consorcios privados –constituidos en la mayoría de los casos por grupos económicos, conglomerados extranjeros, empresas y bancos transnacionales- se hacen cargo de las empresas públicas pagándole al Estado no sólo precios subvaluados sino con un alto componente en bonos de la deuda externa. Por otra parte, la transferencia de empresas monopólicas u oligopólicas con mercados cautivos está acompañada por marcos regulatorios que por su precariedad, en algunos casos, e intencionalidad, en otros, no hacen más que aumentar la capacidad de estos consorcios para incidir sobre la estructura de precios relativos y en el funcionamiento general de los mercados, lo cual les garantiza una elevada y creciente rentabilidad" (Basualdo, 1999:52). Una postura

² Los primeros lugares, según el ranking de ventas del año 2000, están ocupados por empresas petroleras, proveedoras de servicios públicos, grandes cadenas de distribución comercial y empresas industriales (alimentos y bebidas, automotores, siderúrgicas). El ranking de las 1000 empresas que más venden puede consultarse en Revista Mercado Digital, 2001.

similar sostienen López y Felder, al afirmar que “en las redes de servicios públicos domiciliarios la privatización mantuvo el carácter monopólico, en algunos casos por tratarse de actividades que tienen características de *monopolio natural* y en otros – en que sería técnicamente posible el funcionamiento competitivo del sector- porque se priorizan fundamentalmente objetivos de estabilización macroeconómica por sobre la introducción de competencia” (1999:25). Esta modalidad de acción se asemeja a la descripción de las cuasi rentas de privilegio, es decir, de aquellas obtenidas a través de mecanismos no competitivos ni estimuladores de la innovación, tales como: la explotación extensiva de recursos naturales, las finanzas, la especulación en activos fijos, los privilegios monopólicos, las reservas de mercado y los subsidios (Nochteff, 1998).

El trabajo de López y Felder cita algunos ejemplos en el sentido que venimos describiendo. “En el caso de la provisión de gas, el territorio nacional se dividió en ocho regiones que se repartieron en otras tantas empresas que controlan el mercado minorista con licencias que les garantizan la prestación del servicio de manera exclusiva durante 35 años. Tres empresas distribuidoras de electricidad poseen la exclusividad zonal para prestar el servicio por 95 años en la Capital Federal y 31 partidos de la provincia de Buenos Aires y abastecen al 36% de los usuarios provistos de energía eléctrica del país, lo que representa una población de casi 12 millones de habitantes. Un solo consorcio tiene a su cargo la provisión de agua potable y desagües cloacales en el ámbito de la Capital Federal y 13 partidos del conurbano bonaerense que sirve a 8.600.000 personas” (López y Felder, 1999: 25).³

Pero la acción de la cúpula empresaria sobre la ciudad no se limita al control de aquellos servicios esenciales para el funcionamiento urbano, como los que hemos señalado. Segmentos importantes de la distribución de bienes y servicios también están controlados por empresas pertenecientes a la cúpula. Es el caso de los shopping centers metropolitanos y de las cadenas de super e hipermercados, que hicieron su aparición masiva e incrementaron su participación en las ventas durante la década de 1990.⁴ Si bien en este caso no puede hablarse del otorgamiento de

³ Dentro de las 200 empresas que más venden se encuentran: Grupo Telefónica, Telecom, Grupo Macri, Edenor, Edesur, Metro Gas, Aguas Argentinas, Metrovías, Central Costanera y Central Puerto (Revista Mercado Digital, 2001). Este conjunto de empresas se hizo cargo de los servicios concesionados o privatizados: distribución de gas, electricidad, agua potable y cloacas, servicio telefónico, transporte. A pesar de que no se trata de un servicio privatizado, las empresas proveedoras de televisión por cable tienen un comportamiento similar, al proporcionar servicios por redes. Todas ellas pueden considerarse como productoras de la ciudad, en la medida en que al producir están transformando las condiciones materiales del espacio urbano.

⁴ Entre las 200 empresas de mayor venta pueden encontrarse: Supermercados Norte-Tía, Disco, Carrefour, Coto, Grupo Censosud (Jumbo, Easy Center), Wal Mart, Makro (Revista Mercado Digital, agosto 2001). Con inversiones en varias provincias, estas empresas tienen en la RMBA la mayor cantidad de sucursales y el mayor volumen de ventas. Además, la RMBA ha sido la puerta de entrada al país para este tipo de inversiones y desde allí se han expandido hacia otras ciudades argentinas. Este

cuasi rentas de privilegio, hay ejemplos de beneficios especiales concedidos a los grandes emprendimientos comerciales (tales como la disminución de las tasas municipales o el pago de gravámenes menores en términos relativos frente a los comerciantes más pequeños).

Aunque de manera menos concentrada, la expansión de las nuevas urbanizaciones (tema que será tratado más adelante) también ha sido un ámbito de participación de las elites económicas. Algunas de las empresas de la cúpula económica han invertido en bienes raíces, junto con otro tipo empresarial que ha aparecido con fuerza en la economía argentina en el marco de las políticas neoliberales: los inversores institucionales y las AFJP locales (Mignaqui, 1998).

3.2.2. Reactivación selectiva del mercado inmobiliario

El mercado inmobiliario metropolitano sufrió una marcada retracción durante las décadas de 1970 y 1980, en el contexto de la crisis económica y ante la disminución del crédito hipotecario. Durante este período los nuevos proyectos destinados a fines residenciales emprendidos por el sector privado estuvieron dirigidos únicamente a segmentos de ingresos altos y medio-altos y concentrados en algunos barrios de la Capital Federal y del conurbano bonaerense.

A partir de principios de la década de 1990 las inversiones inmobiliarias comenzaron a diversificarse, tanto en términos de su localización como en el tipo de producto. En parte, se produjo una cierta saturación del segmento de mercado de ingresos altos y medio-altos. Pero aún más importante ha sido la reaparición del crédito hipotecario, que permitió la incorporación de algunos sectores de ingresos medios. En esta nueva situación, las inversiones en el mercado de viviendas se diversificaron, tanto en la localización como en el tipo de producto inmobiliario. "En la década del noventa existe una nueva dinámica inmobiliaria; se producen cambios en las tipologías residenciales; se realizan importantes inversiones en sectores que antes poseían escaso peso relativo en Buenos Aires: una importante cantidad de centros de compras, hipermercados, ciudades y barrios privados, clubes de campo, centros de recreación, centros de distribución de mercaderías, infraestructuras, red de accesos, hoteles, edificios inteligentes destinados a oficinas" (Clichevsky, 2001:2).

En el caso de la Capital Federal, es claro que no toda la ciudad ha sido un ámbito propicio y confiable para los inversores. En GCBA (2000) se presenta un muestreo de la localización de los emprendimientos inmobiliarios en la década de 1990. La

grupo de empresas produce *en* la ciudad, a pesar de que sus decisiones locacionales (por su magnitud y articulaciones) tienen implicancias impactantes en la producción de la ciudad.

permanencia de una marcada concentración de las inversiones inmobiliarias queda a la vista a partir de la localización de los emprendimientos residenciales. En el norte se presenta un eje continuo dinámico que incluye a los barrios de Recoleta, Palermo, Belgrano y Núñez, y un sector también destacado en Villa Urquiza. Al sur de la avenida Rivadavia, hay un fuerte núcleo concentrador de inversiones en los barrios de Almagro, Caballito y Flores. Pero estas inversiones se encuentran a corta distancia del eje y asociadas con él. Fuera de esas pocas cuadras cercanas a la avenida Rivadavia los nuevos emprendimientos inmobiliarios son muy pocos y se encuentran muy dispersos. La red de subterráneos parece ser el factor orientador de la localización de las inversiones en el ámbito de la Capital Federal, en coincidencia con los ejes trazados por las avenidas Rivadavia, Corrientes y Santa Fe.

Desde el punto de vista de los sectores sociales involucrados, la localización de los emprendimientos deja en claro que la inversión privada se ha dirigido a los grupos de ingresos altos y medio-altos, que por otro lado son los que tenían un nivel socio habitacional más alto. Mignaqui (1998) realizó una investigación sobre los tipos de productos inmobiliarios lanzados en la década de 1990 y concluye que más del 50% de los emprendimientos corresponde a los llamados "countries en altura", pisos y semipisos de grandes superficies con servicios especiales (piscinas y parques, seguridad privada, rejas perimetrales, etcétera) y "lofts"; en tanto que los departamentos standard de 1, 2, 3 y 4 ambientes, sin servicios especiales conformaban el resto de los lanzamientos.

Las áreas con nivel sociohabitacional más bajo, es decir aquellas que más imperiosamente requerían la renovación del parque habitacional, no resultaron atractivas para la inversión privada. No es ajeno a este hecho la evolución de la distribución de los ingresos y del mercado de trabajo, cuyas características más destacadas son la fuerte disparidad en el reparto del ingreso, el alto índice de desempleo y la creciente presencia de población que trabaja en el sector informal. Los bajos ingresos, que muchas veces no pueden justificarse oficialmente porque los trabajadores no están encuadrados en un régimen laboral reglamentario, hacen que la población de estos barrios no reúna los requisitos solicitados para el otorgamiento de créditos hipotecarios, no calificando para ser considerada como potenciales tomadores de dichos créditos. Por otro lado, en los barrios del sur se ha dado otro proceso de importancia en las últimas dos décadas, relacionado con la situación habitacional: el retorno de la población que habitaba villas de emergencia y que había sido expulsada de la ciudad a fines de la década de 1970 por el gobierno militar de entonces.

En el conurbano, el mercado inmobiliario residencial ha crecido durante los años noventa a través de una serie de productos que genéricamente podrían denominarse "nuevas urbanizaciones" o "urbanizaciones cerradas" (UC). "La noción de UC como generalización de las tipologías del nuevo "espacio residencial" suburbano, comprende a "barrios cerrados" (BC), "clubes de campo" (CC), "clubes náuticos" (CN), "clubes de chacras"(Ch) y "grandes emprendimientos" -ciudades o pueblos privados- (GE), y remite a polígonos cerrados, de acceso restringido y muy baja densidad que combinan residencia con espacios comunes destinados a actividades recreativas, sociales y deportivas, infraestructura, equipamiento, servicios especiales y sofisticados sistemas de seguridad y vigilancia privada, dentro de grandes espacios verdes con cerco perimetral" (Szajnberg, 2000).

Estas nuevas urbanizaciones han generado una expansión areal significativa, tanto por la cantidad como por el bajo nivel de densidad de las mismas. "Durante los años noventa se han realizado inversiones de entre 3.500 y 4.000 millones de dólares solamente en nuevas inversiones privadas (barrios cerrados, clubes de campo, marinas, chacras y ciudades privadas en el AMBA) con alrededor de 4.000.000 de m² cubiertos construidos y ocupando una superficie total aproximada de 30.000 hectáreas o 300 km² lo que da una magnitud de la dimensión del proceso de crecimiento, ya que sólo estas tipologías expandieron un 10% la superficie total aproximada del área metropolitana de Buenos Aires" (Clichevsky, 2001:2-3).

Los clubes de campo experimentaron un boom en la década de 1970, aunque los más antiguos datan de la década de 1930 (Verdecchia, 1995). Tradicionalmente con funciones de segunda residencia, recién en los años noventa se transformaron en residencia permanente. A inicios de 2002 se estima que había 125 emprendimientos (Diario La Nación, suplemento Countries, 6/7/2002), con una superficie estimada cercana a las 10.000 hectáreas (Clichevsky, 2001). Los barrios privados eran poco más de 200 en el año 2000, con una superficie aproximada de 4700 hectáreas y un promedio de 22 hectáreas (Clichevsky, 2001); en 2002 el número de emprendimientos ascendía a 226 (Diario La Nación, suplemento Countries, 6/7/2002). Las ciudades privadas han sido uno de los últimos productos significativos lanzados al mercado. Se trata de emprendimientos que intentan reunir en su interior un conjunto de funciones urbanas que los doten de una cierta autonomía con respecto a la estructura urbana preexistente, en tanto ofrecen una amplia gama de comercios y servicios educativos, culturales y recreativos.

La localización de estas urbanizaciones se encuentra estrechamente asociada con la red de autopistas. En la Figura N° 2 se puede observar la fuerte asociación en términos de infraestructura de circulación y desarrollos inmobiliarios, a escala

metropolitana. Aunque pueden encontrarse emprendimientos de este tipo en todos los accesos viales, los partidos que han sido epicentro de estos procesos son los situados en conexión con el Acceso Norte, en particular, Pilar, Escobar, Tigre y Malvinas Argentinas (Cuadro Nº 1). Un ejemplo de esta asociación entre nuevas urbanizaciones y autopistas es el de la ciudad privada Nordelta, situada en el partido de Tigre, que se hizo cargo de la construcción de los accesos viales desde la autopista y encarará parte de la electrificación de la línea ferroviaria del Mitre, entre las estaciones Victoria y Benavidez.

Este desarrollo diferencial reconoce una cierta profundidad histórica y refleja las modalidades propias de producción del espacio por actores de diferente nivel socioeconómico. La intensidad del eje norte está directamente asociada con la prolongación del espacio social de mayores ingresos que se extiende desde el centro y el norte de la ciudad de Buenos Aires (barrios de Retiro, Recoleta, Palermo, Belgrano y Nuñez), continuando en el conurbano en Vicente López y San Isidro. Volveremos sobre este tema al analizar la reestructuración de la red de autopistas metropolitanas en el próximo capítulo y el caso del ramal Pilar en los subsiguientes. Fuera del eje norte, los demás partidos significativos son General Rodríguez, Moreno, Esteban Echeverría, Ezeiza y Berazategui.

En conjunto, estas nuevas urbanizaciones han significado un gigantesco negocio inmobiliario que ha puesto en valor tierras originalmente fuera del mercado de tierras urbano, que estaban en una situación de espera de captación de mayores rentas por expectativas de urbanización. Esta asociación entre subespacios de inversión pública coincidentes con áreas de inversión privada es un ejemplo de apropiación por parte del capital de la valorización producida por el Estado (Souza, 1993). Inclusive, se ha dado el caso de amplias extensiones de tierra con serias restricciones físicas (bañados y áreas inundables de distinto tipo) que han sido habilitadas a través de obras de infraestructura y puestas en el mercado con productos dirigidos a sectores de ingresos medio-altos y altos. Los precios por hectarea oscilan entre \$200.000 y \$ 1.500.000 (Clarín, suplemento Countries, 2/12/2000), muy superiores a cualquier valor posible de la tierra rural más productiva de la provincia de Buenos Aires. Las autopistas lograron ampliar el área en la cual localizar los emprendimientos y "ampliar la oferta de tierras con campos cuyos precios estaban determinados en general por la rentabilidad agrícola, y por tanto fijados por unidad hectárea a niveles varias veces inferiores de aquellos con potencialidad residencial. (...) El cambio de uso potencial se manifestó del modo típico de los mercados especulativos: alzas de precios sometidas a grandes fluctuaciones" (Roberts, 1998:8).

Así como para el caso de la Capital Federal señalamos la diferenciación social en el acceso a la vivienda que marcaba la evolución de cada uno de los productos inmobiliarios, lo mismo sucede en el conurbano. Los productos inmobiliarios presentados están claramente dirigidos a sectores de ingresos sociales medio-altos y altos, tanto por las características tipológicas como por los precios por m² y por los costos implícitos en los patrones de vida asociados con este tipo de residencia. En menor medida también se han desarrollado productos inmobiliarios de tipo más estandarizado, dirigidos a sectores de ingresos medios.

El segmento más desprotegido ha sido el de bajos ingresos, que no ha contado con políticas específicas y que queda "fuera del mercado" por no contar con ninguna capacidad de ahorro. "El mercado residencial asume en la década del noventa particularidades, producto de los cambios globales en el sector construcción, así como de las modificaciones de la demanda. Ello es debido a varios factores, entre los que se destacan la polarización social, que produjo la concentración del ingreso y, por lo tanto, posibilitó un consumo de viviendas de lujo y de viviendas para segunda residencia, de manera más importante que en décadas anteriores, mientras que los sectores de ingresos bajos y muy bajos no han podido acceder a ningún plan de vivienda del sector inmobiliario formal" (Clichevsky, 2001:10-11). Los asentamientos, para los que no se cuenta con datos precisos, han sido una modalidad de acceso a la ocupación de tierra urbana para los sectores de ingresos bajos o sin ingresos (Clichevsky, 2001b).

Diversos son los factores que han contribuido al desarrollo de estos procesos. Sin intentar establecer un orden jerárquico, podemos decir que confluyen un contexto de relativa estabilidad macroeconómica durante la mayor parte de la década de los noventa, la realización de una serie de obras de infraestructura, nuevas pautas culturales y de consumo y cuestiones relacionadas con la seguridad urbana. La estabilidad macroeconómica está referida a la baja inflación del período y al mantenimiento de la paridad cambiaria por medio de la convertibilidad peso-dólar, que viabilizó los negocios en dólares de los inversores internacionales. "En los primeros años de la década del noventa el sector inmobiliario ha realizado inversiones en Argentina, y en especial en el AMBA, con muy alta rentabilidad (hasta el 20% anual, contra un 8% anual que se podía obtener en la mejor localización de Maniátan). La existencia de tierras vacantes poco valorizadas, cuyos propietarios en muchos casos vendieron a bajo precio, explica, en parte, las altas tasas de rentabilidad alcanzadas dado que el costo del terreno tuvo escasa incidencia en el costo total de producción. Es por ello que, sumado a la cantidad de demanda -dado el estancamiento del sector desde hacía muchos años- los grandes agentes decidieron trabajar aquí" (Clichevsky, 2001:4)

La infraestructura se refiere a la ya mencionada remodelación de las autopistas metropolitanas, que será tratada en detalle en el próximo capítulo. Vale anticipar aquí que ha sido un factor de importancia en la orientación de las inversiones y en las decisiones locacionales, al transformar los tiempos de viaje y al ampliar el alcance de los terrenos potencialmente aptos para localizar emprendimientos inmobiliarios. Diversos investigadores coinciden en adjudicar un lugar central en el desarrollo del proceso a la remodelación de los accesos viales, que generaron expectativas e inversiones aún antes del inicio de las obras (Roberts, 1998; Clichevsky, 2001; Verdecchia, 1995).

En cuanto a las pautas culturales y de consumo se relacionan, por un lado, con las nuevas modalidades de comercialización de productos y de entretenimiento, y, por otro lado, con la imposición en ciertos segmentos sociales de la imagen del verde y la naturaleza en contraposición con lo urbano (Svampa, 2001). Como veremos más adelante, la mudanza de sectores de ingresos altos y medio-altos ha sido acompañada de una amplia gama de servicios y comercios, en aquellos lugares donde se ha conformado un cierto umbral de demanda capaz de sostener la actividad económica.

Finalmente, en relación con el tema de la seguridad, ocupa un lugar central en el discurso de quienes se han trasladado desde áreas consolidadas de la ciudad de Buenos Aires o del conurbano, hacia estas áreas de expansión. La morfología de los emprendimientos (muros o alambrados externos divisores, seguridad privada permanente, control estricto del acceso, etcétera) dan cuenta del peso de este componente en la decisión de mudar la residencia (Svampa, 2001; Roberts, 1998). Este proceso de suburbanización de las clases media y media-altas se asimila en parte a modelos frecuentes en los Estados Unidos (Le Goix, 2001) o en otras ciudades latinoamericanas en las que reconoce ya algunos años. Ejemplos de esta situación se pueden encontrar en Ciudad de México, Guadalajara, Caracas, San Pablo y Río de Janeiro (Roberts, 1998; Cabrales Baraja y Canosa Zamora, 2000; Romero, 1998). En nuestro país hay ejemplos en las ciudades de Córdoba, Mendoza y Rosario. En todos los casos se trata de verdaderos enclaves urbanos, e implica lo que anticipamos como un modelo basado en la ciudadanía privada (Svampa, 2001). Este estilo de suburbanización revela algunos de los componentes más negativos de las políticas socioeconómicas de los noventa. "En la Argentina el proceso de segregación espacial de las clases medias superiores es mucho más tardía que en otros países del continente. El hecho no es casual, pues a diferencia de otros países latinoamericanos en donde la heterogeneidad socioestructural aparece alimentada por una distancia étnica y cultural, la Argentina pese a aquélla, se caracterizó por una tendencia a la homogeneidad social y por el desarrollo de una cultura más

igualitaria. (...) La nueva dinámica social produjo la aparición de nuevas formas de pobreza y el aumento de las desigualdades sociales que significaron "la creciente distancia social de los "nuevos pobres" respecto de los "ganadores" de su propia clase, visibles primero en los modos de consumo, y posteriormente tanto en los estilos residenciales como en las formas de socialización" (Svampa, 2001:15).

El propio desarrollo del proceso de expansión (que se corresponde con el ciclo de negocios: altas rentas en las primeras etapas y progresiva disminución de la rentabilidad del producto por elevación del precio de la tierra y por saturación del mercado) y la profunda crisis económica desatada en los años finales de los noventa y profundizada hacia 2002, dan cuenta del agotamiento de este estilo de urbanización. De hecho, a inicios de 2002 todos los submercados del mercado inmobiliario metropolitano están completamente paralizados, sin precios de referencia o a lo sumo con dos o tres precios diferentes de acuerdo con las posibilidades de pago del comprador y las urgencias del vendedor. Más allá de esta situación que excede la coyuntura, los signos del agotamiento del negocio inmobiliario asociado con la expansión se habían manifestado con anterioridad, particularmente a partir del bajo porcentaje de lotes vendidos y del, más bajo aún, de lotes efectivamente ocupados (Rodríguez, 2001).

3.2.3. Refuncionalización del área central, expansión y tendencia a la desconcentración de las funciones de comando

Un primer indicador de las funciones de comando está dado por la evolución del mercado de oficinas y sedes empresarias. El crecimiento económico de los primeros años de la década de 1990 planteó la necesidad de renovar el stock de oficinas disponibles. Por un lado, el mercado de oficinas de Buenos Aires mostraba un considerable retraso debido a los largos años de limitadas o nulas inversiones. Por otro lado, el tipo de producto disponible o pasible de ser reactivado carecía de los atributos requeridos por los nuevos demandantes.

Estas dos carencias se potencian para generar un nuevo dinamismo en este submercado, impulsado por empresas extranjeras desde los dos polos del negocio: desde la concepción, por la presencia creciente de consultoras y desarrolladores inmobiliarios de acción internacional; desde la demanda, por el protagonismo central de las empresas extranjeras recientemente radicadas en el país. Esto no significa que las empresas nacionales, y en particular algunos de los grandes grupos económicos, no hayan participado del nuevo negocio.

El nuevo tipo de producto inmobiliario asociado con esta demanda es el de edificio inteligente o con inteligencia parcial. "Los edificios inteligentes están constituidos

básicamente por una "arquitectura inteligente", tan sofisticada como autoasistida. Los equipos se encuentran totalmente automatizados, donde en la medida que sus sensores recogen información, se mejora el rendimiento de las instalaciones y se optimiza el consumo de energía. Para ingresar al edificio es indispensable una tarjeta magnética; de este modo una computadora central conoce el caudal de gente que accedió y en qué piso se localizó. En función de ello regula la climatización, la iluminación, los ascensores, etcétera" (Lucioni, 2000). En tanto que los edificios con inteligencia parcial "son aquellos que poseen los sistemas que funcionan de manera automática pero sus equipamientos no poseen comunicación ni interrelación entre sí. Es decir, no tienen una computadora central que coordine el funcionamiento de los equipos" (Lucioni, 2000).

Producto innovador, no es sin embargo la única novedad del mercado. Junto con él se verifican distintas estrategias de reconversión de las sedes empresarias, entre las cuales se encuentra el traslado de las sedes administrativas hacia el sitio donde está localizada la planta industrial, siempre y cuando la planta cuente con condiciones de accesibilidad apropiadas para el tipo de movilidad que requiere una sede administrativa. En la práctica, la mayoría de los ejemplos de traslado están concentrados en el acceso Norte, en particular en el tramo correspondiente a los partidos de Vicente López y San Isidro. Otra estrategia iniciada por algunas empresas ha sido la concentración de las actividades administrativas en espacios más reducidos en la misma localización central en que se encontraban (Blanco, 1996).

Un segundo indicador de estas funciones centralizadas puede encontrarse en la evolución del submercado de hoteles de gran categoría. En este sentido, la construcción de hoteles de 4 y 5 estrellas también ha experimentado un rápido crecimiento en la década de los noventa. Buenos Aires tenía un serio déficit en este sector en comparación con otras grandes ciudades latinoamericanas, lo que se manifestó en una prolongación de la suboferta hasta mediados de 1997 y en un porcentaje de ocupación muy elevado en relación con los parámetros internacionalmente aceptados (Clichevsky, 2001).

La acción de actores internacionales ha sido particularmente intensa en este sector, con la presencia de grandes cadenas hoteleras haciéndose cargo de tradicionales hoteles ya existentes (Marriot, por ejemplo), expandiendo su actividad (Sheraton) o abriendo nuevas instalaciones (Hyatt-Four Season, Ceasar Park, Howard Johnson, Hilton, Sol Meliá, Inter-Continental, NH), por sí mismas o a través del proceso de cadenzación.⁵ Nuevamente aquí se ve la participación de actores internacionales en

⁵ "Con la noción de *cadenzación* comprendemos al conjunto de modalidades de asociación entre las cadenas hoteleras y diversos actores tales como propietarios nativos de tierras urbanas, empresarios de la construcción, propietarios de hoteles individuales y/o inversores que aportan al menos el 51% de los

los dos extremos del proceso: en la oferta –directamente o a través del otorgamiento de permisos de explotación- y del lado de la demanda, ya que los principales clientes de los establecimientos de mayor categoría son turistas internacionales y ejecutivos de las grandes corporaciones extranjeras (Clichevsky, 2001). En términos turísticos, Buenos Aires se convirtió en uno de los principales destinos latinoamericanos, aunque el turismo explica cerca del 30% de los usuarios de hoteles en Buenos Aires mientras que los viajeros por negocios representan más de la mitad. Los participantes de conferencias aparecen como otra categoría significativa, aunque con una participación mucho menor que las de las enunciadas precedentemente (Videla, 2000).

El tercer indicador de la centralidad de las funciones de comando está dado por los servicios a las empresas. Entre éstos se advierte una compleja gama que va desde asesoramientos rutinarios relativamente simples hasta consultas sobre operaciones extraordinarias que requieren conocimiento de normativas internacionales. En este sentido, la década de los noventa ha registrado un fuerte crecimiento de las actividades financieras, de asesoramiento contable y auditoría, estudios de mercado y realización de encuestas de opinión, publicidad y marketing, de estudios ambientales, etcétera. La instalación en el país de una serie de empresas consultoras internacionales puede verificarse en cada uno de estos campos, conformando un conglomerado de negocios relacionados con el funcionamiento de las empresas locales de mayor envergadura, de las empresas extranjeras ya existentes o recientemente radicadas en el país y de las empresas que se hicieron cargo de los servicios privatizados.

En cuanto a la localización de este conjunto de funciones de comando o de control del proceso de valorización del capital, se evidencian diversos procesos. En primer lugar, hay un refuerzo de la centralidad del tradicional centro de negocios de Buenos Aires. La metrópolis presenta un alto grado de concentración de las funciones llamadas de comando, del terciario especializado o del sector cuaternario, en el área central. Este refuerzo de la centralidad se ha dado a través del derrame hacia áreas adyacentes, puestas en valor por parte del Estado o de propietarios privados. Se destaca en particular la gigantesca operación de reciclaje de Puerto Madero, el antiguo puerto de la ciudad desactivado durante largos años, que a inicios de la década del noventa fue “puesto en el mercado” por parte del Estado y cuya ubicación en contacto directo con el microcentro (la “city”) le brinda valiosas

capitales y disponen así de la propiedad del hotel. Estas modalidades de asociación implican la prestación/uso de servicios tales como el know how, gerenciamiento, marca y sistemas de reservas internacionales de las cadenas a cambio del pago de franquicias, participación en las ganancias, royalties y/u otras vías de transferencia de capital, y la subsunción de la operación y/o pautas de gerenciamiento y construcción a las definidas por aquellas” (Videla, 2000). Este autor sostiene que el grueso de inversiones en hotelería internacional provendría de empresarios locales, bajo el sistema de cadenzación.

ventajas locacionales. El reciclaje incluye una serie de usos centrales, entre los que se destaca el de oficinas, tanto en los antiguos depósitos remodelados como en los nuevos sectores urbanizados, como Puerto Madero Este y las cabeceras del sistemas de diques.

En contacto directo tanto con el microcentro como con Puerto Madero se encuentran las otras áreas de desarrollo: el entorno de Plaza Roma y Catalinas Norte en dirección a Retiro. En menor medida se ha registrado una expansión hacia el sur del microcentro, tanto por el eje de la avenida 9 de Julio como por la avenida Paseo Colón, en paralelo a Puerto Madero en este último caso.

Es este conjunto (Microcentro, Puerto Madero, Plaza Roma y Catalinas) el que forma el nuevo centro expandido de la ciudad, en un proceso de concentración y derrame (Ciccolella, 1999). En él se reúnen la mayor cantidad de metros cuadrados destinados a oficinas y de metros cuadrados nuevos construidos en los llamados edificios inteligentes, casi la totalidad de las principales sedes empresariales, prácticamente todos los hoteles de categoría cuatro y cinco estrellas y una alta concentración de los servicios de asesoramiento empresario (GCBA, 1999).

Junto con el fenómeno de expansión del centro tradicional, se observan tendencias hacia la conformación de un eje de expansión de algunas de estas funciones. Se trata del eje norte de la Capital Federal constituido por la avenida del Libertador y del Acceso Norte con todos sus ramales. Los partidos que registran mayor intensidad de este tipo de emprendimientos son Vicente López y San Isidro, que combinan el acceso rápido a través de autopistas con cierta cercanía relativa al área central metropolitana, y, en menor medida, se verifican algunos emplazamientos en el partido de Pilar, asociados con un esquema de articulación local, no a escala metropolitano.

A partir del análisis anterior, se desprende que la dispersión territorial de estos nuevos equipamientos especializados sobre el espacio urbano se vincula al triple proceso de evolución de centralidad, en palabras de Pablo Ciccolella (1999:20)

- El centro tradicional de negocios (Microcentro y Catalinas Norte) concentra más del 50 % de las oficinas de la ciudad de Buenos Aires y constituye el proceso de *densificación*. Es decir, el Microcentro sigue siendo el núcleo económico más concentrado; a pesar de la creciente producción de espacios de gestión más modernos y sofisticados que se ofrecen en las zonas de Catalinas Norte, Retiro y Puerto Madero. Además, el reciclado y la remodelación de viejos edificios y sedes bancarias colaboran con dicho proceso de *densificación*.

- Las operaciones urbanísticas de Puerto Madero, que también refuerza al anterior proceso, ejercen un proceso de *derrame* o extensión del área hacia el este y el

sudeste (Montserrat, San Telmo y La Boca). El proyecto de Retiro ampliará el centro de negocios hacia el norte.

- El tercer proceso es el de *desconcentración* hacia la periferia de la Capital Federal y de su región metropolitana. Se incluyen dentro de este marco los edificios de oficinas localizados en los ejes viales de la Av. del Libertador y Acceso Norte (Pilar, Tigre) llamado también "corredor norte"; el incipiente subcentro de negocios en la zona sur de la ciudad (barrio de Barracas); y los subcentros ubicados en la periferia norte de la RMBA (San Isidro, Vicente López).

3.2.4. Nuevo patrón industrial, desindustrialización-reindustrialización selectiva.

El contexto macroeconómico de los noventa generó una nueva onda de industrialización, parcial y selectiva. La Región Metropolitana de Buenos Aires sufrió duramente la crisis iniciada en los años setenta, acompañada por políticas de promoción industrial que beneficiaron la instalación de plantas industriales en las provincias de San Luis, San Juan, La Rioja y Catamarca y en el entonces Territorio Nacional de Tierra del Fuego. El incipiente proceso de desconcentración del equipamiento industrial se dio en un contexto más general de recesión e inestabilidad económica, por lo que muchas veces se ha utilizado el término desindustrialización para caracterizar la situación industrial de fines de los años setenta y los ochenta.

El nuevo contexto de estabilidad, la apertura de la economía y la formación y consolidación del proceso de integración económica del Mercosur generaron nuevos condicionantes para la evolución industrial. El resultado ha sido un deterioro general de la mayor parte de las ramas industriales con cierre de empresas y pérdida de puestos de trabajo, junto con una reactivación y modernización selectiva de ciertas ramas industriales.

Entre las tendencias predominantes de la evolución industrial se destaca un aumento de la participación relativa de la Región Metropolitana de Buenos Aires en el total de la industria nacional (Briano y otros, 2001). Luego del incipiente proceso de desconcentración verificado en los '80 y conjuntamente con una profunda caída de las agroindustrias regionales, Buenos Aires recupera el carácter de área atractiva para la localización industrial, a la luz de los nuevos componentes del escenario macroeconómico, a escala local, regional y mundial. "A diferencia de lo registrado en el período intercensal anterior, la industria argentina mostró signos de reconcentración geográfica. De este modo, la participación relativa de la RMBA (medida en total de ocupados industriales, promedio, durante el año anterior al Censo) en el conjunto de la industria argentina pasó del 57% en 1973, al 51% en

1984, para volver a aumentar al 53% en 1993. La misma evolución puede apreciarse si consideramos otras variables como el número de unidades productivas (establecimientos/locales) o el valor bruto de la producción" (Briano y otros, 2001: 108).

En las nuevas inversiones industriales se destacan particularmente las inversiones externas directas orientadas al mercado interno y al mercado regional ampliado. Esta nueva onda de reestructuración industrial afectó diferencialmente los componentes del subespacio metropolitano, así mientras que las antiguas áreas industriales de los partidos lindantes con la Capital Federal se volvían "cementeros industriales" (Bozzano, 2000), los corredores viales tendían a conformarse como las áreas industriales más dinámicas. La mayor parte de las inversiones se concentraron en el eje norte, en torno a los ramales a Pilar y a Escobar del Acceso Norte, con un sistema de parques industriales, sectores industriales planificados y simples zonas industriales. Este eje norte captó un 55% de las inversiones destinada a nuevas plantas industriales (Briano y otros, 2001). Fuera del eje norte se destacan los emprendimientos situados en la zona sur, en el partido de La Plata y en el Sector Industrial Planificado de Burzaco; y en el eje oeste, en el partido de Luján (muy cerca de la intersección del Acceso Oeste y la ruta provincial N° 6).

Si bien hay algunos ejemplos de renovación de viejos soportes industriales dedicados ahora a industrias muy distintas de las que originariamente los crearon⁶, la mayor parte del nuevo equipamiento industrial se ha instalado en algún tipo de espacio regulado especialmente para la localización de las industrias. Estas regulaciones pueden incluir una variedad de servicios centrales requeridos por las industrias, con normativas especiales, o la simple asignación de una parcela reservada para uso industrial. Las iniciativas para la conformación de este tipo de "espacios acondicionados" pueden provenir tanto del sector público como del sector privado. "Por un lado desde el sector público, como un intento deliberado de reordenar territorialmente la actividad industrial y, en especial, de promover la atracción de actividades productivas en aquellas zonas menos industrializadas, como un intento de lograr el desarrollo local. Por otra parte, desde la inversión privada se consolidan como un producto inmobiliario novedoso que promete ganancias significativas, ya que se aprovecha de un contexto en el que se cuestiona crecientemente el impacto que provoca la presencia de la actividad industrial en zonas en las que predomina el uso residencial del suelo" (Briano y otros, 2001).

En secciones posteriores se presentarán con mayor detalle las características del Parque Industrial de Pilar, que es el de mayor dinamismo en toda la Región

⁶ Los ejemplos más notables en este sentido son los del Parque Industrial La Cantábrica, en Morón, que ocupa las instalaciones de esa antigua laminadora de acero, y el Parque industrial CIR-2 en la ex planta Peugeot de Berazategui (Briano y otros, 2001).

Metropolitana y, de alguna manera, el modelo de parque exitoso, que denotaría la capacidad local para la competencia interterritorial (Briano y otros, 2001).

3.2.5. Nuevos centros comerciales y recreativos, nuevos patrones locacionales

La dinámica de los centros comerciales y recreativos ha experimentado, en las últimas décadas, una modificación de las tendencias preexistentes. En el proceso histórico de conformación de la Región Metropolitana el sistema de centralidades estaba conformado por un gran núcleo central y un conjunto de subcentros desplegados en la propia Capital Federal y en ciertos partidos del conurbano bonaerense.

El gran núcleo central es el centro metropolitano, e incluye un conjunto de complejas funciones terciarias que van más allá del comercio y la recreación. Como ya se ha mencionado, es el asiento principal de las actividades habitualmente consideradas como de comando del proceso de reproducción del capital (sedes de los grupos empresarios nacionales y extranjeros; plaza bancaria, financiera y bursátil; sede de organismos oficiales y del aparato burocrático nacional; servicios de apoyo a la producción, etcétera). En el caso de Buenos Aires, se ha sostenido reiteradamente su carácter "monocéntrico", en referencia a la fortaleza de este sector de servicios centrales, que registra una concentración muy superior a la de cualquiera de los subcentros metropolitanos.

En términos comerciales, este centro estaba formado por una serie de calles con particular intensidad comercial, con rubros diversificados y dirigidos a un público de espectro amplio, aunque predominaran comercios destinados a sectores de ingresos medios y medio-altos, en particular en las dos arterias de mayor concentración comercial: Florida y Santa Fe. Pero a nivel metropolitano, el centro comercial no se limita a estas arterias sino que incluía el sector especializado de Once y el área comercial asociada con los centros de transbordo de Retiro, Constitución y Once.

Fuera de este centro, pero aún dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se destacaban los subcentros de Belgrano y Flores-Caballito, y en menor escala un conjunto de centros barriales (Villa del Parque, Villa Urquiza) o asociados con centros de transbordo (Pompeya, Liniers).

En el conurbano, se puede distinguir una estructura de centros jerarquizada a lo largo de los diferentes ejes de circulación. En el eje sudeste se destaca el centro comercial de Quilmes, en tanto que en el sur el principal núcleo comercial está en la localidad de Lomas de Zamora. En el oeste, el núcleo más compacto y dinámico se encuentra en Morón, en el noroeste en San Martín, Caseros y San Miguel, y en el

norte la situación es algo más difusa, con una secuencia de centros relativamente equivalentes en Olivos, Martínez y San Isidro.

El sistema de centro metropolitano y subcentros reproducía el esquema de expansión a lo largo de los grandes ejes de transporte público que actuaron históricamente como estructuradores de la RMBA. En particular, prácticamente todos estos núcleos comerciales se encuentran en el entorno de las estaciones ferroviarias, y lo mismo sucede con los núcleos de menor importancia o los más recientes, que se consolidaron a medida que crecía la densidad de las localidades de los partidos más alejados del centro.

Este patrón de distribución comenzó a ser alterado con la introducción de nuevas modalidades de comercialización, considerando tanto los super e hipermercados como los shopping centers. La instalación de los grandes hipermercados y shopping centers ha significado no sólo la concreción de pautas diferenciales de consumo, sino también la presencia creciente y dominante de actores internacionales en el modelado de la ciudad. Junto con ello, se han establecido nuevos parámetros locacionales que, en Buenos Aires, no pueden considerarse como rígidos.

En el caso de los hipermercados existe una preferencia notable por las vías de circulación rápida (avenidas principales, semiautopistas y autopistas), aunque no necesariamente en espacios suburbanos. La falta de restricciones a la instalación de este tipo de establecimientos hizo que las decisiones locacionales combinaran los requisitos de accesibilidad con una conjunción atractiva de densidad de población y niveles de ingresos. Así es como la secuencia de apertura de locales sigue unos lineamientos basados en la colonización y competencia.

En primera instancia, abriendo espacios comerciales allí donde no los había y se reunían las condiciones indispensables de la ecuación densidad - ingresos precitada, más la disponibilidad de espacios de estacionamiento para automóviles. En segunda instancia, el elemento orientador fue la competencia con el conjunto de cadenas que iban "colonizando" el espacio metropolitano. Es de hacer notar que frente a cada nueva apertura se reduce el área de influencia de los equipamientos previos de la misma cadena y se disputa el área de influencia con las cadenas competitivas. Esta estrategia estuvo acompañada por variaciones en el tamaño de los locales que, en algunas compañías, va desde el minimercado o supermercado de proximidad hasta el hipermercado. Los accesos viales (el Acceso Norte, el Acceso Oeste y la Autopista Buenos Aires-La Plata), el entorno de la avenida General Paz y el Camino de Cintura han sido los ejes privilegiados para este tipo de instalaciones comerciales.

Los shopping centers han seguido un patrón también diversificado. La preferencia por vías rápidas y la disponibilidad de lugares de estacionamiento fue combinada

con la ubicación en algunas de las áreas comerciales más tradicionales (especialmente en la Capital Federal). En el conurbano es bastante común la asociación entre shopping centers e hipermercados, que actúan a modo de "ancla", es decir, de atractores que fijan al público en un espacio comercial.

Esta asociación también está integrada por los espacios recreativos, en particular las salas de cine. Esta era un tipo de actividad que se adaptaba perfectamente al patrón de centralidad descripto inicialmente, contribuyendo a consolidar ese núcleo de actividades centrales. En la mayor parte de las localidades del conurbano, en los barrios de la Capital Federal y en el propio centro metropolitano se produjo un cierre masivo de cines durante los años ochenta, reemplazado posteriormente por una reapertura selectiva con cambio de parámetros locacionales. De formar parte del núcleo comercial y de servicio de las localidades, las salas cinematográficas pasaron a integrar el núcleo básico de los nuevos espacios comerciales y de servicios asociados con shopping centers, hipermercados y cadenas de comidas rápidas.

3.2.6. Distribución de la población y del empleo

¿Cuál ha sido el resultado de estas transformaciones en términos de distribución de la población y del empleo? Los cuadros Nº 2, 3, 4 y 5 muestran distintos indicadores demográficos y de empleo elaborados sobre la base de los Censos Nacionales de Población y Vivienda y Económico.

Para el análisis de los indicadores demográficos se escogió deliberadamente la Capital Federal y un conjunto amplio de partidos de la provincia de Buenos Aires. Estos partidos fueron seleccionados sobre la base de la oferta de transporte público de jurisdicción nacional (ya sea por la cobertura de servicios ferroviarios urbanos, líneas de transporte automotor de pasajeros o autopistas de acceso a Buenos Aires). Por detrás de esta selección está la intención de relevar cambios significativos en el patrón de organización funcional de la Región Metropolitana de Buenos Aires, en particular la articulación de conjuntos amplios no necesariamente contiguos involucrados en relaciones funcionales cotidianas, siguiendo los lineamientos propuestos por Ascher (1995).

Los partidos de la provincia de Buenos Aires han sido agrupados con dos criterios. En primera instancia, por su relación con la Capital Federal se utilizaron las denominaciones de primera corona, segunda corona y áreas externas, asimilando estas coronas a diferentes situaciones en términos de nivel de consolidación de la urbanización y niveles de densidad de población correspondientes. En segunda

instancia, las denominadas áreas externas se han agrupado por corredores de transporte.

Los datos analizados para los partidos y para estas distintas agrupaciones son los de población en el momento de los censos de 1960, 1970, 1980, 1991 y 2001, crecimiento medio anual y densidad de población, presentados en los cuadros Nº 2 y 3. Inicialmente conviene señalar el crecimiento continuo de la población de este conjunto de partidos, aunque con tasas de crecimiento medio anual decrecientes en los cuatro períodos intercensales.

El análisis en valores absolutos indica que a pesar de la disminución de las tasas de crecimiento en el último período intercensal se han incorporado más de 800.000 habitantes a la región (aproximadamente el 75% de la población total de ciudades como Córdoba o Rosario).

La composición interna de la Región muestra una participación decreciente de la Capital Federal a lo largo de la serie (con disminución de población aún en valores absolutos) y un incremento de la participación de la segunda corona y las áreas externas en el total. Concretamente, según los datos provisorios del Censo de 2001, en los partidos que hemos agrupado como formando parte de la segunda corona residía casi el 40% de los habitantes de la Región Metropolitana de Buenos Aires, en tanto que en 1970 estos partidos sólo contenían el 23% de la población de la región.

La Capital Federal y los partidos del primer cordón tuvieron tasas de crecimiento negativas durante el último período intercensal. A pesar de las dudas que subsisten sobre la eficacia del operativo censal en la Capital Federal, lo cierto es que en conjunto estas áreas presentan un estancamiento en la población total aunque con redistribución de población en su interior.

Tomados en conjunto, los partidos de las zonas externas están creciendo a la misma tasa que los de la segunda corona. Si se tienen en cuenta las tendencias intercensales previas puede advertirse que las zonas externas son las únicas que aumentan la tasa de crecimiento intercensal, para igualar en el último período las tasas de la segunda corona.

Entre los distintos ejes de las zonas externas es posible advertir dinámicas diferenciadas, destacándose el eje norte-noroeste por su tasa de crecimiento más elevada y por el aumento de su participación en la distribución interna de este componente de la región metropolitana. Asimismo, dentro de cada eje se presentan tasas de crecimiento muy variadas, de modo tal que puede plantearse la hipótesis de que algunos de estos partidos están asociados con la dinámica demográfica metropolitana en tanto que otros poseen un dinamismo propio. Por ejemplo, en el

eje oeste parecería que Mercedes y Luján responden a este último caso, en tanto que General Rodríguez está claramente involucrado en la dinámica metropolitana. Finalmente, si se toman los partidos por separado, puede observarse que a lo largo de los cuatro períodos intercensales se mantienen de manera relativamente estable las posiciones de los partidos que más crecen. Esto significa, por un lado, que el crecimiento de Pilar y Escobar no es una novedad del último período intercensal, sino que ya existía una tendencia al rápido crecimiento. Por otro lado, el hecho de que junto con Pilar y Escobar (epicentros de las nuevas urbanizaciones) crezcan rápidamente partidos como Florencio Varela, Presidente Perón o Marcos Paz da cuenta de que los procesos de suburbanización más típicos de la Región Metropolitana de Buenos Aires –los encarnados por sectores de ingresos bajos y medio-bajos- no han cesado. Excede a los límites del trabajo, pero resulta de interés, indagar sobre la evolución conjunta de las dos modalidades de suburbanización en Pilar y Escobar, con la consiguiente conformación de dos mercados inmobiliarios paralelos.

En cuanto a la distribución de los empleos, los períodos de corte proporcionados por los datos censales dificultan el análisis de las transformaciones registradas en la segunda mitad de la década de 1990. A lo largo de los dos períodos intercensales presentados no se registra una tendencia continua y es previsible que se estén registrando situaciones intermedias en las que la estabilidad macroeconómica de los primeros años de la década del 90 aún no haya quedado registrada. Es claro, por otro lado, que la profunda crisis de fines de 2001 ha dejado estos registros sin ningún correlato con la situación actual.

No obstante, pueden advertirse algunas tendencias. La primera es un cambio en la estructura total del empleo, con la pérdida de puestos de trabajo en la industria, afectada fuertemente por la reestructuración de las últimas décadas, y un crecimiento del empleo en comercio y servicios. El cierre masivo de empresas industriales, la limitada generación de empleo de los nuevos emprendimientos industriales y la captación de inversiones por parte del sector comercial y de servicios explican estos cambios, frecuentes en distintas áreas metropolitanas del mundo.

La segunda tendencia es hacia una muy lenta reducción de la concentración del empleo en la Capital Federal. En efecto, si en 1974 la Capital Federal daba cuenta del 48% de los puestos de trabajo de la RMBA, en 1994 ese valor se reduce al 45%. Subsiste el hecho de reunir prácticamente la mitad del empleo total de la Región Metropolitana, comparado con una población que está en torno al 20% del total de la región.

La tercera tendencia es hacia un crecimiento más acelerado de los empleos en los partidos de la segunda corona y en algunos pocos partidos de las zonas externas, en tanto que los partidos de la primera corona muestran un marcado estancamiento. Sin embargo, el mayor dinamismo de algunos de los parques industriales situados en las zonas externas es posible que no esté totalmente representado en estos datos censales.

En conjunto, se puede apreciar un amplio abanico de transformaciones urbanas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estas transformaciones son de índole diversa. Por un lado, están asociadas con cambios en las propias modalidades de desarrollo de cada una de las actividades urbanas y usos del suelo. Por otro lado, se verifican cambios en los parámetros locacionales, en parte condicionados por estas nuevas formas que adquieren algunas actividades (como la comercial y de recreación).

Se pueden trazar los correlatos entre las características del modelo neoliberal, la mirada empresaria sobre la ciudad y la nueva morfología urbana, conformando una ciudad para los negocios. En todo caso, esto representa una variación notable con respecto a las tendencias predominantes en la ciudad, ya que "durante todo el ciclo de la Buenos Aires moderna la inversión privada no produjo intervenciones concentradas de esa magnitud y de tal capacidad de configurar ciudad. Los diferentes modos de intervención privada estuvieron siempre determinados –y esto es una característica que diferenció a Buenos Aires de otros procesos clásicos de modernización- por la iniciativa o la guía pública." (Gorelik, 1999: 22).

El mismo investigador sostiene que los cambios en este sentido son de gran magnitud, a tal punto de constituir "un giro epocal" por la modificación de tendencias de larga duración. Entre los componentes de esta nueva época se cuenta la "urbanización del capital privado, es decir, la conversión en negocio de fragmentos completos de ciudad o grandes extensiones territoriales no como asiento neutro de inversiones, sino en tanto ciudad y en tanto territorio; una aplicación económica que presupone en su propia lógica de rentabilidad la configuración, el funcionamiento y la naturaleza propiamente urbanas de sus emprendimientos" (Gorelik, 1999:22)

CAPITULO 4

La reestructuración de la red de accesos metropolitanos y el modelo automóvil intensivo

4.1. Los cambios recientes en el transporte metropolitano

El modelo político y económico implementado en la Argentina en la década de 1990 ha tenido una profunda influencia sobre las modalidades de producción y de gestión de la ciudad. La mayor parte de los servicios urbanos han pasado a manos de empresas privadas, encargadas no sólo de la prestación del servicio sino también de planificar su expansión.

El transporte ha sido uno de los sectores de servicios sujetos a esta reestructuración, y la Región Metropolitana de Buenos Aires, uno de los espacios más afectados por las transformaciones que de ella se derivan. La desregulación y privatización de empresas y actividades de transporte abarca a todos los modos y a una amplia variedad de infraestructuras (puertos, aeropuertos, rutas, autopistas urbanas), involucrando procesos de alcance regional, tanto como metropolitanos.

En el caso metropolitano, el punto de partida es la noción de reestructuración del sistema de transporte, entendida como una organización estructural que tiene como protagonistas a nuevos actores con poder de decisión y que implica la transformación de las relaciones entre los distintos modos que componen el sistema. Respecto de la participación de nuevos actores, los ferrocarriles metropolitanos, el subterráneo y los accesos viales que estaban a cargo de empresas o entes estatales han sido entregados en concesión a empresas privadas. En cuanto a la relación entre modos, el creciente uso del automóvil particular, el deterioro de los servicios ferroviarios verificado a partir de los años 60, el estancamiento de la red de subterráneos durante décadas, y las crecientes dificultades del transporte automotor de pasajeros para sostener sus tiempos de viaje son algunos de los aspectos centrales que modificaron dichas relaciones.

Si bien el proceso de reestructuración abarca tanto al transporte público como a la infraestructura vial (utilizada predominantemente por automóviles particulares), la diferencia entre los planes para ambos son bien marcadas. El plan de reestructuración ferroviaria no prevé un aumento de la capacidad del modo sino que está dirigido, básicamente, a recuperar la confiabilidad en el servicio, sin una propuesta de modernización estructural del sistema (Gutiérrez, 1998). Las propuestas de ampliación de la red de subterráneos fueron limitadas en el

momento de la concesión¹ y el transporte automotor de pasajeros se encuentra afectado por la renovada competencia de los modos guiados, por el crecimiento del transporte informal y por la congestión resultante del incremento del número de vehículos circulantes.

Por el contrario, los accesos viales a la Capital Federal, fueron sometidos a una ampliación de envergadura, que destrabó la situación de inmovilidad en la que se encontraban. Esta ampliación incluye la renovación de los accesos ya existentes y la construcción de otros nuevos. En este proceso de reformas, la atención prestada al transporte automotor de pasajeros que circula por los accesos ha sido limitada. Por ejemplo, no se avanzó en la organización de centros de transbordo cómodos y eficientes en la intersección de los accesos viales y las principales avenidas.

Por ello es que el automóvil particular pasa a ocupar un lugar estructural diferente en el sistema de transporte metropolitano a partir de la conjunción de las causas mencionadas: priorización de la red vial por sobre el transporte público en el conjunto de inversiones, presión de la industria automotriz y de las grandes empresas constructoras y cambios en los patrones de movilidad que implican una mayor frecuencia de viajes menos rutinarios y más diversificados por modificación de los patrones residenciales, de la localización de algunas actividades urbanas (especialmente el comercio y la recreación) y de las pautas de consumo. El modelo resultante da prioridad a las demandas de grupos sociales con disponibilidad de automóvil particular y plantea limitaciones para el futuro, en particular en relación con la sustentabilidad de la movilidad individual sin restricciones en cualquier sector del área urbana y para todo tipo de viajes, y en la viabilidad del transporte público en ese contexto de transformación.

4.2. La conformación de la red de autopistas metropolitanas

La aglomeración de Buenos Aires se ha desarrollado, básicamente, a partir de los ejes estructuradores conformados por las líneas ferroviarias, que desde la década de 1860 comenzaron a trazarse con un patrón marcadamente radial. El fuerte crecimiento del área ocupada por la ciudad con la suburbanización masiva, sin embargo, no se inicia sino a partir de la década de 1940, en el contexto de la industrialización por sustitución de importaciones, a través de los loteos populares y siguiendo las líneas ferroviarias. El impacto de la red vial a nivel metropolitano, es posterior, cuando ya los principales rasgos de la estructura urbana estaban

¹ La concesión de los subterráneos de Buenos Aires fue llevada adelante por el Estado nacional. Algunos años después de la concesión, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires encaró un ambicioso plan de expansión de la red de subterráneos (GCBA, 2000).

delineados. Es por ello que muy pocos ejes de avance de la urbanización están compuestos sólo por rutas.

El desarrollo de la red de autopistas de Buenos Aires comienza en la década de 1940 con la inauguración de la avenida General Paz (construida entre 1937 y 1941), que conforma una vía de circunvalación parcial de la Capital Federal separándola de los partidos del conurbano. Desde entonces la General Paz, concebida como una avenida con amplios jardines y una importante forestación, ha cumplido una función central en la distribución del tránsito entre las diferentes zonas de la Capital Federal y de los partidos vecinos. El siguiente paso en la conformación de la red vial es la construcción de la autopista Ricchieri (1948), que llega hasta el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Estas dos primeras "autopistas"² tuvieron efectos sobre el uso del suelo en el ámbito metropolitano. En el caso de la General Paz, su influencia está reflejada en el impulso a la localización de industrias en el primer cordón del conurbano, en el período de intensificación del modelo de industrialización por sustitución de importaciones. En el caso de la autopista Ricchieri, generó la instalación de grandes complejos recreativos y el desarrollo de la urbanización en el ángulo sudoeste de la Capital Federal.³

Posteriormente pasaron largos años hasta que entre fines de la década del '60 y principios del '70 se construyeron el Acceso Norte (con sus ramales a Tigre, Escobar y Pilar) y parte del Acceso Oeste. En el caso del Acceso Norte, iniciado en 1948 y concluido en 1972, su construcción se transformó en un fuerte impulso para la conformación de una nueva zona industrial⁴. Al mismo tiempo, el Acceso Norte se convirtió en un eje de expansión suburbana de sectores de ingresos mayores que los que habitualmente residían en áreas de expansión urbana poco densas.⁵ Con respecto al Acceso Oeste, dado que representó un eje de expansión secundario en

² Una vía puede ser calificada como autopista cuando posee diversos carriles en cada sentido de circulación, no tiene cruces a nivel ni semáforos. Es decir cuando asegura una corriente continua y fluida de tránsito, sin interrupciones externas (no derivadas de los propios vehículos que por ella circulan). En términos estrictos la avenida General Paz ha sido una semiautopista, hasta las reformas que eliminaron los cruces viales a nivel y ampliaron el número de carriles.

³ "Mejorada su accesibilidad con esta autopista [la Ricchieri], la zona sudoeste del gran Buenos Aires fue elegida para la instalación de complejos recreativos a escala metropolitana, como las piletas populares y el bosque de Ezeiza. Asimismo, en la zona sudoeste de la Capital, históricamente la menos urbanizada, se comenzó el parque Almirante Brown, sobre un terreno de 1400 hectáreas y la construcción del autódromo. También en esa zona del Gran Buenos Aires y de la Capital y a lo largo de la avenida General Paz fueron instalados los primeros conjuntos de monobloques de viviendas." (Gutman-Hardoy, 1992:201)

⁴ Este corredor industrial, que se integra en el ámbito regional con el eje industrial Rosario-La Plata y cuyo desarrollo se inició con la instalación de la automotriz Ford, no ha cesado de crecer desde entonces. En la actualidad constituye una de las áreas de localización industrial más dinámicas de la aglomeración, situada sobre el corredor vial que comunica Buenos Aires con los principales mercados del Mercosur.

⁵ "Como consecuencia de la habilitación del Acceso Norte todo el sector noroeste mejora sus condiciones de habitabilidad entre 1960 y 1980, convirtiéndose lo que era un sector intersticial servido de manera deficiente por líneas secundarias de transporte público (ferrocarril suburbano no electrificado y líneas locales de colectivos), en un eje radial principal bien servido por transporte automotor (automóvil privado y ramales troncales de las líneas principales de colectivos)" (Torres, 1993:32)

relación con el ferrocarril Sarmiento y la ruta nacional 7, sólo muy posteriormente se constituyó como una vía de avance de la urbanización, en especial con la conformación de áreas de segundas residencias y de suburbanización de sectores de ingresos medio bajos.

A pesar de la existencia de numerosos proyectos de autopistas, recién a fines de los '70 y principios de los '80 se reactivó la construcción de arterias de este tipo, con el plan del gobierno militar. Las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, desarrolladas íntegramente dentro de la Capital Federal, fueron las primeras en construirse en el área interna de la urbanización, es decir no como un eje de acceso sino para la llegada hasta el propio centro de la aglomeración, dentro de un área densamente ocupada. Para su construcción fue necesario demoler una gran cantidad de viviendas, con una muy fuerte oposición de diversos sectores sociales y profesionales. El impacto de esta autopista se manifiesta no sólo en la desaparición de viviendas sino también en la fragmentación urbana que representa, en la aparición de multiplicidad de usos en el bajo autopista y en el decidido estímulo para el acercamiento del automóvil particular hasta el área central.

Durante el resto de la década del 80 las modificaciones de la red son relativamente secundarias. Pero con el plan político-económico implementado a partir de principios de los '90, se origina una nueva etapa en la red de autopistas de la RMBA. Esta etapa se caracteriza tanto por la ampliación de obras existentes como por la formulación de nuevos proyectos y por la implementación de un sistema de peaje en todas las autopistas de la red.

En su conformación actual, la red de autopistas metropolitanas comprende (ver Figura Nº 1):

- El Acceso Norte, con sus tres ramales principales: hacia Tigre, Escobar (Ruta Nacional 9) y Pilar (Ruta Nacional 8), más un acceso hacia la urbanización Nordelta.
- Las Autopistas Lugones e Illia, que son la prolongación del Acceso Norte, dentro de la Capital Federal. La segunda de ellas aún debe ser completada en el sentido de circulación hacia el norte.
- El Acceso Oeste (Ruta Nacional 7), que fue completado durante 1998.
- La Autopista Ricchieri, prolongada durante 1999 en el tramo Ezeiza - Cañuelas, en el eje sudoeste.
- Las Autopistas Dellepiane, Perito Moreno y 25 de Mayo, dentro de la Capital Federal.
- El Acceso Sudeste
- La Autopista Buenos Aires - La Plata, cuyo tramo final fue inaugurado durante 2002.

- La Autopista 9 de Julio Sur
- La Autopista AU-7, de corto trayecto en el sur de la ciudad.
- La avenida General Paz, convertida en autopista.
- El Camino del Buen Ayre, que vincula los Accesos Norte y Oeste.
- El Camino de Cintura, que siendo una vía discontinua y del tipo semiautopista (con cruces a nivel y semáforos), constituye una segunda avenida de circunvalación.

Excepto las tres últimas, todas las demás tienen una dirección radial, entre diferentes sectores del conurbano y el área central. A su vez, el Camino del Buen Ayre, el Camino de Cintura y la General Paz permiten la conexión entre los ejes radiales.

En la misma Figura N° 1 se han identificado los principales proyectos en curso (2002):

- La Autopista Ribereña, que unirá la Autopista Buenos Aires-La Plata con la Autopista Illia y cuyo trazado aún debe definirse en el tramo de Puerto Madero (Torcello, 1997).
- El Arco Sudoeste, también llamado Autopista Parque Presidente Perón, que completará la circunvalación iniciada por el Camino del Buen Ayre, en dirección a la cabecera del Puente Buenos Aires-Colonia (Cruz, 1997).
- La Ruta Provincial 6, que unirá una serie de ciudades situadas a una distancia de entre 60 y 70 kilómetros del centro de la aglomeración (Campana, Luján, Cañuelas, San Vicente, La Plata) y que constituirá el anillo exterior de la red vial metropolitana, pasando por un área externa a los límites actuales de la aglomeración.
- La cabecera del Puente Buenos Aires-Colonia, que estará situada en las inmediaciones de la localidad de Punta Lara.

4.3. El proceso de concesión de las autopistas metropolitanas

El proceso de reestructuración de la red de accesos viales tuvo un impulso decidido con la sanción de la ley 23696 de 1991, llamada de Reforma del Estado, que abrió la posibilidad de privatización y desregulación en una enorme cantidad de áreas de acción del Estado. En el anexo I de dicha ley se señala explícitamente que la red troncal vial nacional (que se encontraba bajo la responsabilidad de la Dirección Nacional de Vialidad) podría ser objeto de concesiones parciales o totales o

transferida a jurisdicciones provinciales o municipales.⁶ A partir de este impulso se reactivaron otros proyectos existentes (como el del Arco Sudoeste) y se gestaron nuevos (como la transformación en autopista de la ruta provincial 6). El conjunto incluye un volumen de inversiones de considerable magnitud, ya que entre las obras realizadas en la década de 1990 y los proyectos en curso estaría por encima de los 3.500 millones de dólares, de acuerdo con la desagregación presentada en el Cuadro N° 6.

En la mayor parte de las concesiones y privatizaciones referidas al sector transporte ya existían proyectos y acciones anteriores que se constituyeron en los antecedentes inmediatos. En el caso de las concesiones viales los intentos más recientes databan de 1988 y ya denotaban la participación de los principales actores involucrados: las grandes empresas constructoras nacionales, muchas de las cuales forman parte de los principales grupos económicos del país (Yanes y otros, 1996).

En 1992 se sanciona el decreto que especifica la forma de acción en relación con los accesos viales metropolitanos. Dicho decreto establece que será dada en concesión la construcción, mejora, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, en un todo de acuerdo con el régimen de concesión de obra pública mediante el cobro de peaje.

En el llamado a concesión de la Red de Accesos a Buenos Aires se incluyeron: a) el Acceso Oeste, entre la Av. Gral. Paz y Luján; b) el Acceso Norte, desde la Av. Gral. Paz hasta Campana (ruta 9), hasta Pilar (ruta 8), y el ramal a Tigre; c) la Autopista Ricchieri, desde la Av. Gral. Paz hasta el Aeropuerto de Ezeiza; d) la futura Autopista Ezeiza-Cañuelas; e) la Avenida General Paz, en toda su extensión; f) el Acceso Sudoeste, proyectado entre el Puente La Noria y el Acceso Sudeste. Finalmente, el llamado a licitación se realizó agrupando dichas rutas en tres bloques unitarios: a); b) y e); c) y d). El Acceso Sudoeste no fue llamado a licitación debido a las dificultades para la liberación de la traza.

Todas las autopistas incluidas en el llamado a concesión estaban bajo jurisdicción del gobierno nacional, a través de la Dirección Nacional de Vialidad. Quedaron excluidas, por lo tanto, las autopistas internas de la Capital Federal (administradas por el actual

⁶ En lo que al sistema de transporte se refiere, en el Anexo 1 de la ley 23696 se declaran sujetos a privatización o entrega en concesión las empresas y servicios detallados a continuación:

Aerolíneas Argentinas (privatización parcial o total)

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (privatización parcial o total)

Dirección Nacional de Vialidad (concesiones parciales o totales de reparación y mantenimiento de la red troncal vial nacional y obras de infraestructura especiales, transferencia a jurisdicciones provinciales o municipales)

Ferrocarriles Argentinos (concesión)

Subterráneos de Buenos Aires (privatización o concesión parcial o total)

Administración General de Puertos (concesión total o parcial de puertos o instalaciones portuarias)

Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires); el Camino del Buen Ayre, administrado por la Coordinación Ecológica del Área Metropolitana (CEAMSE); y la Autopista Buenos Aires-La Plata, que tenía un contrato de construcción particular en el que ya se había otorgado la obra como concesión mediante el cobro del peaje.⁷

Las obras previstas en este conjunto de accesos eran, básicamente, de remodelación de infraestructura existente. Se incluyó la ampliación de la cantidad de carriles, la construcción de calles colectoras laterales, la reconstrucción de puentes, la eliminación de cruces a nivel, la colocación de nuevas luminarias, la renovación del señalamiento y la mejora del pavimento.

Al momento de la concesión, la autopista Ricchieri, los Accesos Norte y Oeste (incompleto) y la avenida General Paz ya estaban construidos. Las únicas obras totalmente nuevas incluidas en el plan fueron la construcción de la autopista Ezeiza-Cañuelas y la realización del tramo del Acceso Oeste incompleto que se extendía entre la avenida General Paz y el Camino de Cintura. De allí se derivaron algunas cuestiones importantes, como por ejemplo, la discusión acerca de la validez de cobrar peaje en obras que el Estado Nacional había realizado con el esquema de financiamiento de fondos específicos y que, por otro lado, estaban amortizadas hacía ya tiempo. Sin embargo, la discusión es más compleja, ya que nos preguntamos ¿en qué medida la transformación del Acceso Norte, cuya capacidad estaba superada y en el que se producían frecuentes congestionamientos y accidentes, no constituye una obra "nueva"?⁸ En la misma línea de reflexión, la transformación de la avenida General Paz en una autopista plantea las mismas cuestiones.

El mecanismo elegido para el desarrollo del concurso nacional e internacional fue la conformación del llamado "Data Room". Este procedimiento implica la puesta en marcha de un proceso participativo a partir de la información básica necesaria para la formulación de las propuestas, en el que las empresas interesadas plantean sus dudas

⁷ Los avatares de la construcción de la autopista Buenos Aires-La Plata constituyen un ejemplo de las dificultades económico-financieras del país y de las deficiencias en la gestión e implementación de políticas ya definidas. El decreto que convoca a su realización es de 1965, aunque la traza recién se definió en 1971. "En 1983 se renegó el contrato sobre la base de un régimen de financiamiento apoyado en avales que serían otorgados por el Estado Nacional, tal como lo preveía el pliego licitatorio. La obra comenzó de inmediato con el tramo Hudson-Gutiérrez, pero a mediados de 1984 debió suspenderse por la falta de los avales prometidos. Luego de polémicas y negociaciones, en 1987 se concretó una renovación del contrato sobre la base del financiamiento por parte del Estado del 75 por ciento del costo de las obras por ejecutarse, préstamo que sería devuelto después de los primeros 12 años de concesión. Sin embargo, el negocio no logró concretarse debido a la compleja situación económica de entonces, y en 1991 la obra volvió a paralizarse. Al final de ese mismo año, luego de numerosos inconvenientes y postergaciones, se completó la renegociación. De este modo, la responsabilidad de la finalización y puesta en marcha de la autopista quedó en manos del gobierno de la Nación. El MEyOySP incluyó la autopista dentro del régimen de cobro de peaje con el que se privatizaron los otros 3 accesos a la Capital. Y con este marco jurídico se firmó en diciembre de 1993 el contrato definitivo entre COVIARES y la Nación, que incluyó un préstamo de 100 millones de pesos, a ser devueltos al cabo de 12 años de peaje" (MEyOySP; 1998)

⁸ Uno de los accidentes que marcan el estado de deterioro en que se encontraba la infraestructura se produjo cuando un contenedor que estaba siendo transportado por un camión cayó sobre un automóvil particular. El contenedor chocó contra un puente cuya altura había quedado reducida por las sucesivas capas asfálticas colocadas sobre el pavimento original.

y observaciones a los anteproyectos originales, comentarios que van siendo incorporados hasta acordar la versión final (Yanes y otros, 1996; Delgado, 1998).

El Estado fijó para cada obra la tarifa máxima de peaje, calculada como el menor valor entre el beneficio que recibiría el usuario por la construcción de la obra y la tarifa que ofreciera al concesionario una rentabilidad razonable. El beneficio o ahorro que recibiría el usuario debería verificarse en el menor tiempo de viaje, mejores condiciones de seguridad y una reducción de los gastos de combustible, cubiertas, lubricantes, frenos y conservación del vehículo.⁹ La variable de adjudicación de las distintas obras fue, por lo tanto, la oferta de la menor tarifa de peaje. Es necesario señalar que esta manera de incorporar al peaje en las concesiones viales deja de lado las potencialidades que tiene como instrumento de regulación del tránsito. Por ejemplo, el peaje puede ser empleado como un instrumento para ordenar las horas de circulación, con variaciones que desestimulen la utilización de las autopistas en las horas de mayor congestión.

Las concesiones se establecieron por un plazo de 22 años y 8 meses y a los ingresos derivados de la percepción del peaje las empresas podían sumar los procedentes de la explotación de áreas de servicio, ya sea por sí mismas o mediante su concesión a terceros. Las empresas adjudicatarias no deberán pagar ningún tipo de canon al Estado por el usufructo de la concesión, pero tampoco recibirían avales ni garantías de tránsito mínimo.¹⁰

La resolución de los concursos se realizó en el mes de septiembre de 1993. Los tres bloques (el Acceso Norte y la General Paz, el Acceso Oeste y la Autopista Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas) fueron concesionados por separado. En el decreto que llamaba a la concesión existía una cláusula antimonopólica, que prohibía que un mismo concesionario se hiciera cargo de más de un bloque.

Al momento de la adjudicación, los consorcios ganadores estaban integrados por empresas nacionales y extranjeras. En el Acceso Norte y General Paz, el consorcio ganador estaba formado por Sideco Americana (Argentina), Dragados y Construcciones (España) y su subsidiaria DYCASA e Iglis Impregilo (Italia). Se trata de grandes empresas constructoras, que han participado activamente de los procesos

⁹ Durante algunas entrevistas realizadas con empresarios industriales y del sector transporte se indagó acerca de si habían estimado el beneficio económico derivado del estado actual del Acceso Norte en contraste con el costo del peaje. En el caso de los industriales, no había una estimación precisa pero subjetivamente se apreciaban como muy ventajosas las condiciones de circulación actual (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002). En cuanto a los sectores vinculados con el transporte de pasajeros, estimaron que la ecuación beneficio económico - peaje estaba equilibrada (Entrevista Sr. Vázquez, 2002). En un trabajo sobre el Acceso Norte realizado para la CEPAL (Ghisolfo, 2001) se concluye que la obra ha traído beneficios para todos los sectores interesados (concesionarios, gobierno, usuarios), aunque se advierten limitaciones en la metodología empleada en el estudio, en particular para estimar los beneficios sociales.

¹⁰ Estos lineamientos, al igual que los de todos los contratos de concesión están siendo revisados luego de la devaluación de inicios de 2002.

de privatización en general.¹¹ El adjudicatario de la concesión de la Autopista Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas resultó ser el consorcio encabezado por Huarte (España) e integrado también por las empresas argentinas Construcciones Civiles Aragón, Grimaux y Asociados, Hemarsa, Francisco Natino y Servente Construcciones.¹² Finalmente, en el caso del Acceso Oeste el consorcio estaba encabezado por el holding argentino Benito Roggio, asociado con la Companhia Brasileira de Projetos e Obras y con el Grupo Mexicano de Desarrollo.¹³

En las privatizaciones en el sector transporte se ha producido una mayor presencia de empresas de origen nacional, en relación con otros sectores como el energético (electricidad, gas), las telecomunicaciones o la distribución de agua. En el sector vial nacional la participación argentina es prácticamente excluyente (Arza-González García, 1998), en tanto que en los accesos viales metropolitanos las empresas extranjeras han tenido una cierta participación. Esta presencia de empresas nacionales, probablemente se deba a que había en el país una amplia experiencia en la construcción de obra pública y las empresas involucradas, muchas de ellas fortalecidas al calor de los contratos estatales, habían adquirido unas dimensiones tales tal que las colocaban en posición privilegiada a la hora de negociar con el Estado. De hecho, Benito Roggio, Sideco y Aragón, ya formaban parte del grupo de empresas que inicialmente propuso e impulsó proyectos de renovación de la infraestructura vial metropolitana (Yanes y otros, 1996).

El propio sistema de preclasificación limitaba el acceso de empresas de menor tamaño. El patrimonio neto mínimo exigido y el elevado nivel de endeudamiento en que debían incurrir los consorcios constituían una fuerte barrera para la participación de empresas más pequeñas. De hecho, sólo los grandes conglomerados podían contraer deudas de las magnitudes requeridas por las inversiones previstas. Los consorcios se financiaron con un 40% de aporte de los concesionarios, con préstamos de organismos internacionales y con créditos bancarios locales. Estos últimos fueron otorgados por sindicatos de bancos, ya que los montos excedían los límites de

¹¹ Sideco es una empresa del Grupo Macri (uno de los mayores grupos económicos nacionales) que es concesionaria de las rutas 9, 11 y 33, formó parte de las empresas que hicieron los primeros ofrecimientos de renovación de los accesos viales por el sistema de peaje, construyó y explotó comercialmente el Camino del Buen Ayre, y participa de distribuidoras de gas y de agua. Dycasa, por su parte, participa de las concesiones de las rutas 3 y 205. Iglis Impregilo ha sido contratista del Estado en obras hidroeléctricas de gran envergadura, como El Chocón, Salto Grande, Alicurá y Piedra del Aguila.

¹² Huarte ya había participado, asociada con Sideco, de la explotación de las autopistas metropolitanas 25 de Mayo y Perito Moreno, actualmente bajo responsabilidad del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires. Aragón y Servente participan de Covimet, el consorcio que explota la Autopista Presidente Illia. Servente, Aragón, Hemarsa y Natino también participan del consorcio que está explotando la autopista Buenos Aires-La Plata. Aragón, además, integra el consorcio que administra a través del sistema de peaje las rutas nacionales 9 y 34.

¹³ Las tres empresas están asociadas de a pares en diferentes proyectos en otros países de América latina (Uruguay, Chile, México). La Companhia Brasileira de Projetos e Obras pertenece a la poderosa Organización Oderbrecht, que desarrolla actividades en 19 países. Benito Roggio ha participado activamente en las privatizaciones en el sector transporte. Forma parte de los consorcios que explotan la autopista Buenos Aires-La Plata, las rutas 2, 9 y 38 y los servicios de trenes y subtes metropolitanos.

exposición para entidades individuales autorizados por el Banco Central (Delgado, 1998).

El proceso, en su conjunto, no estuvo exento de conflictos de diverso tipo. "En el caso de los accesos viales hubo movimientos sociales de protesta y oposición amplios, en particular referidos al Acceso Norte. Asambleas públicas, movilizaciones de comisiones intervecinales, multisectoriales y de sociedades de fomento, presentaciones judiciales, resoluciones de diferentes Concejos Deliberantes, pronunciamientos de Intendentes y partidos políticos de oposición así como también de corporaciones y grupos empresarios, fueron hechos prácticamente cotidianos a lo largo de este proceso de privatización. Se suspendieron contratos no adjudicados y se modificaron proyectos, pero finalmente tanta oposición no logró evitar que para transitar por los accesos a la Capital Federal haya que pagar peaje" (Yanes y otros, 1996).

El caso plantea también una relación conflictiva entre las distintas jurisdicciones implicadas (Nación, provincia y municipios), denotando una faceta más de la fragmentación del gobierno metropolitano en Buenos Aires. Las concesiones fueron llevadas adelante por el Estado nacional y el órgano de control del cumplimiento de los contratos (OCCOVI) depende de ese nivel estatal. Sin embargo, el proyecto no fue consensuado con otras instancias jurisdiccionales involucradas como son la provincia de Buenos Aires y los municipios que atraviesan las obras viales. Éstos, en particular, han sido los receptores de las demandas de los vecinos en relación con problemas ambientales y de articulación de las vías rápidas con la circulación local, pero no tienen atribuciones para dar respuestas a esas demandas, ni existe un ámbito institucional consolidado donde plantear esos conflictos.¹⁴

Luego de este proceso de adjudicación cobraron impulso otros proyectos viales, tales como la prolongación del Camino del Buen Ayre, la ampliación de la ruta 6 y la construcción del Puente Buenos Aires-Colonia. La Autopista Parque Presidente Perón representa la prolongación del Camino del Buen Ayre y reapareció en la agenda pública a partir de la decisión de fijar la cabecera del puente Buenos Aires-Colonia en la localidad de Punta Lara. En efecto, la autopista tiene forma de arco, uniendo el sector oeste de la aglomeración con el sur y sudeste, facilitando el acceso al puente y a la capital provincial, la ciudad de La Plata. Es una obra que también está bajo responsabilidad del gobierno nacional y que será realizada bajo el sistema de concesión por peaje, tal como las anteriormente descriptas.

La transformación de la ruta 6 en una autopista es una iniciativa de la provincia de Buenos Aires, presentada a mediados de la década de 1990. Se trata de una vía de circunvalación que constituirá el anillo de circulación más externo de la aglomeración, uniendo a ciudades situadas a una distancia de entre 60 y 90 kilómetros del área

¹⁴ Una exposición detallada de estos conflictos puede encontrarse en Pirez, 1994 y Rima y Gerosi, 1995.

central. A diferencia de los casos anteriores, la circulación por la ruta 6 no implicará el pago del peaje. Esta circunstancia, unida a que en algunos tramos corre a corta distancia de la Autopista Presidente Perón, hace que diversos analistas hayan señalado la posible competencia entre ambas obras y la falta de planificación entre los distintos niveles del Estado involucrados en ambos proyectos (Delgado, 1998).

El Puente Buenos Aires-Colonia, por su parte, es la obra de mayor relevancia de todas las propuestas en la RMBA. Si bien representa un cambio de escala en relación con los proyectos viales puramente metropolitanos, su impacto sobre el sistema circulatorio será innegable y obliga a repensar el conjunto de obras viales para asegurar la conexión de los diferentes niveles de circulación involucrados: internacional, regional e interno a la aglomeración. Su costo está estimado entre 850 y 1.000 millones de dólares e incluye obras viales de 51 kilómetros de extensión, que comprenden 40 Km del puente y 10 Km de enlaces en ambas orillas. El sistema será el mismo adoptado para los demás proyectos: concesión de obra pública mediante el cobro de peaje. La nómina de empresas interesadas presentada en el Cuadro Nº 6 da cuenta de la importancia de las mismas y de la participación tanto de empresas nacionales como de empresas extranjeras.

Las inversiones previstas, además de ser importantes por su gran magnitud, representan un cambio estructural en la organización de la red de autopistas metropolitanas, asunto que será analizado en el apartado siguiente.

4.4. Cambios en la red de autopistas: estructura, tiempos de viaje y accesibilidad

A lo largo de esta investigación se viene desarrollando la idea de que la Región Metropolitana de Buenos Aires está registrando un proceso de cambio en su organización. En particular, se señaló que hay transformaciones importantes en los patrones de suburbanización residencial y en la localización de diversas actividades económicas, tales como la industria, el comercio y la recreación, que hemos presentado en capítulos anteriores. Sin dudas, estas modificaciones implican variaciones significativas en las pautas de consumo de los sectores sociales involucrados y, lo que es aún más importante, recorta los grupos sociales que usufructúan estas modificaciones. Estas pautas de consumo tienen un común denominador: son "automóvil-intensivas", es decir, todas implican la disponibilidad de movilidad en automóvil particular (y a veces, implican la disponibilidad de más de un automóvil por hogar). Ninguno de los nuevos patrones locacionales está

relacionado con el transporte público y todos ellos, en cambio, presuponen que la gran mayoría de los usuarios utilizan sus automóviles.

Llegados a este punto nos preguntamos, ¿cuáles fueron los cambios en la red que contribuyeron a hacer viables estas transformaciones? Tres características centrales de las redes de transporte son: la estructura, los tiempos de viaje y la accesibilidad. En relación con la estructura, hasta principios de 1990 la red tenía una forma marcadamente radial, con accesos penetrando desde las áreas suburbanas hasta la propia área central. Esta forma reproduce los lineamientos de la mancha urbana, formada básicamente por los ejes ferroviarios. Algunos de los accesos son paralelos al ferrocarril (como el Acceso Oeste y, parcialmente, el Acceso Norte), en tanto que otros conforman un eje particular (Autopista Ricchieri y, nuevamente, el Acceso Norte). Dos de estos accesos radiales llegan hasta el área central: la autopista 25 de Mayo (que reúne los flujos del acceso Oeste y la autopista Ricchieri) y la autopista 9 de Julio sur. Las únicas vías transversales son la avenida General Paz, el Camino de Cintura (semiautopista) y el Camino del Buen Ayre (entre los accesos Norte y Oeste). Ninguna de ellas constituye un verdadero cinturón circulatorio, dado que no están completas o no son verdaderas autopistas.

El carácter radial se acentúa con algunas de las obras de la década del 90: la autopista Buenos Aires-La Plata, la prolongación Ezeiza-Cañuelas, la concreción del tramo faltante del Acceso Oeste, la Autopista Illia. Pero se ponen en marcha proyectos (algunos previstos desde hace tiempo) que producirían una modificación importante en la estructura: la Autopista Ribereña, que vinculará las Autopistas Illia y Buenos Aires-La Plata; la Autopista Parque Presidente Perón, que completará el Camino del Buen Ayre y la Ruta Provincial 6, que constituirá el anillo de circunvalación externo.

Esta estructura responde sólo parcialmente a un plan definido. La organización de base estaba plasmada en el Estudio Preliminar de Transporte para la Región Metropolitana (EPTRM), de 1972, que proponía una serie de obras para completar la red de autopistas. En la base de la propuesta de este estudio se insinúa un estímulo a la conformación de ejes paralelos a la costa del Río de la Plata, que descomprimirían el área central.

En la configuración actual, la atracción del centro aumenta y las autopistas de circunvalación tienen como función primordial distribuir el tránsito entre las radiales. La imagen de la organización del espacio urbano en la que se apoyaba el EPTRM estaba caracterizada por esa sucesión de ejes paralelos que transforman el carácter radial de los accesos. La imagen de la organización del espacio urbano en la que se sustenta el actual proyecto de autopistas es difusa y no ha sido esbozada en ningún documento de planificación. Sin embargo, hasta el momento ha

significado un refuerzo de los ejes radiales, con una incipiente reformulación de esta tendencia.

En relación con el segundo aspecto por ser analizado, debe destacarse que la reducción de los tiempos de viaje es la principal transformación registrada. En términos globales, se estima que los tiempos de viaje han disminuido en un 40 a 50%, en un contexto de fuerte aumento del parque automotor y del tránsito medio diario anual. Algunos datos generales avalan esta afirmación. Por ejemplo, entre Buenos Aires y Pilar el tiempo de viaje en 1970 era de 1 hora 25 minutos (EPTRM, 1972), en tanto que actualmente ronda en 1 hora. Al mismo tiempo el tránsito medio diario anual (el promedio de vehículos por día) pasó de 78.000 a 250.000 en los tramos más transitados del Acceso Norte, según datos del EPTRM y de la Dirección Nacional de Vialidad. En el caso del corredor Buenos Aires – Luján (Acceso Oeste), los tiempos de viaje pasaron de 1 hora 38 minutos en 1970 (EPTRM, 1972) a 1 hora en la actualidad, con un tránsito medio diario anual que pasó de 50.000 a 95.000 vehículos. Esto quiere decir que junto con un aumento significativo del volumen de tránsito (triplicado y duplicado, en los Accesos Norte y Oeste respectivamente) se produjo una disminución de los tiempos de viaje.

Las condiciones de circulación por los accesos eran deficientes a inicios de los años '90. El principal problema era la congestión que se producía en las horas pico de los días hábiles y en determinados momentos del fin de semana, habida cuenta que los accesos comunicaban las áreas de residencia permanente con las áreas suburbanas de residencia secundaria. La capacidad de los accesos estaba limitada tanto por razones estructurales (por ejemplo, el número de carriles) como por las condiciones en que se encontraba la infraestructura.

Es necesario señalar que la reestructuración vial no significa una solución a los problemas de tránsito de la aglomeración sino que plantea estos problemas en otro nivel. Por ejemplo, subsisten los problemas de acceso al área central, se agravan las dificultades de estacionamiento, comienzan a observarse congestionamientos en ciertos tramos de la red y durante ciertos períodos de la semana.¹⁵ Asimismo, la reestructuración vial no ha formado parte de un paquete de políticas de transporte que propendan hacia un sistema más integrado entre los modos públicos y privados ni ha tenido en cuenta la posible regulación de los flujos de tránsito por medio del peaje diferenciado de acuerdo con las horas del día o la tarificación vial para el acceso a las áreas más conflictivas.

¹⁵ El reporte diario del estado del tránsito brindado por los noticieros da cuenta de que a pesar de la ampliación de la red de accesos, siguen produciéndose embotellamientos en algunas horas pico y en algunos tramos. Lo mismo sucede al abandonar las autopistas y circular por las avenidas y calles de la ciudad.

En cuanto al tercer punto de análisis, la accesibilidad, se han utilizado para su evaluación una serie de indicadores.

El primer indicador utilizado es la accesibilidad topológica relativa medida a través de la distancia entre cada nodo por una vía de similar jerarquía (Potrykowski; 1976). Si bien se trata de una aproximación bastante elemental, el indicador permite calcular cuáles son los nodos más accesibles en relación a todos los demás (Cuadro N° 7). En la Figura N° 3 se han señalado los nodos de mejor accesibilidad en la situación actual y con la concreción de los proyectos más firmes (Autopista Ribereña, Autopista Parque Presidente Perón y Ruta Provincial 6). Tal como era de esperar en una red predominantemente radial, las áreas centrales y el primer cinturón de circunvalación cuentan con las mejores condiciones de accesibilidad. Con la realización de las obras previstas los nodos que ganarán más accesibilidad son aquellos ubicados en el segundo cinturón de circunvalación por autopistas (Camino del Buen Ayre-Autopista Parque Presidente Perón).

Los indicadores 2 y 3 ponderan la importancia de cada nodo de acuerdo con su población o con la cantidad de puestos de trabajo de su entorno, que actúan como masa (Gutiérrez-Gómez, 1999).¹⁶ Estos indicadores calculan el costo de transporte ponderado entre nodos, considerando la desigual importancia de éstos (Cuadros N° 8 y 9).

Los indicadores 4 y 5, llamados de potencial económico, también fueron aplicados a la población y a los empleos (Cuadros N° 10 y 11).¹⁷ Estos indicadores son del tipo de los modelos gravitatorios, en los cuales "el grado de oportunidad entre dos áreas está relacionado positivamente con los tamaños de las respectivas masas y negativamente relacionado con la impedancia entre zonas" (Gutiérrez-Gómez, 1999:5).

Los nodos analizados han sido ordenados en una secuencia jerárquica, según los cinco indicadores, en el Cuadro N° 12. Con ligeras variantes se repite el esquema:

¹⁶ La fórmula es
$$A_i = \frac{\sum_{j=1}^n (T_{ij} \times M_j)}{\sum_{j=1}^n M_j}$$
, en la que A_i es la Accesibilidad del nodo i , T_{ij} es el tiempo de viaje

entre los nodos i y j (en este caso se usó la distancia, suponiendo tiempos homogéneos) y M_j es la masa del nodo de destino (población y empleo para los indicadores 2 y 3, respectivamente). Tomado de Gutiérrez-Gómez, 1999:5.

¹⁷ La fórmula es
$$P_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_j}{C_{ij}^a}$$
 en la que P_i es el potencial económico del nodo i , M_j es una medida

del potencial económico del nodo j (en este caso la población y el empleo para los indicadores 4 y 5, respectivamente), C_{ij} es una medida de los costos de transporte entre los nodos i y j (en este caso la distancia en kilómetros, suponiendo igualdad de costos por unidad de distancia) y a es un parámetro que refleja la tasa de incremento de la fricción de la distancia; en este estudio, como se hace habitualmente, se ha usado el valor 1. Tomado de Gutiérrez-Gómez, 1999:5.

los nodos que se encuentran en situación más ventajosa son los situados en una franja que se extiende a lo largo de las autopistas Perito Moreno y 25 de Mayo, entre Liniers y la intersección con la autopista Buenos Aires-La Plata. Concretamente se trata de los nodos Liniers (Acceso Oeste-General Paz y Perito Moreno), Flores Sur (bifurcación de la Autopista 25 de Mayo), Lugano (Dellepiane-Ricchieri y General Paz), Constitución (25 de Mayo y 9 de Julio Sur) y Centro Sur (25 de Mayo y Autopista Buenos Aires-La Plata). Desde estos nodos se cuenta con una movilidad diversificada (en varias direcciones) y rápidamente se puede conectar con las diversas autopistas de la red metropolitana, alcanzando simultáneamente los lugares con mayor cantidad de población y de empleos.

En el extremo contrario de la jerarquía se encuentran los nodos exteriores de la red (Campana, Pilar, Luján, Cañuelas, La Plata, Etcheverry), que denotan ese carácter externo, vinculados unidireccionalmente con la red, sin vinculaciones radiales en el nivel de autopistas.

Caben dos reflexiones a partir de estos resultados. La primera es que las áreas más dinámicas no necesariamente coinciden con las de mayor accesibilidad, lo que equivale a decir que es preciso centrar la atención en otros factores económicos y sociales que, en presencia de la red de autopistas, actúan para dinamizar los cambios en la organización espacial urbana. Es decir, que las condiciones actuales de Pilar y Escobar, por ejemplo, no se explican sólo por la ampliación del Acceso Norte, sino que la historia previa de ocupación recreativa y la cercanía a los ejes residenciales de los sectores de ingresos más elevados son factores explicativos de mayor peso, potenciados por la renovación de la autopista. Obviamente, los procesos que impulsan en última instancia estos movimientos son aún más generales, como la posibilidad de valorizar el capital transformando tierra rural improductiva en tierra urbana.

La segunda observación es que hay centralidad "no aprovechada". Las áreas situadas en el entorno de la General Paz y de las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno gozan de excelentes condiciones de accesibilidad a nivel de las autopistas, sin embargo no parecen esbozarse en ellas proyectos relevantes de renovación urbana. La única excepción la constituye el sector norte de la General Paz, ligado, indudablemente a la dinámica de todo el Acceso Norte. Es llamativa que el área que atraviesa la autopista 25 de Mayo es el área en el que menores inversiones privadas se han realizado, incrementando la desigualdad entre el norte y el sur de la Capital Federal bajo el modelo de valorización privada.

Por último, la evolución futura de la relación entre infraestructura vial y usos del suelo nos sugiere diversos interrogantes. ¿Qué actividades pueden desconcentrarse más rápidamente? ¿Lograrán las autopistas de circunvalación atenuar el fuerte peso

de la organización basada en los corredores radiales? ¿Qué implicancias tiene para los usuarios del transporte público que muchas de las nuevas fuentes de trabajo estén localizadas sobre corredores viales? ¿Las autopistas conseguirán disminuir el atractivo del área central o por el contrario reforzarán su centralidad? ¿Es conveniente para los usuarios del transporte público que las actividades emigren del área central hacia localizaciones suburbanas, teniendo en cuenta que los modos guiados se dirigen hacia el área central?. Las respuestas a estos interrogantes requiere de estudios específicos que aún deben desarrollarse y que exceden el objetivo de este trabajo.

CAPITULO 5

Las transformaciones en el uso del suelo en los corredores viales metropolitanos

5.1. Los nuevos objetos urbanos y la movilidad automóvil - intensiva

Tal como hemos presentado en el capítulo 3, está en desarrollo una serie de cambios en la localización de las actividades a escala metropolitana. De acuerdo con lo que fue señalado en la introducción, estos cambios devienen de las transformaciones en la organización del espacio metropolitano resultantes de procesos económicos y sociales. En particular, las nuevas modalidades de inserción de la Argentina en la economía internacional, la conformación y consolidación del Mercosur y la imposición de un modelo político-económico de corte neoliberal han sido los procesos que enmarcaron la producción de las nuevas formas urbanas.

Una parte importante de estos cambios urbanos se vincula con la reestructuración del sistema de autopistas. En efecto, cualquier análisis de las condiciones de localización remite a las modificaciones en la morfología de los espacios y a los nuevos patrones de movilidad. Así por ejemplo, la expansión urbana bajo las modalidades de las nuevas urbanizaciones muestra una particular organización espacial y un esquema de movilidad propio, que hemos llamado "automóvil - intensivo". En torno a estas urbanizaciones se articulan diversos aspectos: un cierto nivel de ingresos (propio de "los que ganaron", Svampa, 2001), una cierta forma de gestión de la ciudad (en particular, la privatización de la gestión urbana y los servicios urbanos, anteriormente en la órbita pública), ciertos componentes culturales - ideológicos (modelos de consumo asociados con las tecnologías domésticas más modernas, valoración del verde y la naturaleza en oposición al paisaje urbano tradicional) y las posibilidades de desplazamiento decidiendo libremente horarios y destinos, en el menor tiempo de viaje posible (es decir, movilidad individual prescindente del transporte público).

Reconstrucciones similares pueden hacerse para los centros comerciales y recreativos cerrados, que reemplazan al espacio público de las centralidades urbanas tradicionales. Formas edilicias, combinaciones de productos, marcas internacionales y modelos complejos de reproducción global se conjugan con las mismas opciones de movilidad que mencionamos previamente.

En todos los casos se trata de productos inmobiliarios particulares, creados por los actores del sector, que tienden a satisfacer necesidades de distinto tipo. No se trata de una simple relación de demanda y respuesta, sino una "secuencia revisada:

producción-creación de la necesidad y la demanda económica-consumo" (Galbraith, J. citado por Martínez González Tablas, 2000:206). En otros términos, "el consumo ya no es un momento de ajuste entre demanda y producción, sino la esfera creada por la producción. Un tiempo y un espacio teledirigido por los productores, construido por la fuerza de la persuasión, por el nuevo simbolismo creado por la cultura de masas, por el marketing y la publicidad" (Reig, citado por Martínez González Tablas, 2000:206).

Rodríguez (2000) retoma estas ideas al analizar el fin del boom de los barrios cerrados en la Región Metropolitana de Buenos Aires. "Primero, sabemos que en el capitalismo contemporáneo la oferta genera en gran medida la demanda por medio de la publicidad y el marketing. No es posible suponer que para un conjunto de necesidades y deseos legítimos (mayor espacio, verde, tranquilidad, seguridad, esparcimiento, etcétera) existe un solo producto inmobiliario capaz de satisfacerlos. En realidad, existen potencialmente muchos productos, pero los desarrolladores está en condiciones de ofrecer unos pocos.

Segundo, el mercado de la vivienda se encuentra hegemonizado por la oferta. La vivienda es un bien caro y escaso al que no todos los hogares pueden acceder. Cuando lo hacen, muchos lo hacen por única vez y en ese momento determinado, los hogares no encuentran muchas opciones en términos de alternativas, especialmente cuando el financiamiento que se ofrece con la vivienda nueva es el mejor que se puede conseguir.

En los últimos años, se vendieron básicamente dos tipos de vivienda nueva: lotes o casas en barrios cerrados y departamentos en grandes torres. Lo cual no quiere decir que es lo único que los hogares quieren comprar, sino que es lo único que los desarrolladores están en condiciones de producir a precios competitivos, dados los precios del suelo y la necesidad de generar economías de escala en la producción de la vivienda nueva." (Rodríguez, 2001)

Nos interesa reiterar que antes que pensar en relaciones causales lineales al estilo de "la autopista generó estas transformaciones" o "las actividades residenciales y económicas reclamaban una mejora de la infraestructura de transporte modernizada", nos parece conveniente remarcar la asociación de procesos, el "paralelismo entre dos estructuras" (Boudon, citado por Offner, 1993:239). "Nos liberamos de cierta manera de la relación causa-efecto en beneficio de un modelo de adaptación recíproca: el TGV [*Train à grande vitesse*] no provoca la creación de los tecnopolos pero es el modo de transporte que mejor se corresponde, en un momento dado, con la aparición de nuevas formas de organización espacial de las empresas innovadoras. Los transporte públicos urbanos no valorizan ni desvalorizan

en si mismos los centros de las ciudades, pero constituyen un elemento de centralidad urbana del tipo europeo" (Offner, 1993:239).

En este sentido es que puede afirmarse que el esquema de movilidad automóvil-intensivo es el que mejor se corresponde con localizaciones dispersas alineadas sobre un eje de circulación rápida (autopistas), al mismo tiempo que este esquema de movilidad es un supuesto de base para decidir localizaciones de este tipo.

La reestructuración de los accesos viales a Buenos Aires puede entonces ser enfocada desde esta perspectiva en relación con el conjunto de transformaciones urbanas asociadas. En la Figura N° 2 se han localizados algunos de los emprendimientos más importantes en materia de urbanizaciones, centros comerciales y parques industriales de la Región Metropolitana.¹ La representación permite apreciar la preferencia por la elección de localizaciones sobre autopistas para estos tipos de objetos urbanos y muestra, asimismo, el grado diferencial de importancia de los distintos accesos. "Un aspecto particular del proceso bajo estudio [la reestructuración metropolitana], está referido al fortalecimiento de tendencias "globalizantes" y la generación de vastos espacios que desdibujan las identidades y referencias de los lugares, en términos de objetos urbanos, estilos arquitectónicos, hábitos culturales, estructura y morfologías urbanas que podrían pertenecer por igual a cualquier lugar del mundo, sin mayores referencias locales. Este fenómeno en el caso de la RMBA se da particularmente en función de distintos tipos de "nuevos objetos urbanos". En un primer nivel de impacto, la proliferación de grandes centros de consumo, preferentemente bajo la forma de *malls*, shopping centers e hipermercados (muchas veces en distintas formas de combinación). Dada la magnitud, están provocando numerosos efectos sobre la urbanización" (Ciccolella, 1998:211).

A continuación caracterizaremos brevemente cada uno de los accesos radiales y los principales usos del suelo asociados con ellos.

5.2. El Acceso Norte

Se inicia en la avenida General Paz y cuenta actualmente con 4 ramales (ver Cuadro N° 13):

- a) Hacia Tigre
- b) Hacia Campana

¹ En este punto tal vez sea necesario recordar que la regulación de los usos del suelo se produce, en la provincia de Buenos Aires, en dos instancias. Por una parte, la normativa general está contenida en el Decreto-Ley provincial 8912 de 1977 que regula de un modo general los requisitos mínimos que deben reunir los loteos. Por otra parte, cada municipio cuenta con un código de zonificación que establece las actividades admitidas en las diferentes zonas del partido.

c) Hacia Pilar

d) Hacia la urbanización Nordelta

El ramal hacia Campana es la continuidad de la ruta Nacional Nº 9, mientras que el ramal que se dirige hacia Pilar se continúa en la Ruta Nacional Nº 8. La autopista se construyó entre 1948 y 1970, período en el que se finalizó la estructura básica conformada por los ramales a Tigre, Campana y Pilar. El ramal a Nordelta fue inaugurado en 2002 y es un producto directo de la localización de nuevas urbanizaciones. En efecto, los desarrolladores de la ciudad privada Nordelta han tenido a su cargo la construcción del tramo de 5 Km con el objetivo de conectar la urbanización directamente con el Acceso Norte.²

El Acceso Norte ha representado, históricamente, un eje secundario de expansión urbana, ya que los ejes primarios han sido las líneas ferroviarias (Ferrocarriles Mitre, Belgrano y San Martín), las antiguas rutas 8 y 9 y las avenidas Maipú-Centenario y del Libertador (Macagno, 2001). En la serie de Figuras Nº 4 a 8, pueden identificarse los principales ejes de crecimiento del área amanzanada.

El tramo comprendido entre la Av.Gral.Paz y Av.Márquez/Acceso a Tigre es un sector de ocupación residencial continua donde se localizan grupos sociales de ingresos medio-altos, en los partidos de Vicente López y San Isidro. La actividad dominante es la residencial de densidades medias, aunque cabe destacar que el Acceso no es el eje de viviendas de mayor altura, sino que éstas se ubican principalmente en el entorno de la Avenida Maipú-Centenario. En el Acceso Norte el tipo de vivienda predominante es la casa, con algunos conjuntos de viviendas multifamiliares aislados y la aparición de viviendas de gran categoría hacia el final del tramo (Barrio La Horqueta). No se registra en este sector una instalación de industrias destacada (aunque aumenta su participación hacia el final del tramo).

El Acceso no presenta un área comercial continua, ya que el uso comercial está interrumpido por usos residenciales y, en algunos casos, industriales. Los comercios que predominan son restaurantes y hoteles por hora, fábrica y venta de muebles, fábricas e instalación de piletas, concesionarias de autos, estaciones de servicio, materiales de construcción, etcétera.

Se destacan dos grandes hitos comerciales, que son los shoppings Unicenter y Soleil, y el complejo recreativo Show Center. Unicenter es uno de los mayores shoppings, con un área de influencia de alcance para todo el corredor norte.

² "Nordelta, localizada en Tigre, posee 1.600 hectáreas y demandará una inversión de entre 200 y 250 millones de dólares en infraestructura y 600 millones de pesos en construcciones. Se prevé la instalación de 24 escuelas primarias, 8 secundarias, la Universidad Lynn y el Instituto Tecnológico de Buenos Aires. Estaría finalizada en el 2010, según un Plan Director que comenzó a gestarse a fines de los años ochenta. Considerando que albergará una población cercana a los 100 mil habitantes se planearon mejoras en los accesos y en el servicio de transporte; la empresa TBA electrificará el tramo de vías entre la estación Victoria y Bancalari, y los accionistas de Nordelta completarán la obra desde allí hasta Benavidez." (Clichevsky, 2001:13)

Presenta una oferta compleja de shopping, supermercado, grandes tiendas y recreación (cines)³. Por su parte, el Shopping Soleil está ubicado en la intersección del Acceso Norte y el Camino del Buen Ayre, en el sentido de tránsito hacia Capital Federal. Se caracteriza por ser un *factory outlet mall*, es decir que todos los locales venden productos directamente de fábrica y/o de segunda selección. En el mismo predio del shopping se encuentra una sucursal de una gran cadena de hipermercados.

Un uso del suelo novedoso en este sector es el relacionado con actividades administrativas-empresariales. Hay distintas modalidades de este tipo de emprendimientos: las que implican el traslado de la sede administrativa hacia el sitio del establecimiento fabril, la instalación de *back offices* de compañías o bancos con sedes en el centro metropolitano, los edificios destinados especialmente a albergar oficinas y los parques empresariales (que aspiran a ofrecer el conjunto de servicios que requiere este tipo de actividad).

La ocupación en el tramo comprendido entre Márquez y la bifurcación del ramal a Pilar, aparece más dispersa y con una proporción creciente de actividad industrial, que ha transformado a todo el corredor del Acceso, desde allí hacia el norte, en el eje industrial más dinámico de la RMBA, reemplazando a las antiguas áreas industriales del sur.

La densidad residencial tiende a disminuir en los partidos involucrados en este tramo (Malvinas Argentinas y Tigre), sin formar parte de los núcleos más densos dado que el acceso es marginal a las áreas centrales de los partidos. Los sectores sociales residentes en este tramo corresponden básicamente a grupos de ingresos medios y medio-bajos. La ocupación comercial es aún más dispersa que en el tramo anterior, predominando los rubros materiales de construcción, fábrica de muebles, hoteles y viveros.

El ramal a Tigre es relativamente corto (28.2 Km) pero presenta marcados contrastes, ya que junto con barrios abiertos y cerrados de viviendas de grupos de ingresos altos y medio-altos (La Horqueta, Lomas de San Isidro, nuevos urbanizaciones cerradas), hay una importante cantidad de viviendas precarias. El ramal muestra en pequeña escala el modelo de diferenciación socioespacial más marcado, con altos niveles de pobreza junto con una alta concentración de nuevos emprendimientos residenciales. Asimismo se pueden observar otras localizaciones novedosas, como supermercados, depósitos y centros de distribución de productos y algunos servicios que siguen a la instalación residencial, como las escuelas privadas.

³ En las inmediaciones de Unicenter se ha desarrollado, desde la década de 1990, una zona de *outlets* de ropa deportiva.

El ramal a Escobar se destaca por la cantidad de nuevas urbanizaciones con que cuenta. Escobar, junto con Pilar y Tigre, forma parte del grupo de partidos del conurbano en los que se dio con mayor intensidad esta tendencia. En este ramal hay un desarrollo de la actividad comercial bajo nuevos formatos: *outlets* de diferentes productos e hipermercados, generados a partir del impulso de las nuevas urbanizaciones, y centros logísticos y de distribución en gran escala.

El ramal a Escobar también se destaca por ser un eje de localización industrial de gran importancia. Junto a la fábrica Ford, que inició a fines de la década del '50 la transformación del Acceso Norte en un eje industrial, se puede observar una gran cantidad de plantas industriales independientes, el Parque Industrial Oks (el más antiguo de la Región Metropolitana) y la Zona Industrial de Garín, de reciente creación. Las industrias de Pacheco, Garín y Escobar muestran una continuidad con dos núcleos industriales importantes situados en contacto directo con el final del Acceso: las ciudades de Campana y Zárate.⁴

En cuanto al ramal a Pilar, atraviesa los partidos de Malvinas Argentinas (marginalmente) y Pilar, entroncando al final del tramo con la concesión de la Ruta Nacional N° 8. Este sector es el que presenta mayor intensidad en términos de transformaciones urbanas recientes: epicentro de los barrios cerrados y *countries* como viviendas permanentes, nuevas centralidades comerciales, encadenamientos de residencias y servicios personales y sociales privados, parque industrial, etcétera. Dado que es el estudio de caso que se ha seleccionado para este trabajo, la articulación de usos del suelo se analiza con mayor detalle en el capítulo siguiente.

5.3. El Acceso Oeste

El Acceso Oeste se extiende entre la avenida General Paz y la ciudad de Luján. A partir de allí enlaza con la concesión de la Ruta Nacional N° 7 que se dirige hacia el sur de las provincias de Santa Fe y Córdoba, San Luis y Mendoza. El tramo más extenso del Acceso (entre Morón y Luján) terminó de construirse en la década de 1970, mientras que el corto tramo entre Morón y la avenida General Paz (con empalme con la Autopista Perito Moreno) sólo fue completado en 1998, como parte del plan de remodelación de la década de 1990 (Cuadro N° 14).

El eje histórico de expansión urbana y de conformación de centros en el sector oeste ha estado vinculado al Ferrocarril Sarmiento y a la avenida Rivadavia (antigua Ruta Nacional N° 7). Sobre estos ejes se encuentran los principales

centros comerciales (destacándose nítidamente Morón), las áreas más densas en términos residenciales y la continuidad del amanzanamiento hasta más allá de General Rodríguez. El Acceso Oeste solo constituyó un eje secundario y denota claramente esta situación en el nivel de ocupación y la densidad edilicia. En la serie de Figuras Nº 4 a 8, puede seguirse el avance del área amanzanada a través de los ejes.

Un primer tramo distintivo del Acceso se extiende entre General Paz y el cruce con la Ruta Provincial 4 (Camino de Cintura), en la localidad de Morón. Este sector, de reciente construcción, atraviesa un área urbana mayoritariamente residencial, de viviendas unifamiliares y de ocupación compacta. La apertura reciente de la obra queda en evidencia en el hecho de que las casas no tienen frente al acceso, sino que son sus fondos los que dan a éste, muchas veces en ángulo con la traza de la autopista.

En este tramo (que atraviesa los partidos de Tres de Febrero y Morón) se destacan el Hospital Posadas, un hipermercado de reciente inauguración, el complejo recreativo Show Center Haedo y el shopping Plaza Oeste. Estos tres últimos centros comerciales y recreativos fueron creados durante los años 90 y responden a las pautas de transformación de las modalidades de comercialización y de los patrones de consumo que ya hemos señalado anteriormente.

En el tramo comprendido entre Morón y Moreno, la densidad residencial decae notablemente como consecuencia de un doble proceso: por un lado, la aparición de una trama más abierta, con comercios de grandes dimensiones (mueblerías, corralones de materiales de construcción, venta de elementos de jardinería, supermercados mayoristas, hoteles por hora, etcétera); por otro lado, por la presencia de algunas urbanizaciones antiguas tipo quinta, con terrenos de mayor extensión (por ejemplo, Parque Leloir). Además, los cruces del río Reconquista y del Camino del Buen Ayre generan una marcada discontinuidad en la ocupación. Estos rasgos pueden observarse claramente en la carta de imagen satelital (Figura Nº 8)

En este tramo se encuentran también algunos de los nuevos objetos urbanos: un hipermercado de una cadena francesa, un complejo comercial y recreativo (ambos en la localidad de Moreno) y en las rutas transversales (Camino del Buen Ayre, Rutas provinciales 23 y 25) se localizan algunos emprendimientos inmobiliarios del tipo barrios cerrados y countries.

En el tramo final, entre Moreno y Luján, se acentúa la disminución de la densidad

⁴ Técnicamente el Acceso se extiende entre la avenida General Paz y el kilómetro 73. Este es el tramo concesionado a Autopistas del Sol. A partir de allí se inicia la concesión de la ruta 9.

de ocupación, con extensos sectores discontinuos, y se notan claramente los rasgos del proceso de expansión urbana más clásico: el protagonizado por sectores de ingresos bajos. Directamente sobre el frente de la autopista se extienden barrios de viviendas "en construcción", de esas que sólo adquieren su estructura final al cabo de varios años, durante los cuales se van agregando habitaciones, revocando las paredes, construyendo el cerco perimetral, etcétera. Las nuevas urbanizaciones se localizan sobre las rutas transversales 28 y 6, predominando los tipos countries y chacras, por sobre los barrios cerrados. Sobre esta misma ruta 6 se destacan tres industrias de gran tamaño, que constituyen un área industrial relativamente reciente del partido de Luján.

5.4. La Autopista Ricchieri - Ezeiza - Cañuelas

Se extiende desde la avenida General Paz (donde empalma con la autopista Dellepiane) con un ramal que finaliza en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza y otro que se desprende a la altura del Barrio Esteban Echeverría hacia el sur, que finalmente se abre en un corto tramo que empalma con la ruta provincial 58 y en otro que se dirige hacia el sudoeste hasta la ciudad de Cañuelas, donde empalma con las rutas 3 y 205 (Cuadro Nº 15).

La Autopista Ricchieri es una de las más antiguas de la Región Metropolitana, construida con el objetivo básico de conectar con una vía de circulación rápida el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. En la reestructuración de la década de 1990 fue remodelada con ampliación del número de carriles y mejoras en el pavimento, iluminación y señalización. El tramo entre el Barrio Esteban Echeverría y la ruta nacional 205 fue ampliado antes de los años 90 y finalmente el desprendimiento hacia la ciudad de Cañuelas es una construcción de los últimos años, completamente nueva.

Desde el punto de vista de los usos del suelo se trata de una autopista atípica. En la Ricchieri se destaca la presencia de dos grandes equipamientos urbanos de jerarquía metropolitana: el Aeropuerto y el Mercado Central. Ambos implican movimientos particulares de vehículos y personas, no vinculados con la articulación de usos del corredor sino con el carácter de equipamientos metropolitanos que acabamos de señalar. Por otro lado, entre la avenida General Paz y hasta un poco más allá de la Ruta Provincial 4 el modelo de urbanización residencial está caracterizado por grandes emprendimientos. Excepto en un sector limitado de Villa Celina y Villa Madero, en el resto de esta zona hay grandes complejos residenciales

de viviendas multifamiliares del Banco Hipotecario y el barrio planificado de viviendas unifamiliares denominado Ciudad Evita.

Entre esta última urbanización y el aeropuerto se desarrolla una extensa área parquizada que cumple fines recreativos. Existen algunos clubes y complejos deportivos sindicales, el mismo tipo de uso que se destaca en el tramo entre el Barrio Esteban Echeverría y el ramal hacia la ruta 205 y la autopista Ezeiza - Cañuelas.

En la Ruta 58 se concentra el núcleo principal de nuevas urbanizaciones de los partidos de Esteban Echeverría y Ezeiza, con una gran cantidad de clubes de campo y barrios cerrados que pueden verse en distinto estado de consolidación, en términos de cantidad de viviendas construidas, forestación, etcétera. En el sector inicial de este tramo se ha consolidado un núcleo de pequeños comercios y servicios que abastecen a la nueva población de los barrios recientemente construidos, pero aún no hay en el área emprendimientos del tipo de los grandes complejos comerciales que pueden observarse en otras autopistas.

La traza entre Ezeiza y Cañuelas ha sido diseñada en un contexto de borde de la expansión urbana o en áreas con características netamente rurales. En efecto, el eje de expansión de la urbanización es el conjunto formado por la Ruta Nacional 205 y el Ferrocarril Roca (servicios eléctricos hasta Ezeiza y diesel entre Ezeiza y Cañuelas). En la serie de Figuras Nº 4 a 8, puede identificarse la secuencia de crecimiento del área amanzanada, siguiendo estas líneas directrices.

Sobre este eje antiguo se encuentran las zonas más densas y los centros de las localidades, que presentan los únicos equipamientos comerciales del área. La construcción tardía de la autopista hace que sobre ella no se localicen nuevas urbanizaciones, que sí pueden encontrarse (aunque en limitado número) sobre la ruta 205. En cambio, llegando a la nueva autopista se pueden observar los procesos de suburbanización más clásicos, que ya hemos definido, con niveles de precariedad muy elevados en algunos tramos. En realidad este tipo de urbanización no tiene como eje la autopista sino que, con frente sobre la ruta 205, su "fondo" llega hasta la autopista. Asimismo, hay otro equipamiento urbano de jerarquía metropolitana: el Complejo Penitenciario Ezeiza, inaugurado en los últimos años de la década de los 90. En el tramo final hacia Cañuelas se destaca la presencia de actividades típicas de los ámbitos periurbanos, como son los hornos de ladrillos y la horticultura intensiva.

5.5. La Autopista Buenos Aires – La Plata

Esta autopista responde a un viejo proyecto que sólo en 2002 acabó por concretarse completamente. En efecto, en este año se completó el trayecto entre la localidad de Hudson y la ciudad de La Plata, quedando conformada la autopista como un eje lineal entre Buenos Aires y La Plata, del que se desprenden dos autopistas: el antiguo Acceso Sudeste (construido antes de la autopista e incorporado a ella, que llega hasta las avenidas Mitre-Calchaquí, en el límite entre los partidos de Quilmes y Avellaneda) y el ramal hacia la rotonda Gutiérrez (también conocida como Alpargatas, que parte de la localidad de Hudson y empalma con la autovía Ruta 2 en dirección a Mar del Plata) (Cuadro N° 16).

Esta autopista ha implicado la construcción de un nuevo puente de cruce sobre el Riachuelo y el empalme con la antigua autopista 25 de Mayo, en el inicio desde el sur de Puerto Madero. Su continuidad hacia el centro y su posterior vinculación con la autopista Illia, es aún motivo de discusión sin una definición clara de cuál de los proyectos existentes será ejecutado.⁵

Una característica central de la autopista Buenos Aires – La Plata, en el tramo Puerto Madero – Hudson, es su carácter de marginal con respecto al borde de la urbanización. Desde la autopista se observa una diferenciación clara de la ocupación hacia el este y hacia el oeste. Hacia el este, no existe instalación residencial en la mayor parte del trayecto, las excepciones se presentan en el Dock Sud (tramo inicial), en un sector de ocupación precaria hacia el Balneario de Quilmes y en las instalaciones de la urbanización náutica Puerto Trinidad, en el partido de Berazategui.⁶

En el sector este hay, además, usos recreativos y deportivos (clubes, balneario de Quilmes), antiguas áreas de producción frutihortícola en retroceso (quintas de Sarandi), instalaciones industriales sobre la costa (destilerías petroleras) y terrenos de relleno del CEAMSE (área de Villa Domingo). Es decir toda una serie de usos

⁵ Hay varios proyectos diferentes sobre la traza de la Autopista Ribereña, sin definición hasta el momento (2002). Las variantes principales son: el paso entre los docks y la avenida Huergo, en el eje de las vías del ferrocarril (elevada o en trinchera), la traza subterránea por debajo de los diques (proyecto de un costo muy oneroso por las implicancias constructivas en terrenos de relleno) y el paso elevado por la Costanera Sur en las inmediaciones de la Reserva Ecológica (que ha recibido fuertes críticas de las organizaciones ambientalistas).

⁶ La urbanización náutica Puerto Trinidad (Hudson, partido de Berazategui) incluye el relleno del terreno y la construcción de defensas costeras como parte del costo. Este proyecto promueve los aspectos recreativos del río de la Plata (playa y deportes náuticos) en un sector del río muy cercano a la descarga de la cloaca máxima. El costo de los terrenos más caros en esta urbanización es de \$22.- el m², al que deben adicionarse \$14,- más por m² en concepto de infraestructura (Datos tomados de un folleto explicativo facilitado por los promotores inmobiliarios, 1999). Los valores en \$ están desactualizados pero dan una idea de la incidencia en el costo final del terreno del costo de saneamiento. Esta urbanización sufrió graves dificultades en su concreción, con quiebre de la empresa desarrolladora y posterior asunción de la responsabilidad del emprendimiento por parte de los compradores de los lotes.

puntuales, no integrados y muchas veces contradictorios entre sí desde el punto de vista ambiental, sanitario, paisajístico y funcional.

Hacia el oeste de la autopista, por su parte, la instalación es sumamente precaria, advirtiéndose a la distancia las áreas centrales de las localidades (Wilde, Bernal, Quilmes, Berazategui), con edificaciones en altura y los centros comerciales desarrollados en el entorno de las estaciones ferroviarias y sobre las avenidas ejes (Mitre y San Martín, por ejemplo).

Las únicas instalaciones comerciales corresponden a un gran hipermercado de una empresa de capitales franceses asociado con cadenas de cines, bares y restaurantes, situado al borde de la autopista, en el partido de Avellaneda.

En el ramal comprendido entre Hudson y el empalme con la autovía 2 predomina el uso residencial en las dos variantes de expansión urbana ya señaladas. Sectores de ingresos medio-bajos y bajos vinculados a la construcción progresiva de las viviendas y algunas nuevas urbanizaciones de tipo country club y barrios cerrados.⁷ Entre la Rotonda Gutiérrez y el Cruce Etcheverry continúa este tipo de uso con emprendimientos del tipo chacra y clubes de campo utilizados como segundas residencias. Sobre la Autovía 2 se destacan ejemplos de localización industrial reorganizada en los 90, como el CIR-2 en Berazategui y el Parque Industrial La Plata (Briano y otros, 2001).

Finalmente el sector inaugurado en 2002 de la autopista Buenos Aires – La Plata, se extiende desde la localidad de Hudson hasta la capital de la provincia de Buenos Aires, atravesando terrenos bajos e inundables que no cuentan con un uso definido. Al momento no se conocen proyectos de desarrollo inmobiliario en este tramo de la autopista.

5.6. Semejanzas y diferencias: los grupos sociales construyendo el espacio

La descripción de los distintos accesos a Buenos Aires muestra que en torno a todos ellos hay una serie de transformaciones urbanas: nuevas urbanizaciones, emprendimientos comerciales, áreas industriales. Sin embargo, hay marcadas diferencias entre ellos y sería erróneo creer que la existencia de la autopista es lo que impulsa mecánicamente la aparición de estos proyectos.

Los actores de mayor poder económico despliegan a lo largo de la red de autopistas estrategias propias de localización y valorización. Estas estrategias pueden ser leídas de las decisiones locacionales de las grandes cadenas de supermercados. En efecto, la empresa de mayor envergadura en este tipo de emprendimientos ha

prácticamente concentrado sus localizaciones en los accesos, en sus inmediaciones o sobre la ruta provincial N° 4 (Camino de Cintura), esta última vía rápida del tipo de semiautopista en algunos tramos. En un contexto de ejes radiales predominantes, se refuerza la linealidad del movimiento para establecer las áreas de influencia de cada uno de los emprendimientos, que son muy extensas en el sentido de la autopista y bastante limitadas sobre las avenidas transversales.

Una primera aproximación a las diferencias entre ejes viales está dada por el análisis de la cantidad de vehículos en circulación. Los Cuadros N° 17, 18, 19 y 20 presentan el TMDA (tránsito medio diario anual) y la evolución de los vehículos que abonan peaje, en los diferentes accesos durante la década de 1990. Allí puede observarse que el Acceso Norte es el de mayor intensidad, en especial el tramo en el que atraviesa partidos densos y con un alto nivel de motorización como Vicente López y San Isidro. En ese tramo se registran valores superiores a los 280.000 vehículos en promedio por día.

La autopista Ricchieri y el Acceso Oeste presentan valores relativamente similares, en torno a los 100.000 vehículos diarios en los tramos de mayor intensidad. En cuanto a la autopista Buenos Aires – La Plata se estima que circulan aproximadamente 110.000 vehículos por día en los sectores con mayor volumen de tránsito, debiéndose señalar que aún no se dispone de mediciones que muestren el funcionamiento de la autopista completa (hasta La Plata).

En todos los accesos el esquema se repite: los sectores con mayor TMDA se encuentran en los partidos de la primera corona del conurbano, que cuentan con mayor densidad y con mejores indicadores de motorización.⁸ En los ramales, el TMDA va disminuyendo, aunque debe señalarse que en los extremos influye notoriamente el caudal de tránsito de la ruta con la que empalman (Nacionales 8, 9, 205, 3, autovía 2).

En relación con el uso del suelo, los procesos de crecimiento de la población también son diferenciales. En el Cuadro N° 3 se puede observar que el eje norte presenta un crecimiento mucho más acelerado que los demás, al tiempo que concentra las mayores inversiones inmobiliarias destinadas a residencias permanentes (Rodríguez, 2001).

Pero además de la magnitud del crecimiento, hay diferencias cualitativas notorias. En el eje norte el proceso de expansión urbana incluye tanto el esquema tradicional de sectores de ingresos bajos como al de los sectores medio – altos y altos, pero en

⁷ Debe notarse que algunos de los countries son bastante anteriores a la década de 1990, correspondiendo a las etapas de uso como segunda residencia.

⁸ No se dispone de índices de motorización por partido actualizados. La motorización está muy asociada con la distribución de los ingresos, por lo que puede estimarse una variación relativa entre partidos a partir de este segundo indicador. Según la información disponible, ya a principios de la década de 1990 San Isidro y Vicente López tenían más de 1 automóvil en promedio, por hogar.

una proporción que es muy diferente de los demás accesos. En el sector del acceso Norte asociado con estos nuevos procesos de expansión urbana y movilidad individual, los actores sociales construyen el recorte espacial en función de sus propios procesos de reproducción social, conformando una prolongación del corredor de ingresos más altos de Buenos Aires, que se extiende desde Retiro-Recoleta hasta San Isidro (Gómez Insausti, 1982). La movilidad intraurbana en Buenos Aires parece estar organizada "por corredores", con áreas de influencia radiales a la conurbación. En el capítulo siguiente se desarrollará más esta primera aproximación, que de todos modos cuenta con elementos que explican las diferencias entre el Acceso Norte y el resto de los Accesos.

Los precios de los terrenos reflejan en parte esta situación. En los mapas publicados en los suplementos semanales dedicados a los Countries por los diarios Clarín y La Nación pueden obtenerse datos de precios de terrenos en distintas localizaciones. Si bien el precio del terreno es producto de complejos procesos organizados básicamente en torno a la renta del suelo, derivada a su vez de los niveles de servicios y accesibilidad y de la posición relativa del terreno con respecto a puntos significativos de la ciudad, permite aproximarnos a una valorización diferencial de los ejes de circulación. En el Cuadro N° 21 se pueden comparar los valores promedios de terrenos localizados en distintos puntos de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Se observa que a similares distancias con respecto al centro, el eje norte presenta promedios más elevados para los barrios cerrados y para los countries.⁹

Se verifica así un doble proceso de diferenciación: entre ejes y a lo largo de cada eje. En este sentido, la distancia al área central constituye un ordenador general de los precios, aunque limitado por la disponibilidad de espacio disponible en el caso de los partidos muy consolidados de las primera y segunda coronas.

Junto con la extensión del corredor de altos ingresos a lo largo del Acceso Norte, se han traspuesto los umbrales de demanda de una serie de productos y servicios que generan un mecanismo de retroalimentación: cantidad de consumidores de ingresos elevados que demandan bienes y servicios - mejor dotación de equipamientos comercial y de servicios que atrae nuevos residentes. Rodríguez, al explicar el fin del boom de los barrios cerrados, sostiene que: "Salvo quizás en Pilar, en el resto de los municipios del Conurbano las aglomeraciones de barrios cerrados no alcanzarán la masa crítica necesaria como para producir condiciones de vida comparables al mínimo socialmente deseable por los sectores sociales que los

⁹ Se utilizaron datos de fines de 2000 porque reflejan un momento en el que el mercado inmobiliario aún mantenía una demanda relativamente equilibrada. La profundización de la recesión durante 2001 y la severa crisis de 2002 han paralizado prácticamente el mercado inmobiliario que no cuenta actualmente (julio 2002) con valores de referencia.

ocupan. Las opciones laborales, educativas, culturales y comerciales son todavía muy limitadas y en general los habitantes de estos barrios siguen manteniendo una fuerte interacción con la Capital y el resto del Gran Buenos Aires para el desarrollo de gran parte de su vida cotidiana” (Rodríguez, 2001).¹⁰ Precisamente a esta articulación que se da en el Acceso Norte es a lo que hemos llamado “espacio de relaciones Acceso Norte ramal Pilar” y que Svampa (2001) denominó “red del área Pilar”.

Esta dificultad de alcanzar el umbral mínimo que hace viable la instalación de nuevos comercios y servicios se manifiesta en el resto de los accesos, que no han desarrollado núcleos comerciales diferenciados de los centros tradicionales de las localidades. De hecho, en los demás accesos, los complejos comerciales y recreativos inaugurados en los años 90 están mejor insertos en el segundo cordón del conurbano, donde aún se cuenta con densidades de población elevadas.

En el Acceso Oeste el núcleo más externo de ofertas compatibles con el “mínimo socialmente deseable por estos sectores sociales”, al decir de Rodríguez, se encuentra en Moreno, que cuenta con un peso demográfico propio. En la autopista Ricchieri – Ezeiza – Cañuelas no han surgido centros comerciales y recreativos del estilo de los nuevos objetos urbanos. En una evaluación del impacto de una urbanización tipo chacras, realizada a pedido de la municipalidad de Ezeiza por un desarrollador inmobiliario se concluía que algunas de las demandas procedentes de este nuevo tipo de urbanización (con población fluctuante), no podrían ser satisfechas por la actual estructura comercial y de servicios del partido¹¹.

Podemos concluir, entonces, que la variación entre los accesos es producto de los grupos sociales involucrados en los procesos de expansión que se producen en cada uno de ellos. Las articulaciones propias de la economía urbana se materializan en nuevos emprendimientos cuando se conjugan umbrales de demanda que justifican la aparición de nuevas ofertas de comercios y servicios iniciando un ciclo de retroalimentación que ha dado como resultado el crecimiento diferencial del Acceso Norte en relación con el resto de los accesos.

¹⁰ En un listado informal de colegios situados dentro de countries y barrios cerrados (Clarín, suplemento Countries, 2/12/2000) se detalla la existencia de 16 colegios en funcionamiento o de inauguración proyectada. De estos 16 colegios: 12 estaban situados en el eje norte (ramales a Pilar y a Campana), 2 en el eje Oeste, uno en el sudoeste y otro en el sudeste. Prácticamente todos los colegios eran bilingües y varios de ellos ofrecían bachillerato internacional.

¹¹ Información proporcionada por uno de los mayores *developers* de la Región Metropolitana y confirmada por la Secretaría de Planeamiento del Municipio de Ezeiza.

CAPITULO 6

El Acceso Norte Ramal Pilar: particularidades del uso del suelo y del transporte.

6.1. La articulación histórica del corredor del Acceso Norte Ramal Pilar

Este capítulo está dirigido a describir las particularidades de la organización territorial en torno al eje del Acceso Norte. El punto de partida es el espacio de relaciones Pilar, en el que se van a analizar las condiciones de articulación entre uso del suelo y transporte y entre usos del suelo.

Este recorte no implica de manera alguna desconocer las relaciones funcionales que se dan en el marco de la organización urbana "Buenos Aires", tal como la hemos discutido en los capítulos precedentes. Es decir que el punto de partida para el análisis es la integración de Pilar como parte de un conjunto urbano más amplio, imprecisamente delimitado (por sus propias modalidades de existencia) en el que se vinculan espacios continuos y discontinuos, fragmentados y distantes, en un funcionamiento integrado.

Un primer nivel de aproximación es analizar la contigüidad urbana en la sucesión histórica de relación entre Pilar y la aglomeración Gran Buenos Aires.¹ Vapñarsky (2000) reconstruye la situación de los componentes aglomerados que formaban el Gran Buenos Aires hacia 1991, en distintos cortes históricos (1870, 1895, 1910, 1948 y 1965). Hemos seleccionado en las Figuras N° 9 a 13 los recortes cartográficos que muestran la situación de Pilar en relación con la aglomeración Gran Buenos Aires. Se debe considerar, sin embargo, la limitación de esta noción de aglomeración como representativa de relaciones funcionales. En efecto, son múltiples y crecientes los casos de relaciones entre áreas que no forman una unidad desde el punto de vista físico. Estas relaciones, como se sostiene a lo largo del trabajo, no se dan necesariamente en un contexto de contigüidad física sino que se concretan a través de los sistemas de transporte y de las acciones de movilidad. La Figura N° 9 representa la organización territorial del eje norte hacia 1870, aproximadamente coincidente con el primer censo nacional de población. El eje norte presenta una serie de localidades dispersas (Belgrano, San Isidro, San Fernando, Las Conchas) situados a lo largo del camino que actualmente estaría

¹ Hay una profunda discusión en el texto de Vapñarsky (2000) sobre el concepto de localidad y sobre los dos criterios a partir de los cuales se lo puede definir: comunidad local y aglomeración. La comunidad local es el área de interacción cotidiana cara a cara. La aglomeración, que está en la base de los relevamientos censales argentinos, se refiere a la concentración espacial de edificios y calles, que bajo ciertas normas rigurosas sobre distancias y formas permite identificar la morfología del área urbanizada continua. El trabajo de Vapñarsky citado está desarrollado sobre la base del concepto de aglomeración.

representado por la avenida Cabildo-Maipú-Centenario y la línea ferroviaria a Tigre. Pilar² y Escobar aparecen como dos núcleos separados, aislados, no vinculados por ningún camino principal, con un casco urbano delimitado.

La Figura Nº 10 refleja la situación hacia 1895, momento del segundo censo nacional de población. El eje norte ya cuenta con una creciente densificación dentro de los límites de la Capital Federal, con localizaciones puntuales a lo largo de la línea a Tigre. En el partido de Pilar ya aparecen los trazados de las líneas ferroviarias de los actuales Ferrocarril Mitre (ramal Victoria – Capilla del Señor), San Martín (antiguo Buenos Aires al Pacífico) y Urquiza (tranvía a caballos Lacroze, con derivaciones a Rojas y Zárate). En el primero de ellos aparecen las estaciones Garín y Zelaya, en el segundo Pilar y en el tercero Pilar y Toro. Escobar ya tiene vinculación a través del actual Ferrocarril Mitre. Están señalados, además, dos caminos principales: la traza de la ruta 8 (entre Pilar y Hurlingham) y las rutas que vinculan Escobar, Pilar y General Rodríguez. Pero está claro que la ocupación está en relación directa con las líneas ferroviarias. La incorporación paulatina de las localidades en la secuencia histórica analizada está presentada en el Cuadro Nº 22. En la Figura Nº 11 se puede apreciar la organización del eje norte hacia 1910, pocos años antes del tercer censo nacional de población. Prácticamente es continua la urbanización en Capital Federal y hay un notorio crecimiento de las localidades en los partidos de Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre, junto con un desarrollo incipiente de las localidades asociadas con el Ferrocarril Belgrano, incorporado en el período al eje norte. En Pilar, se reforzaron los núcleos de Toro y Derqui (especie de estaciones mellizas en las líneas del Urquiza y del San Martín) y surgen las estaciones Villa Rosa y Del Viso, como pequeños núcleos en la nueva línea del Belgrano.

La Figura Nº 12 muestra la situación hacia mediados de siglo XX, con una organización más diversificada que en el esquema anterior. El eje Tigre es continuo, se refuerzan los núcleos asociados con las líneas ferroviarias y por primera vez se esboza una ocupación estructurada a partir de la ruta 8, en particular en el sector comprendido entre el arroyo Pinazo y la ciudad de Pilar. El Tortugas Country Club, el más antiguo de los clubes de campo de Buenos Aires, aparece ya señalado en los planos de Vapñarsky.

Aproximadamente para el mismo período, el trabajo del Instituto Agrario Argentino (1948) presenta a Pilar como un partido eminentemente rural, cuya actividades

² Las primeras instalaciones en el área de Pilar datan del siglo XVIII en la margen sur del río Luján. A fines del siglo XVIII fue trasladada a su ubicación actual. Dependiente originariamente del Cabildo de Luján, en 1855 adquiere categoría de municipio, contando por primera vez con autoridades elegidas por los vecinos. Con la creación de los partidos de la provincia de Buenos Aires, en 1864, Pilar se transforma en cabecera del partido de ese nombre, de mayor extensión que el actual ya que en 1959 se creó el partido de Escobar con tierras que se encontraban anteriormente bajo la jurisdicción Pilar.

primarias son las más importante ya que marcan el ritmo de la economía del partido. En ese trabajo se señala, sin embargo, que hay algunas primeras fábricas y que estas actividades industriales deberían ser impulsadas aprovechando su relativa cercanía a Buenos Aires. Por otro lado, la aparición del country Tortugas ya da cuenta de una temprana (y limitada) utilización de este eje como segunda residencia y área recreativa.

La secuencia cartográfica de Vapñarsky (2000) finaliza en 1965 (Figura Nº 13), con Escobar ya separado de Pilar y con una definición clara de los ejes de avance de la urbanización: Ferrocarriles San Martín y Belgrano y eje vial de la ruta 8. El límite de la envolvente de la aglomeración Gran Buenos Aires para esa fecha, es decir, de la ocupación con continuidad física, atraviesa el partido de Pilar dejando incluida en la aglomeración el frente de avance de Ruta 8 y el eje del Belgrano.

En la serie de planos se destaca la diferencia entre la forma de urbanización que surge a partir del núcleo ferroviario y la que se origina a partir de una ruta. La primera tiende a ser circular, para mantener las menores distancias posibles en relación con un punto (la estación ferroviaria). Esto se diferencia de la forma que adopta una aglomeración lineal, que tiende a ser rectangular, con eje en la vía que le sirve como elemento estructurador. En este caso la consigna es mantener la menor distancia posible con respecto a la serie de puntos que conforman el eje y no necesariamente en relación con un punto en particular. Eso es importante como antecedente de las centralidades puntuales-lineales que pueden reconocerse en el Acceso e indicativo de los esquemas de movilidad que aparecen consecuentemente. En 1965 el Acceso Norte aún no había sido completado y llegaba hasta el partido de General Sarmiento. Lo reciente de este corredor "en construcción" queda a la vista ante la ausencia de amanzanamiento en su entorno, tanto del tramo final ya construido como de la prolongación prevista para la traza hasta Pilar.³

Las estadísticas demográficas apoyan la hipótesis de que la incorporación de Pilar a la dinámica demográfica metropolitana ya se había producido a principios de los años 70. Puede pensarse que la dinámica demográfica es un indicador de incorporación a la aglomeración en la medida en que estos partidos de borde externo se caracterizan por ser los receptores del proceso de expansión residencial más tradicional y del nuevo también. De hecho son los partidos que tienen tierras

³ En un muestreo realizado sobre diarios de la década del 60 se pudo observar que el loteo era muy intenso aún en localidades de los partidos de la primera y segunda corona (Temperley, Adrogué, Morón, Castelar, Bella Vista, Bernal, Tablada). En el caso de Pilar se encontraron algunas ofertas en las inmediaciones de la estación, con especial referencia al acceso a transporte público, y con la expresa mención de que podrían destinarse a viviendas permanente, criaderos o granjas, lo que da una pauta de un entorno con bajo nivel de consolidación. En la segunda mitad de los sesenta comienzan a aparecer algunas ofertas con referencia a la Panamericana, pero con mayor frecuencia en el entorno de Pacheco y Don Torcuato (para viviendas permanentes), es decir antes de la bifurcación o sobre el ramal a Escobar. Son abundantes en cambio, las ofertas sobre la ruta 8, tanto para viviendas permanentes (San Miguel, José C. Paz) como con fines recreativos (Tortuguitas) (Diario Clarín, años 1960/62/66/68)

disponibles a menores precios como para poder desarrollar el proceso de expansión urbana allí.

En efecto, como hemos anticipado, en el período 1970/1980 ya Pilar era el partido de mayor crecimiento de población de todo el conjunto de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Hay una diferencia notoria de los comportamientos demográficos en relación con otras unidades urbanas, como es el caso de Luján que aún presentaba una dinámica demográfica propia en los años 90.

Este comportamiento demográfico da la pauta de que la relación funcional del partido con la aglomeración en su conjunto era más compleja que como sede de segundas residencias. En efecto, en la década del 70 se verifica una importante cantidad de loteos urbanos dirigidos a la residencia permanente a partir de fracciones anteriormente destinadas al uso agropecuario (Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1981). Los loteos para clubes de campo y para quintas de fin de semana también estaban en auge, mostrando un proceso de valorización inmobiliaria de gran envergadura.⁴ El Parque Industrial de Pilar ya estaba en marcha en esa década, con modernas industrias aunque con un número limitado de establecimientos. En tanto que el sector comercial, limitado al casco central de la ciudad de Pilar, denota una dependencia funcional con el centro metropolitano.⁵

El proceso de expansión en torno al acceso, entonces, es propio de la década de 1970, es decir que casi inmediatamente con la inauguración del Acceso se asoció un proceso de expansión inmobiliaria con el doble componente ya mencionado: loteos urbanos populares y clubes de campo y quintas como segundas residencias. Los datos del informe del Indec sobre La Pobreza en Argentina (1984) muestran que, en 1980, los sectores con mayores porcentajes de necesidades básicas insatisfechas estaban localizados, en su gran mayoría, vinculados con la urbanización orientada por el Acceso Norte (ver Figura N° 14). Esto refuerza algunas de las hipótesis: por un lado, la relación de Pilar con la aglomeración en términos de área de expansión urbana siguiendo el proceso de suburbanización

⁴ Desde comienzos de la década de 1970 aparecen las primeras ofertas de clubes, destacando su relación con Panamericana y Ruta 8, mientras que se mantiene la oferta de terrenos para quintas. En el año 1974 una publicidad de un club de campo situado sobre el Acceso Norte Km 53.5 lo ofrece como viviendas de fin de semana o permanente, al tiempo que señala que se trata de una urbanización "para un pequeño número de familias selectas". Ya a mediados de los años 70, en el rubro Lotes y terrenos aparece Panamericana como si fuera una localidad más, es decir, ordenado por la letra P, especificándose en segunda instancia de qué localidad se trata (Tortuguitas, Pilar, Escobar), es decir, denotando la búsqueda a partir de la localización con respecto al Acceso. (Diario Clarín, años 1970/72/74/76/78).

⁵ "Su proximidad a la Capital Federal y al Gran Buenos Aires y las buenas vías de comunicación con que cuenta, son factores fundamentales que inciden en el proceso apuntado [el loteo de fracciones antes agropecuarias], generando, por otra parte, un alto valor de realización de las parcelas. (...) Asimismo, en las cercanías de los principales accesos se han ido instalando numerosos clubes de campo y quintas de fin de semana." (Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1981:250). El mismo trabajo se refiere a la estructura comercial que "se desarrolla en un sinnúmero de negocios, diseminados por la zona céntrica y alrededores de la ciudad cabecera que abastecen la demanda local de bienes de consumo y durables, aun cuando en ciertos ramos la oferta generada por la Capital Federal y alrededores se manifiesta notoriamente." (Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1981:252)

tradicional, es decir, el de sectores de ingresos medio bajos y bajos; por otro lado, la situación de enclave de los countries clubes en ese contexto, y su uso como segunda residencia.

Este uso de los countries como segundas residencias permanece, por lo menos, hasta 1991. El tratamiento que hizo la Dirección Provincial de Estadísticas de la Provincia de Buenos Aires del Censo Nacional de Población y Vivienda de dicho año permite la diferenciación de la población por localidades (no utilizadas en el sentido que le da Vapñarsky sino como conjuntos urbanos identificables). En el Cuadro Nº 23 se presentan los datos de dicho censo para el Partido de Pilar que destacan como localidades principales la cabecera del partido y Derqui. Los countries han sido relevados por separado y suman 17 urbanizaciones, con una población residente de poco más de 2.300 personas⁶. Es llamativo el bajo porcentaje de ocupación de las viviendas localizadas en estas urbanizaciones: sobre 3.745 viviendas, 3.116 (el 83%) estaban desocupadas en el momento del relevamiento censal.⁷ Este dato es indicativo de que aún no se había desencadenado el proceso de transformación de la segunda residencia en residencia permanente y que el proceso de suburbanización de los noventa no es el mismo que el de las décadas anteriores.

6.2. La organización del espacio de relación "Acceso Norte Ramal Pilar"

Hasta aquí hemos realizado una primera aproximación morfológica-funcional a la cuestión de los usos del suelo y su articulación a escala metropolitana, es decir, su relación funcional con el conjunto de la aglomeración. Estas tendencias son afectadas de manera diversa en la década de 1990 en asociación con los cambios generales y particulares que hemos planteado en los capítulos anteriores. Nos interesa destacar en estos cambios las articulaciones entre usos del suelo (más propiamente entre sistemas de actividades) para, en el capítulo siguiente, recuperar las vinculaciones a través de la movilidad cotidiana.

Un primer cambio notable es la expansión inmobiliaria y la oferta de nuevos productos inmobiliarios. Si en 1991 se contaban en el partido de Pilar 17 urbanizaciones cerradas del tipo country club (Dirección Provincial de Estadísticas,

⁶ El carácter de residente permanente de esta población no está asegurado por el Censo ya que se cuentan las personas que pasaron la noche anterior en esa unidad de vivienda, no se indaga sobre quienes residen de modo permanente.

⁷ Sólo los countries Tortugas y Mayling tenían porcentajes más bajos de viviendas desocupadas (65 y 76%). No es casual que se trate de clubes de campo antiguos, entre los mejor equipados de la RMBA.

1991), en 2002 se cuentan al menos 105 emprendimientos, de variadas tipologías y con distintos grados de desarrollo y consolidación.⁸

Más allá del dato de la cantidad de nuevas urbanizaciones se puede ver un primer cambio: el nuevo rol de estas urbanizaciones con el paso de segunda residencia a residencia permanente, materializado a través de la oferta de nuevos productos inmobiliarios. Esto debería en parte reflejarse en el censo de 2001, del que no se dispone de datos suficientemente desagregados en el momento de redacción de este trabajo, pero que sugiere que el gran crecimiento de Pilar se debió a la continuidad de los dos procesos de expansión urbana: el tradicional y el de las nuevas urbanizaciones.⁹

Diversos testimonios, tanto de los recogidos directamente en las entrevistas como de los que figuran en la bibliografía dan cuenta que las zonas de origen de estos nuevos residentes son esencialmente los barrios del norte de la Capital Federal y los partidos del norte del conurbano (Entrevistas a residentes del área Pilar, 2002; Entrevista Director de Planeamiento, 2001; Svampa, 2001). Barrio Norte, Belgrano, Palermo, Nuñez, Villa Devoto, Villa Urquiza, Caballito, Vicente López y San Isidro son algunos de los ejemplos mencionados.

El perfil socioeconómico de residentes en countries y barrios privados en la Región Metropolitana (no solamente para Pilar) se corresponde como del tipo "clases altas y medio-altas consolidadas (para countries antiguos y recientes, y ciertos barrios privados), así como también fracciones exitosas o ascendentes de las medias urbanas (barrios privados y ciertos countries antiguos). Estos grupos diferentes tienen en común el hecho de que poseen buenas credenciales educativas y cuentan, en muchos casos, con ingreso de parte de ambos cónyuges" (Svampa, 2001:74). Este perfil se completa con el momento del ciclo de vida de la mayor parte de los actores: "matrimonios jóvenes, que tienen entre treinta y cuarenta y cinco años, con dos o más hijos, y que se encuentran mayoritariamente en una etapa temprana del ciclo de vida familiar" (Svampa, 2001:74)

No se trata de un hecho anecdótico sino de destacar que: por un lado, los nuevos residentes proceden de los barrios con mejor nivel socioeconómico de Buenos Aires

⁸ Mientras que en 1991 el tipo de urbanización cerrada que se ofrecía era el country club, en 2002 los tipos se reparten entre barrios cerrados (67), country club (36) y grandes emprendimientos al estilo de las ciudades privadas (2). Los datos de 2002 están tomados del suplemento Countries-Nuevos estilos de Vida del Diario La Nación del sábado 6 de julio de 2002. Son sólo indicativos porque no existe en el municipio un registro sistemático de las urbanizaciones dado que muchas de ellas aún no han completado todos los requisitos legales correspondientes (Entrevista Director de Planeamiento, 2001).

⁹ En un relevamiento efectuado en 2000, se contabilizaron 8579 viviendas en las urbanizaciones cerradas, de las cuales 3067 (el 36%) estaban ocupadas como residencias permanentes (www.servicountries.com). Si se calcula un promedio de 4 personas por hogar, se obtiene que residían en este tipo de urbanizaciones 12.000 personas. Si bien en la Dirección de Planeamiento se estimó que el grueso del crecimiento poblacional se debía a las nuevas urbanizaciones, los datos no alcanzan para justificar ese incremento de población sólo desde la expansión de las nuevas urbanizaciones, podemos suponer que también crecieron las modalidades más clásicas. La disponibilidad de los datos censales de 2001 con un alto nivel de desagregación espacial permitiría corroborar este supuesto.

y que, por lo tanto, tienen un perfil de consumo determinado; por otro lado, la movilidad intraurbana parece estar básicamente organizada por corredores. Este origen también se asocia con la inercia de movilidad que permanece en viajes para satisfacer necesidades que en principio no podía ser cubiertas en el área de Pilar.

La extensión de este tipo de urbanizaciones es notable (Figura N° 2): directamente sobre el Acceso Norte y su continuación la Ruta 8, los emprendimientos van desde el km 38 (Tortuguitas) hasta el km 67 (Fátima), es decir, por más de 30 kilómetros. Sobre la ruta 25 los emprendimientos van desde el Ramal Pilar del Acceso Norte hasta el ramal Escobar del Acceso Norte, en una extensión de 15 kilómetros. Sobre la ruta 28 (hacia General Rodríguez) se extienden hasta el km 5. Sobre la ruta provincial 6, los emprendimientos se despliegan en dirección a Los Cardales (partido de Campana) y hacia Open Door (partido de Luján). Es decir que sobre un eje longitudinal central (el Acceso Norte) se presentan múltiples derivaciones laterales, en caminos muchas veces sinuosos, mal señalados y en pésimo estado de circulación. Es importante tener en cuenta que este espacio de las urbanizaciones es también el espacio de movilidad asociado con ellas: de los niños hasta el colegio, de las familias para realizar compras en los puntos comerciales, etcétera.

Un segundo cambio está asociado con este crecimiento residencial. Éste es el impulsor de la aparición de nuevos usos del suelo cuando se transponen ciertos umbrales de demanda. Los centros comerciales y recreativos que serán presentados más adelante en este mismo capítulo constituyen un subproducto (e impulsor en un momento posterior) del crecimiento de las nuevas urbanizaciones. Otros dos ejemplos interesantes de articulación son los referidos a servicios que siguen la residencia, como los educativos y de atención de la salud.

La provisión de servicios educativos para una población creciente de ingresos elevados demostró ser una de las actividades más dinámicas y de más rápida adaptación a las nuevas situaciones de demanda. En efecto, casi en concordancia con el proceso de expansión residencial comenzó la apertura de colegios privados destinados a satisfacer la nueva demanda localizada.

En 1996 había en el partido de Pilar 29 escuelas primarias y jardines de infantes y 15 establecimientos de nivel medio, tanto de gestión privada como pública, todos ellos situados en la cabecera del partido o en las localidades principales (Derqui, Manzanares, Del Viso, Villa Rosa, Fátima) (Datos proporcionados por la Inspección General de Escuelas de la Municipalidad de Pilar, 1996). En 2002 el número de establecimientos educativos de todos los niveles asciende a 186 (Lumi, 2001).

La instalación de nuevos establecimientos educativos muestra a las claras la sobreconstrucción impresa por los sectores sociales de ingresos altos y medio altos

sobre el anterior espacio Pilar. Difícilmente los colegios de Pilar (aún los privados, principalmente religiosos) pudieran responder a estas nuevas demandas que pasan por colegios bilingües, con doble escolaridad, bachilleratos de tipo internacional, actividades extracurriculares incluidas en la oferta del colegio, etcétera.

Las diferentes modalidades de los nuevos colegios privados son:

- Colegios directamente situados en el interior de countries y grandes urbanizaciones, consolidando un modelo de socialización de puertas adentro, entre pares (Svampa, 2001).
- Anexos de colegios reconocidos, con larga tradición en otros barrios de ingresos altos y medio altos, básicamente del corredor norte (Belgrano, Palermo, San Isidro, Vicente López).
- Nuevos emprendimientos educativos.

Estas modalidades reflejan un rasgo sobre el que venimos insistiendo a lo largo del trabajo: la gestión privada en la provisión de los servicios que satisfacen la reproducción social, según la demanda de los sectores de ingresos altos, medio altos y algunos sectores medios. Una distinción entre la localización de los colegios estatales y privados puede verse en la Figura N° 15. Mientras que los colegios estatales atienden a las localizaciones consolidadas o en consolidación bajo el modelo de urbanización clásico, los nuevos establecimientos están directamente relacionados con la movilidad sobre autopista.

La oferta de servicios educativos de nivel universitario también ha crecido. A la antigua sede de la Universidad del Salvador se agregó en los noventa la construcción del campus de la Universidad Austral, con el Hospital Escuela. Las universidades pueden jugar un doble papel en el sentido de atender a una demanda creciente y con previsión de expansión futura. Por un lado, dado el momento en el ciclo de vida de la mayor parte de las familias es previsible que dentro de algunos años exista una gran cantidad de alumnos en condiciones de iniciar estudios universitarios y que esto encuentre universidades relativamente consolidadas en el área. Por otro lado, también puede suponerse que la existencia de una oferta de educación universitaria puede actuar como un factor de atracción adicional, especialmente para un perfil de grupo familiar algo diferente del más habitual (que es el de pareja con hijos pequeños en edad de concurrir a la educación general básica).

En cuanto a los servicios de salud, mostraron a lo largo del proceso una cierta lentitud en su despliegue en el área. Sobre todo porque algunos de estos servicios requieren niveles de confianza que se consolidan históricamente con los profesionales o con las instituciones. De allí que en algunas de las entrevistas quedara en evidencia que se mantenía la atención de la salud (que implica un viaje

esporádico, no cotidiano) en las áreas de antigua residencia. Por otro lado, pueden influir las economías de escala básicas para montar una gran institución o para dotarla de equipamiento de alta complejidad. Es decir, pueden requerirse umbrales de demanda algo elevados, que no se alcanzan fácilmente. De allí que sólo algunos años después se desplegaran con mayor intensidad las instalaciones de equipamientos de salud, también privados, reforzando el modelo de gestión privada de los servicios urbanos.

La inauguración del Hospital Universitario Austral representa un hito en esta materia. Por un lado, porque implica la oferta de equipamiento de alto nivel de complejidad propio de un hospital escuela. Por otro lado, porque refuerza el modelo de sobreposición de redes de relaciones. En efecto, según se desprende de la entrevista que sostuvimos con el Director de Planeamiento de la Municipalidad de Pilar (2001), la atención de este hospital escuela está dirigida a grupos muy reducidos del partido, en especial para aquellos que cuentan con un plan de medicina prepaga. Esto deja afuera de la cobertura de esta unidad a la mayor parte de la población de menores niveles de ingreso del partido, que cuenta como alternativa con el hospital público de Pilar.¹⁰

Si el crecimiento de las urbanizaciones actúa como impulsor de encadenamientos en el sector comercial y de servicios, que a su vez estimulan el emprendimiento de nuevas urbanizaciones, algo similar podría evaluarse en el caso de la actividad industrial. Dadas unas ciertas condiciones propicias para la localización de las industrias (infraestructura de energía, transporte y comunicaciones; acceso a insumos y a mercados de consumo; disponibilidad de mano de obra en las calificaciones y niveles salariales apropiados, etcétera), la actividad industrial puede estimular la aparición de nuevos servicios, de nuevas ofertas de formación de recursos humanos, de redes de proveedores, etcétera.

El Parque Industrial de Pilar surgió en la década de 1970 como una iniciativa privada de un empresario que ya había realizado una experiencia exitosa de organización de un parque industrial: el Parque Oks, situado en la localidad de Garín, sobre el ramal Campana del Acceso Norte.¹¹

¹⁰ Existe un acuerdo para que el municipio disponga de una cierta cantidad de camas, pero aún no había sido implementado en el momento de la entrevista con el Director de Planeamiento (diciembre de 2001).

¹¹ Hay varias tipologías de áreas industriales en la provincia de Buenos Aires: Parque Industrial (oficial o privado), Áreas industriales planificadas (oficiales), Áreas industriales mixtas, Zonas Industriales (Folleto de la Subsecretaría de industria, comercio y minería de la Provincia de Buenos Aires, sin fecha). Los Parques Industriales deben responder a una normativa mínima:

En términos de urbanización: calles internas afirmadas, accesos afirmados, lotes trazados y aterraplados, iluminación de calles y accesos.

En términos de infraestructura: abastecimiento de agua de uso industrial, contra incendios y para uso de servicios centrales; desagües cloacales y pluviales; planta de tratamiento de efluentes cloacales e industriales; abastecimiento y distribución de energía eléctrica para consumo industrial, iluminaciones internas, iluminaciones externas y consumo de servicios centrales; abastecimiento y distribución de gas; líneas telefónicas.

Varios factores contribuyeron a impulsar la iniciativa de crear el Parque Industrial, entre ellos las políticas de desconcentración de la industria en la Capital Federal promovidas por la Ley 20.560 y explicitadas por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N°11/1974. Estas normas, al tiempo que limitaban la instalación de nuevos equipamientos industriales en la Capital Federal favorecían la relocalización de las plantas existentes, privilegiando aquellas que se situaran en un radio superior a los 60 kilómetros del centro de la Capital Federal. Precisamente el acceso al Parque Industrial Pilar está situado en el km. 60 de la ruta nacional 8, en el límite de la zona con ventajas promocionales. Entre estas ventajas se cuentan la exención por parte de la provincia de Buenos Aires del pago de los impuestos inmobiliario y a los Ingresos Brutos hasta un período de 7 años, la disponibilidad de créditos y garantías. La Municipalidad de Pilar, por su parte, otorga a las empresas que se radiquen en el Parque exenciones de tasas e impuestos por un período de hasta 6 años. Además de estas ventajas promocionales, la accesibilidad del parque industrial en relación con el mercado metropolitano y los principales mercados nacionales y regionales supranacionales ha tenido una decisiva influencia en las decisiones locacionales.

El desarrollo del Parque Industrial de Pilar refleja en gran medida los avatares de la industria metropolitana: iniciado en un contexto de agotamiento del modelo de sustitución de importaciones pero en el que aún el mercado interno orientaba las decisiones económicas, el parque tuvo, en sus primeros momentos, algunos establecimientos entre los que predominaban las pequeñas y medianas empresas de capital nacional. Las políticas de promoción industrial que favorecieron a algunas provincias, en un contexto general de crisis de la industria argentina, retardaron la ocupación del parque durante la década de 1980. Recién en los noventa, y a la luz de la reindustrialización selectiva asociada con las inversiones externas y la consolidación del Mercosur, creció rápidamente el número de empresas instaladas en el Parque, que llegó a convertirse el área industrial más dinámica no sólo de la Región Metropolitana sino de todo el país.¹²

La relación uso del suelo - transporte referida al par Parque Industrial - Autopista muestra un caso interesante. Cuando se produce la concesión del Acceso Norte se establece que la autopista llegaría hasta el sitio de inicio de la concesión de la ruta 8, esto es, hasta el kilómetro 57, es decir 3 kilómetros antes del acceso al Parque. En ese momento no se previó que el tránsito de camiones propio de un parque en

En términos de servicios: existencia de medios de transportes públicos hasta el parque, servicios de vigilancia, servicio de bomberos, balanza de camiones, depósitos y servicios de descarga de uso común. (Resolución 94 de la Secretaría de Desarrollo Industrial de la Nación, 1976).

¹² Según estimaciones de la Cámara Empresaria del Parque Industrial Pilar las exportaciones realizadas desde el parque durante 2001 alcanzaron valores cercanos a los 1.200 millones de dólares, en tanto que se importó por valor de 900 millones de dólares (Entrevista Ing. Mildenerger, 2002).

crecimiento ocasionaría dificultades en este corto tramo. Se generaron congestiones, demoras y accidentes con tal frecuencia que en 1998 se decidió prolongar la autopista 3,5 kilómetros (bajo la forma de "semiautopista") hasta el acceso a la localidad de Fátima, en el kilómetro 61.¹³

El número de empresas actualmente instaladas en el Parque es de 130, predominando las industrias químicas y del plástico, las metalúrgicas y de maquinarias, y las de alimentos y bebidas (información proporcionada por el Consejo de Administración del Parque Industrial de Pilar, 2001). El perfil de los componentes del parque es, sin embargo, variado, con una amplia gama de rubros industriales presentes (Cuadro N° 24). De acuerdo con los patrones de reindustrialización de los noventa, la participación de las empresas extranjeras creció en relación con los momentos iniciales del Parque.

Se estima que el número de empleados actuales es de alrededor de 7.500, de los cuales cerca del 30% proceden del partido de Pilar (Entrevista Ingeniero Mildemberger, 2002). En el otorgamiento de ventajas para la radicación de industrias se suponía un compromiso de emplear como mínimo un 50% de personal residente en Pilar. Este porcentaje no fue alcanzado y, en parte, hay dificultades para conseguir en el área personal con algunas de las calificaciones requeridas por las empresas (Entrevistas Ingeniero Mildemberger, 2002; Director de Planeamiento de la Municipalidad de Pilar, 2001).¹⁴

El Parque cuenta, como parte de su atractivo, con una administración centralizada, una cámara empresaria y un centro de servicios a la actividad industrial. En el área de servicios del parque industrial se han identificado los siguientes tipos de comercios y servicios: acceso a Internet, AFJP, agencia de viajes, alquiler de máquinas y herramientas, autoelevadores, bancos, catering y restaurant, compactación de residuos, computación, consultora en recursos humanos, control de acceso, cursos y traducciones de inglés, despachantes de aduana, empresas constructoras, equipos de aire acondicionado, estudio de abogacía, estudio de ciencias económicas, ferretería, librería comercial, lubricantes industriales, máquinas expendedoras automáticas, materiales eléctricos, medicina prepaga, mensajería, muebles de oficina, packaging y diseño, agencia de personal eventual, pinturería industrial, remises, revestimientos para construcción, salón de conferencias, seguridad física y monitoreo, seguridad industrial, seguros en

¹³ Es muy probable que, de haber continuado el ritmo de crecimiento del parque manifestado durante los años 90 habría quedado al desnudo una nueva visión de "corto alcance" en la programación de las obras viales. Hay apenas 6 kilómetros entre el Acceso a Fátima y la intersección con la ruta provincial 6 que conduce a Campana y que se vincula con todas las autopistas metropolitanas. Ese corto tramo se hubiera integrado muy bien con el proyecto de remodelación de la ruta 6 que, por otro lado, se encuentra, al momento de realizada esta investigación, en pésimo estado de circulación.

general, servicios de limpieza, telefonía y tratamiento de residuos. Esta larga lista de actividades da cuenta de la variedad de relaciones que se establece al interior del espacio de actividad de las empresas industriales. No obstante, no puede considerarse sino como embrionaria de las posibilidades que ofrecen los encadenamientos industriales.¹⁵

En este sentido, y a pesar de las limitaciones apuntadas, el Parque también constituye un nuevo tipo de centralidad en tanto prestación de servicios asociados con las demandas empresarias. Una parte de las limitaciones se encuentran en cierta inercia en cuanto a la red de relaciones, es decir, con la tendencia a mantener contactos con los servicios de apoyo en las áreas de origen de empresas relocalizadas. Otra parte de estas limitaciones está en relación con el mantenimiento de la dependencia del centro jerárquico metropolitano. Indudablemente la variedad y la complejidad de los servicios de apoyo a la producción ofrecidos por el centro metropolitano no pueden reproducirse en Pilar y denotan una tendencia propia de las nuevas formas urbanas expandidas: una concentración de las actividades de control y gestión del capital y de apoyo a la producción (sedes empresarias, servicios financieros, marketing, asesoramiento legal a escala internacional, auditorías internacionales, consultorías de mercado, etcétera) en el centro metropolitano asociada con una dispersión de la producción propiamente industrial.¹⁶

Otro de los usos que ha aparecido en la década del noventa en el área Pilar es la construcción de edificios de oficinas. Hay al menos dos emprendimientos de importancia: el Office Park y el Pilar Bureau. Se trata de localizaciones atípicas, en la medida en que este tipo de usos estaba prácticamente restringido al centro metropolitano hasta la década de 1990. Desde entonces se ha producido un lento proceso de dispersión bajo la modalidad de edificios inteligentes o semi-inteligentes, con ejes en las avenidas del Libertador y el Acceso Norte, pero en los partidos de Vicente López y San Isidro (Lucioni, 2000).

La accesibilidad rápida en automóvil parece ser una condición indispensable para atraer este tipo de localizaciones, pero todavía la medida de la accesibilidad está

¹⁴ En la Dirección de Planeamiento se nos manifestó que el Municipio no había iniciado acciones tendientes a articular mayor capacitación para la población local con miras a ocupar efectivamente ese cupo mínimo de empleo local (Entrevista Dirección de Planeamiento, 2001).

¹⁵ No se han generado articulaciones más complejas propias de los nuevos espacios industriales, como el emprendimiento conjunto de actividades de investigación y desarrollo, la promoción de los productos elaborados en el parque en el exterior, las prácticas ambientales comunes, el desarrollo de centros de comunicaciones, la asociación de capitales de riesgo para nuevos negocios, las incubadoras de empresas. Según información de la Cámara Empresaria del Parque Industrial de Pilar, se estaba desarrollando una campaña de difusión interna sobre la variedad de productos que se elaboran en el Parque para acentuar las relaciones de provisión de insumos. Es decir, que se trata de una etapa muy embrionaria en comparación con asociaciones más complejas entre empresas.

¹⁶ Ejemplos de este tipo pueden encontrarse para el caso de San Pablo en Azzoni (1986), Santos (1994a) y Lucioni (1996). En Sassen (1999) se encuentran ejemplos a otra escala: la global, sobre Nueva York, Tokio y Londres.

muy condicionada por la distancia hasta el centro metropolitano, de allí las ventajas de San Isidro y Vicente López, donde hay varios proyectos de parques de oficinas en marcha en 2002. En el caso de Pilar la apuesta parece ser de más largo plazo, y apunta a destacar otras ventajas locacionales.

En un aviso promocional de la empresa que desarrolla el complejo Pilar Bureau se lo caracteriza de la siguiente manera: "lejos de la polución y del frenesí vehicular, es un lugar que escapa a la realidad de las grandes ciudades. Pero con todo el confort que una metrópoli puede brindarle" (www.lalomadadepilar.com, mayo de 2002). Es decir que se destacan las ventajas asociadas con la "cultura del verde" y cierta oposición a la ciudad como forma urbana tradicional, pero a la vez se señala que es posible disponer de los servicios y comercios necesarios para el funcionamiento de este tipo de actividad.

De todos modos, algunos de estos atributos "metropolitanos" aún están en formación y hay diversos testimonios que dan cuenta de las dificultades para consolidar este tipo de emprendimientos (Entrevista Dirección de Planeamiento, 2001; Wainstein Krasuk - Perahia, 2001).

Los emprendimientos del tipo "complejo de oficinas" pueden articular de dos maneras con el conjunto de usos de Pilar. Por un lado, el perfil ocupacional de los nuevos residentes puede brindar condiciones para desarrollar sus tareas en el área y requerir una oficina. Esto es bastante habitual en profesionales independientes o pequeños empresarios comerciales y de servicios. Por otro lado, podría darse que la propia dinámica del Parque Industrial impulsara la radicación de servicios de apoyo a la producción en un área de oficinas cercana. Estas vinculaciones parecen estar todavía poco desarrolladas.¹⁷

6.3. Un centro comercial y de servicios en Pilar: procesos, actores y transformaciones urbanas

Como venimos desarrollado, los nuevos usos comerciales y de servicios se manifestaron en el Acceso Norte de una manera particular, típica de la suburbanización bajo el modelo corredor y automóvil - intensivo, con una localización privilegiada en el entorno del Km 50. Aproximadamente desde mediados de los 90 se ha ido conformando un centro comercial y de servicios que reúne algunos elementos significativos de los procesos enunciados. En tres

¹⁷ En los modelos de suburbanización al estilo norteamericano hay un importante traslado de empleos administrativos hacia las áreas de expansión urbana, bajo el modelo de *back offices*, oficinas en las que los trabajos desarrollados no requieren un contacto directo con el público y por lo tanto, no necesitan una localización central. Estos modelos no se encuentran en Pilar, aunque hay algunos ejemplos en el partido de San Isidro (Blanco, 1996).

intersecciones sucesivas del Acceso Norte con calles transversales se encuentran (Figuras Nº 16 y 17):

- Sucursales del Scotiabank Quilmes y del Banco Itaú;
- El emprendimiento de oficinas, comercios y restaurantes Bureau Pilar;
- El hotel y centro de convenciones Sheraton;
- El complejo comercial y recreativo Village Pilar, con salas de cines, un bingo y locales comerciales;
- El complejo comercial formado por el supermercado Jumbo y por Easy, inaugurado en 1998, al que se le agregó posteriormente el shopping Palmas de Pilar;
- El complejo comercial Torres del Sol, abierto en 1997.

Las funciones urbanas que se desarrollan en este centro son las comerciales, financieras y de servicios, tanto personales como dirigidos a las empresas. Funciones tradicionalmente reservadas para el área central de la aglomeración o algunos de los subcentros, se encuentran actualmente en versión fin de siglo XX sobre un corredor de transporte individual.

Las inversiones involucradas son de una magnitud importante, como lo muestra el Cuadro Nº 25. En el entorno del kilómetro 50 se han invertido más de 250 millones de dólares en una serie de emprendimientos que incluyen los mencionados anteriormente y las instalaciones de la Universidad y del Hospital Austral, situados en las inmediaciones.

Hay dos elementos significativos para destacar. Por un lado, algunas de estas funciones no habían llegado siquiera a desarrollarse en los subcentros metropolitanos y eran exclusivas del área central, como es el caso del hotel cinco estrellas (primero localizado fuera del área Microcentro-Catalinas-Retiro-Recoleta). Otras funciones, como las oficinas para empresas, iniciaron un incipiente despliegue territorial, que por el momento difícilmente autorice a hablar de desconcentración.

Por otro lado, el estilo de conformación urbana de estas funciones es automóvil-intensivo. Como ya venimos sosteniendo, 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 estacionamientos. 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 adquiere esta configuración del centro comercial y

de servicios. Una diferencia más que notoria con respecto a las centralidades tradicionales de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Dado el carácter pionero de este centro resulta aventurado pronosticar la generalización de este nuevo estilo para el conjunto de la RMBA. Sin embargo, es posible sostener que el espacio comercial y de servicios allí creado es nuevo y no implicó la refuncionalización de viejos centros existentes previamente. Antes bien, es notorio el contraste entre el corredor del Acceso Norte en el entorno del Km 50 y el centro comercial tradicional de Pilar, situado alrededor de la plaza principal, que muestra un menor dinamismo y signos de estancamiento.

En cuanto a los actores involucrados en estos emprendimientos, es posible analizarlos por el lado de la producción y por el lado del consumo. En relación con la producción de estos espacios de consumo, los inversores son representativos de una variedad de situaciones, como por ejemplo:

- Actores globales, que actúan por sí mismos o a través de la concesión de franquicias. Algunos ejemplos en este sentido son la cadena Village -de capitales australianos, con varias inversiones en distintos lugares de la RMBA y de otras ciudades del país-, el hotel Sheraton y el banco canadiense Scotiabank. El caso de la cadena Village presenta la particularidad de una arquitectura bastante estandarizada, independientemente del lugar en el que se sitúe el emprendimiento, como si se tratase de centros de entretenimientos clonados. El Scotiabank, que compró el Banco Quilmes, es uno de los muchos casos de internacionalización del sector financiero de la Argentina ya que durante los años 90 los principales bancos privados de origen local pasaron a manos extranjeras.¹⁸

- Actores regionales, relacionados con el proceso de integración regional y con la creciente interacción entre las economías del cono sur. Los ejemplos en este sentido son Cencosud, del complejo Jumbo-Easy, capitales de origen chileno, y el Banco Itaú que, a su origen brasileño, añade el proceso de extranjerización de la banca nacional (anteriormente era una sucursal del Banco del Buen Ayre).

- Actores locales, insertos en el mercado inmobiliario. El ejemplo en este caso es el del Grupo Farallón, la empresa que lleva adelante el emprendimiento Bureau Pilar. Se trata de una empresa especializada en desarrollos inmobiliarios, que ha realizado varios proyectos de urbanización en el área (www.lalomadadepilar.com).

Por el lado de los usuarios, los grupos sociales predominantes en el proceso de expansión urbana reciente son de ingresos medios y medio-altos, tal como los hemos caracterizado precedentemente. Los precios de los terrenos en Pilar son

¹⁸ En el momento de redacción de este trabajo esta entidad bancaria estaba en tratativas para traspasar sus activos a otros bancos, tras la suspensión para operar decidida por el Banco Central de la República Argentina ante la negativa de los directivos canadienses de capitalizar la entidad para hacer frente a los compromisos resultantes de la crisis financiera iniciada a fines de 2001.

elevados, los más altos para este tipo de urbanización en toda la RMBA, y el propio estilo de vida implica grandes gastos para sostener el funcionamiento de la unidad doméstica. Ya se ha señalado la marcada dependencia con respecto al uso del automóvil particular, al punto tal que un vehículo por familia puede resultar notoriamente insuficiente. El auge de los servicios privados de educación y la aparición de una oferta compleja de servicios personales también dan cuenta de una capacidad de consumo considerable.

También entre los grupos de usuarios debe tenerse en cuenta hacia quiénes están dirigidas las inversiones en oficinas y en hotelería. El conjunto de oficinas de Bureau Pilar ofrece una diversificación de instalaciones destinadas a atender demandas de profesionales independientes, PYMES y grandes empresas. Por su parte, la localización del Sheraton en Pilar intenta captar la demanda de familias de ingresos altos que van a pasar el fin de semana y de viajeros por negocios de grandes compañías y trata también de ofrecer un centro de reuniones empresarias y de convenciones, del estilo de las que se desarrollan en ámbitos relativamente cerrados, con alojamiento en el lugar donde se realizan los eventos.¹⁹

La consideración de procesos, actores y formas también nos permite recuperar algunas articulaciones esenciales de la economía urbana. El auge residencial del área es el motor que impulsa la instalación de comercios y servicios.

Hasta mediados de la década de 1990 los nuevos habitantes del Acceso Norte debían desplazarse por esta vía en dirección a los partidos de San Isidro y Vicente López donde estaba localizada la oferta de shoppings centers, hipermercados y entretenimientos. En pocos años y ante la consolidación del mercado de consumidores, se localizaron emprendimientos de este tipo directamente en el área, con el entorno del Km 50 como centro más representativo. Un dato por demás llamativo es el lugar destacado que ocupa este centro en los planos de los avisos que ofrecen nuevas urbanizaciones en los suplementos especializados de los diarios capitalinos. Esto denota la jerarquía de centro y la articulación de transferencias mutuas de valor de proximidad entre urbanizaciones y centro comercial y de servicios.

El caso del kilómetro 50 pone de manifiesto la combinación de procesos y actores de escalas diversas, en un nivel micro. Luego de algunas mediaciones es posible encontrar lazos entre globalización, integración regional, política económica y su materialización en el espacio urbano, ya sea de manera directa a través de los

¹⁹ La autopista es la razón de ser del Hotel Sheraton, pero también una de sus "desventajas" competitivas en relación con las actividades de negocios. Mientras que el atractivo de instalarse en el hotel de Pilar puede estar dado por un contexto suburbano y la posibilidad de un acceso rápido al centro metropolitano, también puede pensarse la alternativa inversa: establecerse en hoteles céntricos (con las ventajas de oferta urbana compleja y diversificada fuera de los horarios de trabajo) y tener asegurado un acceso rápido al Parque Industrial durante el día (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002).

actores como por medio de los contextos para la producción y el consumo que estos procesos a gran escala generan.

Una discusión interesante que queda planteada a partir de este ejemplo, es si este centro está preanunciando un nuevo tipo de centralidad. Caben aquí algunas preguntas ¿se trata de un centro de alcance puramente local? ¿hay indicios de desconcentración en gran escala de las funciones localizadas en las áreas centrales de la aglomeración? ¿preanuncia la decadencia de los centros más tradicionales?. Por el momento los indicios de desconcentración en gran escala son bastante limitados y, al parecer, el alcance del centro sólo se extendería al corredor del Acceso Norte en el ramal Pilar.

Parece confirmarse que la producción de este tipo de espacios comerciales y de servicios está comandada por grandes actores de nivel regional y/o global, con un papel secundario de los grupos de origen local. Los montos de las inversiones y el estilo de organización fragmentado en grandes unidades parecen dejar afuera a las pequeñas y medianas empresas como productoras de ese espacio, no como consumidoras. Los actores de mayor poder económico (grandes supermercados, cadenas internacionales de entretenimiento, etcétera) son quienes tienen capacidad para seleccionar estos puntos del espacio y organizarlos.

Asimismo, se abre un complejo campo de discusión en torno al carácter de espacio público de estos centros, entendiendo como tal a aquel que "no es apropiable por un grupo particular que se reserva un uso privativo" (Grafmeyer, 1994:12). No cabe duda que las calles comerciales y el área central de las ciudades conforma un espacio público, sin restricciones de acceso y sin que nadie pueda imponer esas restricciones, excepto el poder público, y que este espacio público estaba producido por actores privados pero también, y centralmente, por los actores estatales que siempre asumieron efectiva o teóricamente la responsabilidad por ese espacio de socialización "de todos". En el caso de estos centros existe un control potencial de acceso que puede ser ejercido de distintas maneras. Se trata, pues, de espacios controlados o gerenciados de manera privada, que representan la nueva cara visible de lo que anteriormente era el espacio "de todos".

Finalmente, el centro comercial y de servicios del Km 50 del Acceso Norte pone en evidencia las nuevas lógicas de producción y consumo en la ciudad encarnadas por ciertos actores sociales. No debe tomarse como una muestra de un proceso generalizado y generalizable; esta mirada selectiva del espacio urbano implica al mismo tiempo focalizar las inversiones en puntos de interés para el capital privado y desechar otros lugares por ser no rentables.

En conjunto, todo el espacio de relaciones Pilar puede considerarse como un ejemplo de impulsos mutuos entre las distintas actividades urbanas. Hemos tratado

de señalar las relaciones y dependencias entre estas actividades y la conformación efectiva de un espacio de relaciones relativamente autónomo, en tanto que algunos de los procesos de reproducción social pueden ser satisfechos al interior del mismo de manera creciente. Svampa (2001:70-71) sostiene que "las nuevas urbanizaciones privadas aparecen en forma de red, conformando una serie de manchas en la trama urbana. Más aún, es posible diferenciar por lo menos dos tipos de redes: una principal, que bordea los grandes corredores viales, en donde los nuevos barrios privados y algunos countries aparecen articulados con los nuevos servicios, como los shoppings, multicines y, sobre todo, los colegios privados bilingües. En la zona norte, este fenómeno está representado de manera paradigmática por el partido de Pilar, que concentra una gran parte de los emprendimientos. Una de las notas que caracteriza a los residentes de este tipo de red es que entablan vínculos de exterioridad con los antiguos habitantes del lugar, con los cuales tienden a mantener una relación de cliente-proveedor (con comerciantes y proletariado de servicios). Pero esta ausencia de integración a la comunidad local se ve compensada por el desarrollo de una sociabilidad propia de la red socioespacial en la cual se insertan."

Podríamos agregar que hasta el momento este nivel de integración no se ha producido en Pilar y que la noción de red implica una "sobreposición" de relaciones sociales y de concreciones materiales sobre el espacio anterior. Los antiguos habitantes del partido no son usuarios habituales de las nuevas centralidades, ni sus hijos asisten a los nuevos colegios privados, ni siquiera parecen cumplirse las cuotas de asistencia local acordadas con los emprendimientos más complejos en materia de salud.

CAPITULO 7

La movilidad: actividades cotidianas y sistemas de transporte en el Acceso Norte ramal Pilar

7.1. Los sistemas de transporte de Pilar: la vinculación metropolitana y la circulación local

La articulación de los usos del suelo se realiza a través de la movilidad, que reconstruye la conexión entre las distintas actividades cotidianas implicadas en los procesos de producción y de reproducción social. Pero es necesario señalar que la movilidad se concreta por medio del sistema de transporte, es decir del conjunto de redes y vehículos organizados y regulados por los actores del sistema de transporte.

Por ello es que para analizar la cuestión de la movilidad en el corredor del Acceso Norte, partido de Pilar, se describirá en primer término el sistema de transporte y, en segundo lugar, se presentarán algunos ejemplos de desplazamientos cotidianos que relacionan los usos del suelo dentro del área y fuera de ella.

En relación con el sistema de transporte deben considerarse, por un lado, la infraestructura vial (como soporte de la movilidad individual y también del transporte automotor de pasajeros) y, por otro lado, la red de transporte público de todos los modos presentes en el área.

En términos de infraestructura vial, se destaca claramente el Acceso Norte, por las condiciones de circulación que promueve. Como ya señalamos se trata de una autopista, y por lo tanto, con flujo libre continuo, sin cruces a nivel ni interrupciones por semáforos y con tres carriles por cada sentido de circulación. Este tipo de objetos puede considerarse como un ejemplo de los objetos más dinámicos (y hegemónicos) de los sistemas de ingeniería que conforman el espacio geográfico (Santos, 1996). Estos objetos hegemónicos ordenan el conjunto del sistema vial, están asociados directamente con flujos rápidos y son referentes ineludibles a la hora de decidir localizaciones.

Junto con el Acceso Norte, coexisten un eje radial (la antigua ruta 8) y varios ejes transversales. La antigua ruta 8 es aproximadamente paralela al Acceso Norte, pero se trata de una ruta de limitada amplitud, que adopta las características de avenida urbana al atravesar las localidades del partido de Pilar.

En cuanto a los ejes transversales, se destacan las rutas provinciales 25, 26, 23, 28 y 6. La ruta 25 comunica Escobar con Pilar y sobre ella se encuentran las localidades de Matheu (partido de Escobar) y Villa Rosa. La ruta 26 se extiende

entre Garín (partido de Escobar) y Del Viso. Estas dos rutas comunican los ramales Campana y Pilar del Acceso Norte.

La ruta 23 vincula Pilar con Moreno, mientras que la ruta 28 conecta Pilar con General Rodríguez y ambas comunican los Accesos Norte (ramal Pilar) y Oeste.

La ruta provincial 6, por su parte, es una vía estratégica de circunvalación en la RMBA. En efecto, se trata de una ruta que nace en la ciudad de Campana y que pasa por las inmediaciones de un conjunto de ciudades situadas a una distancia de entre 60 y 90 Km del centro metropolitano. Así es como pasa a pocos kilómetros al norte de Pilar, muy cerca de Luján, por la ciudad de Cañuelas, al sur de San Vicente, para terminar en La Plata. Es decir que conforma el cinturón de circunvalación más externo, con un importante flujo de tránsito de carga, con conexiones directas con todos los accesos viales y con dos equipamientos portuarios en ambos extremos de la ruta (Campana-Zárate al norte y La Plata al sur).

A diferencia del Acceso Norte, las rutas citadas precedentemente se encuentran en deficientes condiciones de circulación. Se trata de vías con un único carril en cada sentido en largos tramos de su recorrido o de avenidas urbanas. En algunos tramos de las rutas, las condiciones del pavimento son deficientes, no hay señalización que delimite los sentidos de circulación, no hay banquetas construidas ni acondicionadas, entre otros aspectos. Claramente hay una gran diferencia en materia de flujos, en este caso son lentos y de algún modo subordinados a los flujos rápidos de las autopistas que vinculan. Y nuevamente puede observarse en este par autopista-rutas la gestión de un espacio privatizado y de un espacio público remanente.

Este conjunto vial es la red básica del partido de Pilar, pero claramente está organizado como un recorte de la red metropolitana. Fuera de ella, las avenidas de conexión entre las localidades son limitadas y no hay otras avenidas importantes que sirvan a la circulación interna.

En cuanto a la red de menor jerarquía, está formada por las calles resultantes de la trama urbana con un amanzanamiento tradicional. Se diferencian los núcleos más consolidados, o los loteos antiguos con una red ortogonal, de las nuevas urbanizaciones que rompen la trama urbana por dos motivos: porque no siguen el patrón de damero propio del plano de las ciudades argentinas y porque por su carácter de urbanizaciones cerradas interrumpen la circulación. La trama urbana del partido queda así fragmentada y desintegrada, con graves dificultades para circular

fuera de los ejes principales, obligando rodeos al transporte público y limitando la conectividad entre barrios. (Entrevista Director de Planeamiento, 2001).¹

El sistema de transporte público, está conformado por los modos ferroviario y transporte automotor de pasajeros, este último con algunas variantes, tal como veremos más adelante.

Llegan al partido de Pilar dos líneas ferroviarias: el Ferrocarril San Martín (Retiro – Pilar) y el Ferrocarril Belgrano Norte (Retiro – Villa Rosa). La primera es una línea diesel, de trocha ancha que presta servicios a tres localidades del partido: Derqui, Villa Astolfi y la cabecera Pilar. Los servicios están concesionados a la empresa Transportes Metropolitanos, prestataria también de los servicios del Ferrocarril Roca y del Belgrano Sur. La segunda también es una línea diesel, pero de trocha angosta, que sirve a las localidades de Manuel Alberti, Del Viso y Villa Rosa. Los servicios están concesionados a la empresa Ferrovías.

En los Cuadros Nº 26 y 27 se presentan los datos básicos de los servicios ferroviarios. Los tiempos de viaje entre Pilar y Retiro y entre Villa Rosa y Retiro son de 85 y 82 minutos respectivamente.

Los pasajeros transportados por ferrocarril han crecido durante la década de 1990, a partir de la concesión de los servicios a los operadores privados. Este crecimiento se verifica en todas las líneas metropolitanas, y fundamentalmente se debe a un mejor control de la evasión del pago del boleto y a una mejora en los indicadores de cumplimiento de los servicios (mayor porcentaje de servicios a horario, menores índices de cancelación).

En cuanto a la importancia relativa de las localidades, el Cuadro Nº 28 muestra la evolución de los pasajeros transportados entre los años 1994-1999 (últimos datos disponibles por estación). En la línea del Belgrano, el orden de importancia es Del Viso, Alberti y Villa Rosa, las tres con un marcado crecimiento a lo largo de la serie, aunque con un leve descenso en el último período 1998/1999. En la línea del San Martín el orden es Derqui, Pilar y Villa Astolfi, también con un marcado incremento a lo largo del período. Cabe señalar que Pilar se encuentra entre las estaciones de mayor crecimiento de esta línea durante el período considerado. Varios son los procesos que pueden explicar esta situación, pero en principio cabe señalar la continuidad de la expansión urbana tributaria del ferrocarril, junto con mejores

¹ "(...) nadie ignora que la creación de una urbanización privada, bajo cualquiera de sus modalidades, introduce una fractura en la tradicional trama urbana. Tanto el cerramiento de calles públicas como la materialización de los límites (sea a través de alambrado perimetral o de altos muros) generan una serie de dificultades de circulación y traslado, especialmente para residentes de la zona y demás usuarios, obligados a buscar nuevas vías de pasaje frente a la oclusión de algunas de ellas. Numerosos testimonios dan cuenta de la absoluta irregularidad de ciertos procedimientos en los cuales incurren countries y barrios privados, apropiándose ilegalmente de calles públicas, sin la debida autorización municipal, impidiendo la circulación de peatones y vehículos ajenos a la propiedad" Svampa, 2001: 199.

condiciones de competencia en términos de tarifas y regularidad del servicio de este modo en relación con el transporte automotor de pasajeros.

Con respecto a la red de transporte automotor de pasajeros (Figura N° 18), confluyen en el partido de Pilar empresas de las tres jurisdicciones metropolitanas: nacional, provincial y municipal.² Sólo 2 líneas nacionales llegan al partido (57 y 176) y están orientadas fundamentalmente hacia los grandes corredores radiales. En efecto, ambas líneas tienen la función de vincular Pilar con las localidades del eje de la ruta 8 y el acceso Norte y con los barrios del norte y noroeste de la Capital Federal. La línea 57, además vincula Pilar con Capilla del Señor. En el Cuadro N° 29 se presentan algunos datos básicos de las líneas de jurisdicción nacional.

Las líneas provinciales son de tres tipos: subsidiarias de líneas nacionales (como la línea 429), sobre corredores radiales diversificados (ejemplo, 365, también hasta el límite de la Capital Federal) y recorridos transversales (la mayor parte de las provinciales: 291, 276 como casos típicos). Este último tipo, en particular, vincula Pilar con Escobar, Luján, Moreno y General Rodríguez. En el Cuadro N° 30 se muestran algunos datos básicos de las líneas de jurisdicción provincial.

En cuanto a las líneas que dependen del municipio, su función principal es la distribución de viajes al interior del partido, ya sea uniendo las localidades o como acceso a puntos nodales de articulación con el ferrocarril o con las líneas nacionales o provinciales. En el Cuadro N° 31 se presentan algunos datos relativos a las empresas de jurisdicción municipal.

A fines de poder evaluar la conectividad interna de las localidades del partido de Pilar, se confeccionó una matriz de conectividad simple, en la cual se tomaron puntos nodales del partido (localidades o cruces viales) y se colocó en las celdas la cantidad de líneas de colectivos que servía a la vinculación entre esos dos puntos. Los resultados, presentados en el Cuadro N° 32 muestran que los puntos centrales de distribución son la ciudad de Pilar y Del Viso. También pueden observarse las vinculaciones lineales facilitadas por la pertenencia a un eje común (Acceso Norte o Ruta 8, por ejemplo). Finalmente, se resaltan las limitadas conexiones entre localidades importantes (Villa Rosa – Derqui) o las limitadas opciones de acceso al Parque Industrial de Pilar, que constituye el mayor centro de empleos del partido.

El transporte automotor de pasajeros también ofrece una cantidad importante de servicios de oferta libre³ y una gran cantidad de servicios no autorizados

² Las líneas de jurisdicción nacional son aquellas que tienen al menos una de sus cabeceras en la Capital Federal. Las de jurisdicción provincial atraviesan al menos dos partidos de la provincia de Buenos Aires. Las líneas comunales se desarrollan íntegramente dentro de un municipio.

³ El Decreto presidencial N° 656 del 29/4/1994 y la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 362 del 23/9/94 "rigen la totalidad del "transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional", crea la diferenciación entre el servicio convencional (al que llama "Servicios Públicos") y la nueva modalidad, denominada ahora "Servicios de Oferta Libre" (Art. 6). Para diferenciarlos, caracteriza al primero como el que tiene "... por objeto

(especialmente prestados con combies). Estos servicios tienen recorridos fijos pero no regulados, y responden, los primeros, a la presentación de listas de pasajeros que sistemáticamente utilizan el servicio, en tanto que los segundos recogen pasajeros en puntos clave o en paradas de transporte público, sin estar autorizados para ello.⁴

El análisis del sistema de transporte público muestra, por un lado, las vinculaciones funcionales del subespacio: la oferta masiva de servicios radiales que vinculan con los ejes norte y noroeste de la conurbación y con el centro metropolitano. Estos servicios ya tienen una organización por corredores, con limitadas derivaciones entre ellos (nulos en el caso de los ferrocarriles y escasos en el transporte automotor de pasajeros). Por otro lado se destaca el menor desarrollo de las vinculaciones internas al municipio.

7.2. Los esquemas de movilidad cotidiana

Como planteamos en la introducción de este capítulo, el análisis de la estructura del sistema de transporte es necesario complementarlo con la articulación a partir de la movilidad cotidiana.

7.2.1. La movilidad residencia – trabajo

La movilidad residencia – trabajo está condicionada por la localización de ambas actividades y por los niveles de ingresos de las familias.

Se pueden identificar diferentes casos:

- Residentes en Pilar que trabajan fuera del área Pilar, en particular en la Capital Federal

La estructura de empleos de Buenos Aires sigue mostrando un patrón relativamente concentrado en el área central y en algunos subcentros de la primera corona, a

satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general...”, que serán regulados por la Autoridad de Aplicación para los Servicios Públicos en lo atinente a “...permisos de explotación, la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios, parque móvil y [...] pautas tarifarias a aplicar...” (Art.7). Los servicios de oferta libre pasan a ser los no comprendidos en la modalidad anterior. Si bien deben cumplir exigencias de recorrido, permisos de explotación, etc., es de destacar el hecho de no pertenecer a ninguna pauta tarifaria. El citado decreto establece 5 tipos de servicios de oferta libre: servicios urbanos especiales, servicios contratados, servicios del ámbito portuario o aeroportuario, servicios de hipódromos y espectáculos deportivos y servicios escolares interjurisdiccionales” (GCBA, 2002).

⁴ Autoridades de la Empresa Transportes Atlántida (línea 57) manifestaron en una entrevista que se estimaba que este tipo de servicios captaba alrededor del 20% de los pasajeros que podrían realizar el recorrido en esa línea (Entrevista Sr. Vazquez, 2002).

pesar de un incipiente proceso de dispersión de la localización visible en algunos de los ejes viales y que hemos destacado en el capítulo 5.⁵

La movilidad desde las áreas de urbanización más antigua del partido está básicamente servida por el ferrocarril y el transporte automotor de pasajeros.⁶ Para el objetivo central de este trabajo nos interesan particularmente las estrategias desarrolladas por residentes en las nuevas urbanizaciones situadas en torno al Acceso Norte.⁷

A través de encuestas a residentes en el área se pudieron establecer las siguientes estrategias:

- Automóvil particular, con un tiempo de viaje de 50-60 minutos entre Pilar y el centro de la ciudad. Esta estrategia es la que aparece más frecuentemente, con distintas variantes de articulación: estacionamiento en el área de destino o estacionamiento en las inmediaciones de estaciones de subterráneos de la línea D y acceso al área central por medio del subte⁸. La movilidad en automóvil suele estar incorporada en estrategias familiares, que condicionan por ejemplo los horarios de partida y regreso para optimizar el aprovechamiento por parte del mayor número de miembros de la familia, o relacionan estos viajes al trabajo con los viajes de los niños en edad escolar, por la mañana (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002). El presupuesto de este modelo de movilidad está desagregado en el Cuadro Nº 33.

- Servicios de líneas de transporte automotor de jurisdicción nacional. Estos servicios presentan distintas características: comunes (con paradas en todas las subidas y bajadas del Acceso Norte), rápidos (con paradas seleccionadas a lo largo de todo el Acceso Norte) y express (con paradas en el área de captación de pasajeros entre Pilar y Tortuguitas y servicios directos entre Tortuguitas y Puente Saavedra). Los tiempos de viaje y los presupuestos de estas variantes se presentan en el Cuadro Nº 34.

Los servicios de transporte automotor de pasajeros de tipo común no presentan una verdadera alternativa de competencia frente al automóvil particular dada la

⁵ Tanto en las entrevistas realizadas como en los testimonios recogidos en Svampa, 2001 abundan los ejemplos de residencia en Pilar y lugar de trabajo en la Capital Federal.

⁶ Un ejemplo de estrategias de los trabajadores de bajos ingresos es la utilización de la bicicleta como primer modo entre el lugar de residencia y la estación ferroviaria. En una noticia aparecida en el Diario Clarín (9/6/2002) se da cuenta de la existencia de una guardería en la estación Derqui y se recoge un testimonio de un usuario que recorre en bicicleta las 40 cuadras que separan su vivienda de la estación.

⁷ Los sectores no residentes en las nuevas urbanizaciones, con niveles de ingresos menores, han demostrado una preferencia por el ferrocarril para los largos viajes troncales, en detrimento del transporte automotor de pasajeros. El ferrocarril cuenta con ventajas en término de tarifas y tiempos de viaje en comparación con los servicios comunes. Los servicios por el Acceso Norte brindaron mejores condiciones de competencia a las líneas de colectivos ya que redujeron notoriamente los tiempos de viajes, aunque con tarifas más elevadas.

⁸ En una encuesta pequeña, realizada en las playas de estacionamiento situadas en las inmediaciones de la estación Plaza Italia, de la línea D, se detectaron viajes combinados automóvil - subte de pasajeros procedentes de Pilar, Tortuguitas, Del Viso, Maschwitz y Escobar (GCBA, 2000).

enorme diferencia de tiempo de viaje. El tiempo de viaje es especialmente sensible para los sectores de ingresos medio – altos y altos.⁹

- Servicios de oferta libre y no autorizados. Esta tercera opción se presenta como intermedia entre la movilidad individual y el transporte público, ya que se trata de unidades individualizadas, con regularidad en el conjunto de pasajeros y permanencia de choferes en el mismo horario. Hay modalidades organizadas desde las propias urbanizaciones que en poco menos de 1 hora llegan al centro metropolitano y modalidades tipo charter independientes y autorizadas. Junto con ellos se encuentran los servicios no autorizados que ya hemos comentados precedentemente.

En líneas generales, tanto a través de los testimonios recogidos directamente como a través de la bibliografía, la decisión de localización residencial se basó fundamentalmente en la disponibilidad y en la utilización del automóvil individual para el viaje diario al trabajo hasta el centro metropolitano.¹⁰ Sólo en los últimos meses, y como consecuencia de la profundización de la crisis económica, los informantes comunicaron una cierta derivación de usuarios del automóvil particular hacia el sistema de transporte público (Entrevistas a residentes de Pilar, 2002; y Sr. Vazquez, 2002).

- Residentes en Pilar o en otros partidos que trabajan en el área Pilar.

El viaje al trabajo para los residentes en el área Pilar que trabajan en el propio partido también se diferencia en función de las condiciones de ingreso. Los principales núcleos de empleo del área Pilar asociados con el Acceso Norte son: el Parque Industrial de Pilar, el centro comercial y de servicios del kilómetro 50 y las nuevas urbanizaciones, con una localización dispersa (en algunos casos a distancia considerable del acceso).

Los residentes en las urbanizaciones que trabajan en el área Pilar se desplazan en automóvil particular. En estos casos se incluyen los niveles gerenciales de las empresas del Parque Industrial, los profesionales independientes y una parte muy importante de las mujeres que trabajan (Entrevista Ing. Mildenerger, 2002; Svampa, 2001).¹¹

⁹ Los servicios ferroviarios no representan una real alternativa para los sectores de ingresos medio altos y altos del corredor. Numerosas razones avalan esta afirmación, pero debe destacarse la enorme diferencia en los tiempos de viaje (77 minutos a Palermo en tren contra 55 en colectivo), condiciones de inseguridad en el tren, menor confort, dificultad de acceso desde las estaciones hasta las urbanizaciones, etcétera. Existe sin embargo un proyecto de asociar la electrificación del Ferrocarril Belgrano hasta Villa Rosa con las nuevas urbanizaciones al contemplar una estación en el cruce de las vías y el Acceso Norte que permitiría poner en práctica modalidades de *park and ride* (www.ferrovias.com.ar).

¹⁰ En otras grandes aglomeraciones del mundo los sistemas de trenes de alta velocidad son utilizados por sectores de ingresos medio altos y altos que residen en áreas suburbanas. Algunos ejemplos son los de la ciudad de Nueva York, el BART en San Francisco y la RER (Red de Expreso Regional) de París. Esto no significa que no se utilice también el automóvil particular.

¹¹ En la muestra recogida en Svampa, 2001, el 64% de las mujeres residentes en countries y clubes privados trabajaban. El perfil ocupacional estaba dominado por profesionales de alta performance, docentes, empleadas administrativas y vendedoras. Se registró asimismo un creciente desarrollo de

Estos sectores no sufren, en principio, las dificultades recientes en términos de incremento del costo de combustible ya que las distancias (si bien extensas) no tienen comparación con los 110 kilómetros diarios que implica el viaje de ida y vuelta hasta el centro metropolitano. Por otro lado, gran parte de esta movilidad se hace fuera del sistema de peaje, ubicado a la altura de Tortuguitas. Esta ubicación deja todo el sistema articulado de usos de Pilar fuera del peaje.

Más complicada resulta la movilidad para los trabajadores de menores ingresos que se desempeñan en los centros de empleo del corredor del Acceso. Hacia el Parque Industrial la movilidad se canaliza a través de:

- prestaciones de las propias empresas, que recogen a sus trabajadores desde puntos muy distantes del conurbano,
- líneas de transporte automotor de pasajeros que, como ya vimos, sólo vinculan ciertas localidades del partido con el parque industrial,
- servicios no autorizados de combis, que suplen la demanda no servida por el transporte público, aunque en condiciones de nulo control por parte de autoridades estatales (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002).¹²

Hemos recibido comentarios acerca de la persistencia de la inercia residencial, es decir, sobre el desajuste entre el lugar de residencia habitual de los trabajadores y la nueva localización de la planta, especialmente en los casos de traslado de plantas desde el primer cordón del conurbano. Esto obliga a largos viajes y, en parte, justifica la provisión de sistemas de transporte particulares por parte de las empresas (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002).

En conjunto, las apreciaciones sobre el acceso al parque denotan limitaciones y problemas para los trabajadores, que han ocasionado numerosas iniciativas por parte de la Cámara de Empresarios y de las empresas.¹³

Tampoco resulta sencilla la movilidad para los trabajadores que desempeñan sus tareas en las urbanizaciones cerradas. Éstas se han convertido en centros

actividades productivas (principalmente de tipo informal, pero también relacionadas con servicios de catering, psicopedagogía, sistemas de ventas personalizados, etcétera) desarrolladas en el interior de las urbanizaciones cerradas, pese a su expresa prohibición.

¹² Si bien se encuentra fuera de los objetivos de este trabajo, es ejemplificador el esquema de movilidad de las cargas vinculadas con el Parque Industrial de Pilar. Las empresas organizan todos sus insumos de transporte (insumos y productos terminados) sobre la base de la utilización de camiones. No hay proyectos firmes de aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria disponible a corta distancia del parque industrial. La línea del Ferrocarril Urquiza pasa muy cerca del Parque Industrial, del otro lado del Acceso Norte, y proporciona una conexión directa con el puerto exportador de Zárate y con el eje ferroviario del Mercosur ya que es parte de la red del Ferrocarril Mesopotámico conectada con las redes uruguaya (en Salto Grande), brasileña (en Paso de los Libres - Uruguayana) y paraguaya (en Posadas - Encarnación). Sí existe un proyecto de enlace ferroviario de pasajeros con el Parque Industrial. Se trata de la extensión de la línea del Ferrocarril Belgrano desde Villa Rosa hasta la estación Almirante Irizar (fuera de servicios desde hace 15 años) (www.ferrovias.com.ar).

¹³ La llegada de la línea 176 al Parque Industrial recién se ha producido en los primeros meses de 2002, utilizando el nuevo acceso de la calle El Petrel. La empresa Atlántida (línea 57) ha manifestado que tiene previsto gestionar el acceso al Parque Industrial (Entrevista Sr. Vazquez, 2002). Todos los entrevistados coincidieron en manifestar la deficiente prestación del servicio por parte de la empresa San José que, por otro lado, tiene cierto monopolio espacial dentro del partido de Pilar.

importantes de empleo ya que demandan trabajadores en distintas instancias del proceso de construcción y funcionamiento de las viviendas y de las instalaciones comunes de las urbanizaciones. Gran parte de estos trabajadores proceden de los barrios más pobres del propio partido de Pilar, como el entorno de Villa Rosa, el sector del arroyo Pinazo y la localidad de Derqui, o de partidos vecinos como Moreno y José C. Paz (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002; Svampa, 2001).¹⁴

Dado el esquema de circulación de transporte público descrito precedentemente, los cruces entre ejes (de las rutas 8, 25 y 26 al Acceso Norte) no son frecuentes ya que no son trayectos cubiertos por líneas de transporte automotor de pasajeros. Por otro lado, se trata de empleos que tienen una alta dispersión ya que las urbanizaciones (concentradas a nivel metropolitano) se encuentran dispersas a nivel de los desplazamientos diarios, algunas de ellas situadas a varios kilómetros del Acceso Norte y sin transporte público en las arterias transversales que comunican con el acceso. Adicionalmente, suele haber una gran distancia desde la entrada a la urbanización hasta las viviendas en la que desempeñan sus tareas. El resultado es un gran esfuerzo en términos de tiempo y/o de dinero por parte de los trabajadores de bajos salarios que se desempeñan en las nuevas urbanizaciones para satisfacer las necesidades de transporte hacia el lugar de trabajo.¹⁵

En este contexto, las estrategias detectadas pasan por: tomar hasta tres colectivos y caminar hasta los lugares de empleo, directamente realizar largas caminatas (en ocasiones cortando camino frente a la rigidez de la red vial), la utilización de las bicicletas o de viejos vehículos (por ejemplo, para quienes necesitan desplazarse con herramientas o máquinas pequeñas), todas ellas implementadas para compensar la carencia de un servicio de transporte público que vincule

¹⁴ "En realidad el vínculo que se teje entre los habitantes de los barrios periféricos y los residentes de urbanizaciones privadas adquiere diferentes modalidades. En principio, ellos forman parte del cada vez más numeroso proletariado de servicio que día a día atraviesa el puesto de seguridad, previa presentación de credenciales, para encarar la jornada laboral: jardineros, plomeros, pileteros, empleados de la construcción, personal doméstico, entre otros. Las nuevas urbanizaciones privadas son, efectivamente, usinas generadoras de empleo y, en algunos casos, motores importantes del desarrollo comercial del entorno, , aun en aquellas zonas en las cuales los countries y barrios privados presentan una baja densidad. Así, countries de las dimensiones del Longchamps y Las Cañas movilizan diariamente, como hemos dicho, unas mil personas entre personal de seguridad, administración y demás servicios. Otro country, el Thomas Merton, ha dinamizado el comercio de los alrededores, en especial aquellos que conciernen al servicios de delivery en todos sus rubros. El despliegue de personal es mucho más modesto en el caso de los barrios privados; aun así cada unidad familiar cuenta con una o dos domésticas, y suele incluir, además, una persona que se encarga de los niños" Svampa, 2001:213. Las relaciones entre la "clase de servicios" y el "proletariado de servicio" planteadas por Svampa tienen similitud con las preocupaciones de Sassen sobre la articulación entre los mercados de trabajo relacionados con las actividades de conocimiento y los mercados de trabajo informales y de bajos salarios (Sassen, 1999). Los nombres de las urbanizaciones utilizados por Svampa son ficticios.

¹⁵ "Asimismo, el éxodo de familias antes domiciliadas en San Isidro, Capital o Vicente López, produjo también recambios en el personal doméstico. Muchas veces, las mucamas acompañaron el traslado; algunas decidieron trabajar "cama adentro", otras se vieron obligadas a realizar el desplazamiento cotidiano hasta el nuevo domicilio, pero en este último caso la experiencia no duró mucho tiempo a causa del costo diario de transporte y la dificultad de atravesar largas distancias" Svampa, 2001:217.

localizaciones con el nivel de dispersión como las existentes en el área (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002).

7.2.2. La movilidad residencia – estudio

Ya hemos señalado que el corredor del Acceso Norte ramal Pilar cuenta con una importante oferta reciente de establecimientos educativos de gestión privada, tanto de la Educación General Básica como de la Educación Polimodal. En cuanto al nivel universitario, si bien la oferta es amplia y reciente, es claro que no podría de modo alguno cubrir todas las expectativas de formación en este nivel.

Los desplazamientos cotidianos hacia los establecimientos educativos se resuelven principalmente a través de los sistemas de transporte escolar y del transporte en automóvil organizado desde la propia familia o grupos de familias. Es habitual la formación de *pools* en los que cada día una familia se hace cargo de transportar en sus automóviles a un grupo de niños de la misma urbanización que concurren a un mismo establecimiento escolar. En casos de no disponibilidad de un segundo automóvil familiar se utilizan los remises.

Dos situaciones particulares merecen ser destacadas. Por un lado, la relacionada con la propia dotación en las grandes urbanizaciones de establecimientos educativos (San Jorge, Nordelta, Pilar del Este, etcétera). Esto limita notablemente las necesidades de desplazamientos externos de gran parte de los niños y refuerza la movilidad individual a nivel de los niños -la bicicleta- en el marco de los límites cerrados y controlados de las nuevas urbanizaciones. Por otro lado, se ha recogido información sobre algunos adolescentes que concurren a los establecimientos de nivel polimodal con sus propios automóviles (Entrevistas a residentes del área de Pilar, 2002)¹⁶. Esto refuerza de una manera extrema el esquema automóvil intensivo descrito como base del sistema de movilidad, al incluir también a los menores de edad y al dejar en claro la necesidad de disponibilidad de más de un auto por grupo familiar para sostener las necesidades de desplazamiento cotidiano de los miembros de esa unidad familiar.

Por último, resulta necesario llamar la atención sobre las distancias involucradas en un tipo de desplazamiento que en áreas de urbanización clásicas se suelen resolver en algunas pocas decenas de cuadras.¹⁷ Los más de 15 kilómetros que delimitan los extremos del corredor de máxima intensidad de urbanizaciones y colegios (entre

¹⁶ En la provincia de Buenos Aires los mayores de 17 años de edad pueden obtener sus licencias de conductor con el consentimiento de los padres.

¹⁷ Las escuelas públicas suelen tener un área de influencia circular y diferenciada para cada una de ellas (al estilo de los servicios centrales), con condiciones de acceso peatonal o con el sistema de transporte público para aquellas de mayor jerarquía o mayor tradición, habitualmente situadas en el centro de las localidades.

Manzanares y Del Viso) representan distancias de desplazamiento enormes para asistir al colegio, que gracias a la autopista pueden salvarse en unos pocos minutos, como un ejemplo de espacios de amplia extensión comprimidos por la velocidad del movimiento.¹⁸

7.2.3. La movilidad residencia – recreación, servicios, compras

Los desplazamientos cotidianos para acceder a los centros comerciales, de servicio y recreativos tuvieron un cambio importante con la consolidación del centro ubicado en el kilómetro 50 del Acceso Norte Ramal Pilar. En efecto, la conformación y consolidación de este centro cambió las coordenadas locacionales de las urbanizaciones, hecho que se manifiesta en la inclusión permanente del Kilómetro 50 en todos los planos de referencia de las nuevas urbanizaciones.

Antes de la formación de este centro, los primeros habitantes de las urbanizaciones cerradas se desplazaban hasta los centros de servicios más cercanos de nivel equivalente en términos de características socioeconómica (Entrevistas a residentes del área Pilar, 2002). En este caso, se trataba de los ubicados sobre el propio acceso, en el partido de San Isidro (hipermercados, shoppings Unicenter y Soleil). La consolidación del centro del kilómetro 50 limitó el desplazamiento hacia las inmediaciones de las nuevas urbanizaciones, aunque cabe reiterar que en este caso el término inmediaciones puede implicar una distancia de varios kilómetros.

La propia morfología del centro comercial, recreativo y de servicios del kilómetro 50 da la pauta de su apoyo en un esquema de movilidad automóvil intensivo: la orientación hacia la autopista y las gigantescas playas de estacionamiento. Más llamativo aún es un hecho que refuerza esta orientación básica: la absoluta falta de consideración hacia los movimientos peatonales. Resulta peligroso y confuso atravesar el puente que une los componentes del centro situados a uno y otro lado del acceso; no existe el señalamiento horizontal que indique las sendas peatonales y en algunos casos directamente desaparecen los senderos que podrían utilizar estos peatones. Es peligroso y difícil, asimismo, ir caminando desde una de las bajadas de la autopista hasta la bajada siguiente. Esto implica que aún desde las urbanizaciones más cercanas al centro comercial del kilómetro 50 se deba utilizar el automóvil para llegar hasta allí. Llevado al extremo, los desplazamientos desde el hotel Sheraton Pilar hasta el kilómetro 50, menos de 500 metros, también se realizan en automóvil.

¹⁸ Svampa (2001) señala el caso específico del transporte como uno de los componentes del "modelo de la burbuja", entendido como un modelo de socialización dentro de un ambiente protegido y homogéneo. En el texto se recogen testimonios de chicos que no saben qué hacer frente a situaciones cotidianas del tránsito urbano o con padres que los llevan de paseo a viajar en tren o colectivo como acción compensatoria frente a la burbuja.

La importancia de este centro comercial hace que se haya desarrollado un sistema de acceso en transporte público, ya que algunas líneas de colectivos (especialmente comunales) comenzaron a incluirlo en sus recorridos. Esto indica que, junto con un público mayoritariamente ligado a los residentes en las nuevas urbanizaciones, también hay un uso complementario por parte de sectores de menores ingresos que utilizan transporte público para ir, por ejemplo, a los hipermercados o a los cines.¹⁹

Una mención particular debe hacerse en relación con la recreación. Una parte importante de este tipo de actividades (deportivas, contactos sociales) suele satisfacerse al interior de la propia urbanización cerrada, minimizando las necesidades de desplazamiento. Por otro lado, se ha desarrollado un sistema de intercambios deportivos entre urbanizaciones (al estilo de torneos intercountries) que suponen movilidad automóvil intensiva para su concreción. Los intercambios sociales, por ejemplo, entre compañeros de colegio también se resuelven en el marco de la red de urbanizaciones y mediante el uso del automóvil particular o, en su defecto, el remise (Entrevistas a residentes del Área Pilar, 2002). Inclusive las salidas nocturnas de los adolescentes y adultos jóvenes están organizadas a partir de sistemas de combis que representan una especie de punto intermedio: automóvil intensivo pero no necesariamente individual. (Entrevistas a residentes del Área Pilar, 2002).²⁰

A modo de conclusiones parciales puede destacarse la conformación de sistemas de movilidad diferenciados, atendiendo a poblaciones-objeto diferentes. El sistema de transporte público, que responde al modelo de urbanización más tradicional, enfrenta serias dificultades para satisfacer la demanda de una movilidad más diversificada, más dispersa y menos masiva, propia de este nuevo modelo de urbanización.

Los mercados de viajes incluyen viajes con direcciones alineadas por el eje, pero con una gran variación que no permite consolidar la conformación de corredores fuera del eje troncal del acceso. Cualquier desplazamiento que sale del corredor

¹⁹ En la entrevista con el Director de Planeamiento de la Municipalidad (2001), éste sostuvo que era poco relevante la relación de los pobladores tradicionales de Pilar con estos nuevos objetos urbanos.

²⁰ Algunos testimonios recogidos sobre la movilidad adolescente son ilustrativos de estas afirmaciones: "(...) se van al centro, tienen el micro hasta el boliche, que los reúne en la estación de Bella Vista, así que todos los padres los llevan hasta ahí a la misma hora, suben al micro, los bajan en el boliche y es el mismo grupo siempre, decimos la hora a que se termina, los cargan y todos los papás los vamos a buscar a la estación, entonces es muy ...siempre con la misma gente, todos se mueven en los mismos círculos" [testimonio de una residente en Bella Vista, la autora lo trae como caso de homogeneidad de los círculos de socialización]. En el caso de Pilar este proceso incipiente de formación de círculos sociales homogéneos es mucho más notorio, pues existen escasos espacios de interacción entre los habitantes de la nueva red socioespacial y los habitantes autóctonos. Así, si el colegio privado se convierte en una extensión natural del barrio, también privado, los adolescentes se trasladan en chárter hasta ciertos espacios de recreación (los "boliches"), a los cuales, por lo general, no concurren sus pares "autóctonos" de Pilar (...)" Svampa, 2001:117.

troncal implica limitar notoriamente la posibilidad de acceso en transporte público. De este hecho y de las distancias involucradas en esta red funcional se reafirma que la nueva base de organización del espacio esté apoyada sobre la movilidad individual automóvil-intensiva para la amplia variedad de viajes que realizan las unidades familiares para su reproducción. La sustitución de este esquema de movilidad por transporte público es complicada no sólo por la densidad de demanda sino también por los factores culturales asociados con las urbanizaciones cerradas: libertad en la movilidad (imposible de reponer con transporte público) y modelo dominante de gestión privada.

Se generan asimismo contradicciones entre este modelo de urbanización y la urbanización tradicional, ejemplificados en las dificultades de movilidad de los trabajadores de las urbanizaciones cerradas. No hay modo de transporte público disponible hoy para satisfacer estas necesidades, por la complejidad y desestructuración de la trama urbana en el marco de esa amplia dispersión de destinos.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación hemos indagado las modalidades que adopta la relación transporte – uso del suelo en un contexto de relaciones particulares, dado por los grupos sociales que operaron en las transformaciones urbanas asociadas con los accesos viales a Buenos Aires. Hemos observado estas relaciones bajo la luz de los procesos de producción y de reproducción que están en la base de la conformación material de la ciudad, realizando las descripciones necesarias para poder precisar las características del fenómeno y las asociaciones entre sus componentes.

El camino seguido ha sido el de analizar contextos sucesivos, no como marcos fijos sino como sistemas de relaciones articuladas, para lo cual fue necesario desarrollar las mediaciones que llevan desde los procesos de enunciación general hasta la concreción material observada y descrita, y desde allí a la reflexión sobre los puntos de partida.

Las conclusiones de este recorrido son de distinto tipo y de distinta jerarquía. A continuación se exponen los resultados más relevantes de la investigación realizada, en la creencia de que son proposiciones provisorias que merecen ser profundizadas.

Los procesos de transformación urbana observados en Buenos Aires, en la década de los noventa, se inscriben en cambios en la sociedad, en las formas de organización de la producción, en nuevas pautas culturales de consumo, en la consolidación de un cierto patrón de movilidad. Lo que inicialmente se planteó como relación entre transporte y uso del suelo puede reformularse de manera más compleja, atendiendo a estos componentes. Los usos del suelo son resultado de decisiones de múltiples actores, por el lado de la producción y por el lado de la reproducción y responden a los cambios mencionados. A su vez, las decisiones locacionales que materializan los usos del suelo están asociadas a ciertos patrones de movilidad (tanto en términos de suponer estos patrones como de inducirlos) y éstos varían históricamente para cada grupo social.

De allí que las relaciones entre infraestructura de transporte y usos del suelo no sean mecánicas, lineales ni automáticas. Por el contrario, adoptan la forma de procesos asociativos en los que los proyectos de los actores van dando forma a los procesos. Los proyectos se cruzan y se definen mutuamente en un espacio de relaciones. Dadas ciertas condiciones y tendencias preexistentes, los productores inmobiliarios ofrecen algunos productos que satisfacen ciertas necesidades de reproducción social, que a su vez implican la aparición de oportunidades para

nuevos procesos de producción. Pensar la infraestructura de transporte como condición, las nuevas urbanizaciones como productoras y satisfactoras de necesidades y los umbrales como condiciones para la oportunidad de localización de nuevas actividades permite reconocer esta formulación en los términos empíricos en los que los hemos presentado a lo largo del trabajo. Pero insistimos en que no se trata de cadenas causales lineales sino de proyectos conjuntos que se interrelacionan.

La reestructuración de las autopistas generó numerosas oportunidades de oferta de nuevos productos inmobiliarios (dirigidos a varios de los submercados: residencial, comercial, de servicios, industrial) que pudieron formularse y/o se hicieron viables a partir de un cierto contexto macroeconómico y político. Ese contexto macroeconómico estuvo dado por el escenario de estabilización de las variables macro (inflación, precios, tipo de cambio, créditos, etcétera), por la definición de reglas de funcionamiento económico (que demostraron ser provisorias, por cierto), la selección de cierta modalidad de inserción en la economía mundial, la conformación del bloque económico regional y la implantación de un cierto modelo de acumulación (con la definición de actores y actividades claves y dominantes). El contexto político, por su parte, implicó un nuevo modelo de gestión de la ciudad y de los servicios públicos, de consideración acerca del espacio público, de asunción por parte de ciertos grupos sociales de formas privadas de ciudadanía (Svampa, 2001).

En los hechos y en las interpretaciones, los sectores sociales construyen diferencialmente el espacio urbano. Es posible distinguir las modalidades particulares de los sectores de ingresos bajos y medio-bajos frente a las de los sectores altos y medio-altos en los procesos de expansión urbana. Estas modalidades diferenciales no tienen únicamente una manifestación morfológica (el tipo de viviendas, las características físicas del barrio, el cerramiento o la apertura de las urbanizaciones, la construcción de accesos, los factores considerados claves a la hora de decidir la localización, entre otros aspectos). Se reflejan también en los modelos organizacionales de satisfacción de las necesidades, que en los noventa se plantearon bajo pares opuestos: escolaridad privada versus pública; atención médica privada versus hospitales públicos; grandes complejos recreativos, comerciales y de servicios versus centralidad tradicional; movilidad individual versus transporte público; seguridad privada versus seguridad pública.

En el caso metropolitano, la diferente construcción social de los corredores de los accesos se manifiesta en las notorias variaciones entre los procesos desarrollados en cada uno de ellos. Crecimiento residencial, nuevos centros recreativos, de comercios y servicios, localización industrial, son cuestiones comunes al conjunto

de los accesos. La constitución de un eje de movilidad individual, que hemos llamado automóvil-intensivo también es un rasgo común a todos los accesos. Y sin embargo varían notablemente la intensidad de cada una de estas acciones y el volumen relativo de las mismas. Esta variación cuantitativa es simultáneamente una variación cualitativa: las cantidades asocian otros procesos o no, suman proyectos que ven oportunidades o deciden que esos proyectos se localicen en un punto en lugar de otro. En términos más simples: es lo que da origen a encadenamientos de la economía urbana en todos aquellos casos en que se trasponen los umbrales de demanda respectivos a cada actividad económica. El resultado es una notoria diferencia en torno al objeto común (la autopista) que muestra las limitaciones de establecer lo que es común a objetos aparentemente similares: varios carriles por sentido de circulación, iluminación, banquetas pavimentadas y forestación lateral no significan lo mismo en un lugar que en otro.

El corredor en el que se manifiestan con mayor intensidad estas articulaciones es el Acceso Norte, en particular en los ramales a Escobar y Pilar y más específicamente en este último. En lo que hemos denominado "el espacio de relaciones Pilar" se ha desplegado un conjunto articulado de actividades que tiene como eje locacional el Acceso Norte. Este eje no es simplemente una vía de circulación, es parte integrante esencial del conjunto de relaciones: lugares de residencia situados a 60 kilómetros del lugar de trabajo, colegios ubicados a 10 o 15 kilómetros de las viviendas de los alumnos, y varios kilómetros-pocos minutos hasta el lugar de compras más cercano sólo se sostienen con una infraestructura que asegure la libertad de movilidad y la velocidad propia del automóvil: privado, a disposición constante, sin horarios ni restricciones de frecuencia y capaz de ir en cualquier dirección.

Este conjunto articulado, este espacio de relaciones -"la red Pilar" de la que habla Svampa- se sobrepone con el modelo histórico de expansión urbana y de conformación de centralidades en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esta sobreposición es transparente: una red no oculta a la otra, pero ambas tienen escasas vinculaciones entre sí. En ambas es posible reconocer los sistemas de objetos y de acción solidarios de los que habla Milton Santos y así seguir con la terminología: flujos rápidos y flujos lentos, tiempos y objetos hegemónicos y tiempos y objetos hegemonzados. La interacción entre ambos conjuntos es baja, limitada, ejemplificadora de distancias sociales y de la oposición público - privado. ¿Quién construye, quién es responsable del espacio de todos en cada una de estas redes sobrepuestas? ¿Qué disponibilidades y carencias están implícitas en estos dos conjuntos? ¿Qué significado más allá del material tiene el cerramiento de los ámbitos de la vida cotidiana para que sólo puedan acceder los pares?

Finalmente, la gravedad de la situación socio-económica actual pone en cuestión cualquier certeza que se pudiera haber enunciado de manera taxativa a lo largo del trabajo. Incluso, a pesar de que el grueso de esta investigación estuvo relacionado con los sectores que tomaron ventajas de las condiciones del modelo económico y político de los noventa. En cierto modo, la profundidad de la crisis argentina hace aparecer este relato sobre los noventa como un relato histórico. Esperamos que, aún con estas restricciones, haya contribuido a un mejor conocimiento de las relaciones entre sociedad y territorio. De hecho, nos parece que los proyectos del futuro no podrán soslayar este periodo de la historia de la configuración territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Cuadro N° 1
Distribución de los emprendimientos según ejes viales

Sector	Norte		Oeste		Sur		Total	
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
Lotes existentes	29.427	100,0	4.345	100,0	8.704	100,0	42.476	100,0
Lotes vendidos	19.171	65,1	2.24	51,6	4.561	52,4	25.972	61,1
Casas construidas	6.869	23,3	688	15,8	1.928	22,2	9.485	22,3

Fuente: Tomado de Rodriguez, 2001

Cuadro N° 2
Evolución de la población, jurisdicciones Región Metropolitana de Buenos Aires (1960-2001)

Partido	Población					Crecimiento medio anual				Superficie (km2)	Densidad (h/km2) 2001
	1960	1970	1980	1991	2001	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2001		
Capital Federal	2.966.634	2.972.453	2.922.829	2.965.403	2.768.772	0	-2	1	-7	200	13.844
<i>Primera corona</i>											
Avellaneda	326.531	337.538	334.145	344.991	329.638	3	-1	3	-5	55	5.993
Lanús	375.428	449.824	466.980	468.561	452.512	18	4	0	-3	45	10.056
Lomas de Zamora	272.116	410.806	510.130	574.330	590.677	41	22	11	3	89	6.637
Quilmes (1)	251.022	355.265	446.587	511.234	518.723	34	23	12	1	125	4.150
Morón (2)				334.301	309.086				-8	56	5.553
Hurlingham (2)				166.935	171.724				3	35	4.847
Ituzaingó (2)				142.317	157.769				10	38	4.126
Morón	341.920	485.983	598.420	641.230		35	21	6			
Tres de Febrero	263.391	313.460	345.424	349.376	335.578	17	10	1	-4	46	7.295
General San Martín	278.751	360.573	385.625	406.809	405.122	26	7	5	0	56	7.234
Vicente López	247.656	285.178	291.072	289.505	273.802	14	2	0	-6	39	7.021
San Isidro	188.065	250.008	289.170	299.023	293.212	28	15	3	-2	48	6.109
Subtotal primera corona	2.544.880	3.248.635	3.667.553	3.885.059	3.837.843	24	12	5	-1	632	6.069
<i>Segunda corona</i>											
Almirante Brown	136.924	245.017	331.919	450.698	514.622	57	30	28	13	122	4.218
Florencio Varela (3)	41.707	98.446	173.452	254.940	349.242	81	55	35	31	190	1.839
Moreno	59.338	114.041	194.440	287.715	380.530	63	52	35	28	180	2.114
Esteban Echeverría (3) (4)	69.730	111.150	188.923	276.466		46	52	34			
Esteban Echeverría (4)				198.335	244.622				45	120	2.036
Ezeiza (4)				75.298	118.916				45	237	502
General Sarmiento	167.160	315.457	502.926	658.544		61	46	24			
Malvinas Argentinas (5)				239.113	290.530				19	63	4.612
José C. Paz (5)				186.681	229.760				21	50	4.588
San Miguel (5)				212.692	253.133				17	83	3.062
Berazategui (1)	66.761	127.740	201.862	244.929	287.944	63	45	18	16	188	1.532
Merlo	100.146	188.868	292.587	390.858	470.061	61	43	26	18	170	2.765
La Matanza	401.738	659.193	949.566	1.121.298	1.256.724	49	36	15	11	323	3.891
Tigre	91.725	152.335	206.349	257.922	300.559	50	30	20	15	360	835
San Fernando	92.302	119.565	133.624	144.763	150.467	26	11	7	4	924	163
Presidente Perón (3)				41.299	60.045				37	121	497
Subtotal segunda corona	1.227.531	2.131.812	3.175.648	4.088.133	4.907.155	54	39	23	18	3.130	1.568
Subtotal 25 partidos	3.772.411	5.380.447	6.843.201	7.993.923	8.744.998	35	24	14	9	3.763	2.324
<i>Zonas externas</i>											
Pilar	30.836	47.739	84.429	144.670	233.508	43	56	48	47	383	610
Escobar	28.386	46.150	81.385	128.421	181.094	48	55	41	34	277	654
Campana	30.747	44.297	57.839	71.464	83.515	36	27	19	16	982	85
Zárate	55.503	61.546	78.046	91.600	101.104	10	24	15	10	1.202	84
Exaltación de la Cruz	9.926	10.630	12.859	17.072	24.027	7	19	26	34	662	36
EJE NORTE/NOROESTE	155.398	210.362	314.558	453.227	623.248	30	40	33	32	3.506	178
General Rodríguez	19.013	23.596	32.035	48.383	67.658	22	30	37	33	360	188
Marcos Paz	12.604	15.070	20.225	29.104	43.236	18	29	33	39	470	92
General Las Heras	7.388	7.480	9.371	10.987	12.684	1	22	14	14	760	17
Luján	51.197	58.909	68.689	80.645	93.980	14	15	15	15	800	117
Mercedes	43.995	47.073	51.207	55.613	59.471	7	8	7	7	1.050	57
EJE OESTE	134.197	152.128	181.527	224.732	277.029	13	18	19	21	3.440	81
San Vicente	25.638	39.187	55.803	74.964		42	35	27		656	67
San Vicente (3)				34.123	44.279				66		
Cañuelas	20.055	21.430	25.391	32.275	42.475	7	17	22	27	1.140	37
Lobos	23.541	26.022	27.753	30.788	33.004	10	6	9	7	1.740	19
Navarro	12.763	12.472	12.197	13.764	15.776	-2	-2	11	14	1.630	10
Brandsen	10.963	12.568	15.361	18.424	22.341	14	20	16	19	1.130	20
EJE SUR/SUDOESTE	92.960	111.679	136.505	170.215	157.875	18	20	20	20	6.296	25
La Plata	354.398	408.300	477.175	541.905	571.416	14	16	12	5	926	617
Berisso	40.983	58.833	66.152	74.761	79.862	36	12	11	7	135	592
Ensenada	26.086	39.154	41.323	48.237	51.171	40	5	14	6	101	507
EJE SUDESTE	421.467	506.287	584.650	664.903	702.449	18	14	12	5	1.162	605
Subtotal Areas Externas	804.022	980.456	1.217.240	1.513.077	1.760.601	20	22	17	18	14.404	122
TOTAL RMBA	7.543.067	9.333.356	10.983.270	12.431.848	13.274.371	21	16	11	7	18.367	723

Fuentes: Argentina. INDEC. Censos Nacionales de Población 1960, 1970, 1980, 1991. Datos 2001 en www.mecon.gov.ar.

(1) Formaban un único partido (Quilmes) hasta 1960. La población para cada uno de ellos en 1960 fue tomada de Vapfarsky, 2000:155

(2) Creados en 1994 por división del partido de Morón. La población de 1991 se ha consignado para evaluar el crecimiento, se sumó sólo Morón unificado

(3) Presidente Perón fue creado en 1993 con tierras de San Vicente, F. Varela y E. Echeverría, se recalculó la población a 1991 de todos estos partidos para estimar el crecimiento, pero en el total de 1991 se consideró una sola vez la población.

(4) Ezeiza fue creado en 1994 con tierras de Esteban Echeverría. Se recalculó la población a 1991 de ambos para estimar el crecimiento.

En el total de 1991 se consideró una sola vez.

(5) Creados en 1994 por división del partido de Gral. Sarmiento. La población de 1991 se ha consignado para evaluar el crecimiento, pero se sumó sólo la de Gral. Sarmiento.

Cuadro N° 3

Evolución de la población, por grupos de jurisdicciones de la Región Metropolitana de Buenos Aires (1960-2001)

Jurisdicciones agrupadas	1960	%	1970	%	1980	%	1991	%	2001	%
Capital Federal	2,966,634	39	2,972,453	32	2,922,829	27	2,965,403	24	2,768,772	21
Primera corona	2,544,880	34	3,248,635	35	3,667,553	33	3,885,059	31	3,837,843	29
Resto del conurbano	1,227,531	16	2,131,812	23	3,175,648	29	4,088,133	33	4,907,155	37
Zonas externas	804,022	11	980,456	11	1,217,240	11	1,513,077	12	1,760,601	13
	7,543,067	100	9,333,356	100	10,983,270	100	12,451,672	100	13,274,371	100
Distribución de zonas externas										
Eje Norte/Noroeste	155,398	19	210,362	21	314,558	26	453,227	30	623,248	35
Eje Oeste	134,197	17	152,128	16	181,527	15	224,732	15	277,029	16
Eje Sur/Sudoeste	92,960	12	111,679	11	136,505	11	170,215	11	157,875	9
Eje Sudeste	421,467	52	506,287	52	584,650	48	664,903	44	702,449	40
	804,022	100	980,456	100	1,217,240	100	1,513,077	100	1,760,601	100

Fuente: Elaboración propia sobre datos censales (ver Cuadro N° 2)

Cuadro Nº 4

Ranking de los partidos con mayor crecimiento intercensal

Puesto Nº	1960/1970	1970/1980	1980/1991	1991/2001
1	Florencio Varela	Pilar	Pilar	Esteban Echeverría
2	Moreno	Escobar	Escobar	Pilar
3	Berazategui	Florencio Varela	General Rodríguez	Ezeiza
4	General Sarmiento	Moreno	Moreno	Marcos Paz
5	Merlo	Esteban Echeverría	Florencio Varela	Presidente Perón
6	Almirante Brown	General Sarmiento	Esteban Echeverría	Escobar
7	Tigre	Berazategui	Marcos Paz	Exaltación de la Cruz
8	La Matanza	Merlo	Almirante Brown	General Rodríguez
9	Escobar	La Matanza	Merlo	Florencio Varela
10	Esteban Echeverría	San Vicente	Exaltación de la Cruz	Moreno

Fuente: Elaboración propia sobre datos censales (ver Cuadro Nº 2)

Cuadro N° 5
Evolución del empleo, jurisdicciones Región Metropolitana de Buenos Aires (1974-1994)

Partido	Industria			Evolución		Comercios y servicios			Evolución		Empleo total			Evolución	
	1974	1984	1994	1974/1984	1984/1994	1974	1984	1994	1974/1984	1984/1994	1974	1984	1994	1974/1984	1984/1994
Capital Federal	338683	228854	198461	-32.4	-13.3	498442	523838	642442	37.1	54.9	837125	752692	840903	-10.1	11.7
A. Brown	5566	5419	5820	-2.6	7.4	9455	12964	20075	37.1	54.9	15021	18383	25895	22.4	40.9
Avellaneda	45699	34742	26320	-24.0	-24.2	21239	23744	28852	11.8	21.5	66938	58486	55172	-12.6	-5.7
Berazategui	19344	10135	8348	-47.6	-17.6	5182	8472	12864	63.5	51.8	24526	18607	21212	-24.1	14.0
E. Echeverría	10622	9745	8465	-8.3	-13.1	5525	7908	17221	43.1	117.8	16147	17653	25686	9.3	45.5
F. Varela	7993	7569	6595	-5.3	-12.9	3591	6408	10500	78.4	63.9	11584	13977	17095	20.7	22.3
G. San Martín	63020	52702	45526	-16.4	-13.6	19539	23712	34165	21.4	44.1	82559	76414	79691	-7.4	4.3
G. Sarmiento	9139	9355	10297	2.4	10.1	14344	24243	31425	69.0	29.6	23483	33598	41722	43.1	24.2
La Matanza	64661	56140	44520	-13.2	-20.7	33385	48534	58909	45.4	21.4	98046	104674	103429	6.8	-1.2
Lanús	45346	35911	24635	-20.8	-31.4	22103	23801	32314	7.7	35.8	67449	59712	56949	-11.5	-4.6
L. de Zamora	20370	18774	14183	-7.8	-24.5	19937	26840	36588	34.6	36.3	40307	45614	50771	13.2	11.3
Merlo	5095	6790	6379	33.3	-6.1	8227	9389	16739	14.1	78.3	13322	16179	23118	21.4	42.9
Moreno	4067	4418	3832	8.6	-13.3	5020	5749	12392	14.5	115.6	9087	10167	16224	11.9	59.6
Morón	28100	26120	19797	-7.0	-24.2	27036	34655	46363	28.2	33.8	55136	60775	66160	10.2	8.9
Quilmes	29259	25296	16541	-13.5	-34.6	17955	23582	32529	31.3	37.9	47214	48878	49070	3.5	0.4
San Fernando	8988	8375	7572	-6.8	-9.6	7630	8742	11582	14.6	32.5	16618	17117	19154	3.0	11.9
San Isidro	30389	19008	14197	-37.5	-25.3	18165	26408	41605	45.4	57.5	48554	45416	55802	-6.5	22.9
Tigre	23202	23544	20909	1.5	-11.2	7131	11933	13628	67.3	14.2	30333	35477	34537	17.0	-2.6
Tres de Febrero	32285	31455	30168	-2.6	-4.1	17287	21975	25037	27.1	13.9	49572	53430	55205	7.8	3.3
V. López	46407	38611	30862	-16.8	-20.1	21477	27049	40401	25.9	49.4	67884	65660	71263	-3.3	8.5
19 partidos	499552	424109	344966	-15.1	-18.7	284228	376108	523189	32.3	39.1	783780	800217	868155	2.1	8.5
AREAS EXTERNAS															
Escobar	3853	5978	4604	55.2	-23.0	2248	4301	5653	91.3	31.4	6101	10279	10257	68.5	-0.2
Campana	8217	10778	7241	31.2	-32.8	2458	3738	4144	52.1	10.9	10675	14516	11385	36.0	-21.6
Zárate	4470	3691	2864	-17.4	-22.4	3725	5880	5360	57.9	-8.8	8195	9571	8224	16.8	-14.1
Pilar	4657	7282	7527	56.4	3.4	2598	4662	5313	79.4	14.0	7255	11944	12840	64.6	7.5
Exaltación de la Cruz	301	599	694	99.0	15.9	688	772	881	12.2	14.1	989	1371	1575	38.6	14.9
EJE NORTE/NOROESTE	21498	28328	22930	31.8	-19.1	11717	19353	21351	65.2	10.3	33215	47681	44281	43.6	-7.1
General Rodríguez	1354	2923	2855	115.9	-2.3	1259	1918	3042	52.3	58.6	2613	4841	5897	85.3	21.8
Luján	6457	5126	3686	-20.6	-28.1	4118	4451	5563	8.1	25.0	10575	9577	9249	-9.4	-3.4
Marcos Paz	397	765	317	92.7	-58.6	689	912	1637	32.4	79.5	1086	1677	1954	54.4	16.5
General Las Heras	54	403	657	646.3	63.0	382	483	334	26.4	-30.8	436	886	991	103.2	11.9
Mercedes	2880	4298	1874	49.2	-56.4	2683	2678	3047	-0.2	13.8	5563	6976	4921	25.4	-29.5
EJE OESTE	11142	13515	9389	21.3	-30.5	9131	10442	13623	14.4	30.5	20273	23957	23012	18.2	-3.9
San Vicente	1138	1253	1102	10.1	-12.1	1349	1640	2880	21.6	75.6	2487	2893	3982	16.3	37.6
Cañuelas	891	1524	1324	71.0	-13.1	1059	1241	2190	17.2	76.5	1950	2765	3514	41.8	27.1
Brandsen	1730	1208	1114	-30.2	-7.8	876	977	1242	11.5	27.1	2606	2185	2356	-16.2	7.8
Navarro	326	605	234	85.6	-61.3	695	686	708	-1.3	3.2	1021	1291	942	26.4	-27.0
Lobos	1203	1408	524	17.0	-62.8	1788	1386	2066	-22.5	49.1	2991	2794	2590	-6.6	-7.3
EJE SUR/SUDOESTE	5288	5998	4298	13.4	-28.3	5767	5930	9086	2.8	53.2	11055	11928	13384	7.9	12.2
La Plata	13714	11326	9186	-17.4	-18.9	28221	34169	48896	21.1	43.1	41935	45495	58082	8.5	27.7
Berisso	6147	1780	1007	-71.0	-43.4	2383	2599	2932	9.1	12.8	8530	4379	3939	-48.7	-10.0
Ensenada	10539	6628	3892	-37.1	-41.3	1828	1614	2397	-11.7	48.5	12367	8242	6289	-33.4	-23.7
EJE SUDESTE	30400	19734	14085	-35.1	-28.6	32432	38382	54225	18.3	41.3	62832	58116	68310	-7.5	17.5
AREAS EXTERNAS	68328	67575	50702	-1.1	-25.0	59047	74107	98285	25.5	32.6	127375	141682	148987	11.2	5.2
TOTAL RMBA	906563	720538	594129	-20.5	-17.5	841717	974053	1263916	15.7	29.8	1748280	1694591	1858045	-3.1	9.6

Fuente:  Argentina. INDEC. Censos Nacionales Económicos 1985 y 1994.

Cuadro N° 6

Inversiones en autopistas, Región Metropolitana de Buenos Aires, década de 1990

Obra	Inversión comprometida (millones de dólares)	Empresas participantes
Acceso Norte y General Paz	500	Sideco Americana-Dragados y Construcciones/Dycasa-Iglis Impregilo
Acceso Oeste	250	Benito Roggio-Companhia Brasileira de Projetos e Obras-Grupo Mexicano de Desarrollo
Autopista Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas	160	Huarte-Construcciones Civiles Aragón-Grimaux y Asociados-Hemarsa-Francisco Natino-Serventes Construcciones
Autopista Buenos Aires- La Plata	790	Benito Roggio-Servente Construcciones-Construcciones Civiles Aragón-Hemarsa-Natino
Autopista Presidente Illia	255	Covimet (Construcciones Civiles Aragón-Servente Construcciones)
Autopista Ribereña	No disponible	En proyecto
Autopista Parque Presidente Perón	260	En fase de licitación
Autopista Ruta Provincial 6	185	En proyecto
Puente Buenos Aires - Colonia	850-1.000	(1) Techint (Argentina) - Bechtel Enterprise (EEUU) - Dragados y Construcciones - Hochtief y Dywidag (Alemania) (1) Odebrecht (Brasil) - Impregilo - Dumez (Francia) - Cartellone (Argentina) (1) Camargo Correa (Brasil) - Trafalgar House (Gran Bretaña) (2) Mekan Idaman (Malasia) - Aoki (Japón) - Mitsubishi (Japón) - Itochu (Japón) - Benito Roggio - Pérez Compans (Argentina) - Billfinger & Berger (Alemania) - Scanska (Suecia)

Notas: (1) Empresas que ya formaron consorcios (2) Empresas interesadas, buscan socios.
Fuentes: Cruz, Roberto; 1997-MEyOySP; 1998-Mignaqui; 1998-Información periodística Diarios Clarín y La Nación.

Cuadro Nº 7

Matriz de accesibilidad relativa calculada a partir de las distancias entre nodos

	Pilar	Campana	Ruta 197	Tigre	San Isidro	V.López/Saavedra	Centro Norte	Luján	Moreno/Merlo	Liniers	Lugano	Ezeiza	Cañuelas	Puente La Noria	Flores Sur	Constitución	Centro Sur	Avellaneda	Wilde	Hudson	Etcheverry	La Plata	Accesibilidad absoluta	Accesibilidad relativa
Pilar		65	24	45	36	43	55	95	57	54	61	85	118	64	61	69	70	73	83	100	132	125	1515	70
Campana	65		41	62	53	60	72	112	74	71	78	102	135	81	78	86	87	91	100	117	149	142	1856	99
Ruta 197	24	41		21	12	19	31	71	33	30	37	61	94	40	37	45	46	49	59	76	108	101	1035	29
Tigre	45	62	21		9	16	28	68	30	27	34	58	91	37	34	42	43	46	56	73	105	98	1023	28
San Isidro	36	53	12	9		7	19	59	21	18	25	49	82	28	25	33	34	37	47	64	96	89	843	12
V.López/Saavedra	43	60	19	16	7		12	68	30	11	18	42	75	21	18	26	27	30	40	57	89	82	791	8
Centro Norte	55	72	31	28	19	12		80	42	23	30	54	87	33	30	38	39	42	52	69	101	94	1031	28
Luján	95	112	71	68	59	68	80		38	57	64	88	121	67	64	72	73	76	86	103	135	128	1725	87
Moreno/Merlo	57	74	33	30	21	30	42	38		19	26	50	83	29	26	34	35	38	48	65	97	90	965	23
Liniers	54	71	30	27	18	11	23	57	19		7	31	64	10	7	15	16	19	29	46	78	71	703	1
Lugano	61	78	37	34	25	18	30	64	26	7		24	57	3	7	8	9	12	22	39	71	64	696	0
Ezeiza	85	102	61	58	49	42	54	88	50	31	24		33	27	29	30	31	34	44	61	93	86	1112	35
Cañuelas	118	135	94	91	82	75	87	121	83	64	57	33		60	62	70	71	74	84	101	133	126	1821	96
Puente La Noria	64	81	40	37	28	21	33	67	29	10	3	27	60		8	16	17	20	30	47	79	74	791	8
Flores Sur	61	78	37	34	25	18	30	64	26	7	7	29	62	8		8	9	12	22	39	71	64	711	1
Constitución	69	86	45	42	33	26	38	72	34	15	8	30	70	16	8		1	4	14	31	54	56	752	5
Centro Sur	70	87	46	43	34	27	39	73	35	16	9	31	71	17	9	1		5	13	30	62	55	773	7
Avellaneda	73	91	49	46	37	30	42	76	38	19	12	34	74	20	12	4	5		18	40	72	65	857	14
Wilde	83	100	59	56	47	40	52	86	48	29	22	44	84	30	22	14	13	18		27	59	52	985	25
Hudson	100	117	76	73	64	57	69	103	65	46	39	61	101	47	39	31	30	40	27		32	25	1242	46
Etcheverry	132	149	108	105	96	89	101	135	97	78	71	93	133	79	71	54	62	72	59	32		57	1873	100
La Plata	125	142	101	98	89	82	94	128	90	71	64	86	126	74	64	56	55	65	52	25	57		1744	89
	1515	1856	1035	1023	843	791	1031	1725	965	703	696	1112	1821	791	711	752	773	857	985	1242	1873	1744		

Fuente: Elaboración propia sobre distancias calculadas sobre la carta Área Metropolitana de Buenos Aires, Esc1:100.000 de la Dirección de Geodesia de la Pcia de Bs As

- Se consideraron los nodos existentes y los que s.e formarían de concretarse los proyectos actuales de expansión de la red de autopistas

- Las distancias fueron calculadas por el camino más directo por autopista

- Accesibilidad absoluta = suma de las distancias desde cada nodo a todos los demás

- Accesibilidad relativa $Ari = (Aai - Aam) / (Aap - Aam) \times 100$

Ari = accesibilidad relativa nodo I Aai = accesibilidad absoluta nodo I

Aam = Accesibilidad absoluta nodo de mejor accesibilidad Aap=Accesibilidad absoluta nodo de peor accesibilidad

Cuadro N° 8
Accesibilidad ponderada según la población del entorno de cada nodo

	Pilar	Campana	Ruta 197	Tigre	San Isidro	V. López/Saavedra	Centro Norte	Luján	Moreno/ Merlo	Liniers	Lugano	Ezeiza	Cañuelas	Puente La Noria	Flores Sur	Constitución	Centro Sur	Avellaneda	Wilde	Hudson	Etcheverry	La Plata	Accesibilidad absoluta	Accesibilidad relativa
Pilar		3.1	0.9	1.7	2.1	3.3	0.8	2.0	7.4	3.4	3.3	4.0	0.6	4.9	1.1	2.1	1.3	3.1	5.5	3.7	2.4	9.0	65.6	66.9
Campana	2.0		1.5	2.4	3.0	4.6	1.1	2.3	9.6	4.5	4.2	4.8	0.7	6.1	1.5	2.6	1.6	3.9	6.7	4.3	2.7	10.2	80.2	92.7
Ruta 197	0.7	1.9		0.8	0.7	1.4	0.5	1.5	4.3	1.9	2.0	2.8	0.5	3.0	0.7	1.4	0.9	2.1	3.9	2.8	2.0	7.3	43.1	27.0
Tigre	1.4	2.9	0.8		0.5	1.2	0.4	1.4	3.9	1.7	1.8	2.7	0.5	2.8	0.6	1.3	0.8	1.9	3.7	2.7	1.9	7.0	42.1	25.3
San Isidro	1.1	2.5	0.4	0.3		0.5	0.3	1.2	2.7	1.1	1.3	2.3	0.4	2.1	0.5	1.0	0.6	1.6	3.1	2.4	1.8	6.4	33.8	10.7
V. López/Saavedra	1.3	2.8	0.7	0.6	0.4		0.2	1.4	3.9	0.7	1.0	2.0	0.4	1.6	0.3	0.8	0.5	1.3	2.7	2.1	1.6	5.9	32.1	7.7
Centro Norte	1.7	3.4	1.2	1.1	1.1	0.9		1.7	5.4	1.5	1.6	2.5	0.5	2.5	0.6	1.1	0.7	1.8	3.5	2.6	1.9	6.8	43.8	28.3
Luján	2.9	5.3	2.7	2.6	3.4	5.2	1.2		4.9	3.6	3.4	4.1	0.7	5.1	1.2	2.2	1.4	3.2	5.7	3.8	2.5	9.2	74.1	81.9
Moreno/Merlo	1.7	3.5	1.2	1.2	1.2	2.3	0.6	0.8		1.2	1.4	2.3	0.5	2.2	0.5	1.0	0.7	1.6	3.2	2.4	1.8	6.5	37.7	17.5
Liniers	1.6	3.3	1.1	1.0	1.0	0.8	0.3	1.2	2.5		0.4	1.4	0.3	0.8	0.1	0.5	0.3	0.8	1.9	1.7	1.4	5.1	27.8	0.0
Lugano	1.8	3.7	1.4	1.3	1.4	1.4	0.4	1.3	3.4	0.4		1.1	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2	0.5	1.5	1.4	1.3	4.6	28.1	0.6
Ezeiza	2.6	4.8	2.3	2.2	2.8	3.2	0.8	1.8	6.5	2.0	1.3		0.2	2.0	0.5	0.9	0.6	1.4	2.9	2.3	1.7	6.2	49.0	37.5
Cañuelas	3.5	6.3	3.5	3.5	4.7	5.7	1.3	2.5	10.8	4.1	3.1	1.5		4.6	1.2	2.1	1.3	3.1	5.6	3.7	2.4	9.1	83.6	98.7
Puente La Noria	1.9	3.8	1.5	1.4	1.6	1.6	0.5	1.4	3.8	0.6	0.2	1.3	0.3		0.2	0.5	0.3	0.8	2.0	1.7	1.5	5.3	32.2	7.8
Flores Sur	1.8	3.7	1.4	1.3	1.4	1.4	0.4	1.3	3.4	0.4	0.4	1.4	0.3	0.6		0.2	0.2	0.5	1.5	1.4	1.3	4.6	29.0	2.2
Constitución	2.1	4.0	1.7	1.6	1.9	2.0	0.6	1.5	4.4	1.0	0.4	1.4	0.4	1.2	0.2		0.0	0.2	0.9	1.1	1.0	4.0	31.6	6.7
Centro Sur	2.1	4.1	1.7	1.7	1.9	2.0	0.6	1.5	4.5	1.0	0.5	1.4	0.4	1.3	0.2	0.0		0.2	0.9	1.1	1.1	4.0	32.3	8.0
Avellaneda	2.2	4.3	1.8	1.8	2.1	2.3	0.6	1.6	4.9	1.2	0.6	1.6	0.4	1.5	0.2	0.1	0.1		1.2	1.5	1.3	4.7	36.1	14.7
Wilde	2.5	4.7	2.2	2.2	2.7	3.0	0.8	1.8	6.2	1.8	1.2	2.1	0.5	2.3	0.4	0.4	0.2	0.8		1.0	1.1	3.7	41.5	24.3
Hudson	3.0	5.5	2.8	2.8	3.6	4.3	1.0	2.1	8.4	2.9	2.1	2.8	0.6	3.6	0.7	0.9	0.6	1.7	1.8		0.6	1.8	53.8	46.0
Etcheverry	4.0	7.0	4.0	4.1	5.5	6.8	1.5	2.8	12.6	4.9	3.8	4.3	0.7	6.0	1.3	1.6	1.2	3.0	3.9	1.2		4.1	84.4	100.0
La Plata	3.8	6.7	3.8	3.8	5.1	6.2	1.4	2.7	11.7	4.5	3.4	4.0	0.7	5.6	1.2	1.7	1.0	2.8	3.5	0.9	1.0		75.4	84.1
	45.5	87.2	38.6	39.5	48.1	60.0	15.4	35.8	125.0	44.5	37.3	51.9	9.9	60.0	13.4	22.7	14.4	36.3	65.7	46.0	34.4	125.4		

Fuente: Elaboración propia sobre datos de referencia cuadro y Censo Nacional de Población 2001.

Notas: El indicador resulta de multiplicar la "masa" asignada al entorno de cada nodo por la distancia entre nodos y luego dividir por la masa total. En este caso la "masa" es la población. Los valores más bajos indican mayor cercanía a los nodos con mayor población.

Cuadro Nº 9
Accesibilidad ponderada según el empleo del entorno de cada nodo

	Pilar	Campana	Ruta 197	Tigre	San Isidro	V.López/ Saavedra	Centro Norte	Luján	Moreno/ Merlo	Liniers	Lugano	Ezeiza	Cañuelas	Puente La Noria	Flores Sur	Constitución	Centro Sur	Avellaneda	Wilde	Hudson	Etcheverry	La Plata	Accesibilidad absoluta	Accesibilidad relativa
Pilar		1.24	0.64	0.99	1.72	3.80	4.01	0.92	1.43	2.03	1.33	1.39	0.26	2.07	1.02	4.10	3.04	2.57	2.60	1.35	12.02	34.95	83	75
Campana	0.53		1.09	1.36	2.53	5.31	5.25	1.08	1.86	2.66	1.70	1.67	0.30	2.62	1.31	5.10	3.78	3.20	3.13	1.58	13.56	39.70	99	100
Ruta 197	0.20	0.78		0.46	0.57	1.68	2.26	0.69	0.83	1.13	0.81	1.00	0.21	1.29	0.62	2.67	2.00	1.72	1.84	1.03	9.83	28.24	60	38
Tigre	0.37	1.18	0.56		0.43	1.42	2.04	0.66	0.75	1.01	0.74	0.95	0.20	1.20	0.57	2.49	1.87	1.62	1.75	0.99	9.56	27.40	58	34
San Isidro	0.29	1.01	0.32	0.20		0.62	1.38	0.57	0.53	0.68	0.54	0.80	0.18	0.91	0.42	1.96	1.48	1.30	1.47	0.87	8.74	24.88	49	21
V.López/Saavedra	0.35	1.14	0.51	0.35	0.33		0.87	0.66	0.75	0.41	0.39	0.69	0.17	0.68	0.30	1.54	1.17	1.05	1.25	0.77	8.10	22.93	44	13
Centro Norte	0.45	1.37	0.82	0.62	0.91	1.06		0.77	1.05	0.86	0.65	0.88	0.19	1.07	0.50	2.26	1.69	1.48	1.63	0.93	9.19	26.28	55	29
Luján	0.78	2.13	1.89	1.50	2.82	6.02	5.83		0.95	2.14	1.39	1.44	0.27	2.17	1.07	4.27	3.17	2.67	2.69	1.39	12.29	35.79	93	89
Moreno/Merlo	0.47	1.41	0.88	0.66	1.00	2.65	3.06	0.37		0.71	0.57	0.82	0.19	0.94	0.44	2.02	1.52	1.34	1.50	0.88	8.83	25.16	55	30
Liniers	0.44	1.35	0.80	0.59	0.86	0.97	1.68	0.55	0.48		0.15	0.51	0.14	0.32	0.12	0.89	0.69	0.67	0.91	0.62	7.10	19.85	40	6
Lugano	0.50	1.48	0.98	0.75	1.19	1.59	2.19	0.62	0.65	0.26		0.39	0.13	0.10	0.12	0.47	0.39	0.42	0.69	0.53	6.46	17.89	38	3
Ezeiza	0.70	1.94	1.62	1.28	2.34	3.72	3.93	0.85	1.25	1.16	0.52		0.07	0.87	0.49	1.78	1.35	1.20	1.38	0.82	8.47	24.05	60	37
Cañuelas	0.97	2.57	2.50	2.00	3.92	6.64	6.34	1.17	2.08	2.40	1.24	0.54		1.94	1.04	4.15	3.08	2.60	2.63	1.37	12.11	35.23	97	96
Puente La Noria	0.52	1.54	1.06	0.81	1.34	1.86	2.40	0.65	0.73	0.38	0.07	0.44	0.13		0.13	0.95	0.74	0.70	0.94	0.64	7.19	20.69	44	12
Flores Sur	0.50	1.48	0.98	0.75	1.19	1.59	2.19	0.62	0.65	0.26	0.15	0.47	0.14	0.26		0.47	0.39	0.42	0.69	0.53	6.46	17.89	38	3
Constitución	0.56	1.64	1.20	0.92	1.58	2.30	2.77	0.69	0.85	0.56	0.17	0.49	0.16	0.52	0.13		0.04	0.14	0.44	0.42	4.92	15.66	36	0
Centro Sur	0.57	1.66	1.22	0.95	1.62	2.39	2.84	0.70	0.88	0.60	0.20	0.51	0.16	0.55	0.15	0.06		0.18	0.41	0.41	5.64	15.38	37	1
Avellaneda	0.60	1.73	1.30	1.01	1.77	2.65	3.06	0.73	0.95	0.71	0.26	0.56	0.17	0.65	0.20	0.24	0.22		0.56	0.54	6.55	18.17	43	10
Wilde	0.68	1.90	1.57	1.23	2.24	3.54	3.79	0.83	1.20	1.09	0.48	0.72	0.19	0.97	0.37	0.83	0.56	0.63		0.36	5.37	14.54	43	11
Hudson	0.82	2.23	2.02	1.61	3.06	5.04	5.03	0.99	1.63	1.73	0.85	1.00	0.23	1.52	0.65	1.84	1.30	1.41	0.84		2.91	6.99	44	12
Etcheverry	1.08	2.84	2.87	2.31	4.59	7.88	7.36	1.30	2.43	2.93	1.55	1.52	0.30	2.56	1.19	3.21	2.69	2.53	1.84	0.43		15.94	69	53
La Plata	1.02	2.70	2.69	2.16	4.25	7.26	6.85	1.24	2.26	2.66	1.39	1.41	0.28	2.39	1.07	3.32	2.39	2.29	1.63	0.34	5.19		55	29
	12.40	35.32	27.52	22.51	40.26	69.99	75.11	16.65	24.19	26.38	15.16	18.20	4.08	25.59	11.92	44.63	33.58	30.13	30.80	16.79	170.49	487.61		

Fuente: Elaboración propia sobre datos de referencia cuadro y Censo Nacional Económico de 1994.

El indicador resulta de multiplicar la "masa" del entorno de cada nodo por la distancia entre nodos y luego dividir por la masa total. En este caso la "masa" es el número de empleo. Los valores más bajos indican mayor cercanía a los nodos con mayor empleo.

Cuadro Nº 10
Indicador de potencial económico basado en la población

	Pilar	Campana	Ruta 197	Tigre	San Isidro	V. López/ Saavedra	Centro Norte	Luján	Moreno/ Merlo	Liniers	Lugano	Ezeiza	Cañuelas	Puente La Noria	Flores Sur	Constitución	Centro Sur	Avellaneda	Wilde	Hudson	Etcheverry	La Plata	Potencial económico		
Pilar		5,626	12,105	6,679	12,324	13,730	2,115	1,701	17,691	9,129	6,841	4,277	360	9,229	2,398	3,398	2,073	4,516	6,250	2,879	1,082	4,477	128,881		
Campana	3,592		7,086	4,848	8,371	9,839	1,615	1,443	13,626	6,943	5,350	3,564	315	7,292	1,876	2,726	1,668	3,622	5,187	2,461	959	3,941	96,326		
Ruta 197	9,730	8,920		14,312	36,973	31,072	3,752	2,277	30,556	16,432	11,279	5,960	452	14,767	3,954	5,211	3,154	6,727	8,792	3,789	1,323	5,541	224,971		
Tigre	5,189	5,899	13,835		49,298	36,898	4,154	2,377	33,612	18,258	12,274	6,268	467	15,964	4,303	5,583	3,374	7,166	9,263	3,944	1,361	5,710	245,195		
San Isidro	6,486	6,900	24,211	33,395		84,338	6,121	2,740	48,017	27,386	16,693	7,419	518	21,096	5,852	7,105	4,267	8,909	11,037	4,499	1,488	6,288	334,767		
V. López/Saavedra	5,430	6,095	15,291	18,785	63,383		9,692	2,377	33,612	44,814	23,184	8,656	566	28,127	8,128	9,018	5,374	10,988	12,968	5,052	1,605	6,824	319,970		
Centro Norte	4,246	5,079	9,372	10,734	23,352	49,197		2,020	24,009	21,433	13,911	6,732	488	17,899	4,877	6,170	3,720	7,849	9,975	4,173	1,414	5,953	232,604		
Luján	2,458	3,265	4,092	4,420	7,520	8,682	1,454		26,536	8,648	6,521	4,131	351	8,816	2,286	3,257	1,988	4,337	6,032	2,796	1,058	4,372	113,019		
Moreno/Merlo	4,097	4,942	8,804	10,019	21,128	19,679	2,769	4,254		25,945	16,051	7,271	512	20,368	5,627	6,896	4,145	8,675	10,807	4,430	1,473	6,218	194,108		
Liniers	4,324	5,151	9,684	11,132	24,649	53,670	5,057	2,836	53,072		59,617	11,727	664	59,068	20,900	15,632	9,068	17,349	17,887	6,260	1,831	7,882	397,458		
Lugano	3,828	4,689	7,852	8,840	17,747	32,798	3,877	2,526	38,783	70,422		15,147	745	196,892	20,900	29,310	16,121	27,470	23,578	7,383	2,012	8,744	539,665		
Ezeiza	2,747	3,585	4,763	5,182	9,055	14,056	2,154	1,837	20,167	15,902	17,388		1,287	21,877	5,045	7,816	4,680	9,695	11,789	4,720	1,536	6,507	171,789		
Cañuelas	1,979	2,709	3,091	3,303	5,411	7,872	1,337	1,336	12,149	7,702	7,321	11,016				9,845	2,360	3,350	2,044	4,455	6,175	2,851	1,074	4,441	101,819
Puente La Noria	3,649	4,515	7,263	8,123	15,846	28,113	3,524	2,413	34,771	49,296	139,106	13,464	708			18,287	14,655	8,535	16,482	17,291	6,126	1,808	7,562	401,537	
Flores Sur	3,828	4,689	7,852	8,840	17,747	32,798	3,877	2,526	38,783	70,422	59,617	12,536	685	73,835		29,310	16,121	27,470	23,578	7,383	2,012	8,744	452,652		
Constitución	3,384	4,252	6,456	7,156	13,445	22,706	3,061	2,245	29,658	32,864	52,165	12,118	607	36,917	18,287		145,091	82,410	37,052	9,289	2,645	9,993	531,800		
Centro Sur	3,336	4,204	6,316	6,990	13,049	21,866	2,982	2,214	28,810	30,810	46,369	11,727	598	34,746	16,256	234,479		65,928	39,902	9,598	2,304	10,174	592,656		
Avellaneda	3,199	4,019	5,929	6,534	11,991	19,679	2,769	2,127	26,536	25,945	34,777	10,692	574	29,534	12,192	58,620	29,018		28,818	7,199	1,984	8,609	330,744		
Wilde	2,813	3,657	4,924	5,367	9,440	14,759	2,237	1,880	21,008	16,998	18,969	8,262	506	19,689	6,650	16,748	11,161	18,313		10,665	2,421	10,761	207,229		
Hudson	2,335	3,126	3,823	4,117	6,932	10,357	1,686	1,569	15,513	10,716	10,700	5,960	421	12,568	3,751	7,564	4,836	8,241	19,212		4,464	22,384	160,276		
Etcheverry	1,769	2,454	2,690	2,862	4,622	6,633	1,152	1,197	10,395	6,320	5,878	3,909	319	7,477	2,061	4,342	2,340	4,578	8,792	8,998		9,817	98,607		
La Plata	1,868	2,575	2,877	3,067	4,985	7,200	1,237	1,263	11,204	6,943	6,521	4,227	337	7,982	2,286	4,187	2,638	5,071	9,975	11,518	2,506		100,468		
	80,287	96,352	168,316	184,706	377,267	525,943	66,620	45,156	568,508	523,329	570,532	175,064	11,479	653,988	168,274	475,377	281,416	350,251	324,360	126,013	38,362	164,941			

Fuente: Elaboración propia sobre datos de referencia cuadro y Censo Nacional de Población 2001.

Nota: El potencial económico del nodo i resulta de la sumatoria de la población de cada nodo de relación dividida la distancia que lo separa del nodo i
El valor más alto refleja la mayor cercanía con los núcleos de mayor cantidad de población.

Cuadro Nº 11:
Indicador de potencial económico basado en el empleo

	Pilar	Campana	Ruta 197	Tigre	San Isidro	V. López/ Saavedra	Centro Norte	Luján	Moreno/ Merlo	Liniers	Lugano	Ezeiza	Cañuelas	Puente La Noria	Flores Sur	Constitución	Centro Sur	Avellaneda	Wilde	Hudson	Etcheverry	La Plata	Potencial económico 2
Pilar		459	1,738	767	2,082	3,230	2,079	159	690	1,091	560	302	30	793	431	1,350	974	756	591	212	1,082	3,510	22,888
Campana	198		1,018	557	1,414	2,314	1,588	135	532	829	438	252	26	627	337	1,083	784	606	491	181	959	3,090	17,459
Ruta 197	535	728		1,645	6,246	7,309	3,688	213	1,192	1,963	924	421	37	1,269	711	2,070	1,482	1,126	832	279	1,323	4,344	38,338
Tigre	285	482	1,987			8,679	4,083	223	1,311	2,181	1,005	443	39	1,372	774	2,218	1,585	1,199	876	291	1,361	4,477	43,200
San Isidro	357	564	3,477	3,837				257	1,873	3,272	1,367	524	43	1,813	1,052	2,823	2,005	1,491	1,044	331	1,488	4,930	58,405
V. López/Saavedra	299	498	2,196	2,159	10,708			223	1,311	5,354	1,899	612	47	2,418	1,461	3,583	2,525	1,839	1,227	372	1,605	5,351	55,213
Centro Norte	233	415	1,346	1,233	3,945	11,572		189	937	2,561	1,139	476	40	1,539	877	2,451	1,748	1,314	944	307	1,414	4,668	39,349
Luján	135	267	588	508	1,270	2,042	1,429		1,035	1,033	534	292	29	758	411	1,294	934	726	571	206	1,058	3,428	18,548
Moreno/Merlo	225	404	1,264	1,151	3,569	4,629	2,722	399		3,100	1,315	514	42	1,751	1,012	2,740	1,948	1,452	1,022	326	1,473	4,875	35,932
Liniers	238	421	1,391	1,279	4,164	12,625	4,971	266	2,071		4,883	829	55	5,077	3,758	6,210	4,260	2,904	1,692	461	1,831	6,180	65,565
Lugano	210	383	1,128	1,016	2,998	7,715	3,811	237	1,513	8,413		1,070	62	16,924	3,758	11,643	7,574	4,598	2,230	544	2,012	6,856	84,695
Ezeiza	151	293	684	595	1,530	3,306	2,117	172	787	1,900	1,424		106	1,880	907	3,105	2,199	1,623	1,115	348	1,536	5,102	30,881
Cañuelas	109	221	444	380	914	1,852	1,314	125	474	920	600	778		846	424	1,331	960	746	584	210	1,074	3,482	17,788
Puente La Noria	201	369	1,043	933	2,677	6,613	3,465	226	1,357	5,889	11,393	951	59		3,288	5,822	4,010	2,759	1,636	451	1,808	5,930	60,879
Flores Sur	210	383	1,128	1,016	2,998	7,715	3,811	237	1,513	8,413	4,883	886	57	6,346		11,643	7,574	4,598	2,230	544	2,012	6,856	75,054
Constitución	186	347	927	822	2,271	5,341	3,009	210	1,157	3,926	4,273	856	50	3,173	3,288		68,167	13,793	3,505	684	2,645	7,836	126,468
Centro Sur	183	343	907	803	2,205	5,143	2,932	207	1,124	3,681	3,798	829	49	2,987	2,923	93,147		11,034	3,775	707	2,304	7,978	147,059
Avellaneda	176	328	851	751	2,026	4,629	2,722	199	1,035	3,100	2,848	755	47	2,539	2,192	23,287	13,633		2,726	530	1,984	6,751	73,111
Wilde	155	299	707	617	1,595	3,472	2,199	176	820	2,031	1,554	584	42	1,692	1,196	6,653	5,244	3,065		786	2,421	8,438	43,744
Hudson	128	255	549	473	1,171	2,436	1,657	147	605	1,280	876	421	35	1,080	674	3,005	2,272	1,379	1,817		4,464	17,552	42,279
Etcheverry	97	200	386	329	781	1,560	1,132	112	406	755	481	276	26	643	370	1,725	1,099	766	832	663		7,698	20,339
La Plata	103	210	413	352	842	1,694	1,216	118	437	829	534	299	28	686	411	1,663	1,239	849	944	848	2,506		16,223
	4,415	7,869	24,171	21,224	63,736	123,715	65,493	4,231	22,181	62,522	46,729	12,369	950	56,213	30,256	188,844	132,215	58,622	30,684	9,283	38,362	129,334	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de referencia cuadro y Censo Nacional de Población 2001.

Nota: El potencial económico del nodo i resulta de la sumatoria de la población de cada nodo de relación dividida la distancia que lo separa del nodo i. El valor más alto refleja la mayor cercanía con los núcleos de mayor cantidad de población.

Cuadro Nº 12
Ordenamiento de nodos según niveles de accesibilidad

Orden	Accesibilidad relativa distancia	Accesibilidad relativa ponderada población	Accesibilidad relativa ponderada empleo	Potencial económico población	Potencial económico empleo
1	Lugano	Liniers	Constitución	Centro Sur	Centro Sur
2	Liniers	Lugano	Centro Sur	Lugano	Constitución
3	Flores Sur	Flores Sur	Lugano	Constitución	Lugano
4	Constitución	Constitución	Flores Sur	Flores Sur	Flores Sur
5	Centro Sur	V.López/Saavedra	Liniers	Puente La Noria	Avellaneda
6	V.López/Saavedra	Puente La Noria	Avellaneda	Liniers	Liniers
7	Puente La Noria	Centro Sur	Wilde	San Isidro	Puente La Noria
8	San Isidro	San Isidro	Hudson	Avellaneda	San Isidro
9	Avellaneda	Avellaneda	Puente La Noria	V.López/Saavedra	V.López/Saavedra
10	Moreno/Merlo	Moreno/Merlo	V.López/Saavedra	Tigre	Wilde
11	Wilde	Wilde	San Isidro	Centro Norte	Tigre
12	Tigre	Tigre	Centro Norte	Ruta 197	Hudson
13	Centro Norte	Ruta 197	La Plata	Wilde	Centro Norte
14	Ruta 197	Centro Norte	Moreno/Merlo	Moreno/Merlo	Ruta 197
15	Ezeiza	Ezeiza	Tigre	Ezeiza	Moreno/Merlo
16	Hudson	Hudson	Ezeiza	Hudson	Ezeiza
17	Pilar	Pilar	Ruta 197	Pilar	Pilar
18	Luján	Luján	Etcheverry	Luján	Etcheverry
19	La Plata	La Plata	Pilar	Cañuelas	Luján
20	Cañuelas	Campana	Luján	La Plata	Cañuelas
21	Campana	Cañuelas	Cañuelas	Etcheverry	Campana
22	Etcheverry	Etcheverry	Campana	Campana	La Plata

Fuente: Elaboración propia sobre datos de los cuadros 7 a 11.

Cuadro Nº 13
Datos básicos Acceso Norte

Longitud total	120 km.
Componentes:	
Av. General Paz	24.4 km
Panamericana:	Ramal Tigre (28.2 km)
	Ramal Campana (hasta km. 72.9)
	Ramal Pilar (hasta km. 57.1)

Concesionario: Autopistas del Sol S.A.
Fecha de finalización concesión: 31/08/2020

Tarifa de peaje vigente (julio de 2002)

Categoría: Vehículos de 2 ejes y hasta 2,10 m. de altura y sin rueda doble

Estaciones	Costo de peaje (en pesos)
Camino Real; Buen Ayre, Ruta 202, Belgrano y Ruta 197. (Modalidad manual)	1.6
Cap. J. De San Martín,Marquez, Tigre. (Modalidad manual)	1.5
Debenedetti. (Modalidad manual)	1.4
Pilar y Campana (Modalidad manual).	1.9
Pilar y Campa (Modalidad Telepeaje - PASE).	1.7
Buen Ayre, Camino Real, Gral. Belgrano, Ruta 202, Ruta 197 (Modalidad Telepeaje - PASE).	1.4
Debenedetti (Modalidad Telepeaje - PASE).	0.8
Márquez, Tigre y Cap. J. de San Martín (Modalidad Telepeaje- PASE).	1.3

Fuente: www.occovi.gov.ar

Cuadro N° 14
 Datos básicos Acceso Oeste

Longitud total	55 km.
Inicio:	Intercambiador con General Paz (km.13)
Finalización:	Luján (km.63,1)

Concesionario: Grupo Concesionario del Oeste S.A.
 Fecha de finalización concesión: 31/12/2019

Tarifa de peaje vigente (julio de 2002)

Categoría: Vehículos de 2 ejes y hasta 2,10 m. de altura y sin rueda doble

Recorrido parcial (1 peaje)	\$ 1.50
Recorrido total (2 peajes)	\$ 3.00

Fuente: www.occovi.gov.ar

Cuadro N° 15

Datos básicos Autopista Ricchieri - Ezeiza - Cañuelas

Autopista Ricchieri	
Inicio:	Intercambiador Av. General Paz (km.14)
Finalización:	Aeropuerto Ministro Pistarini (km. 29,27)
Autopista Ezeiza - Cañuelas	
Inicio:	Intercambiador Autopista Ricchieri (km.27.39)
Finalización:	Acceso a Cañuelas (km. 63,48)

Concesionario: Autopistas al sur S.A.

Fecha de finalización concesión: 26/03/2017

Tarifa de peaje vigente (julio de 2002)

Categoría: Vehículos de 2 ejes y hasta 2,10 m. de altura y sin rueda doble

Autopista Ricchieri	\$ 0.70
Autopista Ezeiza - Cañuelas	\$ 0.70
Recorrido completo (2 peajes)	\$ 1.40

Fuente: www.occovi.gov.ar

Cuadro N° 16
 Datos básicos Autopista Buenos Aires - La Plata

Longitud total	63 km
Inicio:	Autopista 25 de Mayo (km. 0)
Bifurcación Hudson (km. 29)	A Rotonda Gutierrez (km. 36)
Finalización:	Cabecera La Plata (Av. 120 y 520)

Concesionario: COVIARES S.A.
Fecha de finalización concesión: 30/06/2017

Tarifa de peaje vigente (julio de 2002)
 Categoría: Vehículos de 2 ejes y hasta 2,10 m. de altura y sin rueda doble

Dock Sud y Hudson	\$ 1.90
Quilmes y Berazategui	\$ 1.20

Fuente: www.occovi.gov.ar

Cuadro N° 17
Tránsito medio diario anual Acceso Norte

Acceso	Tramo	Progresivas	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Norte	G.Paz -Bifurc	12- 20,11	202000	210000	220000	240000	S/d	S/d	228000	234000	S/d	282000
Ramal 8 y 9	Sal Bancalari	20,11-23,34	101000	102000	100653	108338	112000	S/d	143000	147000	S/d	S/d
Ramal 8 y 9	Sal RN 202	23,34-25,88		90000	90000	97000	S/d	S/d	120000	123000	S/d	S/d
Ramal 8 y 9	Sal RN 197	25,88-30,38		75000	73000	78000	S/d	S/d	105000	108000	S/d	S/d
Ramal 8 y 9	Bifurc. 8y9	30,38-32,26		50000	58000	62000	S/d	S/d	82000	84500	S/d	S/d
Ramal 9	Sal.Belgrano	32,26-39,32	27100	29536	33521	37139	39853	S/d	53400	55000	58000	59800
Ramal 9	Sal RP N° 26	39,32-44,03		24500	29800	32000	S/d	S/d	40400	41600	43500	44900
Ramal 9	Sal RP N° 25	44,03-49,22		20000	28500	31000	S/d	S/d	43000	44300	46400	47850
Ramal 9	Sal.Pto.Campana	49,22-72,90			19700	21000			30000	30900	32500	33500
Ramal Tigre	A003	20,12-28,41	37900	40318	46614	51360	58828	56573	49500	51000	S/d	52800
Ramal 8	Bif. 8y9-Sal Tort. y Garín	30,29-36,46	19080	20912	26973	28703	32166	S/d	39400	41700	56100	61100
Ramal 8	Sal RP N° 26	36,46-40,54		15600	21200	22500	S/d	S/d	40700	43100	57800	62900
Ramal 8	Sal RP N° 25	40,54-53,10		10800	10200		S/d	S/d	30000	31800	42500	46200
Ramal 8	Fin autopista	53,10-55,76		8000	13000		S/d	S/d	27000	28600	38250	41600
GENERAL PAZ	Lugones - Libertador	0-0,18		113000	113000	117000	117000	S/d	130000	134000	S/d	134900
	Cabildo	0,18-1,16		140000	140000	145000	145000	S/d	152000	156000	S/d	162300
	Acceso N	1,16-3,01		150000	150000	156000	156000	S/d	166400	171400	S/d	178300
	R. Balbín	3,01-3,78		111000	111000	115000	115000	S/d	141800	146000	S/d	260000
	Constituyentes	3,78-6,12		108000	108000	112000	114000	S/d	130000	134000	S/d	241000
	Av. San Martín	6,12-8,49		110000	110000	114000	115000	S/d	149000	153500	S/d	276300
	F. Beiró	8,49-12,02		110000	110000	114000	115000	S/d	95000	97800	S/d	176000
	RN N° 7	12,02-13,76		100000	100000	104339	107418	102768	104000	110700	S/d	214000
	RN N° 3	13,76-17,23		90000	90000	93000	95000	S/d	99500	102700	S/d	184500
	Av. E.Perón	17,23-19,21		80000	80000	83000	84000	S/d	96000	98900	S/d	178000
	A002	19,21-21,31		78000	78000	81000	82000	S/d	89200	91900	S/d	165400
Av. Roca	21,31-23,20		50000	50000	52000	53000	S/d	65400	67400	S/d	121300	
Pte La Noria	23,20-24,32		30000	30000	31000	32000	S/d	44000	45300	S/d	81540	

Fuente: Dirección de Vialidad, estadísticas de TMDA, años varios. A partir de 2000 relevado por OCCOVI, ver cuadro 20

Cuadro N° 18
Tránsito medio diario anual Acceso Norte

	Tramo	Progresivas	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Acceso Oeste - Ruta Nacional 7	Gral Paz RP N° 4	10,38- 20,38	Urb.									
	C. Santa Rosa	20,38- 23,84	44000	44000	47000	S/d	S/d	88000	86700	S/d	S/d	S/d
	Calle J.M. Paz	23,84- 27,13	47000	46900	50000	S/d	S/d	81000	79800	S/d	S/d	S/d
	Camino del Buen Ayre	27,13- 30,15	28000	22400	24600	S/d	S/d	61000	60100	S/d	S/d	S/d
	RP N° 23	30,15- 36,12	25000	19350	21000	S/d	S/d	41500	40900	S/d	S/d	S/d
	Sal. a La Reja	36,12- 38,57	14000	19000	21000	S/d	S/d	31200	30800	S/d	S/d	S/d
	RP N° 24	38,57- 47,66	14000	16450	18900	S/d	S/d	28400	28000	S/d	S/d	S/d
	RP N° 28	47,66- 51,81	14000	14750	19800	S/d	S/d	25700	25300	S/d	S/d	S/d
	RP N° 6	51,81- 60,23	13000	13000	17500	19725	20475	21412	21100	22059	22267	21239
	Int. Ex - RN N° 7	60,23- 65,04	12000	14750	17000	S/d	S/d	14800	14600	S/d	S/d	S/d

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, TMDA, años varios. A partir de 2000 el relevamiento lo realiza OCCOVI.

Cuadro N° 19

Tránsito medio diario anual Autopista Ricchieri - Ezeiza - Cañuelas

Acceso	Tramo	Progresivas	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Autopista Ricchieri	A001- Mercado Central	14,14-17,05	90000	95000	98000	98000	S/d	105000	108000	106800	111350	S/d
	RP 4 (Puente 12)	17,05-18,80	80000	86000	89000	89000	S/d	106000	109200	S/d	112450	S/d
	RN 205	18,80-25,86	27000	30000	31000	31000	S/d	32200	35200	S/d	52965	58567
	Acceso Aerop. Ezeiza	25,86-29,77	13000	14000	14500	14500	S/d	17600	18100	S/d	27000	S/d

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, Estadísticas TMDA, años varios. A partir de 2000 el relevamiento lo realiza OCCOVI.

Cuadro Nº 20

Automóviles diarios en los accesos a Buenos Aires, peajes pagados.

Autopista	1997	1998	1999	2000	2001
Acceso Norte	232589	257266	255830	261656	248186
Acceso Oeste	88923	144437	158851	167857	163047
Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas	100939	110129	119509	139909	134199
Buenos Aires - La Plata	90166	104335	113736	116209	112956

Nota: El relevamiento de Occovi es sólo de vehículos que pagan peaje. No incluye los que circulan por las colectoras sin peaje (en el Acceso Norte) ni la General Paz. No se distinguen los ramales de las autopistas ni las distintas secciones. Si un vehículo pasa por dos estaciones de peaje está contabilizado dos veces.

Fuente: OCCOVI.

Cuadro N° 21
Precios promedio de los terrenos, según accesos viales, en pesos

Localidad	M2 terreno en country	Promedio	M2 terreno en barrio	Promedio	Promedio total
<i>Hasta 30 km de distancia al centro</i>					
San Fernando	150-280	215			215
San Isidro	150-280	215	140-240	190	203
Tigre	100-150	125	90-150	120	123
Parque Leloir	90-120	105	80-100	90	98
Don Torcuato	80-140	110	70-100	85	98
Ituzaingó	70-150	110	50-100	75	93
San Miguel	50-70	60	30-50	40	50
<i>Entre 30 y 45 km de distancia al centro</i>					
Tortuguitas	80-150	115	70-130	100	108
Moreno	50-160	105	50-160	105	105
Ing.Maschwitz	50-100	75	50-100	75	75
Del Viso	50-100	75	40-80	60	68
Berazategui	40-70	55	40-70	55	55
E.Echeverría	40-70	55	40-70	55	55
Ezeiza	30-45	38	30-45	38	38
José C. Paz	30-45	38	30-45	38	38
<i>Entre 45 y 60 km de distancia al centro</i>					
Pilar	80-150	115	50-100	75	95
Escobar	50-100	75	40-80	60	68
Gral. Rodríguez	25-45	35	25-45	35	35
<i>Más de 60 km de distancia al centro</i>					
Luján	20-50	35	20-30	25	30

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Clarín, 2/12/2000, suplemento Countries.

Cuadro Nº 22
Incorporación de las localidades del partido de Pilar
a la aglomeración Gran Buenos Aires

Localidad	Censo de incorporación
Del Viso	1960
Presidente Derqui - Villa Toro - Manzone	1970
Pilar	1970
Manzanares	1980
Fátima	1980
Villa Rosa	1980
Zelaya	1980

Fuente: Tomado de Vapñarsky, 2000:152-153

Cuadro N° 23
Población de las localidades de Pilar, 1991.

Localidad	Población	Viviendas particulares		Relación habitadas/total (%)
		Habitadas	Desocupadas	
Pilar	35855	9350	1157	89
Pte. Derqui	24971	5790	769	88
Tortuguitas	15456	3565	567	86
Va. Rosa	8899	2023	480	81
La Lonja	3118	1037	348	75
Del Viso	4428	1035	188	85
Bo. de Vicenzo	1383	393	690	36
Bo. Los Cachorros	2377	560	179	76
Va. Astolfi	2991	651	57	92
Sta. Teresa	2808	579	27	96
M.F. Savio (O)	2527	541	25	96
Zelaya	1505	373	181	67
Bo. Solares (N)	844	187	334	36
Manzanares	1316	331	184	64
Fátima	937	245	93	72
Manzone	1005	241	77	76
Bo. Río Luján	682	215	20	91
Subtotal	111102	27116	5376	83
Otros asentamientos				
C.C. Tortugas	886	231	425	35
C.C. Highland Park	318	108	461	19
C.C. Los Lagartos	361	93	471	16
C.C. Mapuche	224	58	500	10
C.C. SHA	74	26	355	7
C.C. Golfer's	108	31	266	10
C.C. Mayling	168	37	119	24
C.C. Los Troncos	6	2	107	2
C.C. Larena	8	3	96	3
C.C. CUBA I/II	44	8	82	9
C.C. El Carmel	67	16	51	24
C.C. El Jagüel	12	4	49	8
C.C. Maquinavial	10	3	35	8
C.C. Los Alamos	0	0	37	0
C.C. Pilar Lago	21	4	29	12
C.C. El Hornero	0	0	22	0
C.C. Martindale	19	5	11	31
Subtotal otros asentam.	2326	629	3116	17
Zona Rural	16767	4109	1912	68
Total partido	130195	31854	10404	75

Fuente: Buenos Aires (provincia). Censo de Población 1991.

Cuadro Nº24

Establecimientos Instalados en el Parque Industrial de Pilar, 2001

Empresa	Rubro	Empresa	Rubro	Empresa	Rubro
ADMINISTRACION CONSORCIO PROPIETARIOS DEL PIP	SER	DOMINION NONWOVENS SUDAMERICANA S.A.	PLA	PRODEA	BEB
ADUANA	SER	ECOLAB S.A.	QUI	PRODUCTOS ROCHE S.A.	FAR
ADVANCE MANUFACTURING CENTER	LOG	EXAL	ALU	PROTAMEX S.A.	QUI
AGA S.A.	GAS	F 109 CIENFUEGOS SRL	PIR	PWA POLIURETANOS	PLA
AGRUP. DIARIOS DEL INTERIOR	GRA	FRESENIUS MEDICAL CARE	FAR	P & O COLD LOGISTICS	LOG
ALCOHOLES DEL PLATA SRL	ALC	GADOR S.A.	FAR	QUEBECOR WORLD PILAR S.A.	GRA
ALDURAL S.A.	ALU	GASES COMPRIMIDOS SA	GAS	QUIMICA BERGER S.A.	QUI
ALPLA ARGENTINA S.A.	ENV	GATIC S.A.	CAL	QUIMICA DEL NORTE	QUI
ALUPLATA S.A.	ENV	H B FULLER ARG. S.A.I.C.	ADH	QUIMICA KALCIYAN S.A.	VID
ARCOLOR SACIFA	PIG	HARTMAN	PLA	R.P.I.	SER
ARMAR	CON	I.P.H. S.A.	CAB	RAPP E HIJOS	PIG
ATANOR S.A.	QUI	ILVA S.A.	CER	REFINERIAS DE MAIZ S.A.	ALI
A.T. & T. ARGENTINA SA	COM	IND. ALIMENTICIAS ARG. SA	ALI	ROTOPLAS (DALKA ARG)	PLA
AUTOLIV ARGENTINA S.A.	AUT	INDELVAL S.A.	PIS	SADE S.A.	CON
BALTO S.A.	TIN	INDUSTRIAS SALADILLO SA	PLA	SAPORITI SA	ALI
BANCA NAZ. DEL LAJORO	SER	INGENIERIA FUTURO S.A.	QUI	SCHMALBACH LUBECA DE ARG.	PLA
BANKBOSTON	BCO	ISOLANT SA	PLA	SCHMITZ Y APELT ARG	HIN
BANCO FRANCÉS	BCO	ITEVA SA	TIN	SERIN S.A.	PLA
BANCO GALICIA	BCO	JOHNSON MATTHEY	QUI	SERVICIOS PARA LA INDUSTRIA	SER
BANCO PROVINCIA DE BS. AS.	BCO	KELLOGG ARGENTINA S.A.	ALI	SIDRA LA VICTORIA S.A.	BEB
BAYER S.A.	FAR	KIMBERLY CLARK ARG. S.A.	PAÑ	SIDUS IND. Y COM. S.A.	FAR
BETZDEARBORN S.A.	TRA	KLABIN	ENV	SYNGENTA AGRO S.A. (ZENECA)	QUI
BIMBO DE ARGENTINA S.A.	ALI	KONVEKTA SA	AUT	SOFANO	PLA
BIOPHARMA SRL	FAR	KROMBERG & SCHUBERT	AUT	SOFTBOND S.A.	PLA
BOLSAFILM S.A.	PLA	LASO S.A.	ALI	STEL S.A.	PLA
BON MASE S.A.	ALI	LATER - CER SA	CER	SUMMIT DE SUDAMERICA SRL	PLA
BOTTCHER	GRA	LATINPLAST SRL	ENV	SUPERMERCADO LA ECONOMIA	SUP
BYK ARGENTINA S.A.	FAR	MACROPLAST SA	PLA	SYPHON S.A.	PLA
C.E.S.V.I. ARG. S.A.	EXP	MAPED ARGENTINA SA	LIB	TAPIZADOS RAMOS	PLA
CAMPO AUSTRAL	ALI	MATTERHORN SA	PLA	TIGRE ARGENTINA S.A.	PLA
CASAL DE REY Y CIA SRL	PIG	MERCK SHARP & DOHME ARG.	FAR	TRANSLOGISTIC GROUP	ACU
CEMAX S.A.	HOR	METALURGICA GIORLANDO	MET	TRANSP. INDUSTRIALES PILAR	LOG
CEPIP : CAMARA EMPRESARIAL	SER	MIRAB S.A.	ALI	TRICO LATINOAMERICANA SA	AUT
CETRAI S.R.L.	SER	MUNDO TEXTIL SA	TIN	TRIGALIA S.A.	ALI
CIA.ARGENTINA DE ENVASES	ENV	NALCO ARGENTINA SA	QUI	UNISOL S.A.	CAL
CLOROX	QUI	NEW THERMICAL	ENV	UNITY OIL SA (YPF)	SER
COOKING SA	ALI	NEWBURY S.A.	QUI	V.I.A. VARILLERA IND. ARG. SA	VAR
CORREO ARGENTINO	SER	NITRAGIN (LIPA TECH)	QUI	WEPEL SRL	QUI
COSTER PACKAGING S.A.	PLA	P.P.G.INDUSTRIES ARG. S.A.	PIN	ZKK ARGENTINA S.A.	TEX
DANCAN S.A.	ADH	PAPELERA SAMSENG SA	PAP	Z F ARGENTINA S.A.	AUT
DART SUDAMERICANA S.A.	PLA	PARMALAT	ALI	ZANIELLO SA	ENV
DECA PIAZZA SA	LOZ	POLIEX S.A.	ENV	ZARCAM LOGISTICA	LOG
DEL VILLAR SA	PLA	PROCTER & GAMBLE INTERAM.	QUI	ZARCAM LOGISTICA	LOG

CODIGOS:

ACUMULADORES	ACU	CENTRO EXPERIMENTAL	EXP	PINTURAS	PIN
ADHESIVOS	ADH	IND. FARMACÉUTICA	FAR	PIROTECNIA	PIR
ALCOHOLES	ALC	GASES	GAS	PISOS INDUSTRIALES	PIS
IND. ALIMENTACIÓN	ALI	IND. GRÁFICA	GRA	IND. PLÁSTICA	PLA
ALUMINIO	ALU	HORNOS INDUSTRIALES	HIN	IND. QUÍMICA	QUI
AUTOPARTES	AUT	PLANTA HORMIGÓN	HOR	SERVICIOS	SER
BANCOS	BCO	ILUMINACIÓN	ILU	SUPERMERCADO	SUP
BEBIDAS	BEB	MAT. DE LIBRERÍA	LIB	TEXTIL	TEX
CABLES DE ACERO	CAB	LOGÍSTICA Y TRANSPORTE	LOG	TINTORERÍA INDUSTRIAL	TIN
CALZADOS	CAL	LOZA PARA BAÑOS	LOZ	TRATAMIENTO DE AGUAS	TRA
CERÁMICAS	CER	METALÚRGICA	MET	VARILLAS PARA CUADROS	VAR
COMUNICACIONES	COM	PAÑALES DESCARTABLES	PAÑ	VIDRIO	VID
CONSTRUCCIONES	CON	PAPELERA	PAP		
ENVASES	ENV	PIGMENTOS	PIG		

Fuente: Consorcio de Administración del Parque Industrial de Pilar

Cuadro N° 25
Inversiones en el Centro Comercial y de Servicios del Km. 50

Emprendimiento	Inversiones (millones de pesos)
Sheraton Hotel y Centro de Convenciones	20
Bureau Pilar	13
Cencosud (Jumbo-Easy)	60
Village Cinema	17
Bingo Oasis (en complejo Village)	6
Office Park *	35
Supermercados Norte **	8
Universidad y Clínica Austral **	100

Fuente: PIX Investment y datos del mercado, citados por Clarín, Suplemento Countries, 20/5/2000.

* Situado sobre el Acceso Norte, pero fuera del entorno inmediato del km 50

** Situados fuera del Acceso, pero en las inmediaciones del km 50.

Cuadro Nº 26
 Datos básicos Ferrocarril San Martín

Tiempo de viaje desde Pilar a:	Minutos
San Miguel	25
Caseros	51
Villa del Parque	64
Palermo	77
Retiro	85

Tarifa desde Pilar a:	Pesos
San Miguel	0.65
Caseros	0.90
Villa del Parque	1.15
Palermo	1.35
Retiro	1.60

Servicios diarios	40
Frecuencia en hora pico	1 tren cada 32'

Fuente: www.tms.com.ar, julio 2002

Cuadro Nº 27
 Datos básicos Ferrocarril Belgrano Norte

Tiempo de viaje desde Villa Rosa a:	Minutos
Los Polvorines	27
Boulogne	48
Munro	56
Aristóbulo del Valle	65
Retiro	82

Tarifa desde Villa Rosa a:	Pesos
Los Polvorines	0.60
Boulogne	0.90
Munro	0.90
Aristóbulo del Valle	1.05
Retiro	1.25

Servicios diarios	81
Frecuencia en hora pico	1 tren cada 12'

Fuente: www.ferrovias.com.ar, julio 2002

Cuadro Nº 28
Pasajeros transportados por estaciones, ferrocarriles San Martín y Belgrano Norte

Ferrocarril	Estaciones	1995	1996	1997	1998	1999	Variación 1995-1999 (%)
San Martín	Derqui	2.523.905	2.686.675	2.745.521	2.765.948	2.703.174	7
	V. Astolfi	400.391	424.793	456.558	448.822	438.855	10
	Pilar	974.832	1.186.821	1.328.335	1.423.164	1.428.010	46
Belgrano Norte	M. Alberti	924.049	1.087.439	1.256.893	1.282.039	1.184.220	28
	Del Viso	791.653	951.057	1.117.364	1.225.802	1.191.888	51
	Villa Rosa	494.139	598.109	672.144	688.694	638.260	29

Fuente: CNRT. Informe estadístico 1999, presentación en CD.

Cuadro Nº 29
Líneas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional

Línea	Ramal	Eje	Cabeceras	Puntos significativos del recorrido
57	Pilar Express (1)	Acceso Norte	Pilar - Palermo	Km.50 - Cruce Ruta 26 - Parque Industrial Tortuguitas - Puente Saavedra - Belgrano
	Rápido	Acceso Norte	Pilar - Palermo	Km.50 - Cruce Ruta 26 - Parque Industrial Tortuguitas - Pte. Ruta 197 - Pte. Ruta 202 - Unicenter - Puente Saavedra - Belgrano
	Ruta 8	Ex Ruta 8	Capilla del Señor - Palermo	Fátima - Acceso a Parque Industrial - Pilar centro - Cruce José C. Paz - Est. Lemos (FCUrquiza) - San Miguel - San Martín - Agronomía - V. Crespo
176	Pilar	Ex Ruta 8	Parque Industrial Pilar - Chacarita	Pilar centro - Cruce José C. Paz - San Miguel - San Martín - Villa Urquiza

Fuente: Lumi Pilar, 2001.

(1) Sin paradas entre Puente FONAVI (Parque Industrial Tortuguitas) y Puente Saavedra

Cuadro Nº 30
Líneas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción provincial

Línea	Ramal	Eje	Cabeceras	Puntos significativos del recorrido
203	Por Ruta 9 - Maschwitz	Ex Ruta 8 - Ruta 26	Pilar - Puente Saavedra	Del Viso - Maq. Savio - Pacheco - Victoria - San Isidro - Olivos
	Por Fca. Ford	Ex Ruta 8 - Ruta 26 - Acceso Norte	Pilar - Puente Saavedra	Del Viso - Fábrica Ford - Ruta 197 - Ruta 202 - Unicenter
228	Alberti	Acceso Norte	Del Viso - Puente Saavedra	Del Viso - Alberti - Tortuguitas - Ruta 197 - Ruta 202 - Unicenter
276	Carmen de Areco - Pilar	Ruta 28 - Ruta 25	Carmen de Areco - Escobar	Luján - Gral. Rodríguez - Pilar - Villa Rosa - Matheu
	Zelaya	Ruta 25	Pilar - Cementerio Escobar	Villa Rosa - Zelaya - Matheu - Escobar
	Cazador	Ruta 25	Pilar - Entrada Cazador, Paraná	Villa Rosa - Matheu - Escobar
291	Del Viso	Ex Ruta 8 - Ruta 26	Pilar - Escobar	Del Viso - Maq. Savio
	Jumbo	Ex Ruta 8 - Ruta 26	Pilar - Escobar	Del Viso - Maq. Savio
350	Moreno	Ruta 25 - Ruta 8	Moreno - San Antonio de Areco	Pilar - Acceso Parque Industrial - Fatima - Solis - Capilla del Señor
	Derqui	Ruta 8 - Ruta 6	Derqui - Luján	Pilar centro - Fatima - Cabred - Open Door
	Los Cardales	Ruta 8 - Ruta 6	Pilar - Los Cardales	Acceso Parque Industrial - Fatima - Lemee
365	Por 197	Ruta 8 - Ruta 197 - Acceso Norte	Derqui - Puente Saavedra	Cruce José C. Paz - P. Nogués - Ruta 202 - Unicenter
429	Por Ruta 8	Ruta 8	Pilar - Av. General Paz	Cruce José C. Paz - Est. Lemos (FCUrquiza) - San Miguel - San Martín
448	La Loma		La Loma - Grand Bourg	Del Viso - Tortuguitas

Fuente: Lumi Pilar, 2001

Cuadro N° 31

Líneas de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción municipal

Línea	Ramal	Localidades/barrios que recorre
501	Astolfi - V. Rosa - Luchetti	Va. Astolfi - Pilar - Villa Rosa
	Bo.Lima - San Alejo	Bo.Lima - Pilar centro - Ruta 25 - San Alejo
	Fábrica Militar	Estación Pilar - Centro - Ruta 25 - Fábrica Militar
502	Derqui - Parque Industrial	Derqui - Univ. Austral - Pilar centro - Parque Industrial - Estación Irizar
	Pilar - Bimbo	Estación Pilar - centro - Ruta 8 - Cementerio - Parque Industrial
	Pilar - Manzanares	Estación Pilar - centro - Ruta 8 - Manzanares
	Pilar - Carabassa	Estación Pilar - centro - Ruta 8 - Country Estancias del Pilar
	Pilar - Carmel	Estación Pilar - centro - Carmel
503	Golfer's -Lomita	Estación Pilar - centro - Universidad del Salvador - Bo. Lomita
	Golfer's- Pilarica	Estación Pilar - centro - Ex Ruta 8
	Escuela 35-Agustoni	Estación Pilar - centro - Acceso Norte
504	Astolfi, por Pilarica	Estación Pilar - centro - Estación Villa Astolfi - Manzone
	Pilar, por Peruzzotti	Va. Astolfi - Manzone - Pilar centro -
505	Pilar - Del Viso, por Alberti	Estación Pilar - Acceso Norte y Km.50 - Pte. Ruta 26 - Estación Alberti - Estación Del Viso
	Derqui - Savio, por Ruta 8	Derqui - Univ. Austral - Ex Ruta 8 - Del Viso - Maq. Savio
	Los Cachorros	Del Viso - Pte. Ruta 26 - Bo. Los Cachorros
506	Barrio Monterrey	Estación Derqui - Bo. Monterrey
	Barrio Los Rosales	Estación Derqui - Bo. Los Rosales
	Barrio Los Laureles	Estación Derqui - Bo. Los Laureles
507	Barrio El Triángulo	Estación Derqui - Estación Toro - Bo. El Triángulo
	Barrio Luján	Estación Derqui - Barrio Luján
508	Villa Astolfi	Villa Astolfi - Manzone
515	Pilar - Del Viso - Pinazo	Estación Pilar - Acceso Norte y Km.50 - Estación Del Viso
	Pilar - Villa Rosa - Del Viso	Estación Pilar - Acceso Norte y Km.50 - Ruta 25 - Villa Rosa - Ruta 26 - Del Viso
	Pilar - Villa Rosa - Zelaya	Estación Pilar - Ruta 25 - Villa Rosa - Zelaya

Fuente: Lumi Pilar, 2001

Cuadro N° 32

Matriz de conectividad en transporte automotor de pasajeros nodos seleccionados

	Pilar centro	Derqui	Del Viso	Villa Rosa	Fátima	Zelaya	Acceso Norte y Ruta 26	Acceso Norte Km. 50	Parque Industrial
Pilar centro		2	8	4	4	1	6	5	3
Derqui	2		1	0	1	0	1	1	1
Del Viso	8	1		1	1	0	8	4	1
Villa Rosa	4	0	1		0	1	0	0	0
Fátima	4	1	1	0		0	0	0	0
Zelaya	1	0	0	1	0		0	0	0
Acceso Norte y Ruta 26	6	1	8	0	0	0		5	0
Acceso Norte Km. 50	5	1	4	0	0	0	5		0
Parque Industrial	3	1	1	0	0	0	0	0	

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Lumi Pilar, 2001

Cuadro Nº 33
Presupuesto de movilidad en automóvil particular

Viaje de ida Pilar - Capital Federal
I. Solo automóvil

Rubro	Base de cálculo	Pesos
Combustible	Estimación de consumo: 10 lts. Nafta super cada 100 kilómetros recorridos. Distancia Pilar - centro: 55 km. Precio nafta: \$1.5 por lt.	5.5
Peaje	Estación Tortuguitas, opción PASE	1.7
Subtotal		7.2
Estacionamiento	Estadía diurna en Microcentro, promedio	9.3
Total ida		16.5
Ida y vuelta		23.7
Mensual	Estimación 22 días laborables	521.4

II. Automóvil - Subte

Rubro	Base de cálculo	Pesos
Combustible	Estimación de consumo: 10 lts. Nafta super cada 100 kilómetros recorridos. Distancia Pilar - centro: 55 km. Precio nafta: \$1.5 por lt.	5.5
Peaje	Estación Tortuguitas, opción PASE	1.7
Subtotal		7.2
Boleto subte		0.7
Total ida		7.9
Ida y vuelta		15.8
Mensual	Estimación 22 días laborables	347.6

Tiempo estimado 50 minutos - 1 hora

Fuente:

Consumo de combustible: estimación propia

Peaje: www.ausol.com.ar

Estacionamiento: GCBA, 2000

Cuadro Nº 34
Presupuesto de movilidad en transporte público

Viaje Pilar - Microcentro

	Línea 57 (1)		Ferrocarril		Combi
	Pilar Express	Rápido	San Martín	Belgrano	
Ida (pesos)	4.0	3.0	1.6	1.3	6.0
Otros modos (2) (pesos)	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
Subtotal (pesos)	4.7	3.7	2.3	2.0	6.7
Ida y vuelta (pesos)	9.4	7.4	4.6	3.9	13.4
Mensual (pesos) (3)	206.8	162.8	101.2	85.8	160.0
Tiempo de viaje (minutos) (4)	70	95	90	87	65
Frecuencia en hora pico	10 minutos	15 minutos	32 minutos	12 minutos	4/10 serv.día

(1) El servicio Pilar Express no para entre Tortuguitas y Puente Saavedra. El rápido para en los principales puentes del Acceso Norte

(2) La línea 57 termina en Plaza Italia, se supuso la utilización del subte desde allí hasta el Microcentro. En los demás casos también se adicionó un boleto de subterráneos

(4) El valor mensual de la combi es el de un abono, no resulta de multiplicar el valor ida y vuelta por 22 días hábiles.

(3) La línea 57 demora 55 minutos hasta Plaza Italia, se adicionaron 15 minutos para el viaje en subte.

Para los demás casos se supuso una demora de sólo 5 minutos adicionales ya que penetran en el Microcentro.

Figura N° 1:
Red de autopistas de Buenos Aires

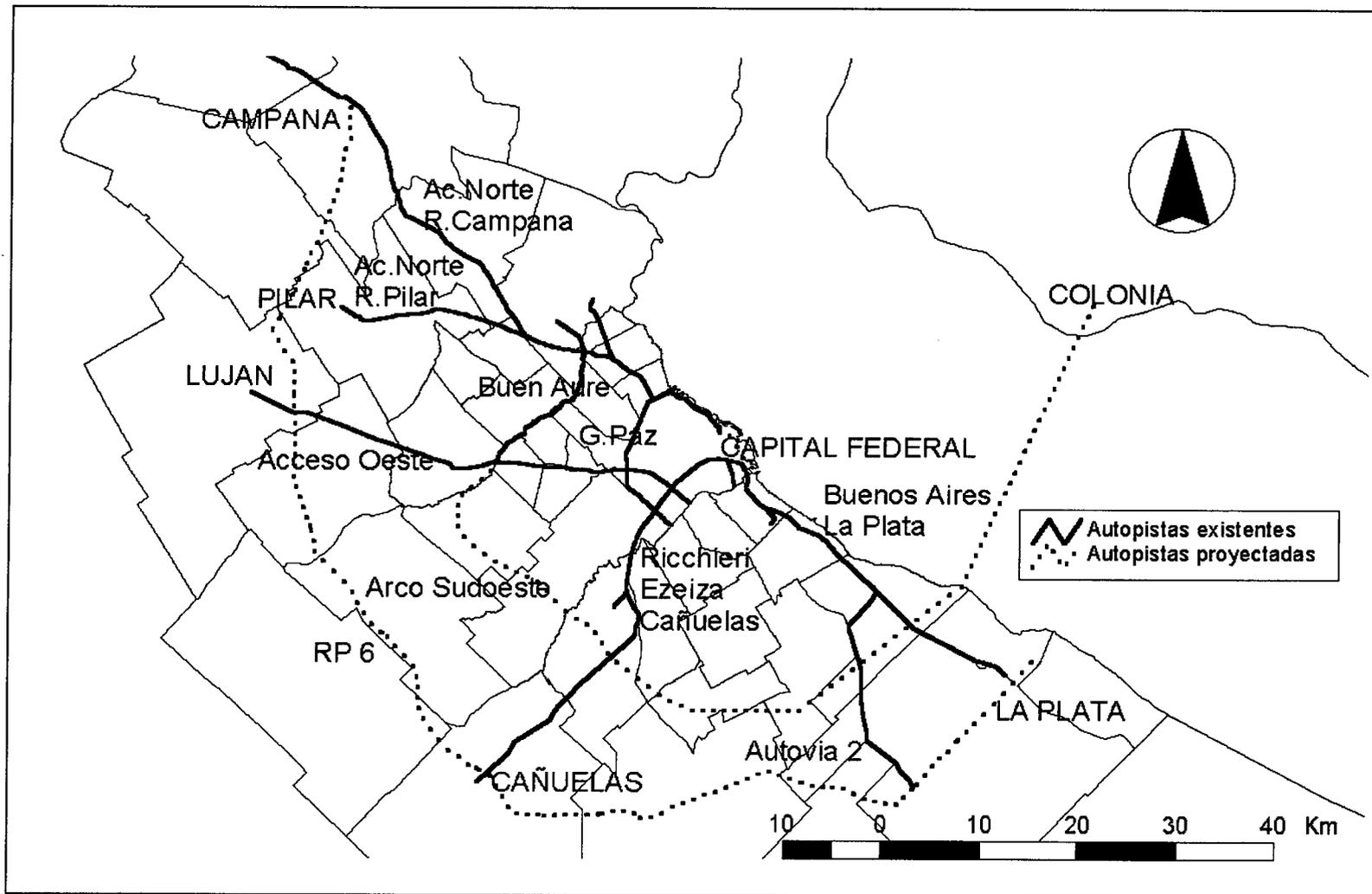


Figura N° 2:
Principales emprendimientos inmobiliarios

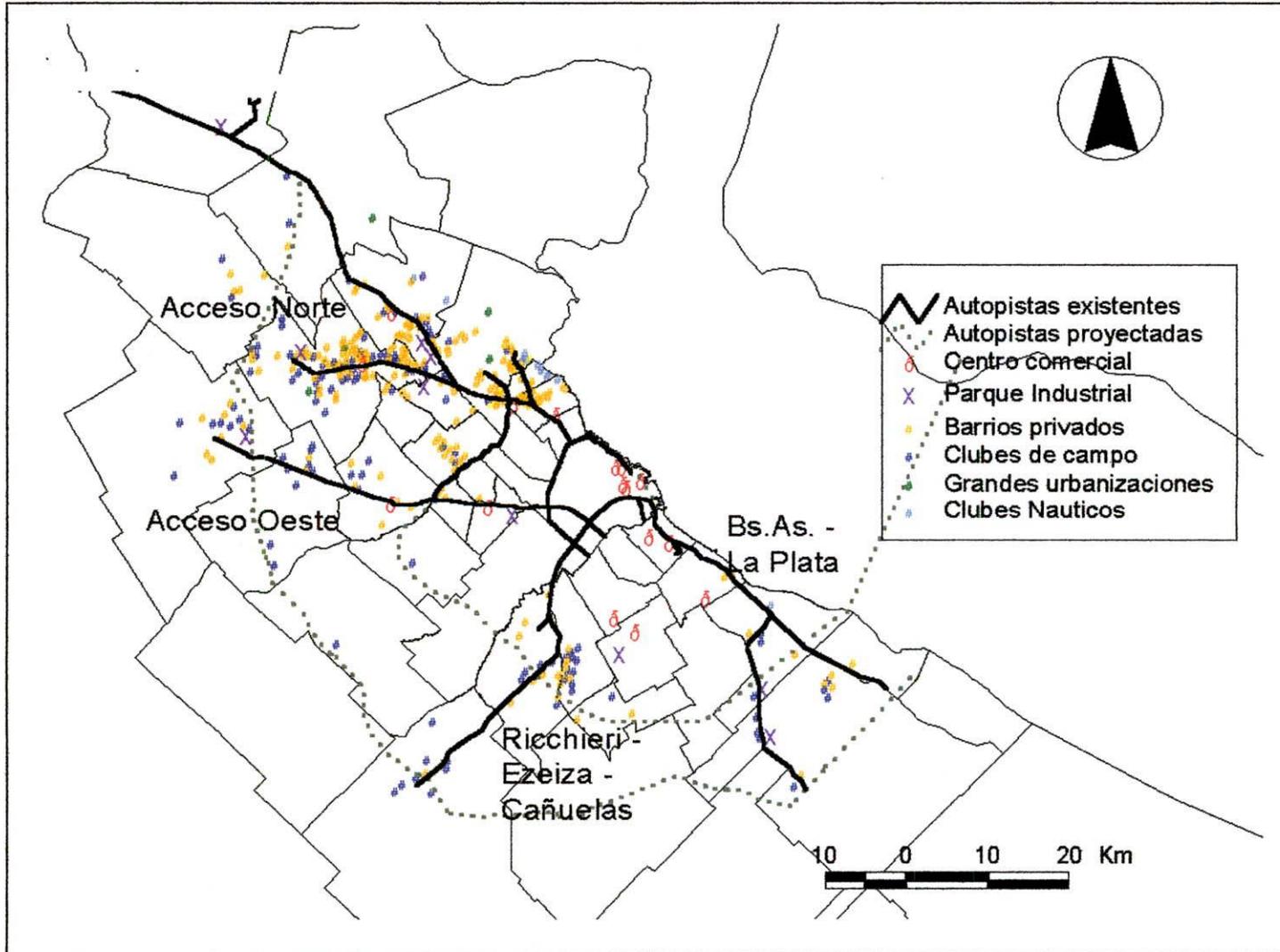


Figura N° 3:
Nodos con mejor accesibilidad relativa

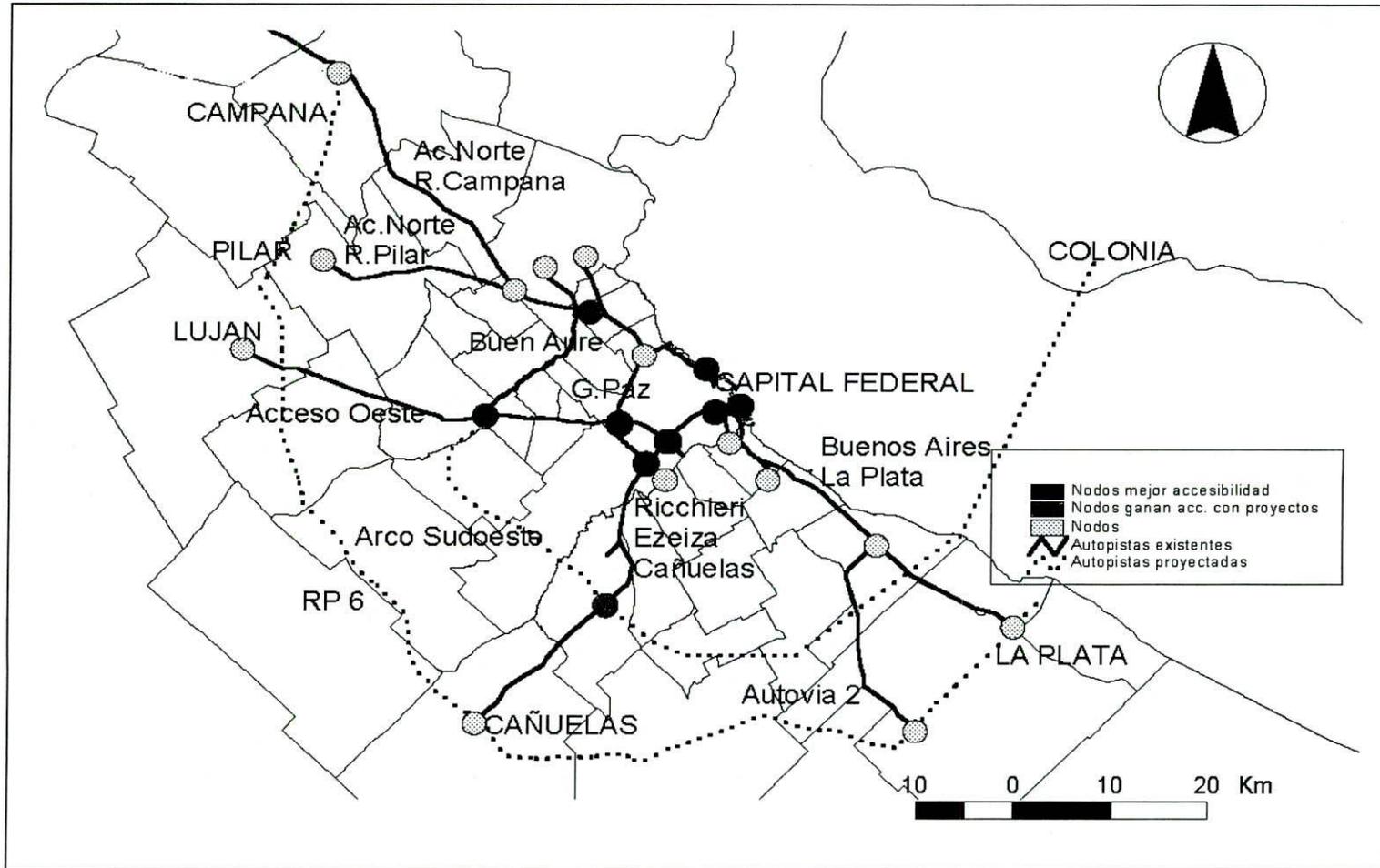
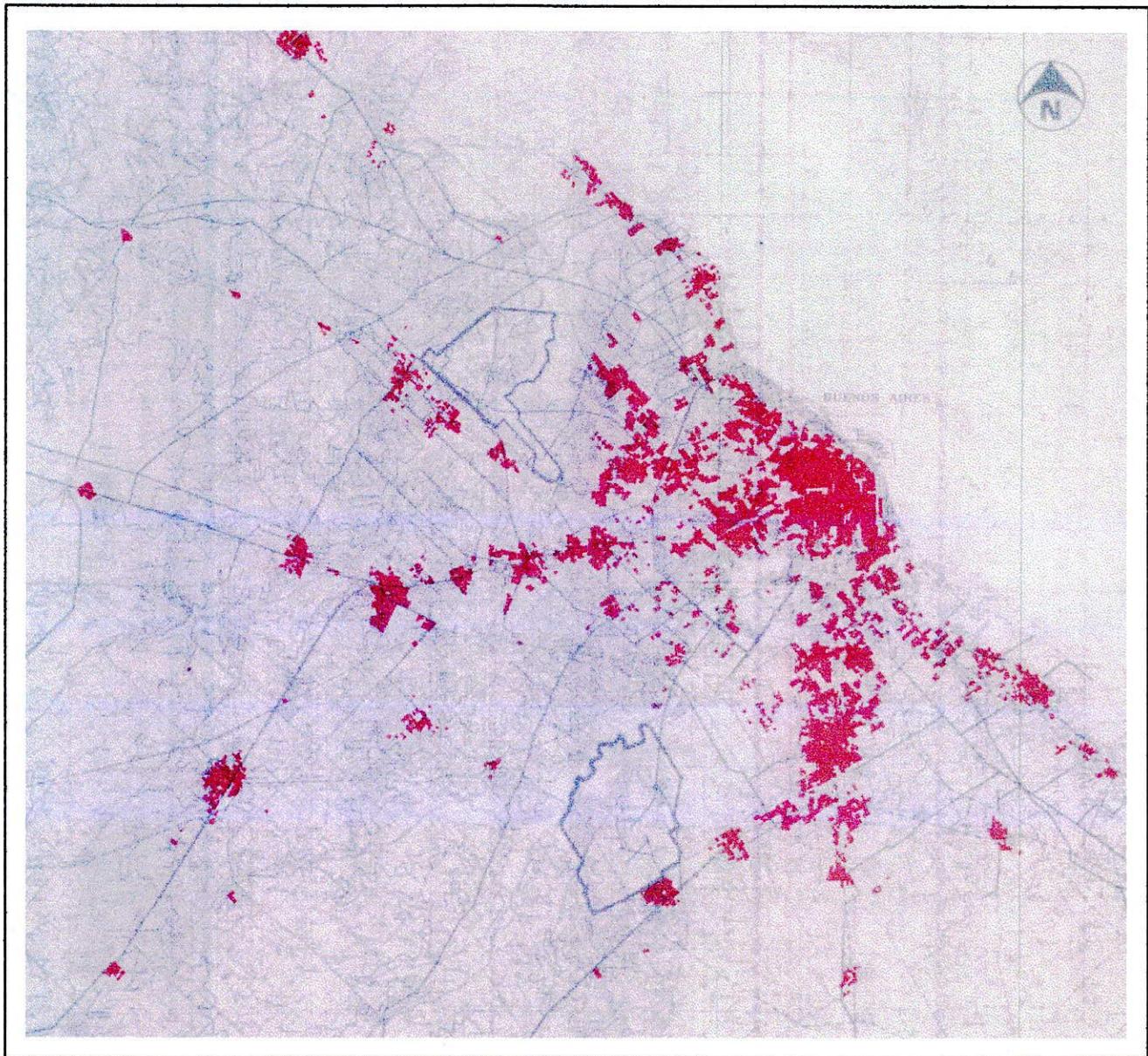
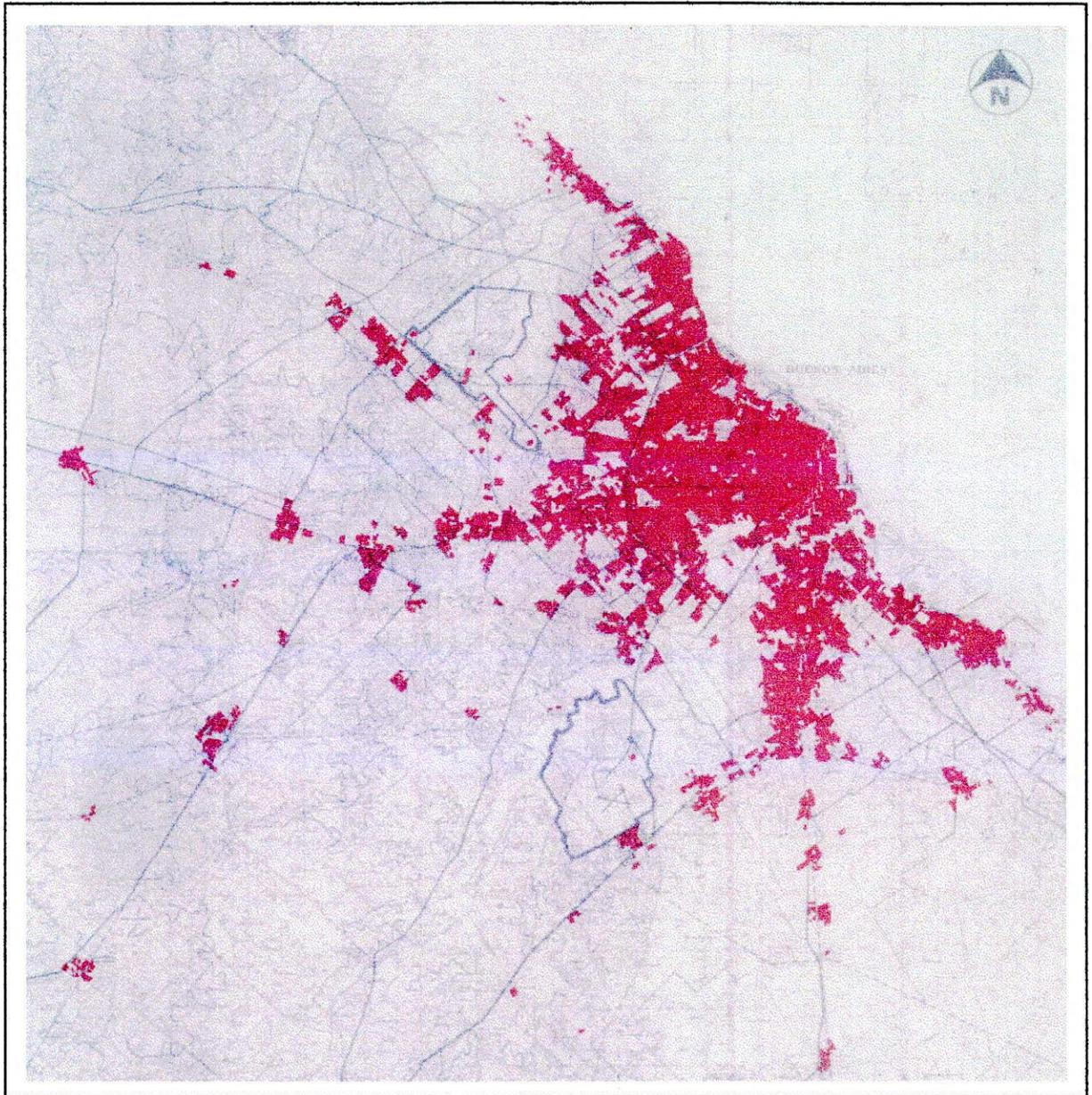


Figura N° 4: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, 1910



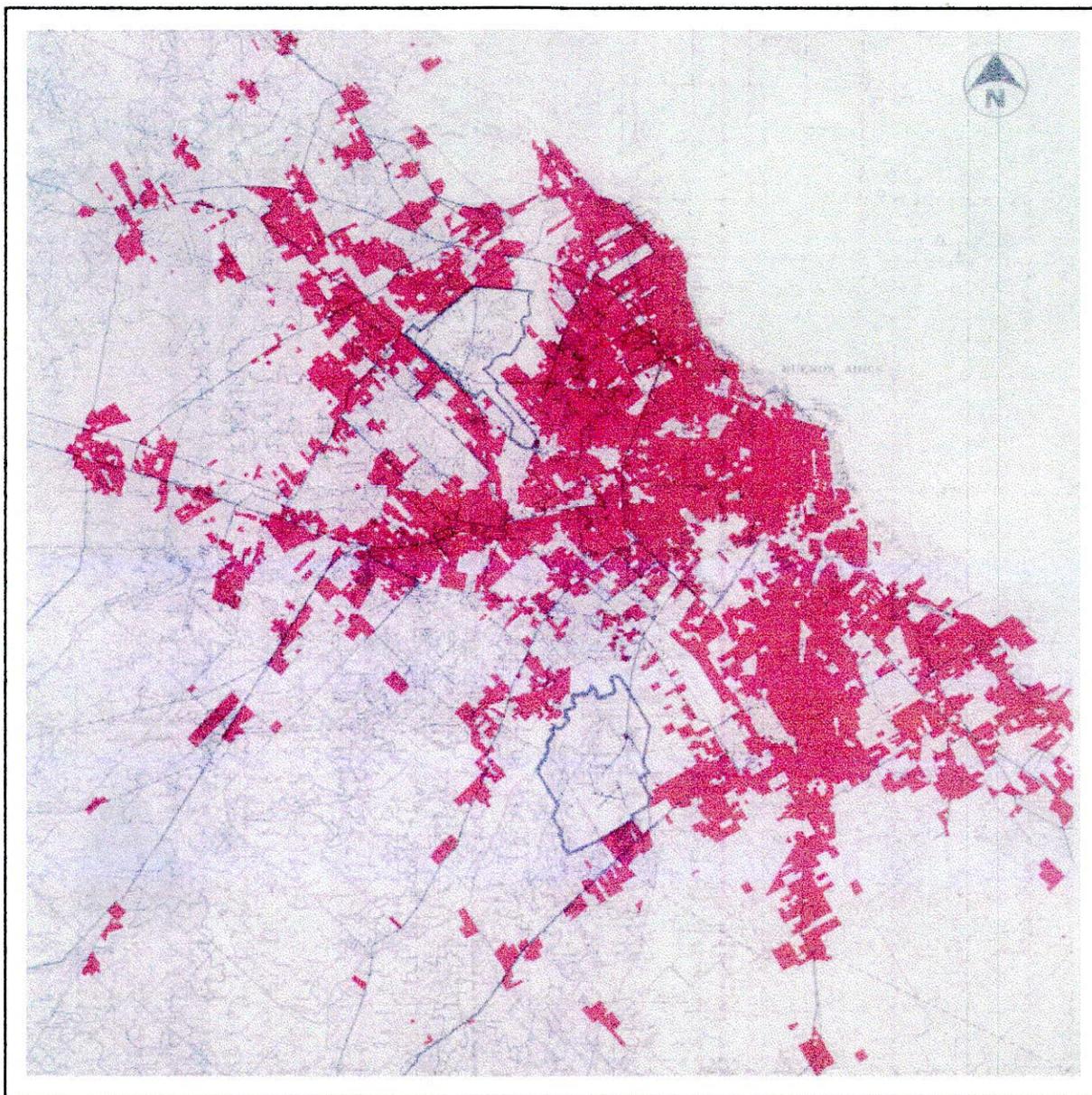
Fuente: Tomado de Randle, 1983. Escala aproximada 1:300.000

Figura N° 5: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, 1947



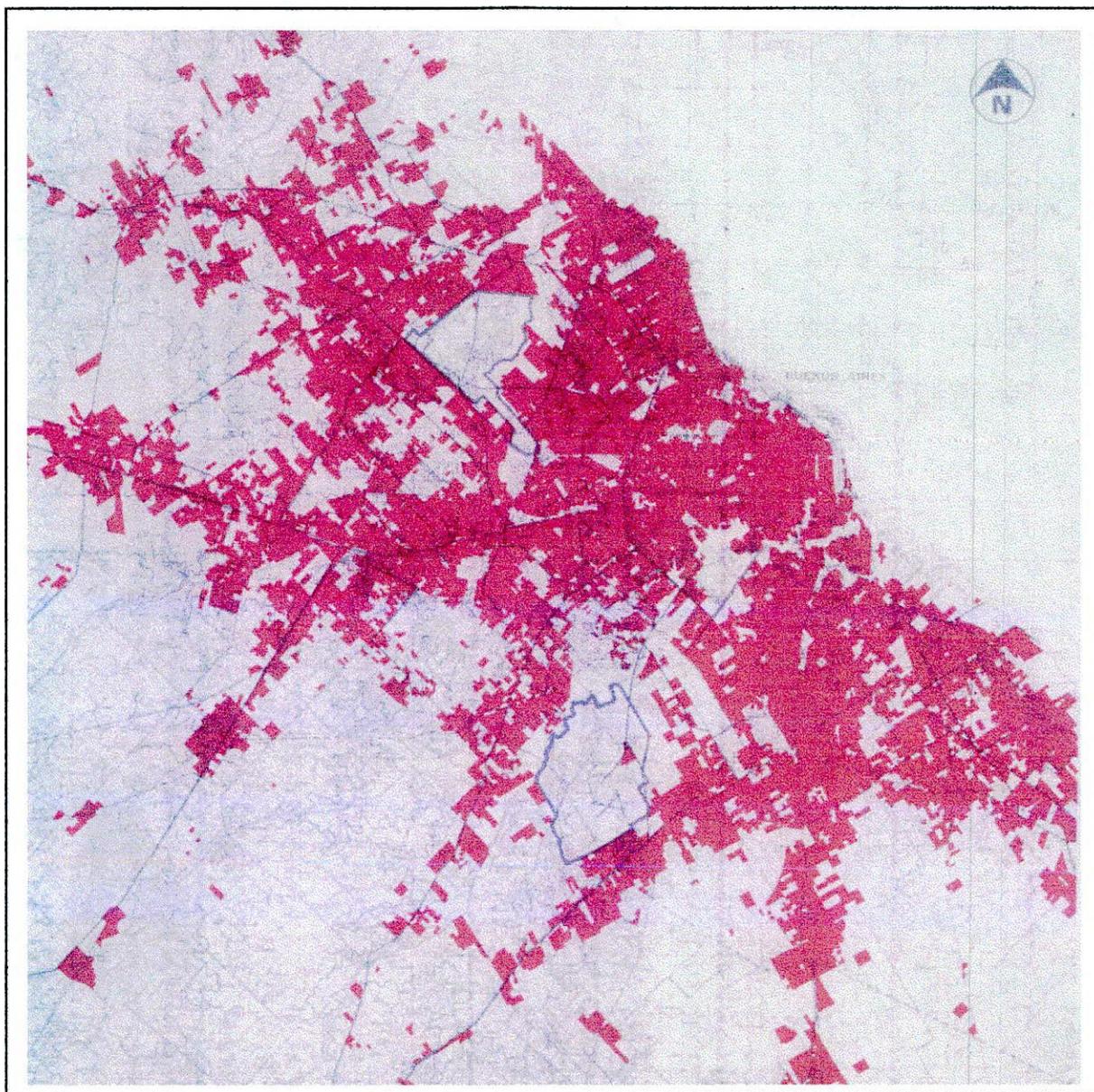
Fuente: Tomado de Randle, 1983. Escala aproximada 1:300.000

Figura Nº 6: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, 1959



Fuente: Tomado de Randle, 1983. Escala aproximada 1:300.000

Figura N° 7: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, 1972



Fuente: Tomado de Randle, 1983. Escala aproximada 1:300.000

Figura Nº 8: Carta de imagen satelitaria de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Tomada de IGM. Ciudad de Buenos Aires 3557-II y General San Martín, 3560-II

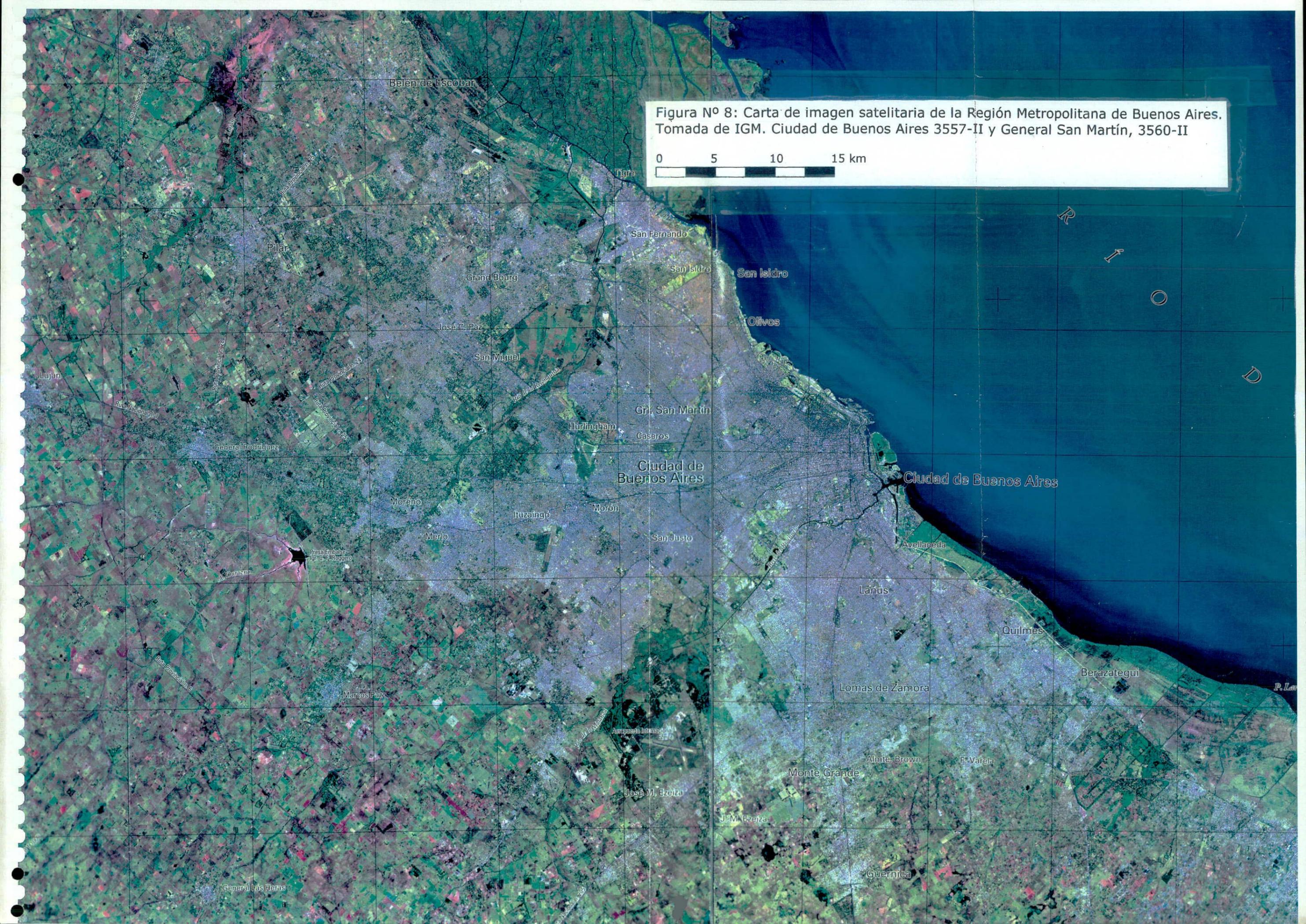
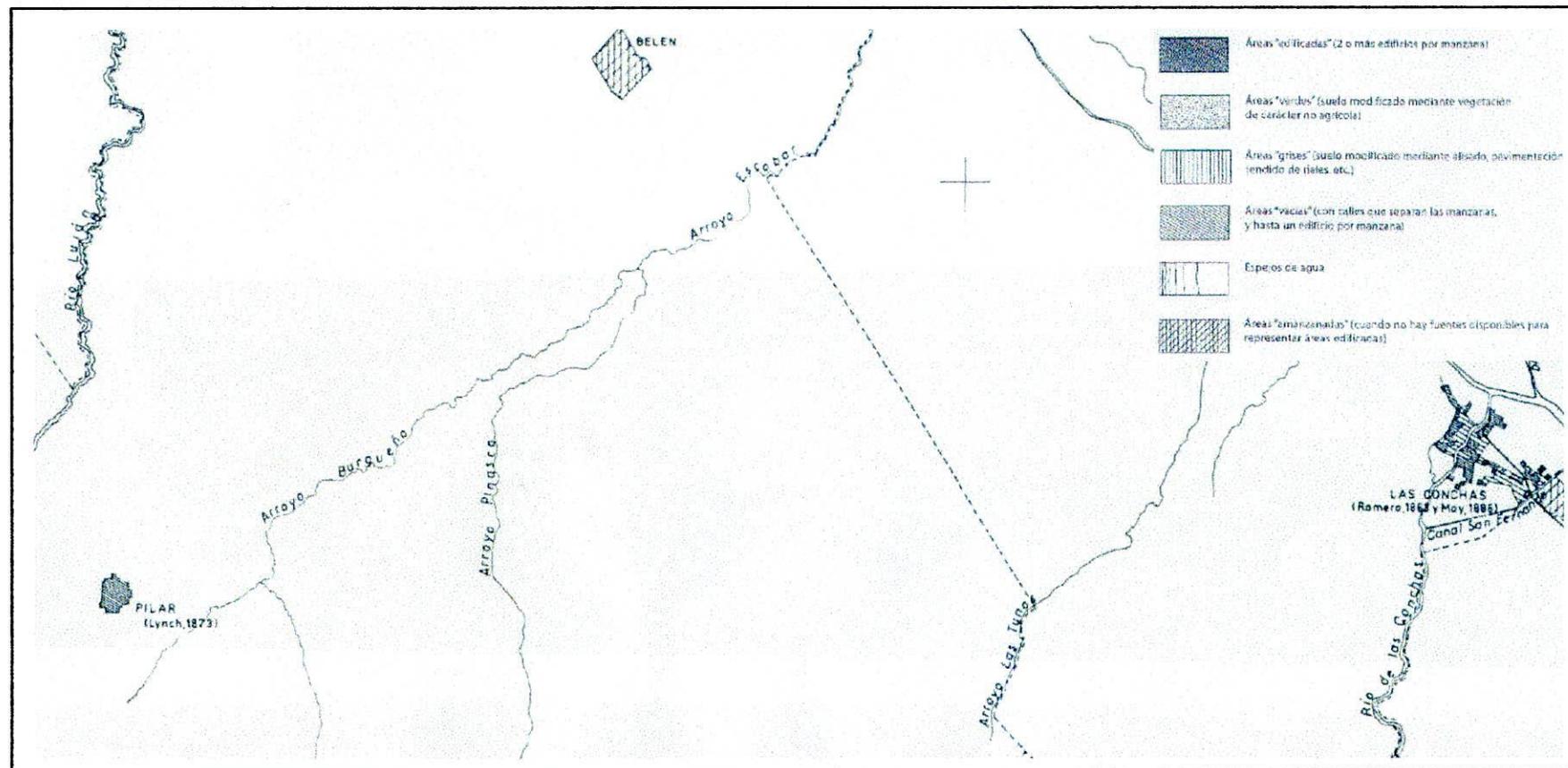
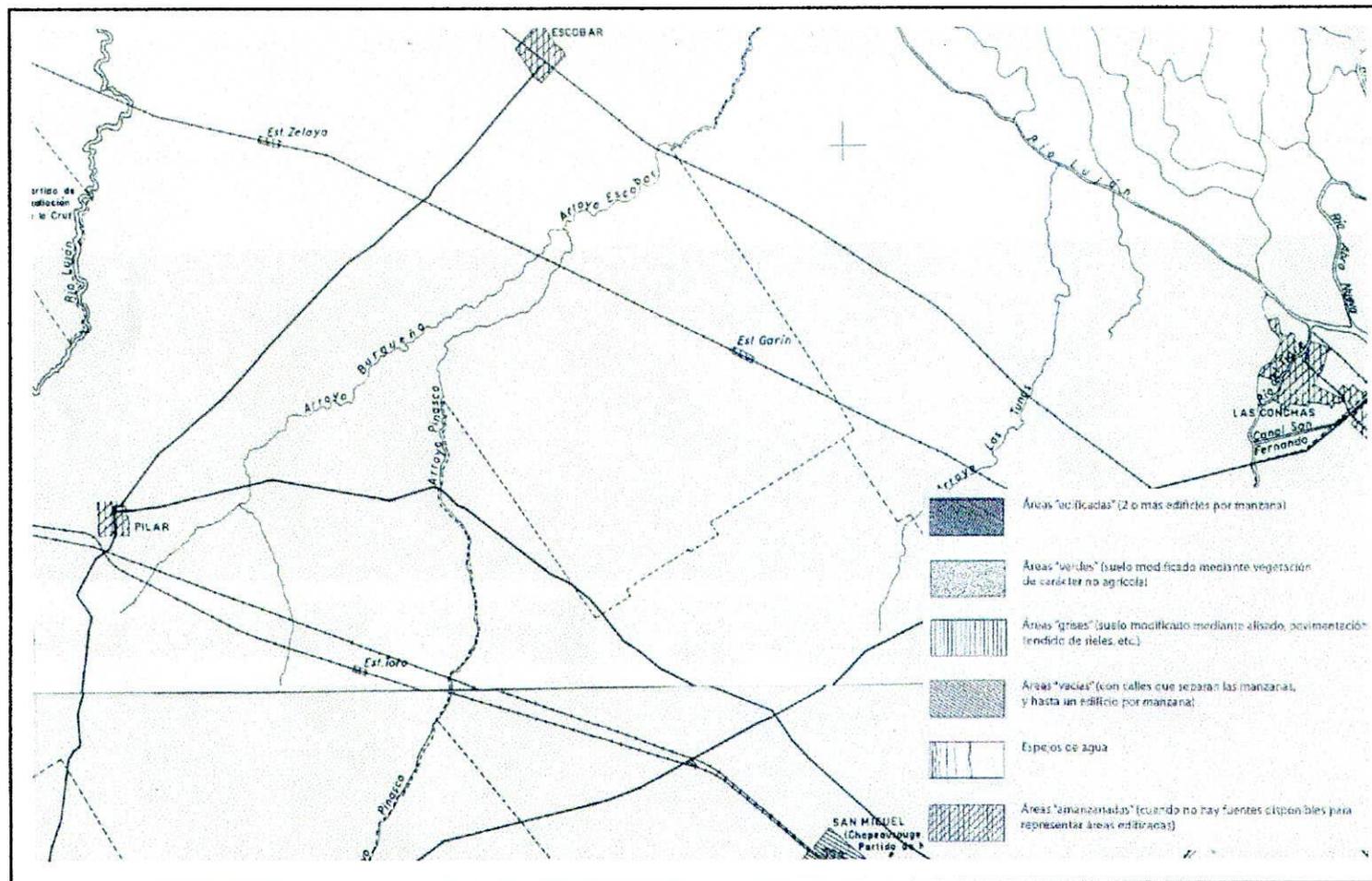


Figura N° 9: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, eje norte, 1870



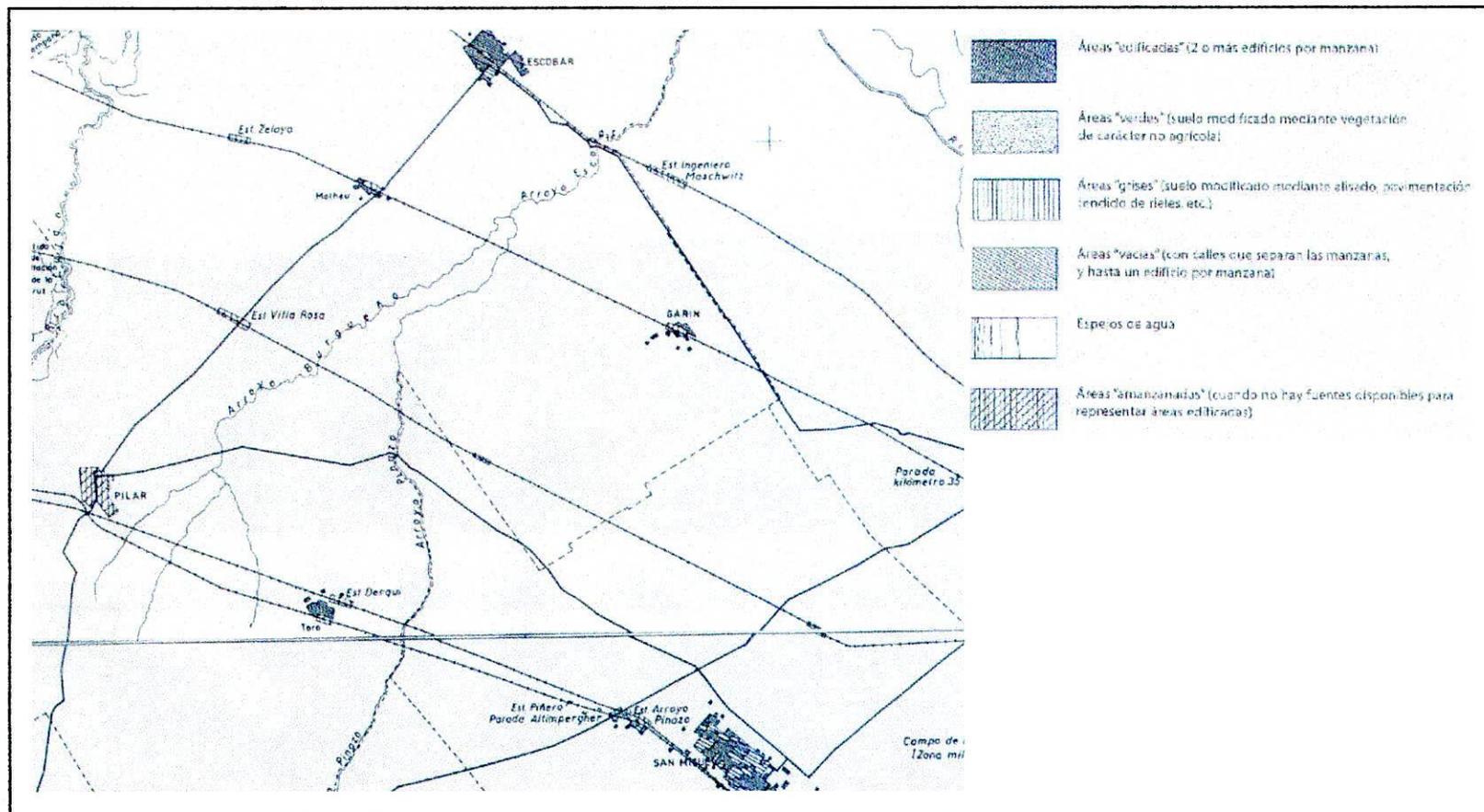
Fuente: Tomado de Vapñarsky, 2000. Escala aproximada 1:150.000

Figura N° 10: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, eje norte, 1895



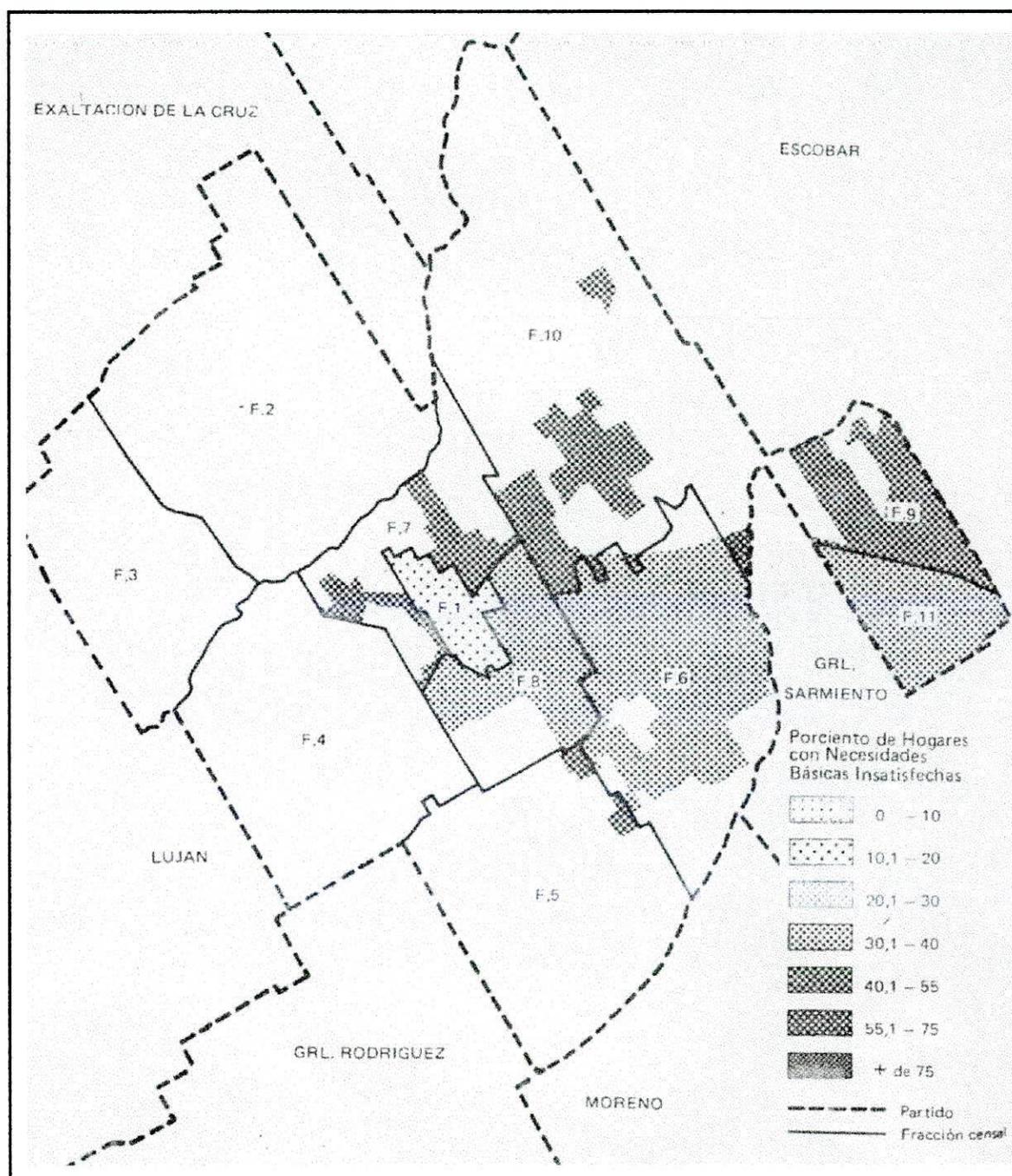
Fuente: Tomado de Vapñarsky, 2000. Escala aproximada 1:175.000

Figura N° 11: Expansión de la aglomeración Gran Buenos Aires, eje norte, 1910



Fuente: Tomado de Vapñarsky, 2000. Escala aproximada 1:175.000

Figura N° 14: Población con necesidades básicas insatisfechas, 1980



Fuente: INDEC, 1984

Figura N° 15:
Localización de servicios, partido de Pilar

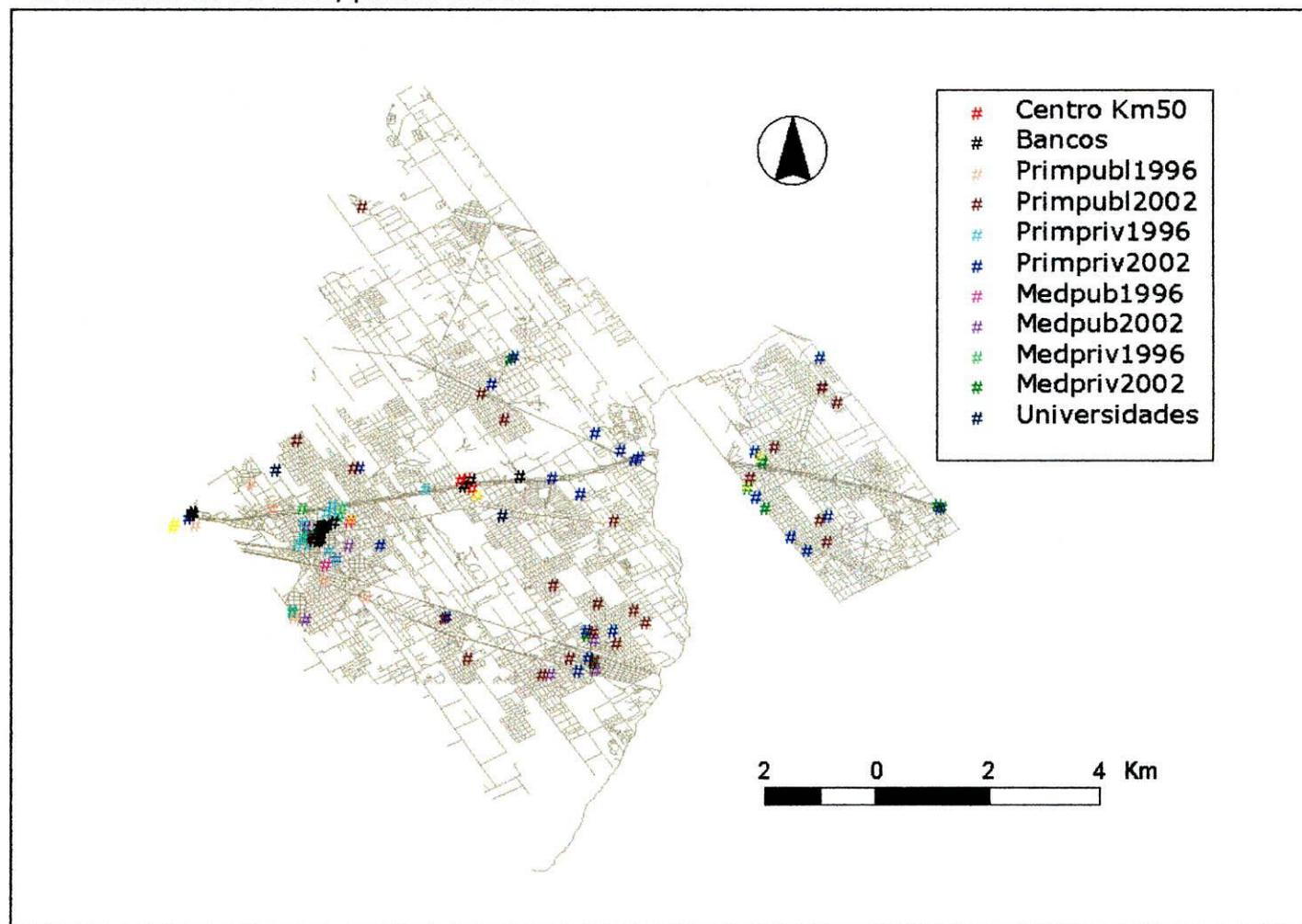


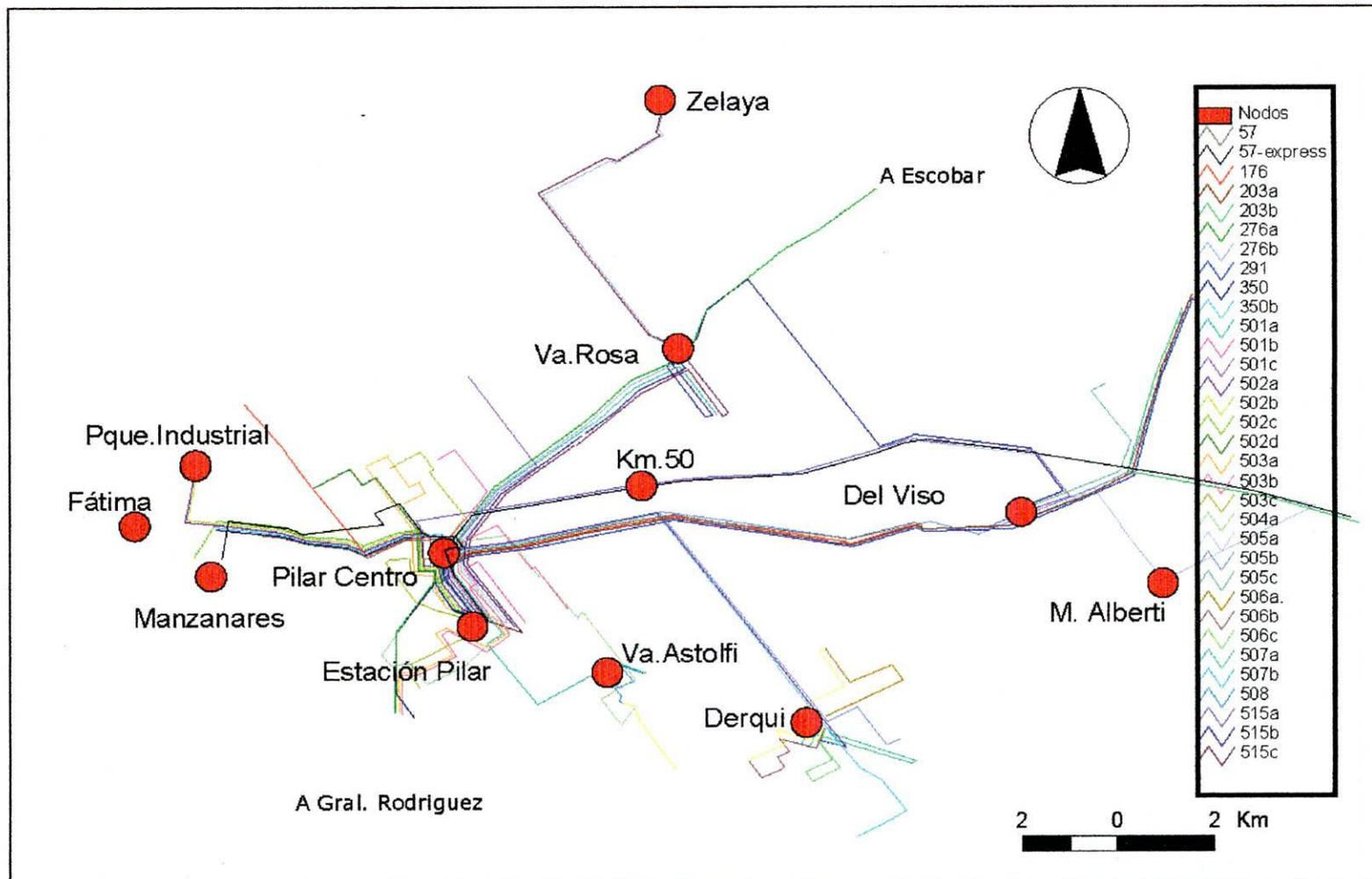
Figura Nº 16: Centro de servicios km. 50 del Acceso Norte



Figura Nº 17: Centro de servicios km 50 Acceso Norte



Figura Nº 18:
Red de transporte automotor de pasajeros de Pilar (esquema)



FUENTES CONSULTADAS

A. FUENTES BIBLIOGRAFICAS

- Argentina; Ministerio de Economía; 1972. *Estudio preliminar de transporte de la región metropolitana*, tomo 1. Buenos Aires.
- Argentina. Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos; 1998. *Al futuro, por autopista. Buenos Aires-La Plata en mitad de tiempo*. Informe especial.
- Arza, Camila-González García, Angelita; 1998. "La privatización del sistema vial: historia de un fracaso". En *Realidad Económica* N° 156. Buenos Aires, IADE.
- Ascher, François; 1995. *Métapolis ou L'Avenir des Villes*. París, Odile Jacobs.
- Azpiazu, Daniel; 1997. "El nuevo perfil de la elite empresaria. Concentración del poder económico y beneficios extraordinarios". En *Realidad Económica* N° 145. Buenos Aires, IADE.
- Azpiazu, Daniel; 1999. "¿Seguridad jurídica o preservación de rentas de privilegio?". En *Realidad Económica* N° 164. Buenos Aires, IADE.
- Azzoni, Carlos Roberto; 1986. *A Lógica da Dispersão da Indústria no Estado de São Paulo*. Estudos Econômicos, 116. San Pablo, IPE-FEA-USP.
- Azzoni, Carlos Roberto; 1999. "Quão grande é exagerado? Dinâmica populacional, eficiência econômica e qualidade de vida na cidade de São Paulo". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N° 76. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- Banco de la Provincia de Buenos Aires; 1981. *Reseña histórico-económica de los partidos de la provincia de Buenos Aires*. Buenos Aires, Editorial Sabalain.
- Basualdo, Eduardo; 1999. "La cúpula empresaria argentina en los '90". En *Realidad Económica* N° 168. Buenos Aires, IADE.
- Blanco, Jorge; 1996. "Area Metropolitana de Buenos Aires: Transformaciones territoriales en el marco de la globalización". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N° 67. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- Blanco, Jorge; 2000. "Infraestructura de circulación y nuevos centros de servicio: el caso del Acceso Norte Ramal Pilar (Región Metropolitana de Buenos Aires)". En *Jornadas Platenses de Geografía*. La Plata, presentación en CD.

- Blanco, Jorge; 2001. *Notas teórico-metodológicas sobre el análisis del uso del suelo urbano en relación con el transporte*. Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, mimeo.
- Blanco, Jorge – Gurevich, Raquel; 2002. "Una geografía de las ciudades contemporáneas: nuevas relaciones entre actores y territorios". En Alderoqui, S. – Penchansky, P. (comp.) *Ciudad y ciudadanos. Aportes para la enseñanza del mundo urbano*. Buenos Aires, Paidós.
- Borja, Jordi – Castells, Manuel; 1998. *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus.
- Bourdieu, Pierre - Chamboredon, Jean-Claude – Passeron, Jean-Claude; 1975. *El oficio de sociólogo*. México, Siglo XXI.
- Bozzano, Horacio; 1999. *Les territoires de la restructuration industrielle dans la region metropolitaine de Buenos Aires*. Tesis doctoral, Université de la Sorbonne Nouvelle, Paris III, IHEAL, París.
- Bozzano, Horacio; 2000. *Territorios reales, Territorios pensados, Territorios posibles. Aportes para una Teoría Territorial del Ambiente*. Buenos Aires, Espacio.
- Briano, Luis – Fritzsche, Federico – Rivadulla, Alejandro – Vio, Marcela; 2001. "Los parques industriales en el contexto de la reestructuración productiva y territorial de la región metropolitana de Buenos Aires". En *Realidad Económica* Nº 183. Buenos Aires, IADE.
- Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad Autónoma; 1999. *Plan Urbano Ambiental. Diagnóstico socio-territorial de la Ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires y su contexto metropolitano*. Buenos Aires.
- Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad Autónoma; 2000. *Plan Integral de Desarrollo del Subterráneo de Buenos Aires. Estudios urbanos y de transporte*. Documento de circulación restringida.
- Buenos Aires, Gobierno de la Ciudad Autónoma; 2002. *Plan Integral de Desarrollo del Subterráneo de Buenos Aires. Informe institucional*. Documento de circulación restringida.
- Cabrales Barajas, Luis-Canosa Zamora, Elia; 2000. "Segregación residencial y heterogeneidad urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara". En *2º Encuentro Internacional Humboldt*. Mar del Plata, presentación en CD.
- Castells, Manuel; 1989. *The Informational City. Information technology, economic restructuring and the urban-regional process*. Oxford, Blackwell.
- Ciccolella, Pablo; 1998. "Territorio de consumo. Redefinición del espacio en Buenos Aires en el fin de siglo". En Gorenstein, S.- Bustos Cara, R. *Ciudades y*

- regiones frente al avance de la globalización*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- Ciccolella, Pablo; 1999. "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N° 76. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
 - Clichevsky, Nora; 1989. "Ciudad y tierra urbana". En Lungo Uclés, Mario (comp.) *Lo urbano: Teoría y Métodos*. San José (Costa Rica), CSUCA.
 - Clichevsky, Nora; 2001. "Mercado de tierra y sector inmobiliario en el Area Metropolitana de Buenos Aires. Transformaciones e impactos territoriales". En *VI Seminario de la Red de Investigadores en Globalización y Territorio*. Rosario, 2 al 4 de mayo.
 - Cordeiro, Helena; 1997. "A "cidade mundial" de São Paulo e o complexo corporativo do seu centro metropolitano". En Santos, M.y otros (org). *O Novo Mapa do Mundo. Fim de Século e Globalização*. San Pablo, Hucitec.
 - Cruz, Roberto; 1997. "Arco del Sudoeste". En *Bureau de Investigaciones Empresariales. Seminario Internacional El Mercosur. Proyectos para Empresas de Ingeniería, Constructoras e Inversoras, Nacionales y Extranjeras*. Buenos Aires, 17 al 19 de junio.
 - Cruz, Roberto; 1998. "El modelo concesional argentino en accesos a la ciudad de Buenos Aires". En *Memorias del Primer Congreso Regional Latinoamericano sobre Sistemas de Transporte Inteligente*. Buenos Aires.
 - Delgado, Ricardo; 1998. *Inversiones en infraestructura vial. La experiencia argentina*. Buenos Aires, CEPAL.
 - de Mattos, Carlos; 1996. "Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana: Santiago de Chile, 1975-1995". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N°65. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos, junio.
 - de Mattos, Carlos; 1998. "Reestructuración, globalización, nuevo poder económico y territorio en el Chile de los Noventa". En de Mattos, C. y otros (comp.) *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*. Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica.
 - de Mattos, Carlos; 1999. "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N° 76. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.

- Diniz, Clélio - Crocco, Marco; 1998. "Reestructuración industrial y territorio". En de Mattos, C.- Hiernaux, Daniel - Restrepo Darío (comp.). *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*. Santiago de Chile, FCE-Universidad Católica.
- Escolar, Cora - Besse, Juan; 1996. "De los problemas del método a los métodos cualitativos en Geografía". En *Cuadernos de Epistemología y Metodología. Métodos Cualitativos*, Nº 1, Departamento de Geografía, OPFyL, UBA.
- European Conference of Minister of Transport (ECMT); 1996. *Changing daily Urban Mobility: Less or Differently?* París, ECMT.
- Freire-Medeiros, Bianca; 1997. "São Paulo, Cidade Global? Testando Algumas Hipóteses sobre Cidades Mundiais na Periferia". En *Anais do 7º Encontro da ANPUR*. Recife.
- Ghisolfo, Francisco; 2001. *La evolución socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: análisis preliminar del caso Acceso Norte a la ciudad de Buenos Aires-Argentina*. Santiago de Chile, CEPAL.
- Gorelik, Adrián; 1999. "Buenos Aires en la encrucijada: modernización y política urbana". En *Revista de arquitectura* Nº 194. Buenos Aires, Sociedad Central de Arquitectos.
- Grafmeyer, Yves; 1994. *Sociologie urbaine*. París, Nathan Université.
- Gómez Insausti, José; 1982. *El eje norte del Gran Buenos Aires*. Tesis de licenciatura. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires.
- Gutiérrez, Andrea; 1998. "Crónica de una renegociación anunciada. La historia "no oficial" de la concesión de los servicios ferroviarios suburbanos de pasajeros". En *Realidad Económica* Nº 158. Buenos Aires, IADE.
- Gutiérrez, Javier - Gómez, Gabriel; 1999. "The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid's M-40". En *Journal of Transport Geography*, Vol.7, Nº 1. Cambridge, Pergamon.
- Gutman, Margarita - Hardoy, Jorge; 1992. *Buenos Aires. Historia urbana del Área Metropolitana*. Madrid, MAPFRE.
- Hammersley, Martyn - Atkinson, Paul; 1994. *Etnografía. Métodos de investigación*. Barcelona, Paidós.
- Harvey, David; 1977. *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, Siglo XXI.
- Harvey, David; 1993. *A condição posmoderna*. San Pablo, Loyola.
- Heymann, Daniel - Kosacoff, Bernardo; 2000. "Introducción: Comentarios generales sobre el comportamiento de la economía y temas abiertos al finalizar los noventa", en Heymann, D. y Kosacoff, B. (ed.), *La Argentina de los noventa. Desempeño económico en un contexto de reformas*, Tomo I. Buenos Aires, Eudeba.

- Hiernaux Nicolás, Daniel; 1998. "Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995". En de Mattos, C. y otros (comp.) *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*. Santiago de Chile, Fondo de Cultura Económica.
- Hiernaux Nicolás, Daniel; 1999. "Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México". En *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE)* N°76. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- Hirsch, Joachim; 1997. "¿Qué es la globalización?" En *Realidad Económica* N°147. Bs.As., IADE, 1997.
- Ianni, Octavio; 1999. *La sociedad global*. México, Siglo XXI.
- Instituto Agrario Argentino; 1948. *Reseña general, histórica, geográfica y económica del partido de Pilar (provincia de Buenos Aires)*. Buenos Aires, Reseñas Año VIII, N° 58.
- Kelly, Philip; 1999. "The geographies and politics of globalization". En *Progress in Human Geography*, Vol. 23, N° 3, septiembre.
- Le Goix, Renaud; 2001. "Les "communautés fermées" dans les ville des États-Unis. Aspects géographiques d'une sécession urbaine". En *L'Espace Géographique* N° 1-2001.
- Lencioni, Sandra; 1996. "Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada". En Santos, M. y otros (org.) *Território. Globalização e Fragmentação*. San Pablo, Hucitec-ANPUR.
- López, Andrea - Felder, Ruth; 1999. "La regulación estatal". En *Realidad Económica* N° 163. Buenos Aires, IADE.
- López, Andrés y Díaz Perez, José Luis; 1990. "Tristeza y melancolía del capitalismo", en *Realidad Económica* N° 92/93. Buenos Aires, IADE.
- Lucioni, Nora; 2000. "Modernización del espacio de gestión empresarial: los edificios inteligentes de oficinas en la región metropolitana de Buenos Aires en los años noventa". En *2º Encuentro Internacional Humboldt*. Mar del Plata.
- Lumi, 2001. *Lumi Mural partido del Pilar*.
- Macagno, Alejandro; 2001. *Estudio de impacto ambiental del Acceso Norte, corredor vial del Área Metropolitana de Buenos Aires perteneciente a la red de accesos a la Capital Federal de la Argentina, en el sector comprendido entre las avenidas General Paz y Bernabé Márquez*. Tesis de Licenciatura, Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Marston, Sallie; 2000. "The Social Construction of Scale", en *Progress in Human Geography* Vol. 24, N° 2.

- Martínez González-Tablas, Ángel; 2000. *Economía política de la globalización*. Barcelona, Ariel.
- Mérenne, Émile; 1995. *Géographie des transports*. París, Nathan.
- Mérenne-Schoumaker, Bernadette; 1998. "A Metropolização – Um Dado Novo?". En Barata Salgueiro, Teresa (coord.). *Globalização e Reestruturação Urbana*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.
- Mignauí, Iliana; 1998. "Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la región metropolitana de Buenos Aires en los '90: Una aproximación a la geografía de la riqueza". En Gorenstein, S. - Bustos Cara, R. (comp.) *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*. Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur.
- Nochteff, Hugo; 1998. "Neoconservadurismo y subdesarrollo. Una mirada a la economía argentina". En Nochteff, H. (editor). *La economía argentina a fin de siglo: fragmentación presente y desarrollo ausente*. Buenos Aires, Eudeba.
- Offner, Jean-Marc; 1993. "Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique". En *L'Espace Géographique* N° 3-1993.
- Pirez, Pedro; 1994. *Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- Pirez, Pedro; 1995. "Actores sociales y gestión de la ciudad" En: *Ciudades* N° 28, México, RNIU.
- Pradilla Cobos, Emilio; 1998. "Metrópolis y megalópolis en América latina". En: *Revista Interamericana de Planificación*, N° 119-120. Cuenca, Ecuador, SIAP.
- Portillo, Alvaro; 1991. *Ciudad y conflicto. Un análisis de la urbanización capitalista*. Montevideo, Ediciones Compañeros.
- Potrykowski, Marek-Taylor, Zbiniegw; 1976. *Geografía del transporte*. Barcelona, Ariel.
- Randle, Patricio; 1983. *Atlas del Desarrollo Territorial de la Argentina*. Buenos Aires, Oikos.
- Revista Mercado Digital; 2001. "Las 1000 que más venden" *Mercado Fuera de Serie* N° 8, agosto. www.mercado.com.ar
- Rima, Juan Carlos-Gerosi, Luis; 1995. "Ampliación de la red de accesos a la Capital Federal. Un proceso conflictivo". En *Actas del Seminario Internacional La gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Roberts, Federico; 1998. "La gran muralla: Aproximación al tema de los barrios cerrados en el Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Seminario El Nuevo Milenio y lo Urbano*. Instituto Gino Germani, UBA.

- Rodriguez, Carlos; 2001. "Barrios Cerrados: hacia el fin del boom". En *Argirópolis* N° 11, www.argiropolis.com.ar
- Rofman, Alejandro; 1984. "Subsistemas espaciales y circuitos de acumulación regional". En *Revista Interamericana de Planificación* N° 70. México, SIAP.
- Rolnick, Raquel-Kowarick, Lúcio-Somekh, Nádia; 1990. *São Paulo: Crise e Mudança*. São Paulo, Secretaria Municipal do Planejamento-Brasiliense.
- Romero, Auro Moreno; 1998. *Alphaville: Ilusão do Paraíso*. Disertación de Tesis de Maestría en Geografía Humana. Universidad de San Pablo (Brasil).
- Russo, Cinthia; 1999. *Transformaciones del escenario de la Argentina del nuevo milenio: políticas y distribución regional de las inversiones extranjeras*. Buenos Aires, UBA-Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía, mimeo.
- Salvia, Agustín; 1997. "Crisis y reestructuración de complejos mineros: Estudio de dos sistemas regionales patagónicos", en Salvia, A. y Panaia, M. (comp.), *La Patagonia privatizada*. Buenos Aires, Eudeba.
- Sampaio, Maria Ruth-Pereira, Paulo; 1997. "São Paulo: cidade global?" En *Anais do 7º Encontro da ANPUR*. Recife.
- Santos, Milton; 1979. *O espaço dividido*. Río de Janeiro, F. Alves.
- Santos, Milton; 1994a. *Por uma economia política da cidade*. San Pablo, Hucitec-educ.
- Santos, Milton; 1994b. *Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional*. San Pablo, Hucitec-educ.
- Santos, Milton; 1996. *A Natureza do Espaço. Técnica e tempo, razão e emoção*. San Pablo, Hucitec.
- Sassen, Saskia; 1999. *La Ciudad Global. Nueva York, Londres, Tokio*. Buenos Aires, Eudeba.
- Scott, Allen; 1994. "La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano". En Benko, G.- Lipietz, A. *Las regiones que ganan*. Valencia, Alfons el Magnànim.
- Souza, Maria Adélia; 1993. *Dinámica inmobiliaria: utilização dos estudos e implicações para o planejamento e políticas públicas*. San Pablo, mimeo.
- Storper, Michael; 1997. *The Regional World. Territorial Development in a Global Economy*. New York, The Guilford Press.
- Svampa, Maristella; 2001. *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires, Biblos.
- Szajnberg, Daniela; 2000. "Urbanización cerrada en la Región Metropolitana de Buenos Aires. ¿Se ha de replantear la estructura de centralidades suburbanas?" En *Jornadas Platenses de Geografía*. La Plata, presentación en CD.

- Taylor, Peter – Watts, Michael - Johnston, R.; 1995. "Remapping the World, What Sort of Map? What Sort of World?". En Johnston, R.J. et al, *Geographies of Global Change*. Nueva York, Blackwell.
- Thomson, J.;1974. *Teoría económica del transporte*. Madrid, Alianza.
- Torcello, Julio; 1997. "Autopista Ribereña. Desarrollo Puerto Madero". En *Bureau de Investigaciones Empresariales. Seminario Internacional El Mercosur. Proyectos para Empresas de Ingeniería, Constructoras e Inversoras, Nacionales y Extranjeras*. Buenos Aires, 17 al 19 de junio.
- Torres, Horacio; 1992. "Cambios en la estructura socioespacial de Buenos Aires a partir de la década de 1940". En Jorrat, J. - Sautu, R. (comp.). *Después de Germani. Exploraciones sobre la estructura social de la Argentina*. Buenos Aires, Paidós.
- Torres, Horacio; 1993. *El Mapa Social de Buenos Aires, 1940-1990*. Buenos Aires, FADU-UBA.
- Torres, Horacio; 1997. "Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópoli latinoamericana. El caso de la aglomeración Gran Buenos Aires". En *6º Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Buenos Aires, Instituto de Geografía-UBA.
- Vapñarsky, César; 2000. *La aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Buenos Aires, Eudeba.
- Vasconcellos, Eduardo; 1996. *Transporte urbano, espaço e equidade*. San Pablo, FAPESP.
- Veltz, Pierre; 1999. *Mundialización, ciudades y territorios*. Barcelona, Ariel.
- Verdecchia, Carlos; 1995. "Los clubes de campo". En *Arquis* Nº 5. Buenos Aires, Universidad de Palermo.
- Videla, Gabriel; 2000. "La hotelería internacional de la ciudad de Buenos Aires en los noventa. Análisis de un caso de crecimiento subordinado". En *Jornadas Platenses de Geografía*. La Plata, presentación en CD.
- Yanes, Luis-Domínguez Roca, Luis-Blanco, Jorge-Gutierrez, Andrea-Arias, Fernando- Gerosi, Luis-Rearte, Julio-Rima, Juan Carlos; 1996. "Impacto territorial y socioeconómico de la privatización y desregulación de empresas y actividades del transporte en Argentina." En *Actas del VIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Curitiba, Brasil.

B. FUENTES ESTADÍSTICAS

I. Censos Nacionales

- Argentina. Dirección Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población 1960.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas 1970.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda 1980.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Resultados provisionales del Censo Nacional de Población de 2001, www.indec.gov.ar
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional Económico 1985.
- Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. Censo Nacional Económico 1994.

II. Otras fuentes estadísticas

- Argentina, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC); 1984. La pobreza en Argentina. Buenos Aires.
- Argentina, Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.); 1999. Informe Estadístico 1999. Concesiones Ferroviarias Metropolitanas de Pasajeros y de Cargas de Larga Distancia. Presentación en CD.
- Argentina. Dirección Nacional de Vialidad. Estimaciones del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA), años varios.
- Buenos Aires, provincia; 1991. Dirección provincial de estadísticas. Censo Nacional de Población y Vivienda.
- Pilar, municipalidad; 1996. Establecimientos educativos del partido de Pilar. Inspección General de Escuelas de la Municipalidad de Pilar.

C. FUENTES PERIODÍSTICAS

- Diario Clarín, ejemplares de noviembre de 1960, 1962, 1964, 1966, 1968, 1970, 1972, 1974, 1976 y 1978.
- Diario Clarín, suplemento countries, números varios período, 1998-2002.
- Diario La Nación, suplemento countries, números varios período 2000-2002.

D. PÁGINAS WEB CONSULTADAS:

- www.ausol.com.ar, fecha de consulta: mayo 2002
- www.cepip.com.ar, fecha de consulta: noviembre 2001
- www.edificiosurbanos.com, fecha de consulta: mayo 2002
- www.ferrovias.com.ar, fecha de consulta: julio 2002
- www.indec.gov.ar: junio 2002
- www.lalomadadepilar.com, fecha de consulta: mayo 2002
- www.occovi.gov.ar, fecha de consulta: mayo 2002
- www.servicountries.com, fecha de consulta: junio 2002, julio 2002
- www.tms.com.ar, fecha de consulta: julio 2002

E. CARTOGRAFIA

- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1996. Campana Sur, 3560-6-3. Escala 1:50.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1996. Moreno, 3560-12-3. Escala 1:50.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1996. Open Door, 3560-11-2. Escala 1:50.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1996. Pilar, 3560-12-1. Escala 1:50.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1996. San Fernando, 3560-12-2. Escala 1:50.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1997. General San Martín, 3560-II. Escala 1:250.000
- Argentina. Instituto Geográfico Militar. Carta de imagen satelital de la República Argentina; 1997. Ciudad de Buenos Aires, 3557-I. Escala 1:250.000
- Buenos Aires, provincia; 1993. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Geodesia. Área Metropolitana de Buenos Aires. Escala 1:100.000.

F. CONFERENCIAS Y PRESENTACIONES

- Clichevsky, Nora. Presentación de resultados de investigación. Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, septiembre de 2001.
- Wainstein-Krasuk, Olga - Perahia, Raquel. Dinámica de las transformaciones en el Area Metropolitana de Buenos Aires. Dos casos paradigmáticos: partidos de Pilar y de Tigre. Conferencia en el Instituto Di Tella, Buenos Aires, noviembre de 2001.

G. ENTREVISTAS REALIZADAS

- Ingeniero Néstor Mildemberger. Director Ejecutivo de la Cámara Empresaria del Parque Industrial de Pilar. Junio 2002.
- Arquitecto Vicente Basile. Director de Planeamiento de la Municipalidad de Pilar. Diciembre 2001.
- Señor Juan Carlos Vazquez. Presidente de Transportes Atlántida S.A. Julio 2002.
- Consejo de Administración del Parque Industrial de Pilar (listado de empresas)
- Departamento Transporte y Tránsito de la Municipalidad de Pilar. Diciembre de 2001.
- Dirección de Planeamiento de la Municipalidad de Ezeiza. Marzo de 1999.
- Arquitecto Flavio Rosatto. Real Estate Developers. Marzo de 1999.
- Residentes en nuevas urbanizaciones del área Pilar: Acceso Norte km. 48, mayo 2002; Acceso Norte km 46, mayo 2002; Acceso Norte km 43, junio 2002; Av. Perón y Av. Alcorta, julio 2002.

H. LEYES Y NORMATIVAS

I. Normas Nacionales

- Ley 20560. Ley de promoción industrial. 1973
- Ley 23696. Reforma del Estado. 1991
- Decreto del PEN 11. Industria, promoción. 1974
- Resolución de la Secretaría de Desarrollo Industrial de la Nación 94. Parque industrial. 1976

Fuentes consultadas

II. Normas provinciales

- Ley 8912. Ordenamiento territorial y uso del suelo. 1977
- Decreto Ley 10119. Parques industriales. 1983

III. Normas municipales

- Municipalidad de Pilar. Ordenanza 10/85. Código de Zonificación.

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS
Dirección de Bibliotecas