

Regeneración desde dentro: formación y transformación de vías comerciales especializadas en São Paulo (Brasil)

Regeneration from within: formation and transformation of specialized retail streets in São Paulo (Brazil)

Pablo Coquillat Mora

Palabras clave: vías comerciales especializadas, São Paulo, morfología, evolución urbana, autoorganización

Resumen: La propuesta tiene por objeto mostrar el proceso formativo de vías comerciales especializadas en São Paulo (Brasil), haciendo constar su naturaleza no planificada y las implicaciones del cambio funcional de las edificaciones originalmente residenciales a comerciales. Se evidencia cómo este característico modo de proceder está favorecido por factores tanto determinantes como contingentes, resultando en un proceso de regeneración urbana funcional y morfotipológico autoorganizado. Como consecuencia, la especialización comercial de vías opera gradualmente y en períodos relativamente largos —desde la aparición de una nueva área urbana—, pudiéndose constatar analogías de formación y transformación en el estudio comparativo aquí realizado. Nuestro trabajo ha levantado un total de 56 vías de comercio especializado en la ciudad de São Paulo, caracterizando la influencia que los condicionantes morfológicos, en su origen y cambio, han ejercido sobre la consolidación de usos comerciales y el tipo concreto de comercio minorista a que da lugar cada vía. Los usos comerciales tienen un papel determinante en la organización de centralidades en la ciudad y área metropolitana de São Paulo, condicionando las políticas públicas, especialmente de movilidad y espacio público, que deben considerarse para su promoción o conversión. El análisis concluirá con la discusión sobre cómo afecta a esta categoría de vías urbanas el nuevo instrumento de ordenación de usos comerciales propuesto en el ámbito de la Comunidad Valenciana (Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana, PATSECOVA), previsto para aprobación en los meses de abril o mayo.

Introducción

La interpretación de los fenómenos urbanos relacionados con las actividades comerciales existentes en nuestras ciudades hasta la fecha no debe centrarse y ni tan siquiera ceñirse solo a las políticas públicas aplicadas para su ordenación ni a los instrumentos urbanísticos que las han contemplado históricamente. Los documentos normativos que atienden a la situación del comercio urbano suelen reflejar las tendencias de cambio que éste ha experimentado en el pasado y en el mejor de los casos, dar unas directrices de intensificación o transformación de las dinámicas. La razón de ello es la alta autoorganización que presentan las actividades comerciales, con una gran capacidad de penetración y capilaridad en cualquier ámbito urbano o territorial, baja incompatibilidad de usos y, en suma, un comportamiento guiado por la oportunidad del hacer negocio asumiendo distintos niveles de riesgo.

Las administraciones públicas son conscientes de la dificultad de promover nuevas áreas comerciales donde no existen o de la sensibilidad de los sectores comerciales cuando se introducen modificaciones normativas o legales que los afectan (Rodrigues, 2012). Por lo general, a nivel espacial las actividades comerciales han sido influidas fundamentalmente por el beneficio o perjuicio derivado de la distinta tributación a sus actividades que aplicaban las administraciones en los distintos sectores en que se dividía la ciudad a lo largo de historia. Encontramos las primeras regulaciones sobre el sector de alimentación y su ubicación en la primera mitad del siglo XIX en la ciudad de São Paulo (Acto XXIX de la Cámara del 2/19/1836). Las determinaciones oficiales podían llegar incluso a prohibir la utilización de ciertas zonas de la ciudad para determinados usos comerciales o a promoverlas tan solo en algunos lugares específicos. Condicionantes de higiene y salubridad, proximidad a recursos hídricos o a zonas accesibles a la población solían estar contempladas en estas determinaciones. En otras ocasiones, la decisión de implantación de grandes centros de abastecimiento para la población también ha sido objeto de consideración por parte de los planificadores oficiales. La tenencia o adquisición de parcelas públicas bien comunicadas y próximas a los centros de gravedad poblacional han guiado históricamente las decisiones de centralidad de mercados de abastos, centros de abastecimiento o logísticos y con ello han generado efectos de arrastre de comerciantes menores hacia dichas áreas, y en gran medida su especialización. Siendo que la decisión de localización del centro principal era en parte planificada, las dinámicas posteriores de reorganización comercial del área no lo serían.

Estos ejemplos pretenden señalar que las actividades comerciales han de ser consideradas principalmente como actividades autoorganizadas, y por tanto aplicarle la aproximación metodológica de estudio que mejor recoja el comportamiento de las mismas. Nos movemos pues en el ámbito de las dinámicas de abajo arriba (bottom-up), de los sistemas complejos descentralizados (al menos en parte), de los comportamientos no lineales y de un tipo de evolución urbana particular. En absoluto rechazamos los efectos —a veces muy relevantes— que las determinaciones planificadas ejercen sobre las actividades comerciales; pero, con el objeto de mejor explicar la formación y transformación de vías comerciales especializadas en São Paulo que hemos analizado en este trabajo habremos de relegar esta fuerza del cambio a un segundo plano y centrarnos en las decisiones de oportunidad descentralizadas que han dado lugar a estas singulares estructuras urbanas.

La discusión sobre vías comerciales y su especialización entra de lleno en fenómenos teóricos ampliamente tratados en otras disciplinas como la geografía económica, con aproximaciones tales como la teoría de la aglomeración (Duranton & Puga, 2004; Glaeser & Gottlieb, 2009; A. Marshall, 1920), y su renovada versión basada en el concepto de *cluster* (Boschma & Fornahl, 2011; Dahl et al., 2010; Goman & Klepper, 2016; Porter, 1998); los modelos gravitacionales de Christaller (1933), teorías sobre especialización y diversificación urbana (Boschma, 2016; Duranton & Puga, 2000; van der Panne, 2004), o sobre la evolución de actividades económicas sostenidas por feedback positivo (Arthur, 1994; Klepper, 2007; Martin & Simmie, 2008). También encontramos aproximaciones desde los estudios de marketing y retail, donde se intenta explicar la emergencia, ascensión, consolidación y nueva competencia de las empresas en el modelo “la rueda del comercio” (McNair, 1958); como también en el modelo de “ciclo de vida del comercio minorista”, o a través de la entrada en competición de nuevos formatos tipológicos comerciales, como enuncia la “teoría del conflicto” (Brown, 1993).

El enfoque usado en este trabajo ha sido el de interpretar las dinámicas urbanas desde un marco teórico evolutivo, entendiendo que éste es el que ofrece una mejor explicación y ajuste de los análisis observados, y que en él caben otras aproximaciones teóricas como las antedichas sin por ello contradecir los postulados generales. Opinamos, siguiendo a Conzen, que “el enfoque evolutivo, (...) parecería proporcionar el método racional de análisis” (Conzen, 1960). Otros autores recientes, adeptos a la escuela morfologista (Kropf, 2001, 2013; S. Marshall, 2008; Weinstock, 2010), también defienden esta aproximación como mejor vía para la interpretación de este tipo de fenómenos urbanos.

El enfoque evolutivo pone el énfasis en el cambio (la variación) y el tiempo, y en cómo la innovación constituye el motor central de desestabilización permanente de los sistemas. Invita a discurrir sobre cuáles son los orígenes de las transformaciones en los tejidos urbanos y cómo éstas tienden a agruparse singularmente en forma de ciclos urbanos o edificatorios. Expondremos todo ello convenientemente a lo largo del texto. De cualquier modo, nos centraremos aquí en la componente morfológica del análisis de vías comerciales especializadas, sin entrar —mas que cuando sea

estrictamente necesario— en consideraciones teóricas que puedan desviar nuestra atención sobre el análisis morfológico que aquí nos ocupa.

Las vías de comercio minorista especializado en São Paulo

La primera consideración cabe hacerse sobre la propia elección de las vías de estudio. Nuestro análisis ha tomado como referencia los trabajos de la urbanista y profesora titular paulistana Heliana Comin Vargas, especializada en el sector terciario, para determinar las vías afectadas por procesos más o menos consolidados de especialización comercial (Comin Vargas, 2000); a su vez, se han adicionado algunas otras vías no contempladas en dichos trabajos pero sí observadas en nuestro análisis. Las vías seleccionadas en este estudio comparten la característica de presentar un número significativamente superior de alguna de sus actividades comerciales por encima del resto que indique cierta especialización, aunque en algunos casos encontramos vías especializadas cuyo sector considerado como dominante se encuentra en recesión y, por tanto, su consideración como especializadas deviene más de su pasado que de su situación actual. No se han computado a efectos de análisis vías comerciales que no presenten alguna especialización significativa de algún sector sobre el resto o vías cuya especialización sea principalmente sobre productos alimenticios. Ello elimina una gran cantidad de vías que se asociarían a centralidades urbanas básicamente vinculadas a los entornos de mercados de barrios. También se han dejado fuera de análisis aquellas vías, muy numerosas por otro lado, del sector terciario no comercial, como pueden ser vías especializadas en clínicas sanitarias, actividades económicas, actividades relacionadas al derecho o la jurisprudencia, o incluso vías donde predominan los estudios de arquitectura. Con todo, el estudio ha reconocido en base a estos criterios un total de 56 vías de comercio especializado, ubicadas todas ellas en el tejido urbano consolidado a día de hoy, aunque éstas en muchos casos ya constituían importantes vías comerciales cuando formaban parte de áreas suburbanas o metropolitanas no consolidadas. La localización de estas vías se detalla en la Figura 1, mostrando en el mismo plano la antigüedad de las ordenaciones que las contienen.

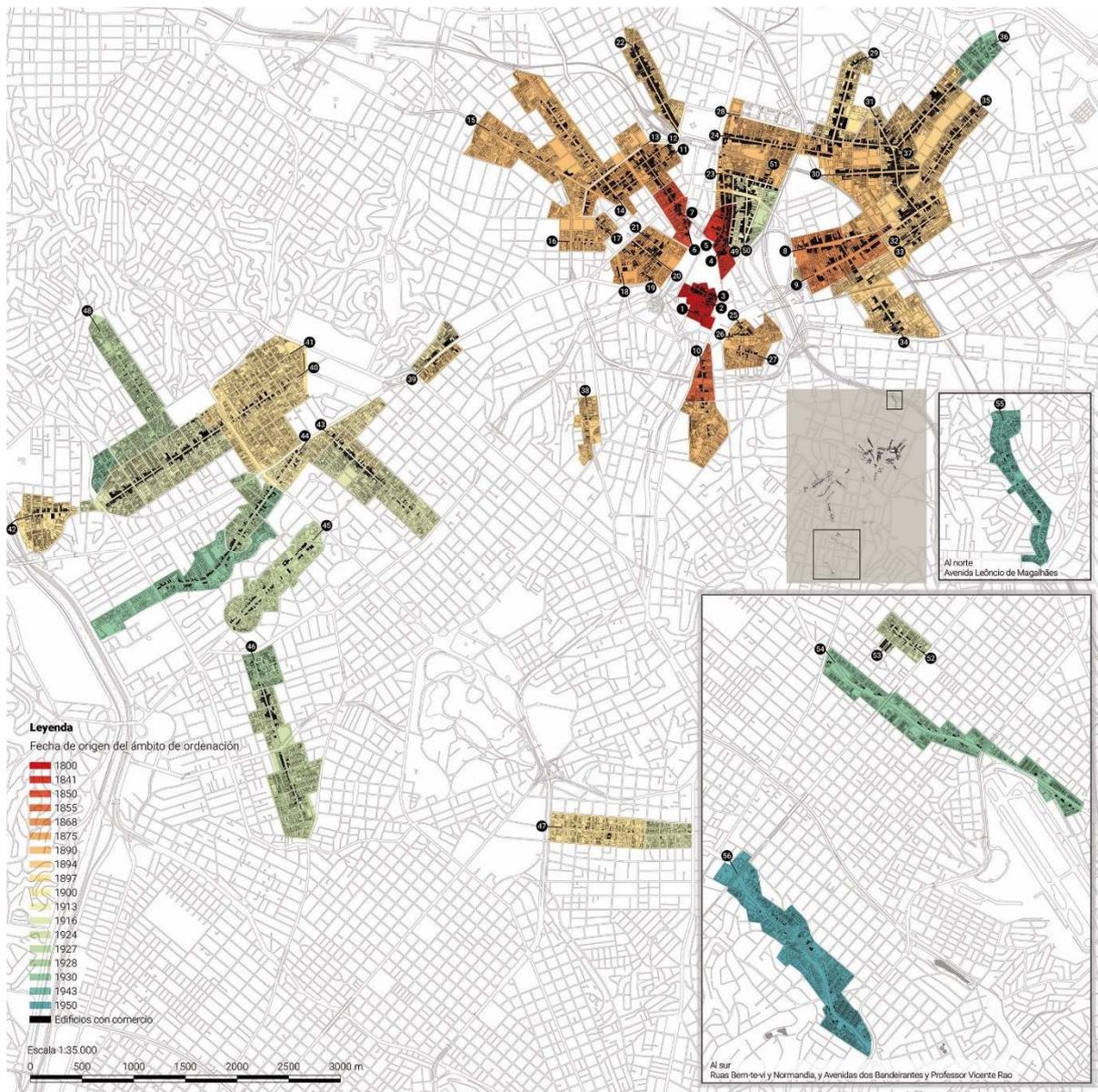


Figura 1 Planta señalando la antigüedad de los ámbitos de ordenación que contienen las vías especializadas. Elaboración: el autor, base del Mapa Digital da Cidade de São Paulo, 2004.

Nombre de las vías analizadas señaladas en la Figura 1:

- | | | |
|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Rua Senador Feijó | 20. Rua Barão de Itapetininga | 39. Rua da Consolação |
| 2. Rua Barão de Paranapiacaba | 21. Rua 24 de Maio | 40. Rua Teodoro Sampaio |
| 3. Rua Direita | 22. Rua José Paulino | 41. Rua Cardeal Arcoverde |
| 4. Ladeira Porto Geral | 23. Avda. Senador Queirós | 42. Rua Pais Leme |
| 5. Rua Florêncio de Abreu | 24. Rua São Caetano | 43. Rua Oscar Freire |
| 6. Rua do Seminário | 25. Rua Silveira Martins | 44. Alameda Gabriel Monteiro da Silva |
| 7. Rua Santa Ifigênia | 26. Rua Tabatinguera | 45. Avda. Europa |
| 8. Rua do Gasômetro | 27. Rua Conde de Sarzedas | 46. Rua João Cachoeira |
| 9. Avda. Rangel Pestana | 28. Rua João Teodoro | 47. Rua Borges Lagoa |
| 10. Rua Galvão Bueno | 29. Avda. Vautier | 48. Rua Fidalga |
| 11. Rua dos Gusmões | 30. Rua Oriente | 49. Rua 25 de Março |
| 12. Rua General Osório | 31. Rua Maria Marcolina | 50. Rua Barão de Duprat |
| 13. Avda. Duque de Caxias | 32. Rua Cavalheiro | 51. Rua Cantareira |
| 14. Avda. Barão de Limeira | 33. Rua Paulo Afonso | 52. Avda. Bem-Te-Vi |
| 15. Avda. São João | 34. Rua Piratininga | 53. Rua Normandia |
| 16. Rua Marquês de Itu | 35. Rua Alameda Barroso | 54. Avda. dos Bandeirantes |
| 17. Rua Arouche | 36. Rua Silva Teles | 55. Avda. Leôncio de Magalhães |
| 18. Avda. São Luis | 37. Praça República da Coreia | 56. Avda. Professor Vicente Rao |
| 19. Rua Sete de Abril | 38. Praça Dom Orione | |

La ciudad de São Paulo y su área metropolitana han experimentado durante varias décadas¹ el mayor índice de crecimiento urbano de todo el planeta (Campos Filho & Ackel, 2002). Esta condición no añade singularidad morfológica a las estructuras comerciales urbanas encontradas, pero sí manifiesta una especial intensidad de las mismas, apreciable comúnmente en otras grandes metrópolis como Buenos Aires, Bogotá, o por supuesto, Estambul. El punto de inflexión en la historia urbana de São Paulo con relación al cambio de su condición de ciudad colonial-imperial para convertirse en gran metrópolis se produce a partir de la llegada de la primera línea de ferrocarril en 1867 que pondría en comunicación las zonas interiores productoras de café del noroeste paulista con la ciudad portuaria de Santos. São Paulo apenas constituía un punto de paso en la cadena de producción-exportación, pero fue allí donde se consolidaron las instituciones financieras de la economía del café, y por tanto la que recibió la mayor parte de los impulsos de crecimiento urbano, apoyados por un amplio programa migratorio financiado desde distintas instituciones. Hacia el 1867, las vías con carga comercial significativa o con cierta especialización se circunscribían todavía al llamado *Triângulo Histórico* (Bueno, 2004), ámbito urbano del actual casco histórico donde se fundó y creció en gran medida la ciudad hasta mediados del XIX (ver Figura 2). Pero fue a partir de entonces y gracias al nuevo suelo que aportaban los acelerados crecimientos de barrios obreros de la primera corona suburbana cuando el comercio comenzó a ocupar masivamente las vías periféricas al centro y radiales a éste. Señálese que aquí, y como ocurre habitualmente en las áreas comerciales urbanas (Gandhi & Minner, 2017), la presencia de inmigrantes –en este caso básicamente europeos– recién llegados y ubicados en estos nuevos barrios contribuyó grandemente a la consolidación de actividades comerciales; portugueses, españoles, alemanes, japoneses, libaneses, coreanos, pero sobre todo italianos (Cordeiro, 2010) fueron segregando socialmente la periferia paulistana, a la vez que transmitían el saber de sus oficios a los lugares donde se radicaban.



Figura 2 Mappa da Cidade de São Paulo oferecida a Sua Magestade o Imperador, pelo Presidente da Província Manoel da Fonseca Lima e Silva (1844-1847), elaborado por el Engenheiro Carlos Bresser, datable entre 1844-1847. Fuente: Seção de Cartografia da Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

¹ Entre finales del siglo XIX y la primera mitad del XX.

La característica del comercio de aprovechar los precios bajos del suelo, fácilmente accesibles y sin restricciones significativas de las nuevas áreas en expansión era tan eficaz entonces como lo es en nuestros días. Los usos comerciales, o para ser más precisos, los usos de las actividades económicas, establecen habitualmente las primeras pautas de ocupación de la ordenación de los espacios de crecimiento suburbano o metropolitano, y como forma paradigmática lo hacen siguiendo ejes de movilidad principal. Las vías de acceso o salida de São Paulo (que en el siglo XIX eran la Rua Florencio de Abreu, la Rua Consolação, la Rua Rangel Pestana, o la Rua João Teodoro, entre otras), constituyeron entonces, y constituyen hoy, vectores de ocupación de actividades económicas (ver Figura 3). Ello pone de relieve que una forma preferente de autoorganización de los usos comerciales es el eje vial lineal, a diferencia de otros usos como los residenciales que pueden presentar de igual modo ocupaciones superficiales. El simple trasiego por una vía para desplazarse a su través refuerza las actividades que se dan en ella, ayudando a consolidar su permanencia, más si cabe cuando éstas evitan situaciones posteriores que confluyen en los centros urbanos de saturación de la oferta o precios elevados. Por lo tanto, cabe reconocerle a las actividades comerciales parte de la responsabilidad de moldear la forma suburbana y metropolitana de las ciudades al establecer la estructura radial y de conexión con puntos relevantes del territorio.

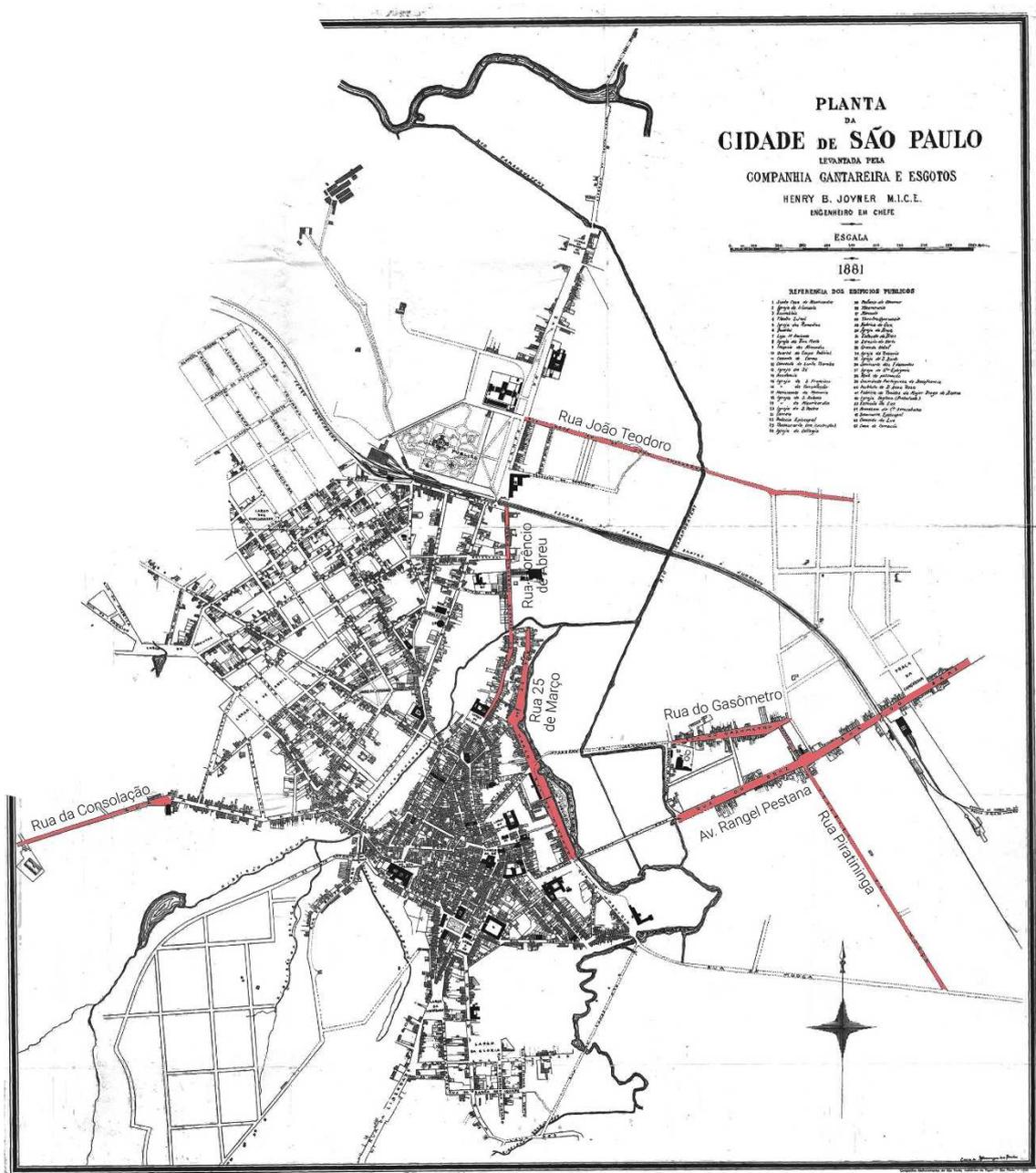


Figura 3 Planta de 1881 marcando algunas vías de enlace actualmente especializadas, que no pertenecían al interior de ámbitos de ordenación. Elaboración: el autor, sobre la Planta da Cidade de São Paulo levantada pela Companhia Cantareira e Esgotos, de 1881.

Nuestra investigación ha revelado que la formación de vías comerciales especializadas es un proceso de larga duración desde que tiene lugar la apertura de un nuevo ámbito urbano; al menos es así para el caso referido a la ciudad de São Paulo. Varias razones están en el origen de esta afirmación. En São Paulo, los crecimientos de nuevas áreas urbanas desde que se generalizase la utilización del ensanche o las urbanizaciones en retícula o en barrios jardín a lo largo de todo el siglo XX se han apoyado fundamentalmente en los usos residenciales de baja densidad. En el caso paulistano ésta ha sido la tónica hasta la proliferación de los nuevos formatos en condominio cerrado de los años 1990 (Sígolo, 2014). Dicha circunstancia produjo que las vías que en un futuro se consolidarían como ejes comerciales especializados se apoyasen en origen sobre tipologías residenciales. El tiempo mínimo estimable de amortización de una nueva edificación unifamiliar residencial es de una o dos generaciones, aproximadamente entre 25 y 50 años, con una media de alrededor de 40. Es poco probable que antes de ese plazo un propietario que se ha hipotecado durante varias décadas con la adquisición de un inmueble venda o alquile para otros usos el mismo antes de finalizar tal plazo. Por lo tanto, la reconversión de uso de residencia a comercio habrá de asumir, para la mayoría de los casos, estos plazos de amortización. Insistimos en que la duración a la que nos referimos es desde la creación ex novo de una nueva área urbana hasta la especialización comercial de alguna de las vías contenidas en ella; este hecho es harto distinto para áreas urbanas existentes que pueden canalizar dinámicas de cambio de uso y especialización en períodos brevísimos, de tan solo unos años.

Una segunda explicación que apoya nuestra afirmación anterior responde al hecho de que las nuevas expansiones urbanas carecen de tendencias de utilización del espacio que direccionen hacia uno u otro sentido el signo de los usos. Se trata del peso y la inercia de la historia, en el más puro sentido muratoriano (Muratori, 1959). En ocasiones es posible encontrar casos en que nuevas áreas hayan sido ocupadas con actividades pertenecientes a un mismo sector o sectores comerciales próximos. Siendo que este caso es posible, encontraremos mucho más frecuentemente, y sobre todo en áreas urbanas, que los usos de las actividades comerciales en los primeros estadios de ocupación de un suelo nuevo tienden a divergir en alto grado. La razón está en la condición no consolidada de los usos en estas primeras fases de desarrollo. Es reconocido que los usos del suelo están en franca competencia en las áreas urbanas, disputándose las localizaciones mejor valoradas por su adecuación a las condiciones del mercado. Los lugares se cargan de tendencias de utilización: simbólicas, de esparcimiento, de trabajo, de consumo, de turismo, de deporte, etc., generándose una cualificación espacial por la que los distintos usos concurren en el mercado del suelo. Llegamos pues a la competición por los lugares. Lo que intentamos poner de relieve es que la acumulación de determinadas actividades en el espacio lo cualifican, y fruto de ello se produce una ventaja diferencial que tenderá a persistir durante largo tiempo en los tejidos urbanos. La persistencia de esa ventaja está en la base de la inercia funcional de los tejidos urbanos que, por ello, introducirán una resistencia intrínseca al cambio de usos y funciones que es tanto más intensa cuanto más consolidadas éstas estén. Es en este sentido en el que nos basamos para afirmar que las nuevas áreas urbanas en su formación carecen de tales inercias que direccionen en cualquier sentido los usos que allí se establecen. Se dará un proceso de deriva o dispersión funcional típico de los nuevos tejidos urbanos, hasta que ciertos usos comiencen a mostrar una dinámica de crecimiento favorable que atraiga usos afines y reduzca progresivamente la incertidumbre inherente a la localización. La garantía sobre el buen rendimiento de una determinada localización es la principal causa de atracción de negocios del mismo sector hacia las vías especializadas. Por consiguiente, hay que definir claramente cuándo estas garantías están presentes y cuándo están ausentes, y no es posible afirmar que un tejido urbano de nueva creación garantice las condiciones óptimas de localización a tal punto que dé lugar seguidamente a un proceso súbito de especialización. Este proceso de especialización necesitará, por lo tanto, de varias décadas en que se ensayen distintas combinaciones de usos hasta que alguno de los sectores comerciales comience a repuntar por encima del resto y genere una especialización, si quiera leve.

Sobre la localización de las vías especializadas

Debido a esta condición temporal de larga duración que exigen las áreas comerciales especializadas se justifica en parte su ubicación geográfica. La Figura 1 muestra no sólo que la especialización ha sido un fenómeno central, aunque no exclusivamente (véanse las especializaciones hacia el vector sudoeste, relativas a los barrios de Pinheiros y Jardins), sino también que los tejidos afectados son en su mayoría ordenaciones relativamente antiguas – considerando la edad promedio de las nuevas ciudades latinoamericanas. La antigüedad de estas ordenaciones – superior a los 80 años, por lo general – ha permitido su gradual ocupación con usos comerciales y su paulatina transformación y especialización. Debido a ello, algunas de las especializaciones señaladas en nuestro estudio de vías más jóvenes y periféricas todavía muestran señales débiles de una especialización más emergente que consolidada. El tiempo se constituye pues en factor decisivo para una especialización intensa de los tejidos urbanos.

Indudablemente la zona más afectada por especialización comercial, que corresponde con el centro expandido de São Paulo, ha estado favorecida por el momento histórico concreto que supuso la llegada del ferrocarril y la ocupación con actividades a lo largo de sus estaciones que permitían absorber y dar salida a las mercaderías. Sin embargo, se hace preciso ir más allá para entender el porqué de los distintos tipos de especialización en cada ámbito urbano. Nos es

obligatorio en este punto introducir un concepto que fue desarrollado en nuestra investigación: el de *ecología urbana*. Éste pretende explicar la afinidad encontrada entre usos en los tejidos contiguos, pero también distantes espacialmente. Las ecologías muestran las relaciones de dependencia que se establecen entre algunos usos que ejercen mayor atracción de otros hacia sí, y con ello promueven una variación de su entorno en una dirección dada. Esta variación condicionada al o a los objetos primarios es la que determina el tipo distinto de especialización que se fija en cada ámbito urbano (ver Figura 4). Algunos de los casos analizados son clarividentes: la Rua Senador Feijó, especializada en textos bíblicos y artículos religiosos y contigua a la catedral da Sé; la Rua Galvão Bueno, especializada en productos asiáticos y situada en el barrio también asiático de Liberdade; la Rua Piratininga, especializada en maquinaria, motores y piezas de recambio usadas situada en el barrio industrial de Mooca, contigua a las antiguas industrias y *vilas operarias*; las ruas Maria Marcolina, Silva Teles, y José Paulino – entre otras –, especializadas en productos de moda de bajo y medio coste, ubicadas próximas a los clandestinos talleres coreanos de confección; la Rua Borges Lagoa, especializada en la venta de instrumental quirúrgico y de laboratorio, y localizada en el entorno del hub médico y sanitario de Vila Clementino; y así por delante.

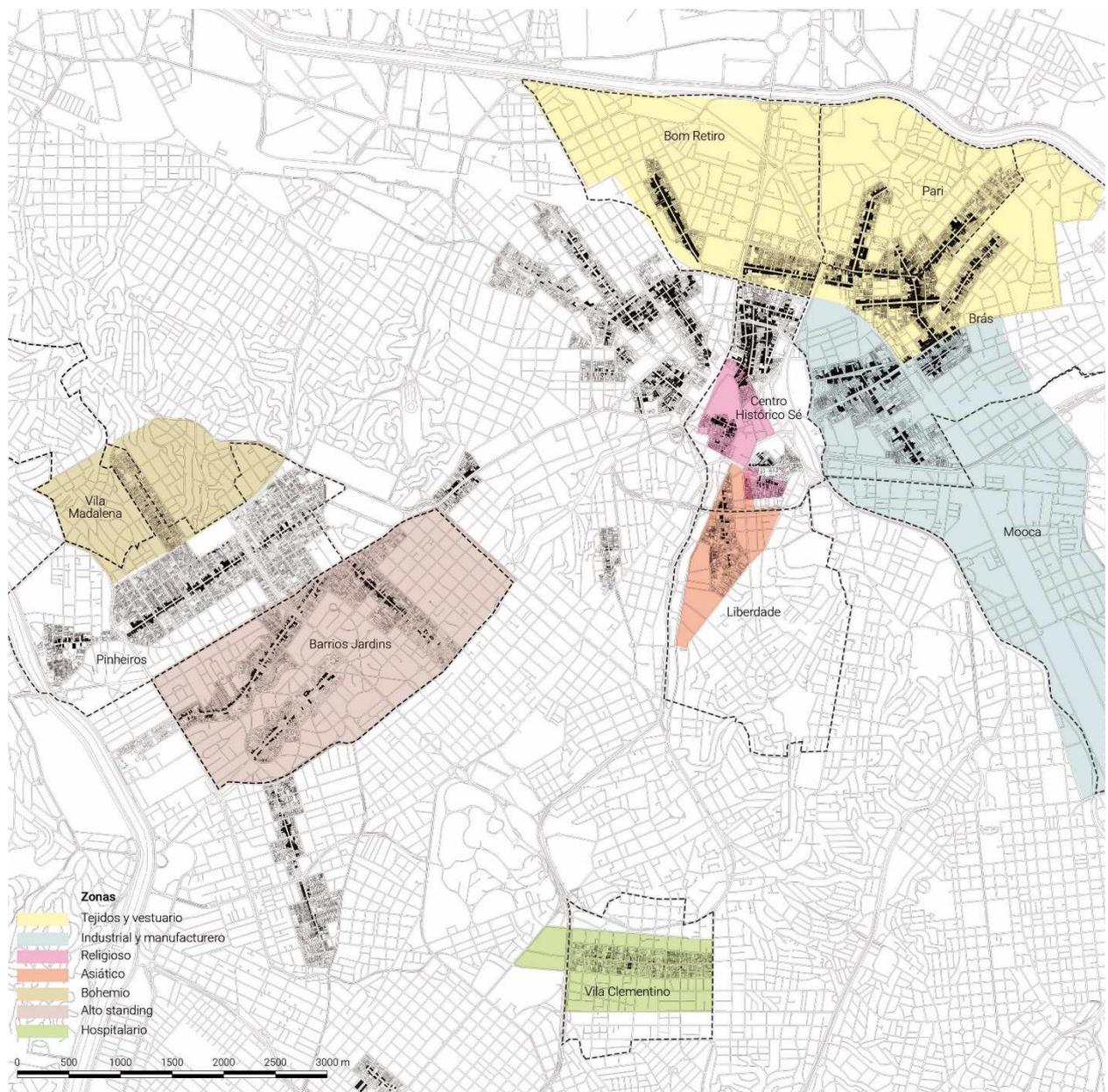


Figura 4 Relación entre algunas vías especializadas y los tejidos donde se emplazan. Dicha relación puede devenir de actividades económicas complementarias, del carácter social y simbólico de la región, de servicios auxiliares, u otras razones análogas. Elaboración: el autor. Fuente: base del MDC de São Paulo de 2004.

Encontramos, por tanto, que las vías especializadas vienen a estar cualificadas a su vez por un conjunto de relaciones ecológicas que establecen con algunos objetos urbanos o usos principales en sus tejidos. Téngase presente que la existencia de dichas relaciones no presupone un determinismo conceptual. Nuestro estudio ha arrojado aspectos tanto deterministas como contingentes en la evolución de estas áreas, señalando dos cuestiones fundamentales: por un lado, la imprevisibilidad de cambio de rumbo de las vías especializadas hacia sectores no existentes con anterioridad en éstas (motivado por causas contingentes en su mayoría); pero, del otro, la garantía locacional que ofrecen las vías especializadas debido al reciclaje funcional de su suelo comercial. En este sentido, es previsible que las vías especializadas sigan funcionando como tal aun cuando los sectores especializados que las ocupaban hayan sido sustituidos completamente por otros (ver Figura 5, sobre los cambios de sectores comerciales especializados en la Rua Santa Ifigênia).

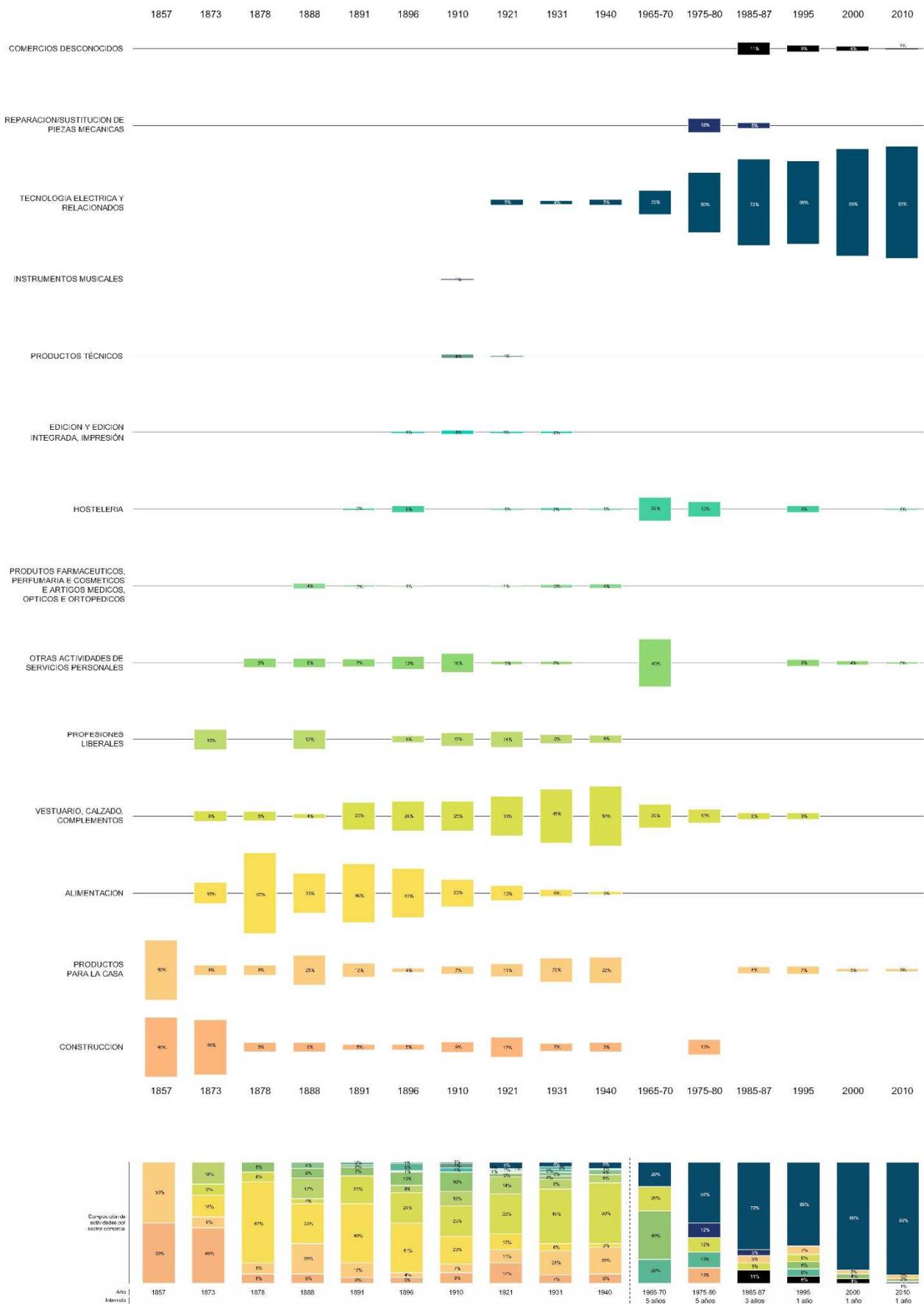


Figura 5 Gráfico mostrando las transformaciones en la composición de sectores comerciales que se han dado en la Rua Santa Ifigênia entre los años 1857 y 2010. Se aprecia la existencia de tres sectores especializados principales: el de alimentación (amarillo), el de moda (verde claro) y el de electro-electrónicos (azul oscuro).

Algunas consideraciones morfológicas

En la mayoría de los casos analizados, las vías de comercio especializado han surgido en el interior de ensanches o ámbitos de ordenación, aunque en sus inicios estas vías pudieran actuar de enlace o de bordes de expansiones urbanas.

Recordemos que la especialización es un fenómeno posterior a la aparición comercial y que, si el comercio ya existía en algunas vías de borde o de enlace en sus inicios, es muy probable que sólo cuando éstas quedaron absorbidas por ensanches contiguos se iniciase el proceso de especialización más intenso. Vías como Florêncio de Abreu, João Teodoro, o Rangel Pestana fueron en origen vías de enlace de ámbitos de ordenación distantes que tras el desarrollo urbano quedaron embebidas en ordenaciones.

Es posible, pues, que algunas de estas vías de enlace hayan formado parte de ejes de movilidad importante durante épocas en que delimitaban ordenaciones y que por ello fuesen preferentes para la implantación comercial, y sólo en décadas posteriores se especializasen. No obstante, la mayoría de vías especializadas actualmente pertenecen al interior de ámbitos de ordenación, lo que ha garantizado una considerable *estabilidad* morfológica y evitado procesos expropiatorios que hubiesen diezmando el suelo comercial.

En el análisis detallado que se llevó a cabo de una de las vías comerciales especializadas — la Rua Santa Ifigênia —, se observó que la especialización fue posible gracias a un alto grado de estabilidad morfológica del ensanche que contiene a la calle. Vimos que regiones próximas con ventajas locacionales para la implantación y expansión comercial no tuvieron igual suerte, ya que dichas zonas estaban ubicadas en regiones de mayor estrés o variabilidad morfológica, lo que promovía una continua renovación de sus usos y por lo tanto una mayor dificultad en fijar las actividades comerciales. También vimos que los bordes de la ordenación en ensanche muestran algunas diferencias de comportamiento respecto al interior del mismo, ya que aquéllos quedan más expuestos a diferentes tipos de presiones, en contra de lo que ocurre en la zona central de una determinada ordenación, que queda más protegida y manifiesta un carácter más homogéneo.

Se pone de relieve así una relación muy significativa entre la estabilidad morfológica y la consolidación de funciones urbanas, precisamente por la necesaria estabilidad que requieren los usos comerciales durante largos períodos de tiempo en que debe ir produciéndose la especialización.

En algún caso puntual encontramos que las vías especializadas han surgido precisamente como borde o límite entre dos o más ordenaciones distintas (ver Figura 6). En ocasiones, ámbitos urbanos han quedado definidos por límites topográficos o hidrográficos que iban siendo consolidados con la llegada de nuevos crecimientos. Tras largos períodos de urbanización, estos accidentes lineales no ocupados pasaban a ser urbanizados y a actuar de charnela y vía principal entre las ordenaciones que a ella acometían, definiendo un nuevo eje de movilidad vial. Al haberse abierto una nueva fachada sobre barrios consolidados pudo haberse canalizado buena parte del suelo comercial de los barrios residenciales linderos hacia dichas vías, aumentando el comercio y progresivamente la especialización. Siguiendo este caso encontramos las Avenidas dos Bandeirantes y Professor Vicente Rao como casos más recientes y con escasa especialización.

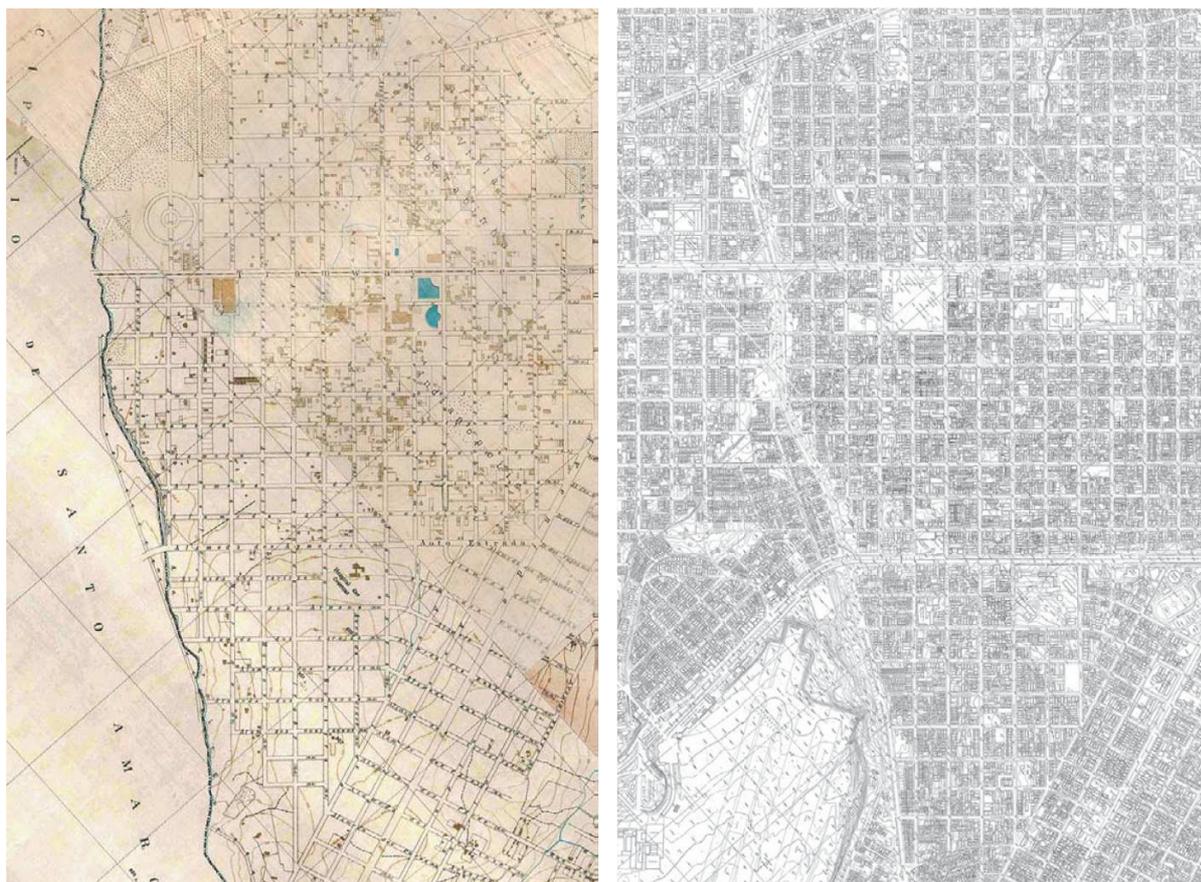


Figura 6 La Avenida dos Bandeirantes constituye una vía de borde que surge entre ordenaciones distintas, ocupando el anterior lecho de un río. Izquierda: fragmento del Sara Brasil, de 1930, con el borde definido por el río que posteriormente ocupará la Avenida. Derecha: fragmento del Gegrán, de 1974, con la vía ya definida y una ocupación completa de ambos lindes.

Algunas consideraciones tipológicas

La ventaja que ofrece el estudio comparativo de vías comerciales especializadas es que posibilita aislar en cierta medida los efectos que otras fuerzas urbanas ejercen sobre los tejidos y ver cómo varía la edificación principalmente en base a las solicitudes comerciales. Ello ha revelado una alta convergencia de los patrones tipológicos usados en estas vías en la ciudad de São Paulo.

La convergencia tipológica se refiere a cómo la variación de las edificaciones confluye en una serie de patrones a lo largo de las distintas operaciones de reforma y renovación que se llevan a cabo en aquéllas. En primer lugar, la intensificación de las actividades comerciales sobre los usos residenciales originales produce una gradual transformación de las edificaciones, sobre las que aquéllas van ganando espacio a medida que la expansión del negocio resulta crecientemente provechosa (ver Figura 7). Las edificaciones sufren modificaciones parciales, raras veces totales, lo que ayuda a conservar rasgos como la fachada, el sistema estructural o la cubierta. Debido a ello, muchos de los actuales comercios especializados se desarrollan en edificaciones con algún grado de protección patrimonial (generalmente, el mínimo). En este sentido, los usos comerciales han ayudado a preservar en parte las formas arquitectónicas originales, aunque sus interiores se hayan alterado en gran medida. Este hecho constituye un atractivo añadido para el visitante o para el cliente de estas vías, pero además contribuye a armonizar el aspecto visual general de las vías.

Con todo, la conservación volumétrica de estas edificaciones responde también a otras consideraciones. El pequeño tamaño de las edificaciones residenciales neoclásicas y eclécticas de principios de siglo XX que fueron habitualmente colonizadas por los usos comerciales cuentan con un área construida de alrededor de 100 a 300 metros cuadrados; ésta es una medida muy adecuada para el desarrollo de un negocio de venta minorista tradicional, que además ha permitido durante su transformación gradual la convivencia mixta de usos residenciales y comerciales bajo el mismo techo (así también lo ha hecho observar Howard Davis en su libro *Living over the store* (2012)), y con ello su aprovechamiento eficiente por parte del propietario del negocio y de la vivienda.

Evidentemente, esta descripción no da cuenta de la extensa variación tipológica encontrada en todas las vías. La divergencia entre formatos se explica en muchas ocasiones por las tipologías residenciales originales y su ocupación en parcela que han servido de base para la transformación comercial ulterior. En cualquier caso, hemos verificado que es posible correlacionar la intensidad comercial de las vías con su convergencia tipológica, y viceversa.

De modo general, y sin temor a equivocarnos, podemos afirmar que la especialización se ha apoyado sobre un proceso de reconversión de las edificaciones residenciales o mixtas originales a comercios exclusivos en todas las vías. Sin excepción, en algunas vías con pocos casos y en otras con muchos, todavía es posible apreciar las residencias antiguas originales. Debido a ello, analizar los tipos comerciales pasa necesariamente por entender las modificaciones y reformas que han sufrido las residencias hasta convertirse en comercios. Del mismo modo que pasa por analizar la evolución de los nuevos tipos nacidos directamente bajo el formato comercial.

Las mayores divergencias tipológicas en la edificación que contiene comercio especializado sobre el tipo medio las encontramos en aquellas vías que están sometidas a muchas y diferentes presiones y aquellas cuya presión es baja. La localización influye en ello, pero no es el único factor. En las áreas más centrales y antiguas de la ciudad hemos visto como el tipo tiende a ser de gran altura y tamaño y con funciones mixtas, albergando, a la vez que comercio, usos para oficinas o afines. Responde al período en que tuvo lugar la *verticalización* de las áreas centrales de la ciudad. Debido a ello encontramos edificaciones en estilo ecléctico o neoclásico de gran porte todavía funcionando. El área central de la ciudad ha sido, sin lugar a dudas, la región más afectada históricamente por intereses de ocupación. En ella los valores del suelo siempre han sido los valores más altos. El valor simbólico y material –infraestructuras y servicios–, promueven que el proceso de reemplazo de la edificación sea prácticamente inmediato, y que éste se dé bajo fórmulas de explotación intensiva del suelo. Razón por la que los antiguos tipos comerciales que existieron en dicha región hayan sido substituidos por los nuevos tipos verticalizados que vemos hoy en dicha región.

En aquellas otras vías donde la presión comercial de especialización es baja –como en las Avenidas Professor Vicente Rao y dos Bandeirantes, por ejemplo–, el tipo también diverge bastante entre sí. Diferentes formatos tipológicos ocupan dichas vías en donde no ha existido una fuerza singular y sostenida en el tiempo que haya normalizado las edificaciones hacia un tipo medio. En dichas vías, no sólo divergen los tipos comerciales entre sí, sino también las edificaciones de toda la vía entre ellas. Los distintos intereses fuerzan la divergencia entre usos y tipos allí localizados.

Comentarios sobre el PATSECOVA

La Comunitat Valenciana, por medio de la Conselleria de Economía Sostenible, Sectores productivos, Comercio y Trabajo, y a través de la Dirección General de Comercio y Consumo, pretende aprobar en los próximos meses el Plan de Acción Territorial Sectorial del Comercio de la Comunitat Valenciana (PATSECOVA). Se trata éste del primer documento con valor normativo urbanístico que regula todo el ámbito de la Comunitat Valenciana bajo aspectos de ordenación de los usos comerciales. Como aspecto fundamental busca el equilibrio del territorio valenciano promoviendo los usos comerciales en ciertas áreas específicas y desincentivándolos en aquéllas que generen situaciones indeseadas o aumento del suelo suburbano, disperso o no planeado comercial.

A su vez el Plan de Acción Territorial prevé la preparación preceptiva de programas y planes de calidad paisajística para los “corredores urbanos” de carácter comercial que no hayan contado con medidas de integración de calidad paisajística o sufran un fuerte deterioro paisajístico, como es el caso para muchas de las vías analizadas en este estudio. El plan no hace mucho más hincapié en estas estructuras urbanas que, por otro lado, en su estudio paisajístico, ensalza como atributos urbanísticos reseñables.

Pareciéndonos significativa la contribución del PAT a la discusión y ordenación de los usos comerciales, creemos que ésta no contiene en su texto el tratamiento urbanístico adecuado según las dinámicas de cambio que hemos observado en nuestro trabajo. La persistencia de las funciones comerciales de las vías especializadas viene sostenida en la renovación de los sectores dominantes a cada cierto tiempo, siendo éste un punto central en la transformación de dichas vías. Esta transformación computa un desgaste notorio para los comerciantes salientes durante los años de transición, que pueden llegar a durar varias décadas, y un riesgo considerable para los entrantes. En la propuesta del documento normativo del PATSECOVA no hay previsión sobre la deslocalización de esos comercios salientes hacia otras zonas urbanas o su desaparición. No existe un tratamiento de amortiguación para la readaptación de esos comercios, así como tampoco la delimitación de entornos comerciales donde puedan aplicarse determinantes urbanísticos específicos que equilibren las cargas y beneficios de intervenciones de adaptación comercial. Tampoco se ha entendido el importante papel de las edificaciones mixtas (comercio + residencia) de pocas alturas como formatos muy bien adaptados a las necesidades del comercio minorista, o la colonización progresiva hacia las plantas superiores que se activa en condiciones de intensidad comercial elevada (ver Figura 8). Teniendo en mente este tipo de comportamientos,

habrían de hacerse consideraciones más precisas sobre los tipos edificatorios a incentivar en áreas urbanas comerciales, los anchos de calles y su composición, y la planificación de todo ello en nuevas áreas de expansión.

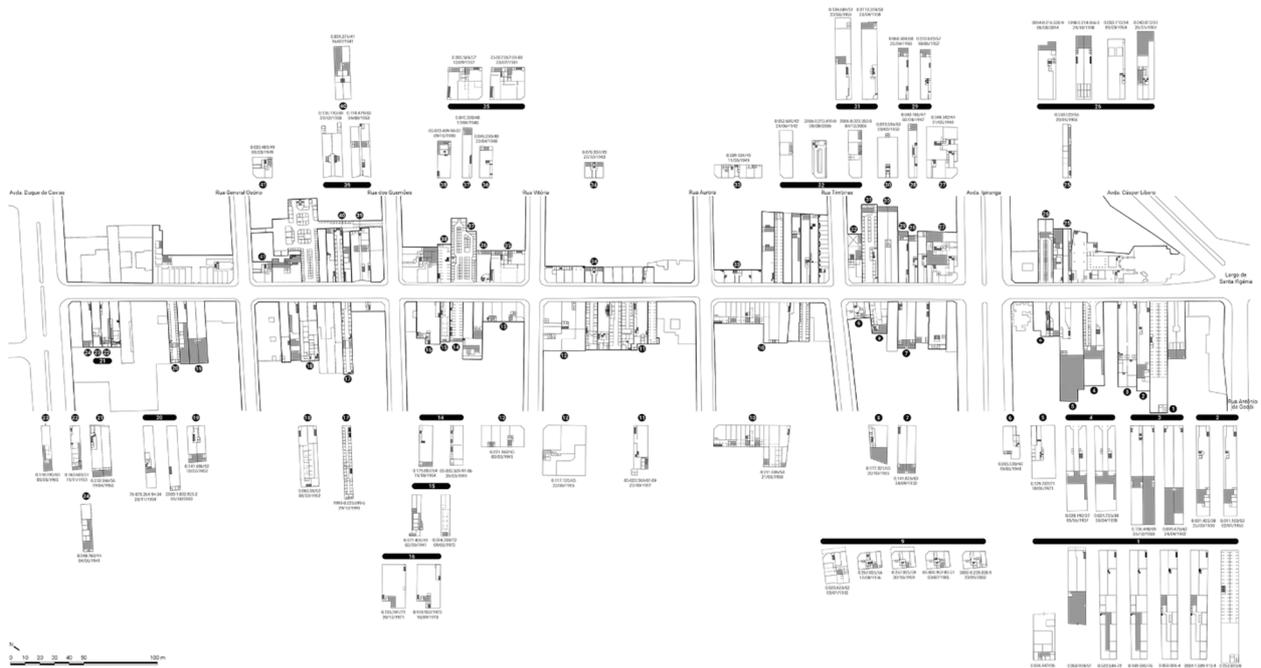


Figura 8 Genealogía edificatoria y versiones de las propuestas de los expedientes edificatorios para la Rua Santa Ifigênia entre los años 1922 y 2016. Elaboración: el autor.

Conclusión

Una de las consecuencias de que el fenómeno de especialización de vías comerciales siga principalmente una dinámica autoorganizada es que la exploración de soluciones morfológicas para dichas vías se ha dado por acumulación de acciones individuales y progresivas, pero sin una visión conjunta y anticipada del resultado final, sin un plan, proyecto o diseño como objetivo. En consecuencia, las formas urbanas resultantes no difieren tanto entre ellas por sus rasgos compositivos, sino más por los tipos arquitectónicos que las ocupan y por cierto tratamiento asignado a las partes frontales de las parcelas. La vía y su ancho, en tanto que formaciones que anteceden a los tipos arquitectónicos que recibirán, han sido los posibilitadores de unas opciones determinadas de comercio frente otras. Su ocupación habrá estado guiada en general por la mayor intensidad posible de unidades comerciales, aumentando la densidad de estas vías, sobre todo en áreas reconocibles de bajo y medio estándar, donde la disponibilidad espacial es un criterio que no se premia.

Conviene advertir del riesgo en que se incurre en los intentos de planeación de actividades con un alto componente de autoorganización. La complejidad del comportamiento de los usos comerciales puede dar lugar a que su intento de ordenación excesiva, si no se han entendido estas complejidades, conduzca al bloqueo o a dañar tejidos que de otra forma —sin planificación—, se autorepararían. Siguiendo la máxima que defenderá el Nobel de economía Friedrich Hayek, el mal generado con las buenas intenciones de ordenación podrá ser ciertamente mayor que el mal que se quiere corregir (1944).

Bibliografia

- Arthur, W. B. (1994). Positive feedbacks in the economy. *The McKinsey Quarterly*, 1, 81.
- Boschma, R. (2016). Relatedness as driver behind regional diversification: A research agenda. *Regional Studies*, 51-3, 351-364. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1254767>
- Boschma, R., & Fornahl, D. (2011). Cluster Evolution and a Roadmap for Future Research. *Regional Studies*, 45-10, 1295-1298. <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.633253>
- Brown, S. (1993). Retail location theory: Evolution and evaluation. *The International Review of Retail, Distribution and Consumer Research*, 3, 185-229.
- Bueno, B. P. S. (2004). O Velho Tecido Urbano de São Paulo. Proprietários e «mercado imobiliário» rentista em 1809. *Varia História*, 32, 123-143.
- Campos Filho, C. M., & Ackel, L. (2002). *A Cidade que não Pode Parar. Planos Urbanísticos de São Paulo no Século XX*. Mackpesquisa.
- Christaller, W. (1933). *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs.
- Comin Vargas, H. (2000). *A Lógica do Espaço Terciário: O Lugar, a Arquitetura e a Imagem do Comércio* [Tese de Livre Docência]. Universidade de São Paulo.
- Conzen, M. R. G. (1960). Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, 27, 141. <https://doi.org/10.2307/621094>
- Cordeiro, S. L. (Ed.). (2010). *Os Cortiços de Santa Ifigênia: Sanitarismo e Urbanização (1893)*. Arquivo Público do Estado de São Paulo.
- Dahl, M. S., Østergaard, C. R., & Dalum, B. (2010). Emergence of regional clusters: The role of spinoffs in the early growth process. En R. Boschma & R. Martin, *The Handbook of Evolutionary Economic Geography* (pp. 205-221). Edward Elgar Publishing, Incorporated. <https://doi.org/10.4337/9781849806497>
- Davis, H. (2012). *Living Over the Store: Architecture and Local Urban Life*. Taylor & Francis.
- Duranton, G., & Puga, D. (2000). Diversity and Specialisation in Cities: Why, Where and When Does it Matter? *Urban Studies*, 37(3), 533-555.
- Duranton, G., & Puga, D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4, 2063-2117.
- Gandhi, A., & Minner, J. (2017). Economic Development Challenges for Immigrant Retail Corridors: Observations From Chicago's Devon Avenue. *Economic Development Quarterly*, 31(4), 342-359. <https://doi.org/10.1177/0891242417730401>
- Glaeser, E. L., & Gottlieb, J. D. (2009). The wealth of cities: Agglomeration economies and spatial equilibrium in the United States. *Journal of Economic Literature*, 47-4, 983-1028. <https://doi.org/10.1257/jel.47.4.983>
- Goman, R., & Klepper, S. (2016). Spinoffs and clustering. *RAND Journal of Economics*, 47(2), 341-365.
- Hayek, F. (1944). *The Road to Serfdom*. Routledge.
- Klepper, S. (2007). Disagreements, Spinoffs, and the Evolution of Detroit as the Capital of the U.S. Automobile Industry. *Management Science*, 53(4), 616-631. <https://doi.org/10.1287/mnsc.1060.0683>
- Kropf, K. S. (2001). Conceptions of Change in the Built Environment. *Urban Morphology*, 5(1), 29-42.
- Kropf, K. S. (2013). Evolution and urban form: Staking out the ground for a more mature theory. *Urban Morphology*, 17(2).
- Marshall, A. (1920). *Principles of economics*. Macmillan.
- Marshall, S. (2008). *Cities, Design and Evolution*. Routledge.
- Martin, R., & Simmie, J. (2008). Path Dependence and Local Innovation Systems in City-Regions. *Innovation: Management, Policy & Practice*, 10(2-3), 183-196.
- McNair, M. P. (1958). Significant Trends and Developments in the Postwar Period. En A. B. Smith (Ed.), *Competitive Distribution in a Free, High-Level Economy and Its Implications for the University* (pp. 1-25). University of Pittsburgh Press.
- Muratori, S. (1959). *Studi per una Operante Storia Urbana di Venezia*. Instituto poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato.
- Porter, M. E. (1998). Clusters and the New Economics of Competition. *Harvard Business Review*, November-December Issue.
- Rodrigues, E. R. R. (2012). *Shopping a Céu Aberto no Brasil: Transformações, estratégias e perspectivas da rua comercial na sociedade de consumo contemporânea* [Tesis Doctoral]. USP (Universidade de São Paulo).
- Sígolo, L. M. (2014). *O boom imobiliário na metrópole paulistana: O avanço do mercado formal sobre a periferia e a nova cartografia da segregação socioespacial* [Tesis Doctoral]. Universidade de São Paulo.
- van der Panne, G. (2004). Agglomeration externalities: Marshall versus Jacobs. *Journal of Evolutionary Economics*, 14(5), 593-604. <https://doi.org/10.1007/s00191-004-0232-x>
- Weinstock, M. (2010). *The Architecture of Emergence. The Evolution of Form in Nature and Civilisation*. John Wiley & Sons.