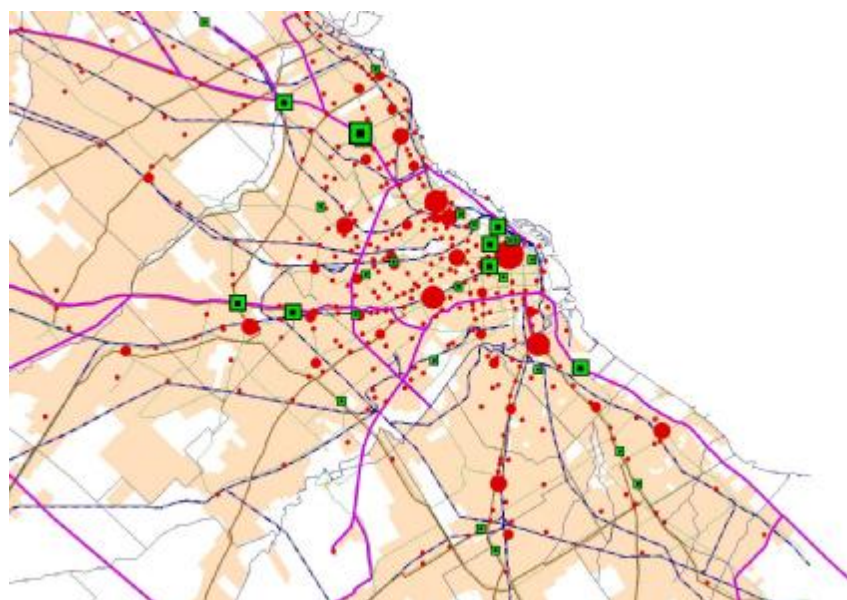

CIHaM

Centro de Investigaciones
Hábitat y Municipio



Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires

Artemio Pedro Abba

*Documento de Trabajo CIHaM
Julio de 2005*



Nuevas lógicas de centralidad urbana en el siglo XXI / Área Metropolitana de Buenos Aires¹

Autor: Artemio Abba²

Un nuevo ícono se incorporó, en la última década, en el imaginario colectivo de los habitantes metropolitanos: “¡Te encuentro en el Shopping!”, que reemplazó, en una amplia franja social y etaria, la cita en el mítico Centro o en Callao y Santa Fe, por mencionar una esquina emblemática de la ciudad. Se integra a la categoría de nuevo “nodo urbano”, como lo define Kevin Lynch (LYNCH, K, 1970), “focos estratégicos a los que puede entrar el observador...confluencia de sendas o concentraciones de determinadas características”.

Si bien este fenómeno acontece en la mayoría de las grandes ciudades del mundo, que refleja tendencias de concentración en los procesos de producción, distribución y comercialización; en Buenos Aires adquiere cierta especificidad³. El caso argentino y del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), presenta como rasgo particular la preexistencia de una fuerte y desarrollada estructura de comercialización muy atomizada y de escala barrial que demoró y le otorgó una resolución propia a la evolución de la oferta. La “temprana” formación metropolitana, que coexistió con el auge de los medios guiados de transporte y al desarrollo de un tejido socio-territorial de gran homogeneidad relativa, contribuyó a la existencia de una estructura de **centralidades tradicionales**, radioconcéntrica y organizada como una red jerarquizada de centros y vínculos.

Es durante los noventa, aunque ya se había comenzado a manifestar en la década anterior, que se registra el punto de inflexión en la estructura metropolitana de centralidades. Se produce el desembarco de los nuevos formatos de oferta de bienes y servicio en el marco de procesos de segregación social y segmentación del consumo. Comienza una etapa donde se impone un nuevo tipo de oferta que propone una marcada selectividad, que dista fuertemente de la oferta universal de los centros tradicionales, generando una exacerbada diferenciación geográfica del consumo. La estructura tendencial de **nuevas centralidades** que se manifiesta es policéntrica organizada como una retícula de hiper-redes y nodos de hiper-servicios

La ciudad emergente no resulta abordable con los modelos tradicionales⁴ que relacionan actividades, usos de suelo y movilidad. Las nuevas centralidades no se basan en un territorio de demanda sino, mas bien, en localizaciones estratégicas que captan selectivamente flujos de consumidores.

.Se podría hablar de un rol multiplicador de las desigualdades socio-territoriales, de los procesos contemporáneos de transformación de las centralidades. El artículo propone la atenuación o reversión de esta tendencia mediante la atención de las múltiples causalidades del fenómeno.

1. LA TRANSFORMACIÓN EN CURSO

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se consolidó durante el apogeo del modelo agro-exportador, a fines del siglo XIX y principios del XX, como centro principal de conexión

¹ Las ideas expresadas en este artículo se apoyan en una línea de investigación sobre Centralidades Urbanas en el AMBA que, iniciadas por el Arq. Horacio Torres en los 90 (TORRES, H., 1999), vienen desarrollándose en el Centro de Investigaciones Hábitat y Municipio (CIHaM), FADU/UBA. Este artículo registra los aspectos más destacados de dicha investigación, centrándose en la descripción del cambio de tendencia que muestran las centralidades del AMBA en la última década (ABBA, A., 2003). Se agracen los valiosos comentarios realizados por el Arq. David Kullock y el Arq. Federico Collado.

² Investigador del Centro de Investigación Hábitat y Municipio (CIHaM), colaboraron en el presente artículo Maximiliano Laborda, a cargo de la Cartografía GIS y María Elena Casari a cargo de tareas de búsqueda y procesamiento de información.

³ El proceso de surgimiento de los shopping, cines multipantallas y grandes superficies se observa previamente en los países del hemisferio Norte y la mayoría de los países de Latinoamérica.

⁴ Bagaje teórico y técnico desarrollado, durante el siglo XX, alrededor del fenómeno urbano-territorial en la denominada etapa industrial.

con el resto del mundo. El desarrollo edilicio y urbano puede parangonarse, para la época, al de las principales ciudades del mundo a principios de 1900, con un fuerte crecimiento demográfico explicado principalmente por el fuerte componente migratorio de origen europeo.

CUADRO N° 1.1. POBLACION DE LAS METROPOLIS LATINOAMERICANAS (SCHTEINGART-TORRES, 1974)							
Metrópoli		a) Población		b) Índice de aumento	c) Población metropolitana como % población país		d) Índice de aumento c)
Nombre	Período	Comienzo	Final	período	Comienzo	Final	período
Buenos Aires	1869-1914	233000	2034000	8	12,50	25,29	2
Santiago	1865-1907	115377	322724	3	6,34	10,30	1,7
Lima	1857-1920	74195	148000	2	3,30	3,30	1
Buenos Aires	1914-1960	2034000	7000000	3	25,29	32,56	1,3
Santiago	1907-1960	322724	1933000	6	10,30	24,54	2,4
Lima	1920-1961	148000	1846000	12	3,30	19,00	5,7

FUENTES:
 MORSE, R. "La investigación urbana latinoamericana. Tendencias y planteos", Ediciones SIAP, pp. 138-140.
 Organización del espacio de la Región Metropolitana de Buenos Aires, "Esquema Director Año 2000", Consejo Nacional de Desarrollo, 1969.
 Plan de Desarrollo Metropolitano Lima-Callao, "Esquema Director, 1967-1980", Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo.

La ciudad se expande con un patrón de suburbanización protagonizado por los sectores medios-bajos o bajos, asociado a un transporte colectivo auxiliado por el Estado (FFCC estatal, tranvía y transporte automotor colectivo que goza de precios subsidiados de combustible), mientras la clase media-alta y alta mantiene sus residencias principales en las áreas centrales de la ciudad, y el centro histórico mantiene su preeminencia y no sufre el deterioro que se observa en países desarrollados (TORRES, 1975). El AMBA presenta una estructura derivada de su temprano crecimiento y consolidación, entre fines del siglo XIX y principios del Siglo XX crece 8 veces (SCHTEINGART-TORRES, 1974), superando en 1914 los 2 millones de habitantes, ver Cuadro 1.1. En el mismo período Santiago y Lima crecen 3 y 2 veces respectivamente, no superando los 400 mil habitantes a principios del siglo XX.

Esa maduración demográfica temprana deja su marca, registrando una distribución muy influida por el ferrocarril y el tranvía, modos de transporte dominantes por esos tiempos. La Ciudad Central, que se afianzó en una etapa anterior aun, tiene la "huella" de la carreta y el tranvía a caballo que privilegiaron los ejes de las "calles altas".

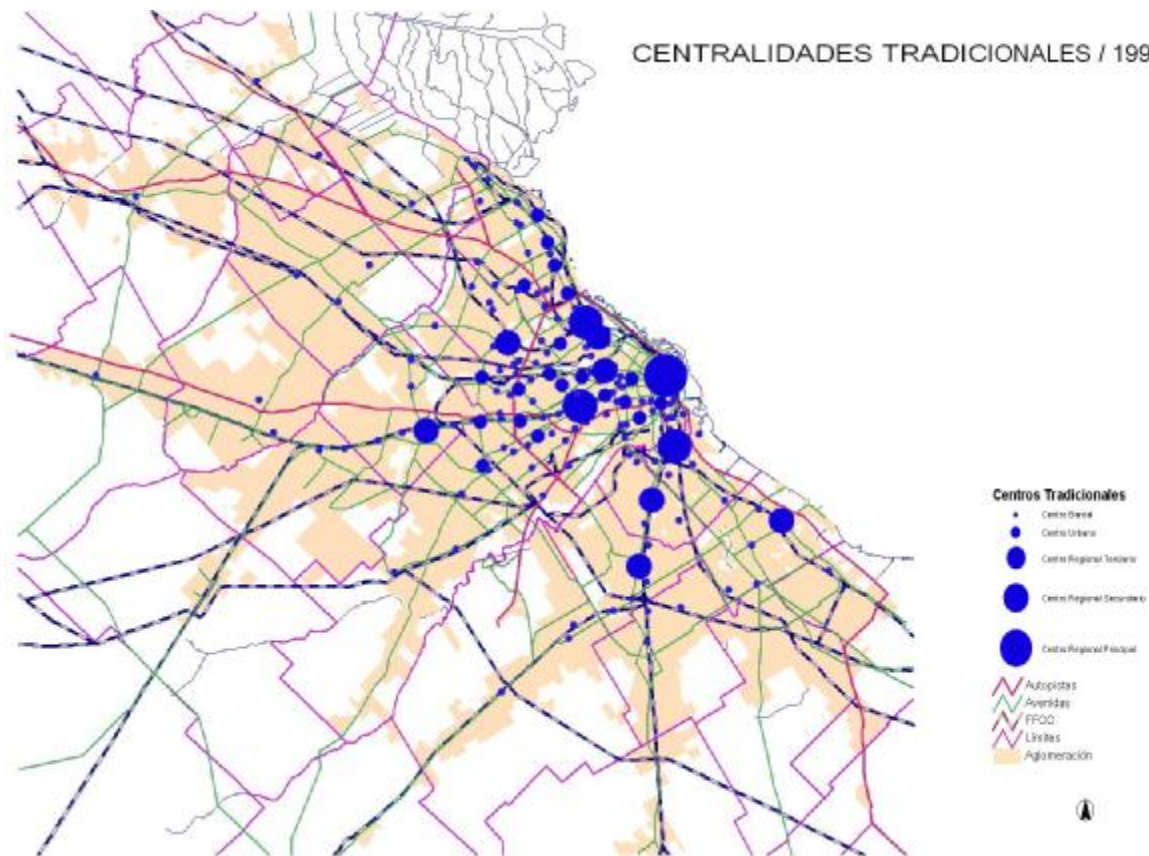
1.1. Las centralidades tradicionales

El AMBA por su evolución histórica presenta una fuerte armazón urbana, a la que se ha denominado **centralidades tradicionales**, ejes de movilidad y centralidades ya muy consolidada a mediados del siglo XX. La fuerte expansión del área urbanizada que se produce en la segunda mitad del siglo, que se localiza en la 1ra y 2da. Corona de Partidos del Gran Buenos Aires confirma la **resistente estructura urbana preexistente**.

La ciudad central y los corredores ferroviarios continúan cumpliendo su rol estructurador soporte de las principales centralidades urbanas y canalizadores de los mayores volúmenes de los flujos de personas. También comienza a registrarse el relleno de zonas intersticiales que, si bien presentan ciertas limitaciones para la localización de actividades, ya resultan de interés por mejorar su relación con las áreas centrales.

En la etapa de industrialización sustitutiva (1930-1975) el modelo de centralidad se ramifica sobre la red ferroviaria y nodos alrededor de las estaciones y se prolonga en los intersticios cuando calles y colectivos crean nuevas ramas y nodos barriales. La extensión del esquema contribuye al fortalecimiento de los nodos principales de los cuales son tributarios y de esta manera crece todo el sistema alrededor de las centralidades tradicionales

CENTRALIDADES TRADICIONALES / 1994

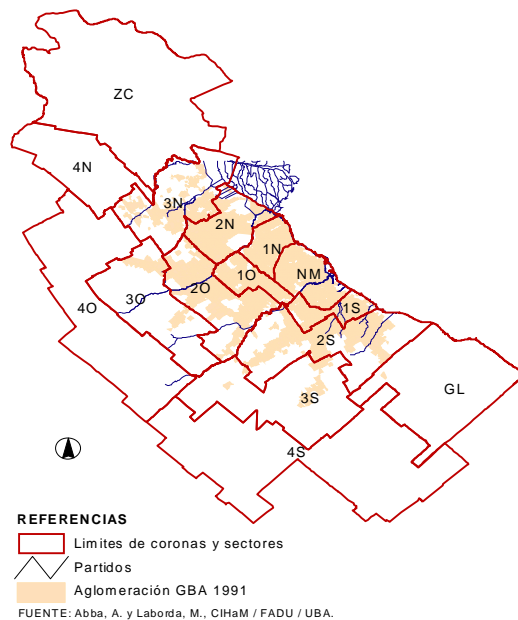


FUENTE: Abba, A. y Laborda, M., Centralidades Metropolitanas en el AMBA, CIHaM / FADU / UBA, 2004

Durante el período estudiado, 1994-2004, la estructura de centralidades tradicionales crece acompañando la expansión de la mancha urbana y en las zonas en que se producen procesos de densificación. La localización de estos centros sigue estando fuertemente ligada al frente tradicional de centros.

CUADRO N° 1.1.1. SECTORES Y CORONAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO	
ZONAS	Jurisdicciones 2001
NM	Ciudad de Buenos Aires, Avellaneda y Lanús
1N	Vicente López, San Isidro, San Martín y Tres de Febrero
1O	Morón, Hurlingham, Ituzaingó y las Fracciones 1 a 18 y 23 y 39 de la La Matanza
1S	Lomas de Zamora y Quilmes
2N	Tigre, San Fernando, Malvinas Argentinas, José C. Paz y San Miguel
2O	Moreno, Merlo y las Fracciones 19 a 22, 24 a 38 y 40 y 41 de La Matanza
2S	Ezeiza, Esteban Echeverría, Alte. Brown, Florencio Varela y Berazategui
3N	Escobar y Pilar
3O	Gral. Rodríguez y Marcos Paz
3S	Pte. Perón, Fracción 1, 2 y 3 de Cañuelas y Fracciones 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 de San Vicente
4N	Exaltación de La Cruz
4O	Luján y Gral. Las Heras
4S	Brandsen, Fracción 4, 5, 6, 7 y 8 de Cañuelas y Fracción 8 de San Vicente
Gran La Plata	La Plata, Berisso y Ensenada
Zárate - Campana	Zárate y Campana

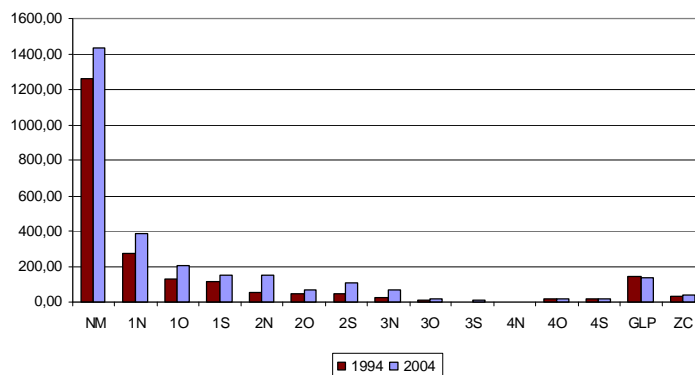
CORONAS Y SECTORES / Región Metropolitana de Buenos Aires



FUENTE: Abba, A. y Laborda, M., CIHaM / FADU / UBA.

Sintetizado a nivel de Corona y Sector, tal como se define en Cuadro 1.1.1., el comportamiento de la variable de centralidades tradicionales⁵, presenta un moderado crecimiento en el Núcleo Metropolitano, y un ascenso creciente en las coronas de GBA a medida que aumenta la

GRAFICO N° 1.1.1. PUNTAJE DE CENTRALIDADES TRADICIONALES POR CORONA Y SECTOR / Presencia bancaria 1994-2004



FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de la República Argentina

distancia al área central, fenómeno asociado a la dinámica demográfica que aumenta hacia la periferia metropolitana. Los crecimientos, si bien parten de pisos diferentes, son mas significativos en el Sector Norte, salvo en la 4ta. corona, la mas periférico del Área de Estudio, en la cual la importancia mayor la ostenta el Sector Oeste por la importancia de la ciudad de Lujan como centro financiero.

GRAFICO N° 1.1.2. PUNTAJE DE CENTRALIDADES TRADICIONALES SEGUN CORONA

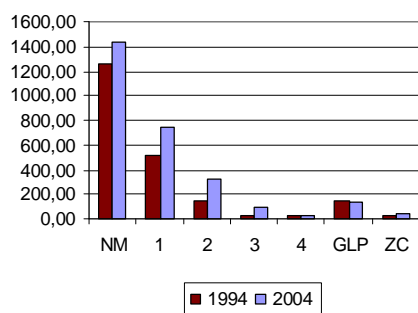
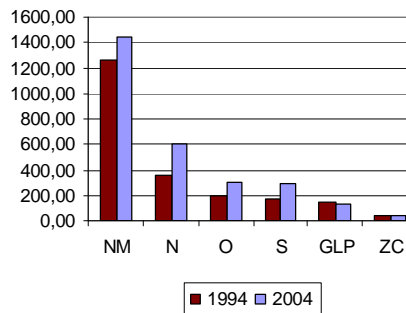


GRAFICO N° 1.1.3. PUNTAJE DE CENTRALIDADES TRADICIONALES SEGUN SECTOR



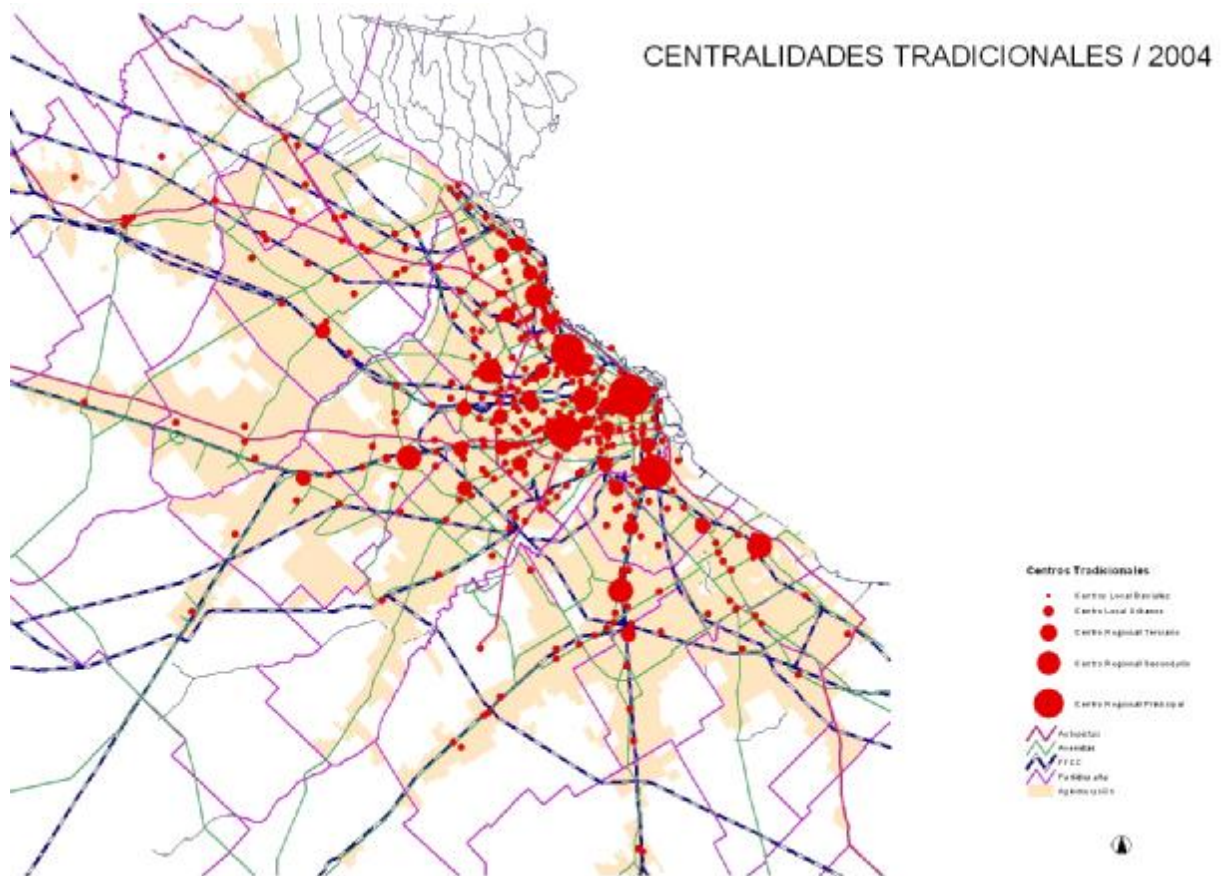
FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de la República Argentina

Observando el fenómeno a nivel de Coronas y Sectores, se registran fuertes contrastes, de un moderado crecimiento de los puntajes de centralidad en el Núcleo Metropolitano se supera el 200 % de variación en la 3ra. corona, donde la demanda de sectores de niveles altos creció con una fuerte dinámica. En la 4ta. Corona, área donde recién comienza el fenómeno de urbanizaciones cerradas, preferentemente con la modalidad de clubes de chacras, el crecimiento del puntaje alcanza el 37 %.

Este comportamiento es coherente con los mayores crecimientos demográficos en la periferia de la RMBA, en el período 1991-2001, que presenta su máximo nivel en la 3ra Corona. En los núcleos urbanos autónomos que se localizan en la periferia del la RMBA se notan variaciones diferentes: mientras el Gran La Plata registra una leve disminución, la aglomeración Zárate-Campana presenta una variación positiva.

⁵ La presencia en volumen y diversidad de las actividades centrales, de los **centros tradicionales**, se asoció a la presencia de actividad bancaria, indicador de buena sensibilidad medida en el caso de 1994 en el que pudo ser correlacionada con el Censo Económico.

Respecto de la visión por sectores se observan tasas bastante similares, si bien se registra un mayor crecimiento en el Norte (71,58 %), seguido por el Sur (65,29 %) y el Oeste (60,56 %). Sin embargo esta tendencia está muy lejos de superar la relación más estructural según la cual los centros tradicionales del Oeste y el Sur están muy por debajo de la presencia de equipamiento localizado en el más consolidado eje preferencial norteño.



FUENTE: Abba, A. y Laborda, M., Centralidades Metropolitanas en el AMBA, CIHaM / FADU / UBA, 2004

1.2. Las nuevas centralidades

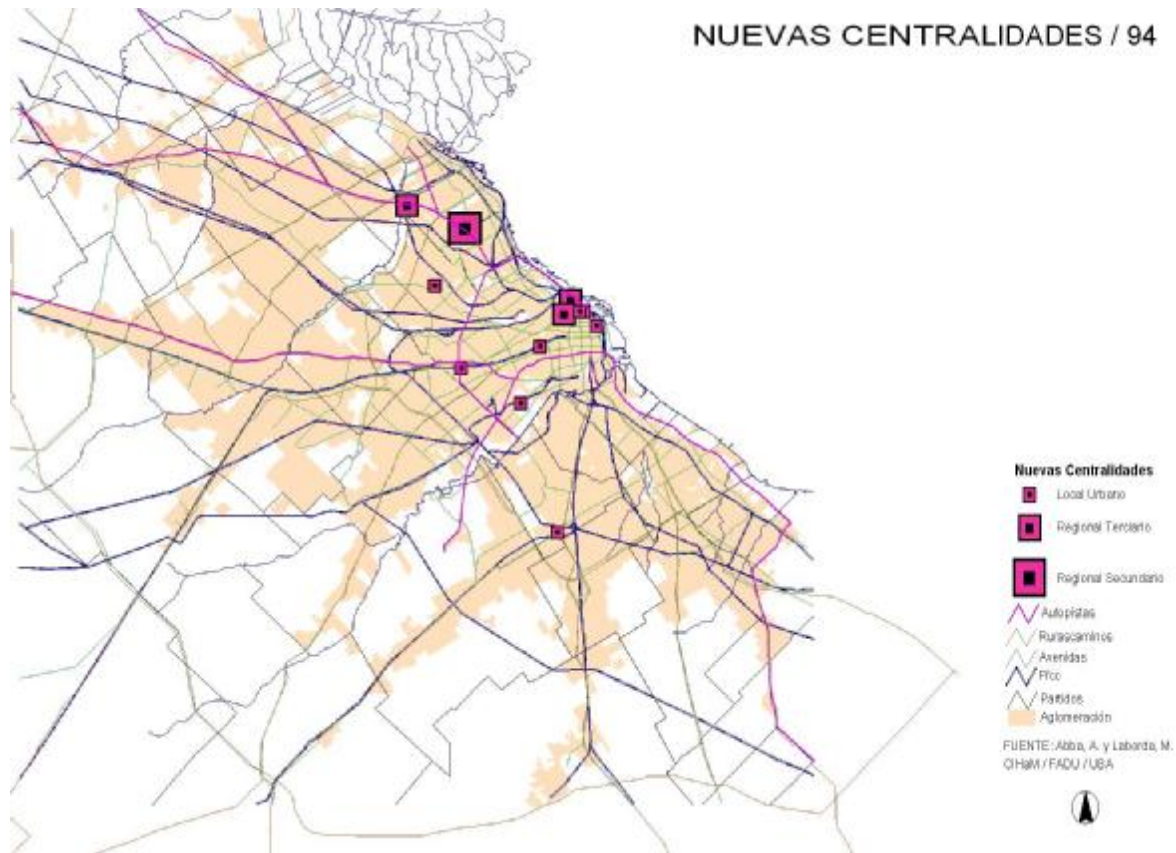
En los noventa, cuando ya agoniza el modelo sustitutivo, los cambios evolutivos en los niveles de ingresos y en la distribución entre niveles socioeconómicos acrecientan las diferencias, provocando una fuerte segmentación de la población. Se modifican los consumos y la consecuente segregación de la oferta consolida y profundiza las tendencias a la fragmentación socio-espacial.

Ya en 1994 los shoppings habían emergido como nuevo formato de oferta, pero todavía no constituían un sistema alternativo de escala metropolitana. La mayoría de los nuevos centros se localizaron aprovechando su integración a las centralidades ya formadas en la ciudad de Buenos Aires (únicamente en el caso de Paseo Alcorta se registran algunos componentes de nueva centralidad).

Solo en el Sector Norte se apuesta a la implantación del nuevo modelo de centralidad basado en el nuevo formato de oferta y con una localización establecida en los ejes de movilidad de grandes flujos de transporte automotor privado. El caso del shopping de Adrogué tiene mas que ver con la integración a centralidades ya existentes, modelo que en el futuro prevalecerá en el sector Sur metropolitano

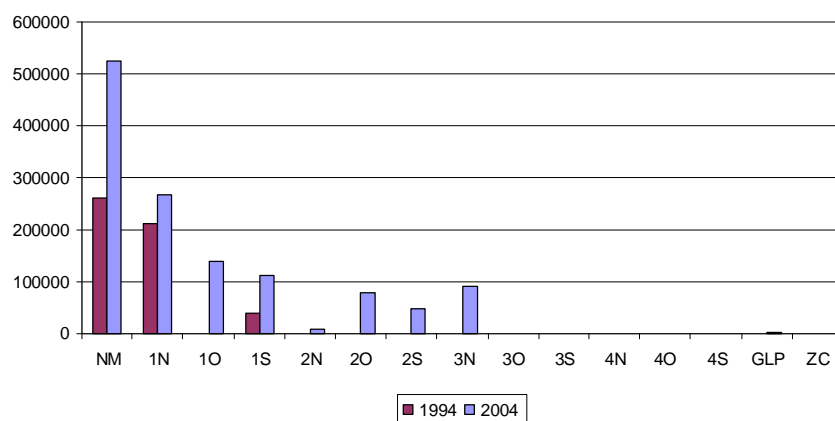
En la década estudiada, 1994-2004, se consolidan las mutaciones que asomaban como nuevas tendencias en Buenos Aires. Por una parte la tradicional oferta de bienes y servicios, en locales unifuncionales y agrupados en las principales vías de circulación, sufre una

disminución de su mercado a merced de las grandes superficies comerciales, establecimientos agrupados bajo un mismo techo, secuela de la creciente segmentación social y la inseguridad en la vía pública. Y por otra parte se produce una fuerte transformación en los modos de movilidad de la población haciéndose predominante el traslado en automotor privado (“modelo



automovil intensivo”, BLANCO, J, 2004). Se produce un cambio de formato de la oferta de bienes y servicios y se fortalece la red vial de autopistas y vías rápidas como canalizadora de los flujos de consumidores.

GRAFICO N° 1.2.1. NUEVAS CENTRALIDADES SEGUN CORONA Y SECTOR / M2 1994-2004



FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Cámara Argentina de Shopping Centers (CASC) y entrevistas a los establecimientos no adheridos a CASC

El fenómeno emergente en la década analizada es la extensión y crecimiento de las nuevas centralidades completando un esquema reticular que en 1994 apenas se esbozaba.

Contrariando la estructura tradicional que creció alrededor del centro histórico, la retícula se ordena con la predominancia del sector Norte y la primera Corona. Mientras la estructura de centros tradicionales crece en la década analizada solo un 30 %, las nuevas centralidades crecen un 148 %.

GRAFICO N° 1.2.2. NUEVAS CENTRALIDADES SEGUN CORONA / M2 1994-2004

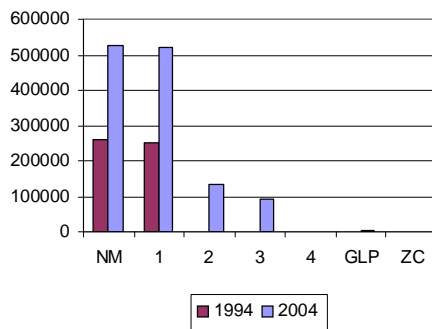
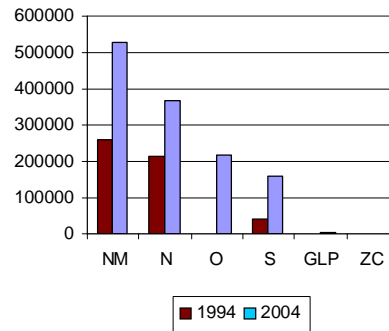
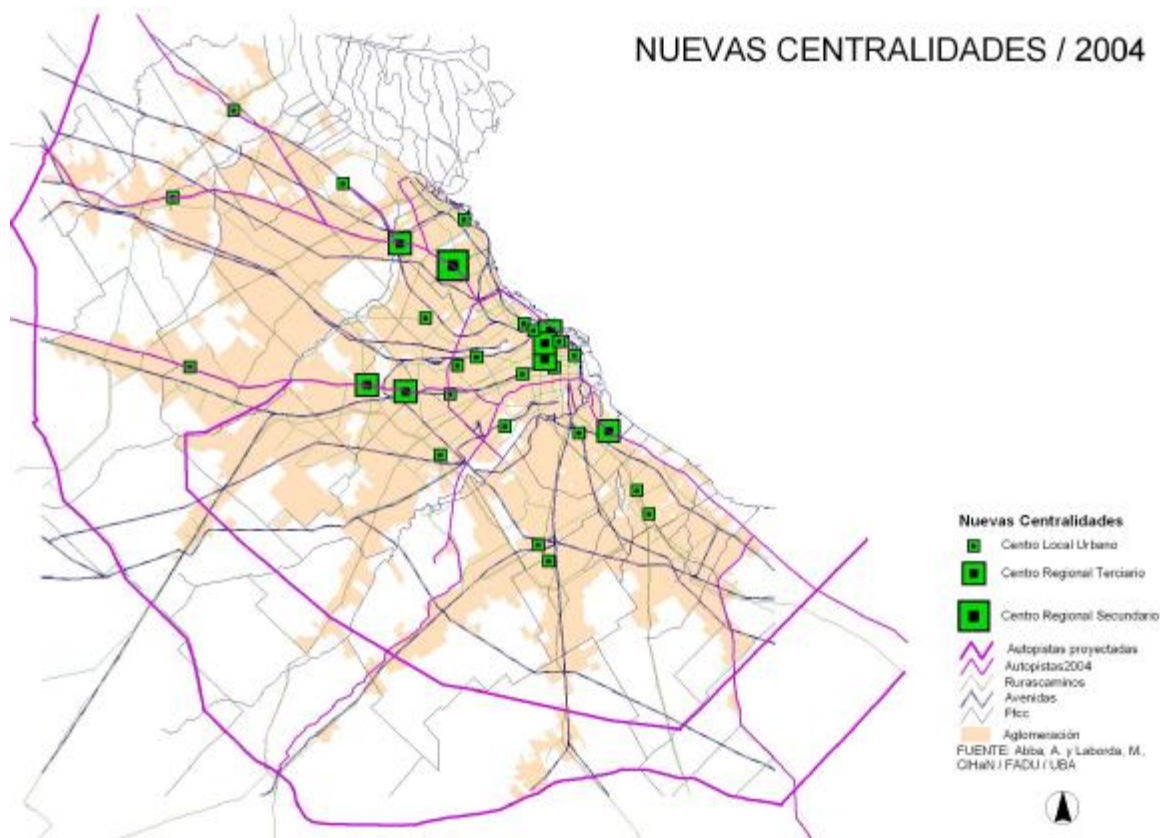


GRAFICO N° 1.2.3. NUEVAS CENTRALIDADES SEGUN SECTOR / M2 1994-2004



FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Cámara Argentina de Shopping Centers (CASC) y entrevistas a los establecimientos no adheridos a CASC

En la Ciudad de Buenos Aires es donde primero se consolidan los Centros de Compras con una lógica muy especial porque se integran a centralidades ya formadas. Patio Bulrich, Alto Palermo, Paseo Alcorta, Village Recoleta, etc., conforman un anillo de Nueva Centralidad que rodea el Centro Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.



Unicenter, la inversión más importante en el AMBA en materia de Paseos de Compras, y Soleil Fáctory ejercen una fuerte influencia en el Sector Norte que se extiende mucho más allá de la

1ra. corona. Su influencia penetra en la Ciudad de Buenos Aires y capta el nuevo mercado de las urbanizaciones cerradas.

En el 2004 la emergente red de Nuevas Centralidades se expande en forma anular pero también comenzando a cubrir el resto de los Sectores del AMBA. El crecimiento más fuerte se registra en el Sur y el Oeste (la oferta multiplica 7 y 5 veces la existente en 1994 respectivamente) y en el Norte, cuya expansión llega a las coronas 2da. Y 3ra., aunque el crecimiento, en este sector, es más moderado (74 % en la década) por partir de un piso de alta oferta

Estos nuevos nodos son selectivos por condicionar los consumos según posesión de auto, tarjeta de crédito, capacidad de macro-compras y equipamiento de conservación de alimentos. Y la red conformada se diferencia y separa de la tradicional estructura ferrocarril – colectivo que capta a los sectores medios y medio bajos.

Desde un abordaje espacial-topológico de un sistema monocéntrico y con una estructura tipo árbol se pasa a un sistema policéntrico y una estructura reticular (DEMATTEIS, G., 1998). De hecho estos sistemas vienen coexistiendo desde hace tiempo y recién durante los últimos años emerge y se hace más visible la nueva configuración de centralidades.

Las tendencias de deterioro central y suburbanización de las clases medias y altas que se manifiesta en la ciudad “fordista” americana, proceso asociado al auge del transporte automotor individual y la expansión de la red de carreteras⁶, no se manifestaron en forma predominante en Buenos Aires en la etapa de industrialización sustitutiva. El modelo local se caracterizó por mantener la preeminencia del centro histórico mantiene su preeminencia, no sufriendo el deterioro que se observa en países desarrollados.

El proceso de periferización de sectores altos, si bien comienza a manifestarse desde mediados de los setenta (como segunda residencia), y se fortalece en los 80’ a partir de cambios en la política tradicional de transporte (que favorece el transporte individual: autopistas y playas céntricas de estacionamiento), e instalación tardía (respecto incluso de otras ciudades latinoamericanas) de grandes emprendimientos comerciales (súper e hipermercados, shoppings, etc).

Recién en los 90 se profundizan las nuevas tendencias y se estructuran en un nuevo modelo de ciudad que asocia rasgos tardíos de la industrialización con otros rasgos tecnológicos y organizativos que tienen que ver con la globalización. Por otra parte la inserción en el mundo global se da en un marco de retirada del Estado en materia de servicios públicos, de desprotección de la producción local, acentuación de las diferencias sociales, incremento de la inseguridad, etc.

La nueva Buenos Aires que emerge si bien conserva el centro tradicional que crece y se transforma, internamente (incorporando nuevas piezas edilicias: edificios inteligentes), y externamente (mediante la transformación de Puerto Madero⁷ en un anexo al área central), se inserta en una nueva estructura reticular de centros que revaloriza, completa e integra los rasgos nuevos que se venían manifestando (la red de autopistas, las nuevas modalidades de provisión de bienes y servicios y las nuevas formas de expansión urbana).

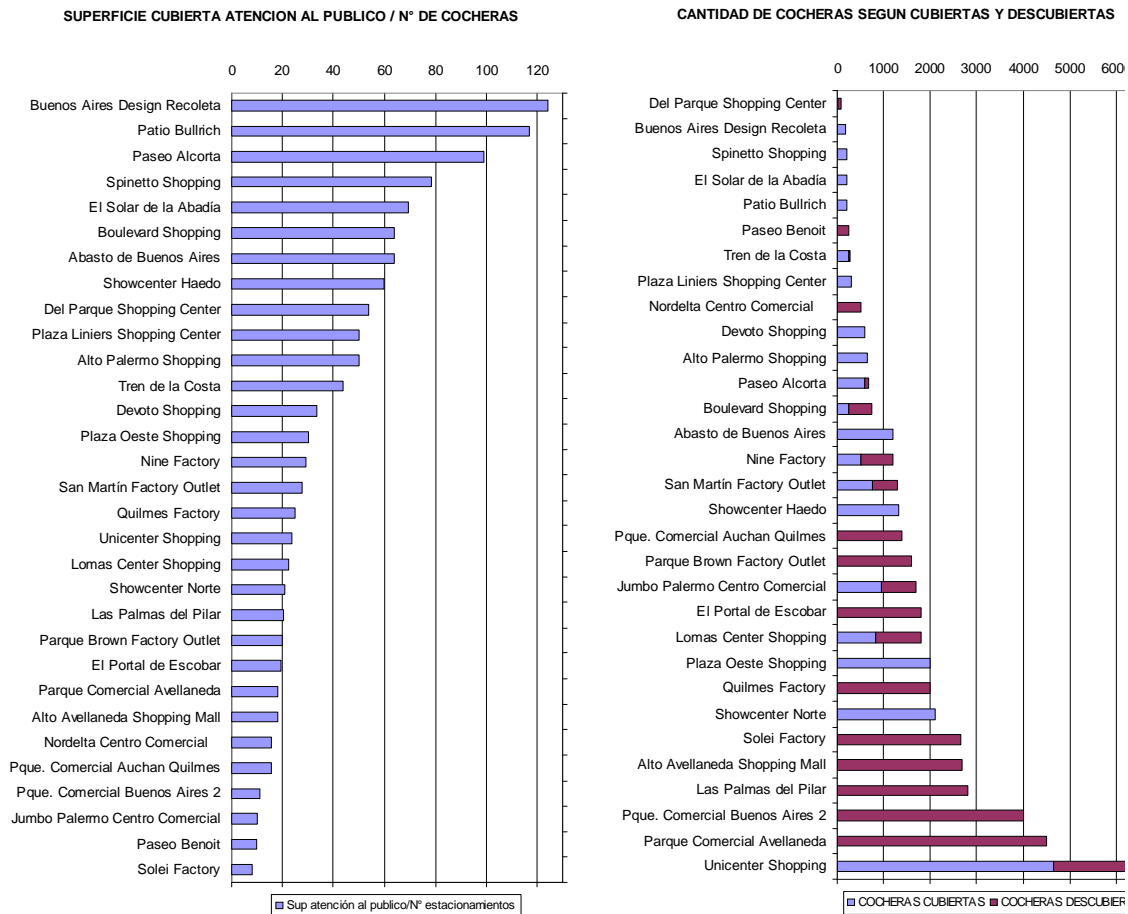
1.3. Pilar: modelo de nueva centralidad

Pilar es el modelo de nueva centralidad local formada por un conjunto de establecimientos de nuevo formato que se integran a un nodo de centralidad periurbana clásica. Constituye un patrón de centralidad dispersa que reúne con las centralidades del viejo centro de Pilar

⁶ El completamiento de la red reticular de autopistas se enfatizará con el completamiento del Camino del Buen Ayre y la construcción de la autopista en la actual traza de la Ruta 6, señaladas en el Mapa 2004 de Nuevas centralidades

⁷ Puerto Madero constituye un megaemprendimiento iniciado a principios de los 90’ que recupera el viejo puerto de Buenos Aires para el desarrollo de oficinas privadas, hotelería, recreación y gastronomía de alto nivel.

(bancos, instituciones locales, etc.), a los nuevos formatos de ofertas de bienes y servicios: shoppings, cines multipantalla, campus universitarios, hotel 5 estrellas, etc.



FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Cámara Argentina de Shopping Centers (CASC) y entrevistas a los establecimientos no adheridos a CASC

Este nuevo patrón de centro no presenta las tendencias de compacidad propia de los centros clásicos (basada en rentas diferenciales de aglomeración); por el contrario, los efectores de nuevo tipo adoptan formatos extensivos. Se trata de espacios construidos de baja intensidad de ocupación del espacio, tejido abierto con grandes superficies verdes y de estacionamiento. La lógica de este formato se fundamenta en: la estructura de vinculaciones basada en el automotor privado, la alta segmentación de la oferta (dirigida a población de niveles socio-económicos altos y medio-altos), el menor costo del suelo suburbano y la mayor rentabilidad de las actividades localizadas. El cambio pareciera originarse en el tipo de relación espacial con la demanda: los nuevos lugares centrales no se apoyan en una demanda fijada a un territorio (tejido residencial, y áreas de actividades mixtas manufactureras o de servicios), sino que se trata de una demanda ligada a flujos masivos de agentes poseedores de automóvil particular que circulan por las nuevas redes de movilidad (autopistas). La manifestación de esta lógica está en una etapa de formación y todavía resulta difícil pronosticar su evolución futura. No se puede determinar si se trata de una tendencia de cambio de perfil o constituye la fase intermedia de una reestructuración del esquema de centralidades. Se pueden delinear dos posibles tendencias: 1) la reestructuración del viejo centro de Pilar⁸ y la formación de rentas de aglomeración relacionadas con el nuevo entorno económico y la

⁸ Los comerciantes e instituciones locales intentan revitalizar el viejo centro de Pilar y se han agrupado para revertir el actual proceso de vaciamiento. Representantes de la Municipalidad local, de S.C.I.P.A.

renovación de un centro de comando local con valores de compacidad, y 2) la decadencia y desaparición de las actividades del viejo casco de Pilar y su reemplazo por oferta sumada al modelo disperso del entorno.

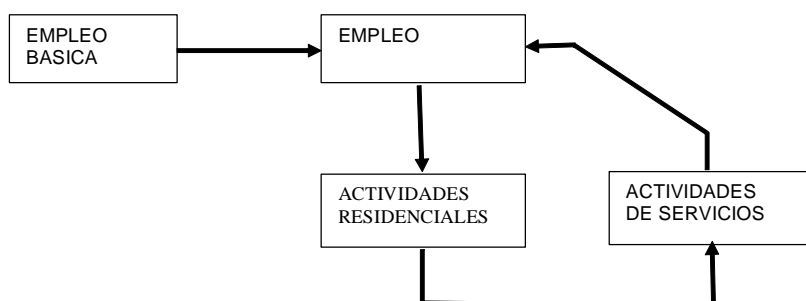
2. MODELOS GENERALES Y LA ESPECIFICIDAD DE BUENOS AIRES

Si bien Buenos Aires, y otras ciudades latinoamericanas, no transitaron la industrialización siguiendo los modelos de las metrópolis de los países centrales, las herramientas analíticas y modelos de estructura urbana desarrollados pueden ser de utilidad para la comprensión de su comportamiento (TORRES, H, 1978). Se verifican ciertas relaciones generales entre las actividades humanas concentradas en el territorio y la adaptación y modificación del soporte físico natural y construido, si bien ciertas características particulares de sus componentes resultan en configuraciones socio-espaciales diferentes.

2.1. La ciudad industrial

La teoría de la base económica urbana definió la relación entre las actividades humanas de la ciudad industrial-fordista y diferenció entre actividades básicas (exportadoras de bienes y / o servicios) y no básicas o de servicios (producción de bienes y servicios de consumo local) y la actividad residencia (Pfouts, 1958, pág. 242). Si bien la teoría de la base exportadora sufrió posteriormente muchos cuestionamientos⁹, la clasificación de las actividades adoptada (tal como las describe en el modelo de Lowry, 1964), Figura 1, permitió la formulación de modelos con capacidad para explicar el comportamiento espacial de los subgrupos de actividades.

Figura 1. Relación entre las actividades urbanas.



FUENTE: Estructura del modelo de actividades localizadas de Lowry, (ECHENIQUE, Marcial, 1975)

Las actividades básicas se localizan de acuerdo a la existencia de recursos naturales explotables o a ventajas de localización respecto del mercado de consumo regional, nacional o

(Sociedad de Comercio e Industrias del Partido de Pilar) y el T.I.P., (Taller Interdisciplinario de Planeamiento de Pilar) presentaron una propuesta para la recuperación de este tradicional centro Eduardo Dentoni, presidente de S.C.I.P.A. comentó -"Esta propuesta nació del C.A.M.E. (Coordinadora de Actividades Mercantiles Empresariales), organismo que con el apoyo del BID (Banco Interamericano de Desarrollo) evaluará la valorización de este proyecto". Se apunta a crear una Comisión Mixta de Gestión, cuyo objetivo principal sería gerenciar la revitalización del Casco Urbano Pilar Centro, proyectando a futuro un Programa de Reconversión y plan de acción para todo el partido.

⁹ El modelo de economía exportadora resultó poco predictivo aplicado a modelos sincrónicos de crecimiento urbano, pero constituye un adecuado marco conceptual para un abordaje sincrónico a las relaciones de las actividades intraurbanas. Tiebout, Ch. T., "Nuevo examen del análisis de la base económica urbana", en Análisis de las estructuras territoriales, Gustavo Gili, Barcelona, 1968.

internacional. Son actividades que no son consecuencia de la estructura urbana local, sino, muchas veces, la causa y origen de la localización residencial y de servicios.

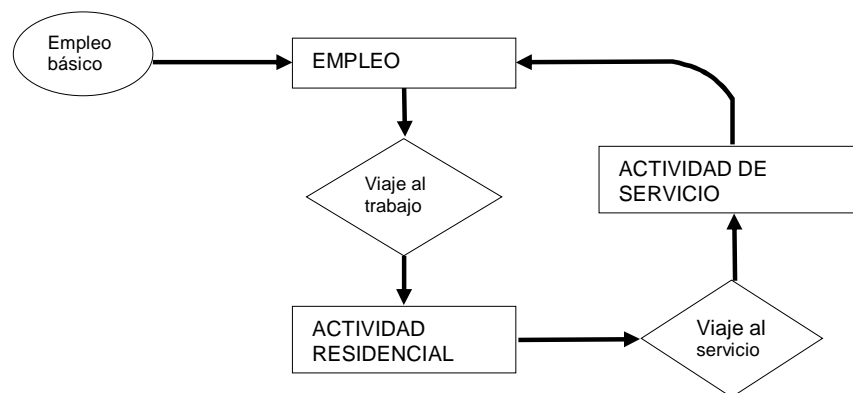
Las actividades básicas se localizan de acuerdo a la existencia de recursos naturales explotables o a ventajas de localización respecto del mercado de consumo regional, nacional o internacional. Son actividades que no son consecuencia de la estructura urbana local, sino, muchas veces, la causa y origen de la localización residencial y de servicios.

Un modelo sincrónico urbano relaciona las actividades básicas que originan empleos no dependientes de la actividad local, que deben ser ocupados por personas residentes en las proximidades (tiempo de viaje diario razonable) y, por otra parte, estos residentes originan servicios (dependientes de la actividad local) que satisfagan sus demandas. Dado que las actividades de servicios también generan empleos, aumenta el número total de residentes y, consecuentemente, la demanda sobre los servicios, mecanismo que se repite hasta alcanzar un equilibrio.

El Modelo de Lowry fue desarrollado originalmente para la ciudad de Pittsburg, EEUU, y, según afirma Echenique "Garín ha expandido ese modelo demostrando que, de hecho, las relaciones entre estos elementos son flujos de transporte", (1975, pág. 44). La movilidad vincula espacialmente las actividades de producción y consumo que se denominan actividades localizadas porque ocupan lugares fijos en el espacio urbano, y se relacionan entre si por flujos de personas, materia e información, ver Figura 2.

Estos flujos se materializan en viajes (de las personas) y circulación de bienes (materia e información). Dado que los flujos tienen un costo (puede medirse en costo monetario, tiempo, etc) las actividades se ordenan espacialmente en función de disminuir los costos de movilidad espacial.

Figura 2. Flujos de población hogar-trabajo



FUENTE: Estructura del modelo Garin-Lowry (ECHENIQUE, Marcial, 1975)

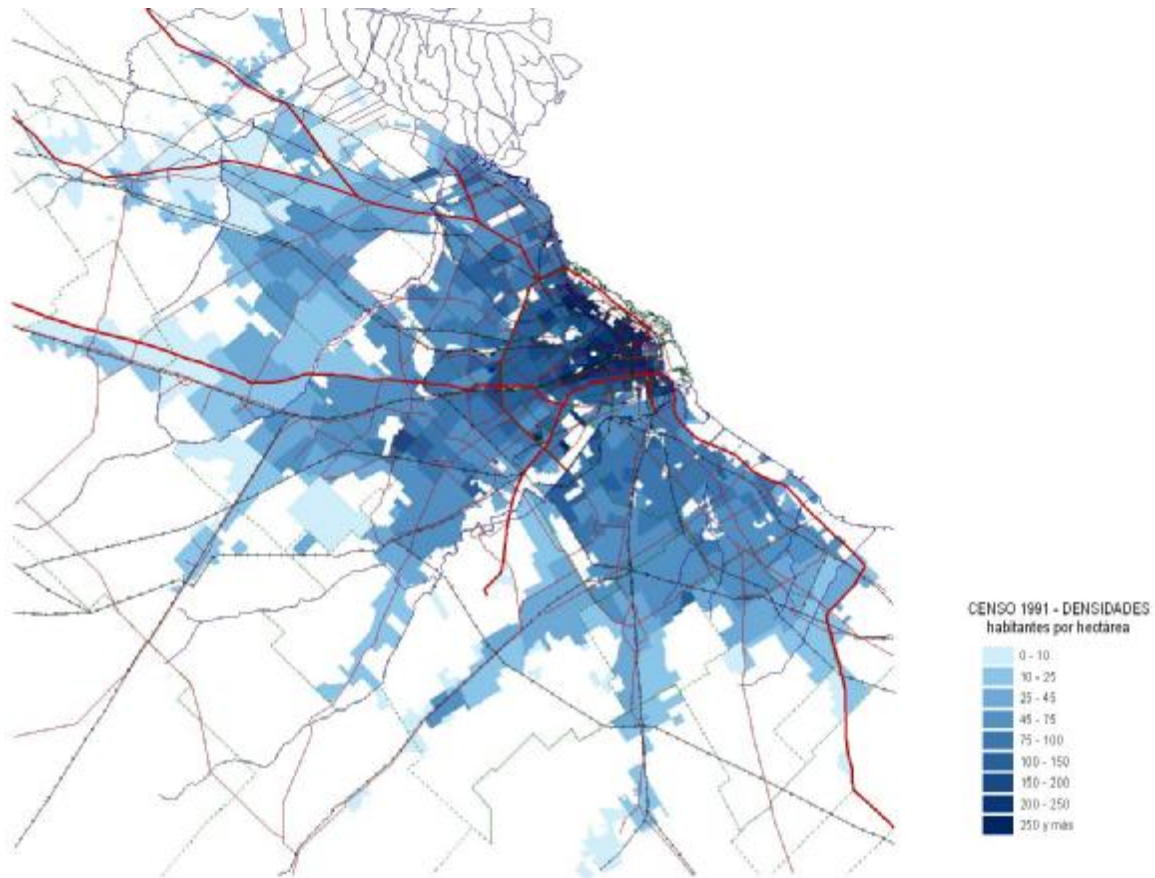
Existe una lógica de localización de las actividades económicas y residenciales que tienen que ver con la estructura de movilidad. Puede observarse como los flujos de relacionan hogar y trabajo en 1980 responden a la estructura de oferta vial y ferroviaria.

Este esquema se complementa con la propuesta de Echenique (1975a, Pág.), que relaciona las actividades y los stocks de espacios construidos que permiten el desarrollo de las actividades. Los espacios construidos se clasifican en espacios adaptados y canales que constituye el soporte físico de la actividad humana.

En el caso de la naciente metrópolis de Buenos Aires la actividad básica principal fue en la etapa agro-exportadora el eslabón comando de la actividad agropecuaria en el área pampeana. Por sus características esta actividad se sumó, en el incipiente núcleo regional principal metropolitano, al resto de las actividades comando (CICCOLELLA, P. y LUCIONI, N., 2004): el centro del poder político, el centro financiero, el puerto exportador y las funciones centrales de intercambio de bienes y servicios, fortaleciendo una configuración radio-concéntrica.

La fase de sustitución importaciones no modificó substancialmente la estructura de actividades básicas dado que la industria que se incorpora es, en una gran proporción, de bienes de

consumo final y de consumo local, por ese motivo los establecimientos manufactureros se instalan contiguos a la residencia, en un tejido mixto, en la ciudad central y en el suburbio, vinculados al sistema local de distribución y consumo. Se mantienen, por otra parte, las actividades comando¹⁰ en el área central donde solo el puerto atenúa su rol conector original y se transforma en una barrera física entre la ciudad y el río.



FUENTE: TORRES, H., 1999

La estructura de densidades presenta un patrón claramente anular, con un gradiente de disminución de la densidad con el aumento de la distancia al centro tradicional. Visto con mayor detalle puede observarse que con los cambios de usos (la terciarización especializada desplaza a la residencia) baja la densidad en los núcleos centrales. Sin embargo el patrón de densidad se refuerza si consideramos la densidad diurna con los empleados y consumidores de las actividades de servicios centrales.

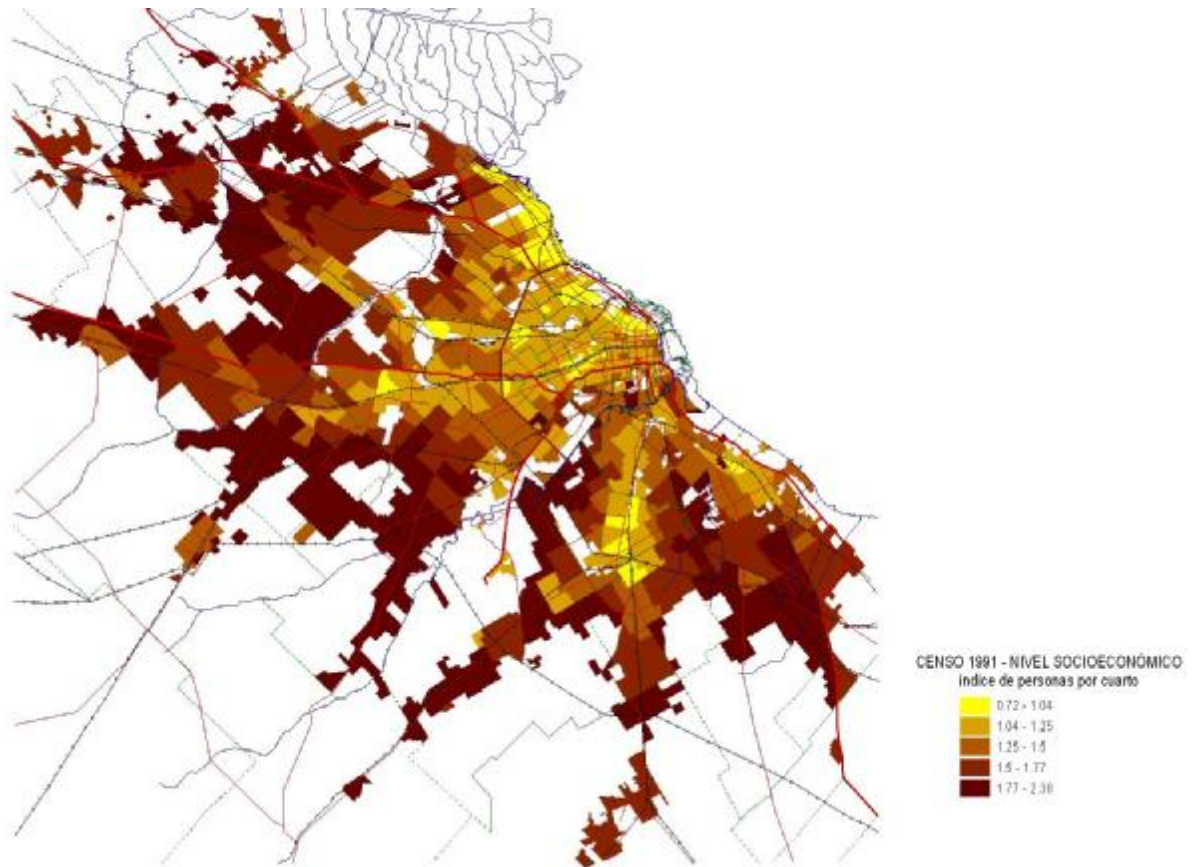
Por otro lado el modelo de densidades se enriquecería si se consideraran los subcentros urbanos y principales avenidas que reproducen el efecto de mayor densidad en su entorno. Esto da una imagen de una gradiente más compleja con una red de nodos y ramas que es acompañada por el gradiente de densidades.

Cuando la variable considerada es el nivel socio-económico¹¹ de la población residencial la estructura responde a una organización sectorial. Se registra mayor presencia de hogares pertenecientes a los estratos socio-económicos altos en el entorno de los corredores de

¹⁰ Agrupamiento de empresas de servicios avanzados a la producción, consultoría jurídica, arquitectura e ingeniería, informática y procesamiento de datos, etc.

¹¹ El Arq. Horacio Torres observó la alta correspondencia espacial entre diferentes medidas del nivel socio-económico y el mapa de personas por cuarto

transporte y en el marco de una gradiente que partiendo de niveles altos en el NO disminuye progresivamente hacia el SE.



FUENTE: TORRES, H., 1999

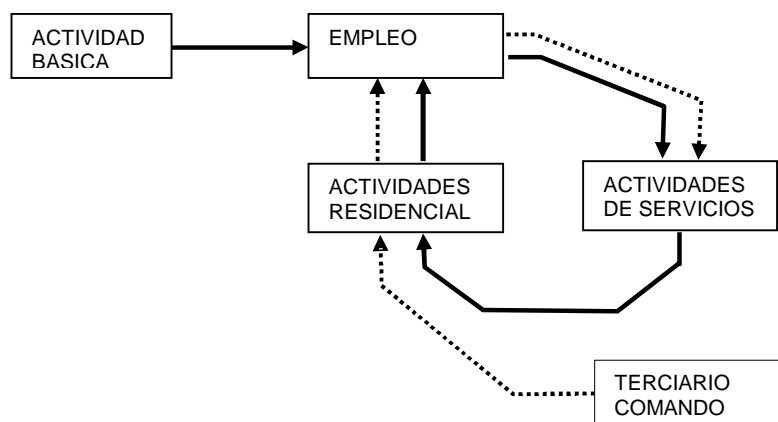
2.2. La ciudad post-industrial

En la ciudad post-industrial se observa un fuerte crecimiento del sector terciario y una pérdida de peso de la actividad secundaria en términos de establecimientos y empleos. Este proceso diferencia dentro de las actividades terciarias aquellas vinculadas a la actividad urbana local de aquellas actividades terciarias “comando”, que posibilitan las funciones exportadoras de otras funciones secundarias o terciarias.

Estas actividades no se basan ni en recursos naturales ni en mercados consumidores locales, pero están determinadas en su localización por su necesidad de un soporte de redes de transporte y, fundamentalmente, de comunicación del más avanzado nivel tecnológico, así como la existencia de recursos humanos y servicios de alto nivel de especialización, que le permiten ejercer sus funciones de gestión y control global.

El proceso de globalización económica fue integrando, según de Mattos (de Mattos, 2003, Pág. 21), a las Áreas Metropolitanas Principales (AMP) que tendieron a concentrar el terciario comando (funciones de dirección, gestión coordinación y control de las principales estructuras empresariales globalizadas, parte de los servicios a la producción, preferencialmente los asociados a las nuevas tecnologías de comunicación e información, actividades más dinámicas de la nueva industria y actividades de distribución y comercialización de los productos globales). El autor agrupa estas actividades en lo que define como un **círculo superior de acumulación** en las respectivas economías nacionales, regionales o metropolitanas, “en tanto que es su dinamismo el que **arrastra** el crecimiento de un conjunto de actividades de menor entidad, según una lógica análoga a la que impulsa el sector residencial en la teoría de la base de exportación (North, 1955).

Figura 4. Estructura de actividades en la ciudad post-industrial



FUENTE: Elaboración propia basada en los modelos de Lowry y Garin-Lowry y el Modelo Estático Simple de Echenique (ECHENIQUE, Marcial, 1975)

Estas actividades requieren como soporte un ambiente de alta complejidad y dotación tecnológica solo existente en las grandes aglomeraciones y se localizan en puntos integrados a la organización reticular regional y mundial (DEMATTEIS, G., 1998). La conjunción de los cambios en el soporte metropolitano y los nuevos modelos de demanda que conlleva la globalización genera nuevas estructuras en el interior de las áreas metropolitanas.

Aparecen nuevas ofertas de bienes y servicios, ya no como respuesta a la demanda originada en las áreas residenciales y con una inserción en el tejido urbano, sino relacionadas con los flujos del segmento de consumidores poseedor de automóvil, y con alta capacidad de consumo y de acumulación de bienes. Se han ensayado diversos formatos físicos y funcionales de esta nueva oferta que constituyen nuevas centralidades urbanas, ya no relacionadas con un área circundante de influencia según el modelo radioconcéntrico, sino con una demanda móvil que fluye por las redes de transporte.

Un esquema tentativo que vincule las actividades y el soporte construido urbano postindustrial, comparativamente con el modelo comentado anteriormente para el sistema urbano industrial, debería incorporar los nuevos canales (autopistas urbanas, internet, telefonía celular, teleconferencia, etc.) que podría denominarse **hiper-redes**. Estas nuevas vías, en el caso de las autopistas, se diferencian del sistema de calles, avenidas, vías rápidas porque se separan del tejido urbano construido no acompañando los niveles de densificación en el territorio.

Los nuevos puntos de oferta se apoyan, aunque no exclusivamente, en esta nueva red exenta de los asentamientos residenciales que genera un nuevo orden superpuesto con el tejido metropolitano tradicional. Este nuevo modo de oferta origina un nuevo formato de soporte, que puede denominarse **hiper-servicios**, en el que existe una relación muy fuerte entre espacio construido útil para el consumo de bienes y servicios y espacio construido para estacionamiento.

Este nuevo almacén regional estructurado por la hiper-redes e hiper-servicios se completa con un nuevo tipo de localización residencial discontinua con un formato de baja a media densidad que no se integra físicamente al tejido de la metrópolis. Son los barrios cerrados, clubes de campo que se integran funcionalmente con la metrópolis respondiendo a nuevas demandas de los sectores sociales ascendentes.

En Buenos Aires, si bien se confirma al centro tradicional como sede del estrato superior de las actividades comando, la nueva lógica reticular permite un **incipiente policentrismo** en materia de actividades comando empresariales y de intercambio de bienes y servicios. En el **eje Norte** se percibe un subsistema de centralidad que potencialmente compite fuertemente con el centro tradicional metropolitano.

Aun no se han formulado modelos homomórficos que permitan simular el comportamiento de estas nuevas actividades en relación con el conjunto de las actividades de la metrópolis. Los

avances efectuados han alcanzado niveles de descripción de la estructura morfológica de la ciudad post-industrial, y la identificación y composición de las nuevas centralidades urbanas.

2.3. Implicancias territoriales y sus principales manifestaciones observables

Los estudios del fenómeno en los países desarrollados identifican un “cambio de fase” (BERRY, 1971) en la organización de los consumos colectivos en las áreas metropolitanas. Señalan que la variable determinante de este nuevo ciclo es la especialización de los diversos emplazamientos.

La jerarquía clásica de los lugares centrales es sustituida por un sistema de centros comerciales, colonias y áreas especializadas, con variantes adicionales derivadas de las diferencias de rentas relacionadas con las características étnicas y culturales. En el AMBA se observan dos comportamientos distintos según el segmento de casos considerados. Se observa un proceso de diferenciación hacia arriba y hacia debajo de las centralidades tradicionales.

Además de los shopping y otros establecimientos de nuevo formato emergen otras nuevas ofertas dirigidas a los estratos de menor nivel socio-económico que tienen una materialidad precaria, muchas veces no permanente, y una informalidad legal y económica que las ubica en territorios de la ciudad ilegal (HARDOY, J.E. y SATTERWHITE, D., 1987). Constituyen otro desprendimiento de los circuitos universales de distribución que contribuye a debilitar los centros tradicionales.

Pero el fenómeno más visible de nuevas centralidades es el relacionado con la llamada “suburbanización de las elites” (TORRES, 1997) presenta rasgos que se asemejan a los que describe Berry para América del Norte en el que se combinan los procesos de segmentación y especialización. Los nuevos patrones de localización de población de alto y medio-alto nivel socio-económico en countries y barrios cerrados originaron nuevas demandas de bienes y servicios y el surgimiento de las nuevas ofertas.

Primero son los colegios privados, luego las propuestas gastronómicas, los entretenimientos y el comercio minorista, (STUPENENGO, S., 2005). Pero este proceso adquiere una forma especial a causa de los cambios en la movilidad de la población y en la tecnología de distribución y comercialización de bienes y servicios.

Años	1970	1992	1997
Medios Públicos	66,70	53,60	42,50
Buses	54,30	46,40	33,50
Ferrocarril	7,00	4,70	6,10
Subterráneo	5,40	2,40	2,90
Automóvil Privado	15,40	27,30	36,60
Otros	17,90	19,10	20,90
Taxis	6,80	7,70	7,90
Motos y Bics.	3,00	3,40	4,40
A pie	8,10	8,00	8,60
Total	100,00	100,00	100,00

Fuente: Economía Urbana, Estudio de Transporte y Circulación Urbana, Plan Urbano Ambiental, GCBA, 2001.

Las tendencias dominantes en las dos últimas décadas, aceleradas en el período analizado, fueron, en dichas materias:

- La transformación de la movilidad, de una mayor proporción de viajes en modo de transporte público se pasó al predominio de los viajes utilizando el automotor privado
- La transformación de la oferta que: del predominio absoluto del comercio y los servicios distribuido en forma atomizada sobre las calles con mayor tránsito peatonal, llamado

comercio tradicional, pasa al predominio de las ventas en los establecimientos de nuevo formato (grandes superficies minoristas, shopping, cines múltiplex, etc.).

La transformación de la estructura de distribución y consumo de bienes y servicios presenta etapas bien definidas (CAPRON, G., 1996). Primero se produce una modernización en la comercialización de productos alimentarios caracterizada por el surgimiento de los autoservicios y grandes superficies (1950-1980), consolidación del proceso de modernización rubro alimentario (1980-1990) y finalmente la irrupción de los nuevos formatos de bienes y servicios no alimentarios (1990-2004).

La primera fase de modernización se produce en el período 1960/70 con la aparición de los autoservicios y grandes superficies. Este proceso se interrumpe en la década del 70 por la crisis política e inclusive sufre un retroceso apreciable con el cierre y retiro de algunas firmas internacionales (CAPRON, 1996).

Por un lado se observa la fuerte disminución en la participación en las ventas de alimentos de los comercios minoristas tradicionales, con la aparición a partir de los años 60 de los autoservicios y supermercados, y comienzan los cambios en el sistema de distribución (directa o mayorista) asociada a los diferentes tipos de comercialización, en relación a los tipos de comercio que se desarrollarán en la siguiente etapa.

Tipo de comercio	Período			
	1954	1964	1970	1985/86
Almacenes y Fiambrerías	51,0	51,7	38,0	31,5
Confiterías y Panaderías	7,0	6,3	4,3	6,3
Carnicerías y Mercados	32,0	27,2	25,5	27,9
Pescaderías	0,5	0,4		
Fruterías y Verdulerías	7,0	6,4	9,8	5,9
Quiscos	2,0	4,5		0,8
Supermercados			8,6	17,0
y Autoservicios	0,0	3,3	1,9	1,5
Otros	0,4	0,2	11,8	9,1
Total Alimentos y Bebidas	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Bramuglia, Díaz, Lunardelli y Hecker, 1989, citado en PASTORE, 1997.

Según la autora citada en esta etapa se retoma el proceso de innovación de la comercialización de alimentos interrumpida y no consolidada en la etapa anterior. “La implantación de sociedades de hipermercados con capitales internacionales a comienzos de los años 80, en cambio, lanza una nueva etapa en la modernización del sector alimentario”.

Con la llegada de dos importantes sociedades internacionales de hipermercados Carrefour (1981) y Jumbo (1982) se realiza el verdadero despegue de las formas tradicionales de comercialización. (con posterioridad se incorporan Unimarc y Wal Mart) La gran escala de distribución que alcanza altos niveles de racionalización y eficiencia modifica fuertemente los circuitos de mercadeo y las relaciones entre los productores y distribuidores.

TIPO	AÑO											
	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
SUPERMERCADO	26,6	29,6	31,1	31,6	32,6	34,0	34,3	34,5	34,9	35,1	40,3	43,2
AUTOSERVICIO	17,0	17,7	19,6	20,9	21,5	21,4	21,7	21,7	21,7	21,6	21,6	23,2
TRADICIONAL	56,4	52,7	49,3	47,5	45,9	44,6	44,0	43,8	43,4	43,1	38,1	33,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FUENTE: Nielsen Argentina, citado en en PASTORE, 1997.

El proceso de modernización trasciende a otras ramas del comercio minorista y al sector de servicios de carácter comercial tales como restaurantes (especialmente en el caso

de las comidas rápidas) y la vestimenta. El avance en este nuevo espacio del comercio minorista se relaciona en esa etapa con la estabilidad, la paridad del tipo de cambio peso-dólar y la baja de aranceles para la importación (CAPRON, 1996).

Esta etapa se caracteriza por las licencias de distribución de marcas de prestigio internacional y la importación de mercaderías especialmente del sudeste de Asia. Esto repercutió en la renovación de la arquitectura comercial, impactando sobre todo los barrios de mayores niveles consumo.

La difusión en el territorio de las marcas y licencias si bien podría verse como una uniformización y standarización de la oferta, establece nuevas formas de segmentación del mercado. Además de establecerse franjas del mercado para marcas de primera y de segunda categoría, las propias cadenas establecen diferencias según el micro-mercado en el cual se insertan.

La aparición de los shopping center tiene que ver con este clima económico de los 90, aunque algunos pocos de ellos se instalaron en los 80, pero también con una nueva fase del proceso de metropolización, la inserción en el proceso de globalización y el auge de la actividad financiera y de consumo

La conjunción de estos dos factores, de fuerte influencia territorial, incide en la transformación del tradicional patrón de centralidades metropolitanas de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Se registra un debilitamiento del tradicional frente de centros de consumo de bienes y servicios de alcance universal y el surgimiento de un nuevo frente de centralidades, vinculadas a los cambios en el sistema de movilidad y el proceso de distribución comercialización, que fue ganando un peso considerable en el nuevo mapa de centralidades de Buenos Aires.

El tratamiento combinado de las variables intervinientes permite observar la mutua interacción de los factores analizados y su incidencia en el proceso de formación de centralidades. Esta evolución se sintetiza en un esquema de cuadrante bivariado con cuatro situaciones resultantes (ver Cuadro N° 2.3.4.).

Se sintetizan a continuación los problemas derivados del proceso de cambio en la estructura de centralidades metropolitana en la última década:

1. La tendencia a la segmentación del sistema de centros metropolitano se manifiesta a través de la configuración de nuevas centralidades que se especializan en los consumos de bienes y servicios de los extremos de la escala social.

- Efectores de nivel alto fuertemente selectivos a través de una estructura de movilidad también segmentada
- Los efectores mas informalizados que responden a los consumos de los sectores de menores recursos y nuevos pobres se basan en la inobservancia de normas (impositivas, bromatológicas, etc.)
- Debilitamiento de los canales tradicionales de distribución que responden a pautas más universales de oferta de bienes y servicios.

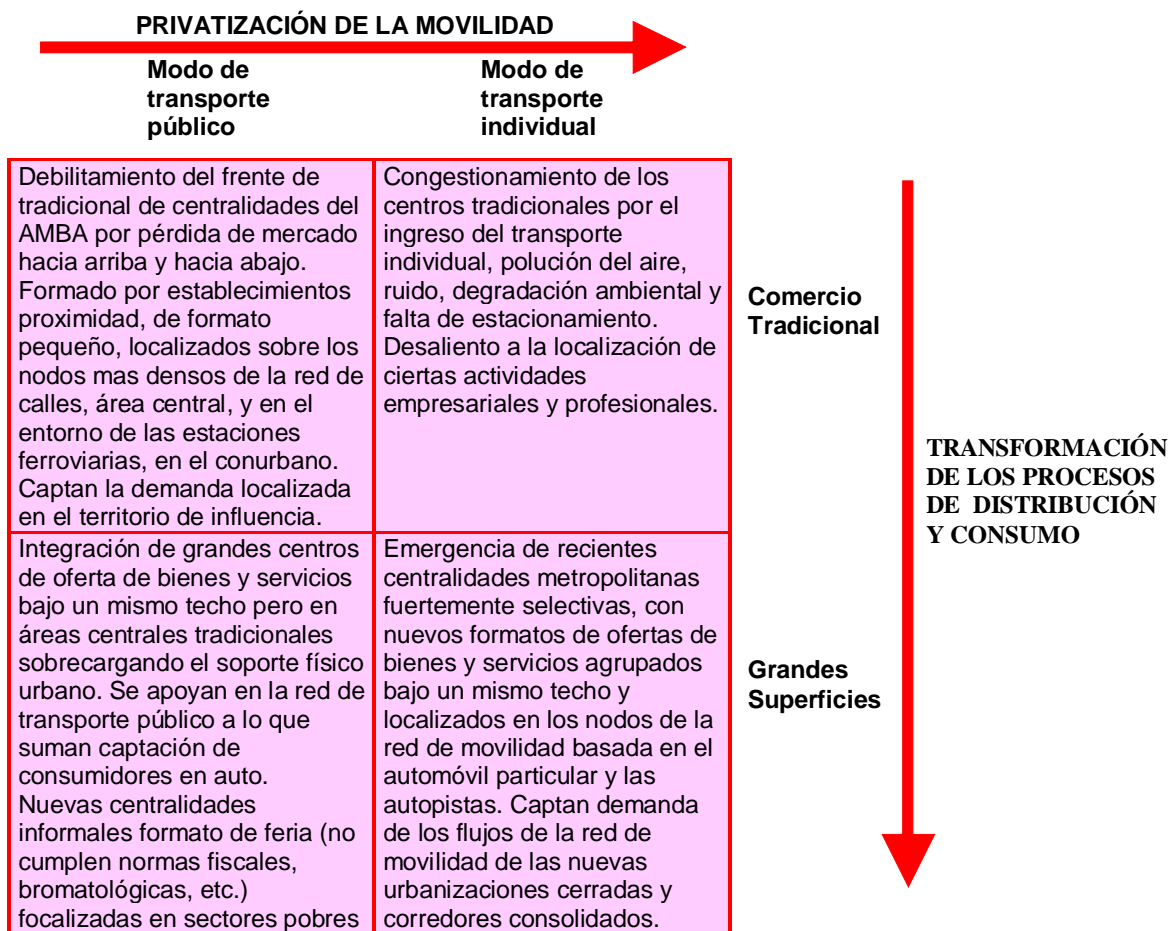
2. La emergencia de nuevos patrones de centralidad local o regional, con fuertes sesgos de selectividad, que responden al acceso mediante el automotor individual que se despega de los centros tradicionales y sus lógicas de localización, y compite con ellos.

3. Los centros tradicionales que pierden la demanda de los consumidores de más elevado nivel socio-económico se debilitan y deterioran, cayendo la diversidad de la oferta. Esto incide sobre aspectos edilicios y el mantenimiento de la infraestructura y el equipamiento social en la vieja armazón de centralidades. Por otra parte el aumento de la movilidad mediante medios privados presiona sobre el frágil ambiente de los centros históricos.

4. La estructura de movilidad también se segmenta y se debilita la trama de los medios colectivos de transporte canalizándose las inversiones hacia las autopistas y medios individuales o selectivos de movilidad (charter, diferenciales, etc.).

5. El fenómeno de integración de nuevas y viejas centralidades que se produce en algunos emprendimientos que se localizan en las áreas del macrocentro y sus corredores permite visualizar alguna alternativa de compatibilización (ABBA, A., 2000), aunque tienen un impacto considerable sobre el comercio de calle y el nivel de ocupación.

CUADRO N° 2.3.4. NUEVAS CENTRALIDADES METROPOLITANAS / Implicancias territoriales



FUENTE: Elaboración propia

3. CONCLUSIONES

El uso del concepto de lugares centrales tiene una larga data en la planificación urbana y regional. Entre las principales razones esgrimidas por Berry para su aplicación pueden exponerse las siguientes (BERRY, 1971):

- Una red de centros ordenada jerárquicamente facilita el propósito de articular la distribución de bienes y servicios en el territorio y su administración.
- Un sistema de centros que vincule las funciones centrales con una estructura de movilidad coherente evita duplicidades y permite economías de escala.

Los cambios en el sistema de centros tal como se analiza en los puntos precedentes constituyen una emergente de procesos muy complejos que se producen en el sistema productivo, y de distribución y comercialización de bienes y servicios. Tal como lo sostiene Corti no se trata de plantear soluciones puntuales ni combatir la emergencia de nuevas centralidades en forma aislada, “sin plantear alternativas integrales de desarrollo urbano, superadores del modelo de dispersión y fragmentación que es parte de la lógica que crea estos objetos y no su resultado” (CORTI, 2004).

La situación observada en la red de lugares centrales del AMBA ha sufrido un cambio de gran importancia en la última década con el desarrollo de una segunda capa de centros que ya había comenzado a vislumbrarse en la década previa. Uno de los rasgos más salientes de este fenómeno es la segmentación de la oferta de bienes y servicios que responde a transformaciones que se evidencian en la distribución socio-territorial. Esta situación que presenta tendencias de agudización producto de la segregación socio-espacial de la población tiene efectos negativos en la calidad de vida de los habitantes.

Sin embargo el incipiente cambio de modelo de la estructura de centralidades manifiesta un tanteo en pos de la superación de las limitaciones que el sistema tradicional de centralidades presenta para contener las transformaciones metropolitanas. La mutación de un sistema radioconcéntrico y jerárquico a otro policéntrico y reticular agregan flexibilidad y capacidad de expansión.

Sin embargo la emergencia de nuevos modelos de organización en un contexto de crisis nacional y regional agudiza los fenómenos de segmentación y segregación comentados en el diagnóstico. La situación actual muestra rasgos de fractura social y funcional del sistema de centralidades con una génesis policausal.

A continuación se proponen algunas líneas de discusión que apuntan a intervenir sobre la red de centros a fin de fortalecer las funciones de cobertura universal que la misma debe sustentar. Esta intervención requiere un abordaje multidimensional teniendo en cuenta por otra parte que si no se revierten los procesos de segregación y exclusión socio espacial no es posible modificar las tendencias observadas.

Los lineamientos centrales de la estrategia deben abordar en forma combinada las múltiples dimensiones del problema, se pueden sintetizarse en **actuaciones sobre el soporte de las actividades centrales** y **actuaciones sobre el sistema de movibilidades**. El esquema de interpretación divariado expuesto precedentemente, punto 2.3., permite ubicar las posibles acciones cubriendo las distintas dimensiones de la problemática presentada (ver Cuadro N° 3.1.)

El fortalecimiento selectivo de los viejos centros a fin de garantizar los consumos universales de bienes y servicios, con inversión pública en línea con los programas de mejoramiento de centros a cielo abierto promovido por los comerciantes y prestadores y las organizaciones y cámaras del sector. Debe contemplarse además la preservación edilicia y ambiental de los centros históricos, limitación al acceso del automotor individual, promoción de medios propios con tecnología apropiada no agresiva con el medio.

Respecto de las nuevas centralidades se propone desarrollar una política de integración de las nuevas centralidades que contribuya a ampliar la cobertura social brindada y atenuar la selectividad de su captación. Por otra parte, en el caso de las áreas marginales se promueve el aprovechamiento de la centralidad espontánea de los centros informales como apoyo a la expansión de la red de servicios públicos.

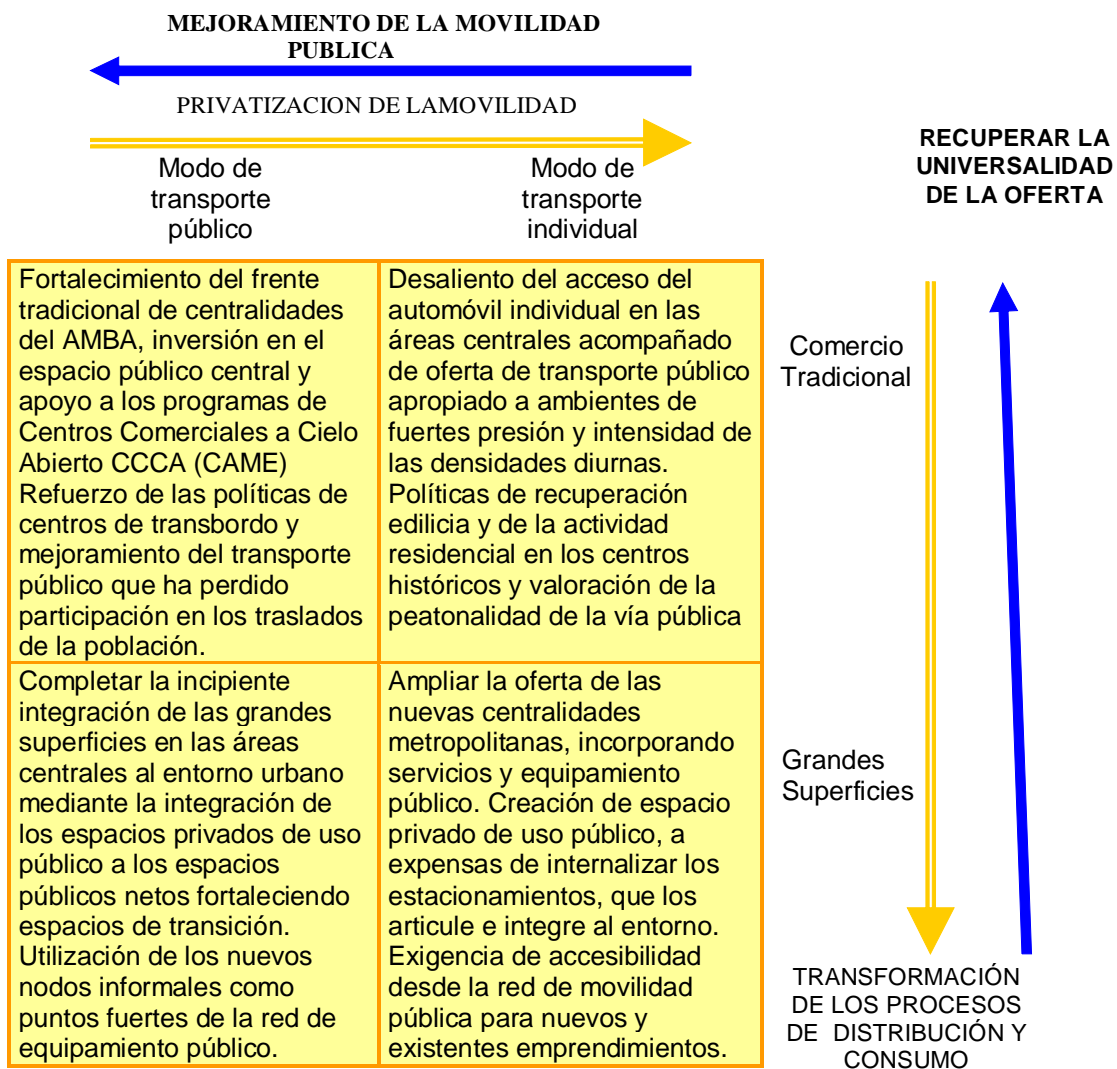
Las actuaciones nodales deben ser complementadas con actuaciones en materia de transporte. Se debe revertir la desinversión del transporte público por medios guiados y no guiados, aumentando su confort y frecuencias. Se trata de mejorar centros de transbordo mejorando el espacio público del entorno y apuntar a la integración de las redes de movilidad privada y pública, y de medios guiados y no guiados.

Los lineamientos enunciados se dirigen a corregir deficiencias detectadas en el actual funcionamiento de la red de centros pero requieren una homogeneización de políticas en el ámbito metropolitano históricamente conflictivo a la hora de generar políticas comunes. Es

necesario en este campo la fijación de objetivos y metas comunes de las distintas jurisdicciones del mosaico metropolitano.

En primer lugar en el espacio metropolitano, como ámbito común, es necesario la fijación de una estrategia conjunta en materia de centralidades de escala regional que supere la fragmentación de intereses y marco normativo que guía la gestión de las autoridades locales. En el nivel de polaridades de alcance regional y subregional deberían determinarse las conveniencias asociadas para un eficiente aprovechamiento de las inversiones públicas y privadas y un fortalecimiento de la cobertura de los consumos colectivos metropolitanos.

CUADRO N° 3.1. CENTRALIDADES METROPOLITANAS / Estrategias desde una mirada regional



FUENTE: Elaboración propia

La calidad de vida urbana que caracterizó a Buenos Aires durante la mayor parte del Siglo XX en buena medida se debió a la estructura de centralidades tradicionales. La nueva lógica de centralidades emergentes por su carácter selectivo atenta contra la tradición de acceso universal al consumo de bienes y servicios.

Solo una estrategia metropolitana en clave regional del sistema de centralidades puede revertir la lógica de segregación socio-espacial actual. La superación de las limitaciones de cobertura de la red jerárquica de centros tradicionales y la corrección de la impronta excluyente de las nuevas centralidades solo será posible integrando ambos sistemas

Se estará construyendo, de ese modo, un soporte que posibilitará un nuevo estadio de desarrollo del sistema de consumos colectivos mas flexible y abarcador en un sentido socio-territorial.

BIBLIOGRAFIA

ABBA, Artemio P., (2003), "IDENTIFICACIÓN DE LAS ACTIVIDADES CENTRALES / ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS DEL CENSO 1994, Proyecto UBACYT, FADU-UBA, Documento de Trabajo CIHaM, Informe de Avance N° 1 y N° 2, Junio y Diciembre de 2003.

ABBA, Artemio P. (2000), "Las nuevas centralidades de Buenos Aires, un modelo multifocal fragmentado", Revista Distrito 2, Órgano oficial del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, N° 41, Año 2000. Ver también versión actualizada Revista Virtual La Esquina del Sur, 6ta. Edición, Abril del 2004

BLANCO, J. (2004), "Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automovil – intensivo", X Reunión de Geógrafos de América Latina – San Pablo 2004.

CAPRON, Guénola, (1996), "LA VILLE PRIVEE: les shopping centres á Buenos Aires », Tesis doctoral, Universidad de Toulouse II, 1996 (Notas y síntesis de Horacio Torres)

CICCOLELLA, P. y LUCIONI, N. (2004) "La ciudad corporativa. Nueva arquitectura empresarial, redefinición de la centralidad y surgimiento de una red de distritos de comando en la Región Metropolitana de Buenos Aires", Instituto de Geografía, UBA, Buenos Aires, Documento de Trabajo PDTEM.

CORTI, Marcelo, (2004), "La ciudad de los shopping / Buenos Aires entre la calle Corrientes y el Unicenter", N° 17 Café de Ciudades, marzo de 2004, Buenos Aires.

DEMATTEIS, Giuseppe, (1998), "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas", En Monclus, Fco. Javier, La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.

ECHENIQUE, Marcial, compilador (1975a), "Modelos matemáticos de la estructura especial urbana: aplicaciones en América Latina", Ediciones SIAP, Nueva Visión S.A., Buenos Aires.

ECHENIQUE, Marcial, (1975), "Desarrollo de un modelo de estructura urbana espacial", Capítulo 8, Parte 3 Sistemas Urbanos, de La estructura del espacio urbano, Editorial Gustavo Gilli S. A., Barcelona.

FISCHERMAN, Joaquín, (1982), "La producción de estadísticas de la vivienda", en Estadísticas sociales para la formulación de políticas, Seminario organizado por el Centro de Estudios de Población (CENEP) con el auspicio del Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES), Buenos Aires, Argentina, 11 y 12 de noviembre de 1982.

HARDOY, J.E. y SATTERWHITE, D., (1987), "La ciudad legal y la ciudad ilegal", Bs. As., GEL, 1987.

ISARD, W, "Methods of Regional Analysis", MIT Press, Cambridge, 1960, págs. 189-205.

LYNCH, Kevin, (1970), "La imagen de la Ciudad", Ediciones Infinito, Biblioteca de Planeamiento y Vivienda, Buenos Aires.

LOWRY, I. S., (1964), "Model of Metrópolis", Rand Corporación, Santa Mónica, California.

PASTORE, Rodolfo E., (1997), "Una aproximación a la comercialización de alimentos en la Argentina", artículo en Revista Realidad Económica, N° 151, Buenos Aires.

PFOUTS, R. W. (1958), "Reply to Harris on testing --- the Base Theory", Journal of American Institute of Planners, vol. 24, págs. 238-43, y Teoría de la base exportadora (citados en Nourse, Hugh O., "Economía Regional", oikos-tau, s. a. – ediciones, Barcelona, 1969, pág. 202-205.).

PFOUTS, R. W. (Ed), The Thechiques of Urban Economic Analysis, Chandler-Davis, West Trenton, 1960.

STUPENENGO. Sebastián, (2005), "Efecto country Expansión sostenida: urbanizaciones privadas, motor de desarrollo", Diario La Nación, Buenos Aires, 14 de mayo de 2005.

TORRES, Horacio, (1975), "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires", Desarrollo Económico, Revista de Ciencias Sociales, Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES), Julio-Septiembre de 1975, Vol. 15, Nº 58, Buenos Aires.

TORRES, Horacio, (1978), "El mapa social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los modelos urbanos.", Desarrollo Económico, Revista de Ciencias Sociales, Julio-Setiembre de 1978, Vol. 18, Nº 70, Buenos Aires.

TORRES, Horacio, (1999), "Diagnóstico Socioterritorial de la Ciudad de Buenos Aires, Buenos Aires y su contexto metropolitano", Plan Urbano Ambiental, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 1999.