

REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE AUTOPISTAS Y METROPOLIZACIÓN EN BUENOS AIRES

Restructuring of the highway network and metropolization in Buenos Aires

Jorge Blanco y Darío San Cristóbal

Programa de Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos (PDTEM), Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Mg. en Políticas ambientales y territoriales

Lic. en Geografía

jblanco@filo.uba.ar / dhsancristobal@gmail.com

RESUMEN

El artículo analiza la asociación entre el desarrollo de la red metropolitana de autopistas de Buenos Aires y diversas facetas del proceso de metropolización, a partir de la década de 1990. Desde esa década tienen lugar importantes transformaciones en el sistema de circulación que implican cambios estructurales en la dinámica de expansión metropolitana. Uno de los objetivos del trabajo es reconstruir las características y dinámicas de la vinculación entre un modelo de movilidad, que denominamos “automóvil-intensivo”, y ciertos modelos de urbanización. Otros dos objetivos remiten a: la discusión del carácter dominante del modelo automóvil-intensivo y la consiguiente subordinación de otras movilidades, y a una presentación inicial de la idea de “apropiación de accesibilidad”, resultante de la ampliación de la red de autopistas. El trabajo articula el análisis a escala metropolitana con estudios de caso en el Acceso Norte, la Autovía 6 y la Autopista Pilar-Pergamino.

Palabras clave: metropolización – autopistas –movilidad –Buenos Aires

ABSTRACT

The article examines the relationship between the development of the metropolitan highway network of Buenos Aires and different aspects of the metropolization process starting in the 1990's. Since then there are significant changes in the transportation system involving structural changes in the dynamics of metropolitan expansion. One of the purposes of this study is to recompose the characteristics and dynamics of the relationship between a mobility model, introduced as "automobile-intensive", and certain urbanization models. Two other goals refer to: the discussion of the dominant character of the automobile-intensive model and the consequent subordination of other mobilities, and an introduction to the idea of "appropriation of accessibility" derived from the expansion of the metropolitan highway network. This paper articulates the metropolitan scale analysis with case studies on the North Access Highway of Buenos Aires, Provincial Highway 6 and the project of Pilar-Pergamino Highway.

Key words: metropolization - highways - mobility - Buenos Aires

1. INTRODUCCION

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) está experimentando un rápido proceso de expansión física y funcional, con un modelo de urbanización caracterizado por la baja densidad, por su carácter al mismo tiempo disperso - en términos residenciales -, y concentrado - en nuevas centralidades productivas y de servicios -. La red de autopistas metropolitana es un componente central de este esquema de expansión urbana, tanto en términos de la orientación de su desarrollo como en la conformación de un modelo de movilidad asociado.

El artículo tiene como objetivo principal caracterizar la dinámica de metropolización de Buenos Aires, en relación con la reestructuración de la red de autopistas y con la consolidación de un modelo de movilidad automóvil-intensivo.

En la segunda sección se presenta una serie de herramientas conceptuales que entendemos son útiles para analizar el tema propuesto, para pasar luego a la descripción del desarrollo de la red de autopistas y las tendencias territoriales vinculadas, en las dos secciones siguientes. En el punto cuarto se discute el modelo automóvil intensivo y las movilidades subordinadas que genera, junto con la idea de apropiación de accesibilidad por parte de los actores sociales que comandan la organización del área de expansión metropolitana. En el último punto, se sintetizan las principales reflexiones que surgen del desarrollo del trabajo.

2. PROCESO DE METROPOLIZACIÓN, SISTEMAS DE CIRCULACIÓN Y MOVILIDAD

Los cambios que se produjeron en las últimas décadas en las formas de producción, de circulación, de comunicación y de consumo, es decir, en las diversas modalidades en las que se desarrolla la vida social, están estrechamente ligados con nuevas formas de construcción y uso del territorio. En torno a la articulación entre procesos y formas territoriales hay una discusión conceptual que revela la búsqueda de nombres más precisos para referir a la dinámica actual de las grandes ciudades. Entre los nombres que se han empleado en esta discusión se encuentran los de *ciudad-región*, *metápolis* (Ascher, 1995), *metrópolis expandida* (de Mattos, 2001), etc.

Nos interesan particularmente algunos de los componentes de las transformaciones territoriales en curso. Por un lado, las morfologías, las formas, los objetos, en tanto revelan decisiones sociales y cristalizan en su materialidad agregados territoriales localizados. Estos objetos dialogan con el espacio históricamente construido, siendo condicionados por el uso del territorio y condicionándolo a su vez (Santos, 1996). Por otro lado, nos interesa un amplio abanico de relaciones que se establecen en el uso del territorio, particularmente a través de las redes y de la movilidad. Formas y relaciones se vinculan de manera dialéctica, a través de articulaciones y tensiones que al mismo tiempo que vinculan procesos promueven conflictos (Blanco, 2009).

El proceso de metropolización es el marco que proponemos para indagar en la articulación dialéctica formas-relaciones en la Buenos Aires actual. De acuerdo con de Mattos (2001), un conjunto de procesos de la economía mundial ha incidido de manera determinante en que el crecimiento urbano se oriente “hacia una dinámica de metropolización expandida, en la que progresivamente van ocupando los pueblos y áreas rurales que encuentran a su paso, desbordando una y otra vez sus límites anteriores. De estos incontrolables procesos de suburbanización, en cuya dinámica el automóvil tiene una incidencia decisiva, emergen ciudades de cobertura y alcance regional, de estructura policéntrica y fronteras difusas”.

La metropolización es entendida en un doble sentido: concentración y difusión. En tanto concentración, remite a la creciente reunión en un espacio articulado de la población, la producción y el comando del proceso de producción, la riqueza y la innovación tecnológica. En tanto difusión, la metropolización remite a la extensión de cualidades metropolitanas a territorios cada vez más vastos, lejanos y discontinuos, desde los visiblemente urbanos hasta los aparentemente rurales, que quedan involucrados en la dinámica metropolitana (Ascher, 1995). Nel.lo y Muñoz denominan a este proceso como de “concentración difusa”. Y agregan: “La evolución de las ciudades del mundo occidental durante las últimas décadas se explica bastante bien si se tiene en cuenta este binomio centralidad-difusión. Dos tendencias pues complementarias y que han actuado de forma simultánea para generar grandes regiones metropolitanas” (Nel.lo – Muñoz; 2004:279). Lencioni (2010), por su parte, sostiene que en este conjunto urbano “se vive más en una región (un área más amplia, en el sentido geométrico del término) que en una ciudad (en un punto más determinado, igualmente en el sentido geométrico del término)”.

Entre los procesos que se difunden en la metropolización se destacan: la ubicuidad de las condiciones generales para la producción (Lencioni, 2007); la formación de patrones residenciales diferenciales, fragmentados y articulados (Gráfico N°1), con fuertes implicancias en términos de exclusiones y tensiones en el mercado

inmobiliario (Blanco-Garay Santaló 2010); la difusión de nuevos objetos urbanos, relativamente homogéneos en su morfología y funciones como los centros comerciales estandarizados (Gráfico N°2), condominios y urbanizaciones cerradas, conjuntos empresariales integrados (Ciccolella, 2000; de Mattos, 2001); y la conformación de amplias y complejas cuencas de empleo (Gilly, 2001).



Gráfico N° 1: Urbanización cerrada en el eje norte de la RMBA
Fuente: Producción propia



Gráfico: N° 2: Centro comercial en la Autopista Acceso Oeste
Fuente: Producción propia

En estos procesos simultáneos de concentración y difusión, podemos distinguir igualmente otro par de opuestos en las articulaciones y tensiones que se producen (Blanco, 2009). En tanto que la articulación remite a la unión y a la vinculación de elementos y procesos, tendiendo a lograr coherencia y eficacia; la tensión supone la dinámica, el malestar, los intereses encontrados, la latencia de los conflictos derivados de las acciones y estrategias de articulación. Traducido a la dinámica del territorio, lo permanente es la inestabilidad, la posibilidad de conflicto, la confrontación de intereses. El par articulaciones y tensiones se convierte así en un instrumento metodológico para indagar en la dinámica territorial.

Una condición esencial para el desarrollo simultáneo de la concentración-difusión es la fluidez del territorio : “El uso de los modos de transporte rápidos permite a las ciudades conocer un doble proceso de evolución: por una parte, es posible concentrar cierto número de funciones en un número de puntos limitados y aumentar de este modo los efectos de escala, de densidad, maximizar ciertas interacciones; por otra parte, es posible localizar cada vez más lejos cierto número de otras funciones que no tienen necesidad de la densidad o que, por el contrario, pueden beneficiarse del alejamiento en relación con las zonas de polarización” (Ascher, 2003:7). La fluidez es, siguiendo a Milton Santos (1996), una categoría socio técnica, que remite a la articulación de materialidad y decisiones para dotar al espacio de facilidad de movimiento. Para ello se requiere un conjunto articulado de componentes técnicos y organizacionales, dependiente de los actores con poder para planificar, ejecutar, operar, controlar y regular el funcionamiento de redes. El uso de estas redes remite a las condiciones de circulación material e inmaterial que guardan estrecha relación con los imprecisos límites de la ciudad-región (Lencioni, 2007).

De manera complementaria, afirmamos una visión no determinista de las redes en relación con el territorio. Las redes son concreciones de proyectos y, a su vez, portadoras de nuevas posibilidades que sólo las decisiones de los actores sociales concretan (Blanco, 2009). En consecuencia, la sola presencia de las redes no genera transformaciones si no es en el marco más amplio de la dinámica socioterritorial. Esto implica que las condiciones materiales y simbólicas de esas nuevas posibilidades son susceptibles de apropiación diferencial por parte de los diversos actores sociales.

Finalmente, en relación con la movilidad, la entendemos como una “práctica social” (Gutiérrez, 2009), que se explicita en el uso y construcción del territorio. Este uso articula necesidades sociales, representaciones y localizaciones de los lugares, redes y medios materiales, tiempos y estrategias de los actores, para la consecución de los desplazamientos. La diferenciación del territorio está en la base misma de la necesidad de desplazamiento y condiciona las modalidades de realización de la movilidad a punto tal de poder inhibirla. En el movimiento que articula esta diferenciación territorial se reconstruye la dinámica cotidiana de la ciudad, en un amplio espectro que va desde la identificación de nodos y corredores privilegiados hasta las situaciones de aislamiento, las áreas cautivas y las situaciones de inmovilidad. Desde estos puntos de partida, observaremos a lo largo del trabajo diversos aspectos de la relación entre la red de autopistas y la dinámica territorial reciente de la RMBA.

3. BREVE HISTORIA DE LA CONFORMACIÓN DEL SISTEMA DE AUTOPISTAS METROPOLITANO

El desarrollo de la red de autopistas de Buenos Aires reconoce como primer antecedente las obras de la Avenida General Paz y de la autopista Ricchieri en la década de 1940, con funciones precisas a escala metropolitana: en tanto que la primera es una circunvalación parcial a la Capital Federal, la segunda conecta con el aeropuerto Internacional de Ezeiza, principal puerta de entrada aérea del país. Precisamente en la década de 1940 es cuando se inicia el primer proceso significativo de suburbanización, apoyado en la red ferroviaria, y basado en tarifas de transporte baratas y facilidades para el acceso a la tierra suburbana (Torres, 1993).

A partir de la década de 1960 se producen algunos cambios significativos en el sistema de transporte de Buenos Aires. El desarrollo de la industria automotriz y el crecimiento de la producción petrolera son indicadores del inicio de un cambio en el modelo de movilidad y en la prioridad de las políticas de transporte. La red ferroviaria no sólo no amplía su capacidad sino que sufre un proceso de desinversión que comienza a volcar el peso de los desplazamientos hacia el transporte automotor de pasajeros (EPTRM, 1972).

En la década de 1970 se consolida en la RMBA una orientación selectiva de la inversión en transporte hacia el desarrollo de su sistema de autopistas: se concluyen los tres ramales del Acceso Norte y el Acceso Oeste, configurando ya un claro esquema radial. Los accesos Norte y Oeste constituyen nuevos ejes de ampliación de la urbanización, secundarios con respecto a los tradicionales ejes ferroviarios, promoviendo un esquema menos denso que el generado en torno a las estaciones de trenes. En el caso del Acceso Norte, también se conforma un eje industrial moderno y dinámico que inaugura la morfología industrial sobre corredores. En los ‘80, las autopistas se construyen al interior de los límites de la Ciudad de Buenos Aires, es decir en áreas con alto grado de consolidación, extendiendo el esquema radial hasta el propio centro metropolitano.

Un nuevo impulso a la ampliación del sistema de autopistas se produce en la década de 1990. En el marco del modelo económico y político neoliberal, se implementa un sistema de concesiones a través del pago de peaje en toda la red, para la realización de obras de mejoramiento de las autopistas existentes y para la construcción y finalización de nuevas autopistas. Entre las nuevas obras se destacan las autopistas Buenos Aires – La Plata, Ezeiza-Cañuelas y la ampliación de los accesos Norte, Oeste y General Paz. Al mismo tiempo, se habilitaron nuevos

proyectos o se reactivaron viejos proyectos existentes, como la autopista Presidente Perón, la Autovía Ruta 6, las extensiones Cañuelas-San Miguel del Monte, Luján-Mercedes y Pilar-Pergamino.

La estructura actual de la red de autopistas, que se presenta en el Gráfico N° 3, muestra un patrón que sigue siendo predominantemente radial, pero que tiene en marcha varias obras y proyectos que apuntan a un esquema del tipo malla enrejada, mediante la construcción de nuevas circunvalaciones. Los proyectos en ejecución también dan cuenta de la extensión de algunos de los ejes radiales más allá de lo que tradicionalmente se ha considerado como la aglomeración Buenos Aires, abarcando una Región Metropolitana extendida.

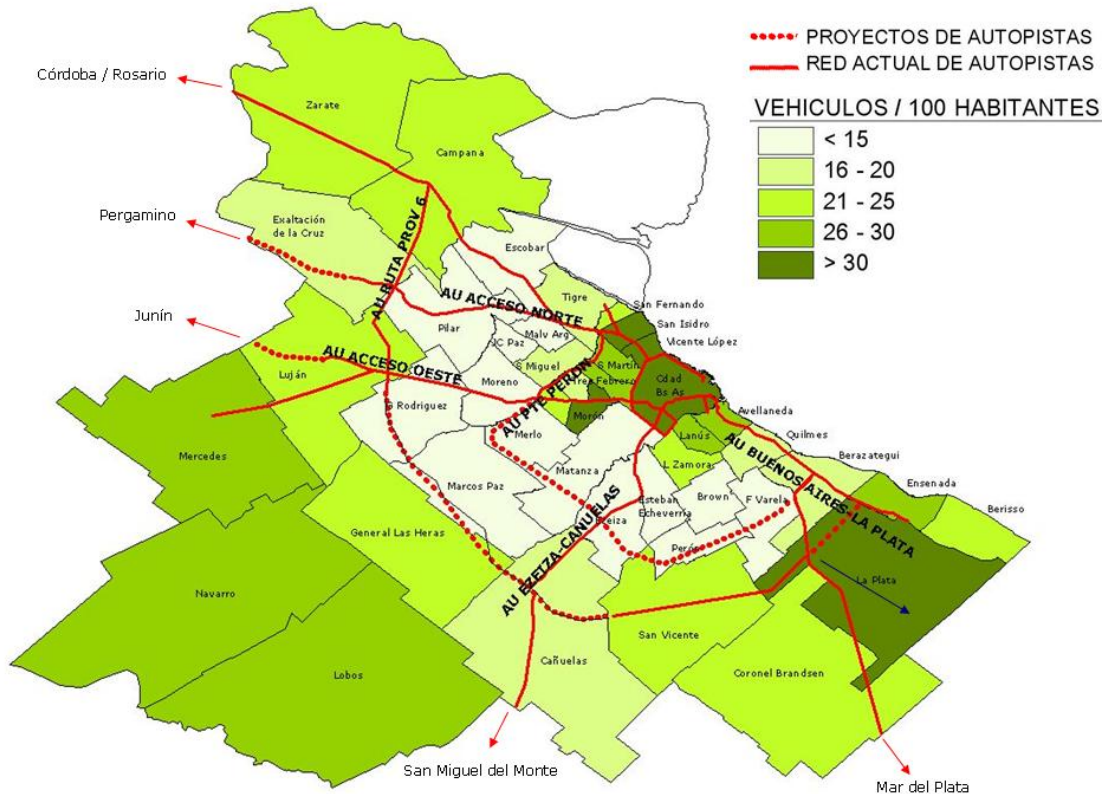


Gráfico N° 3: Red de autopistas de la RMBA y tasa de motorización
 Fuente: Producción propia a partir de datos de la Dirección Nacional de Vialidad

Si hasta la década de 1980 las autopistas seguían cumpliendo un rol relativamente secundario en la dinámica metropolitana y en el esquema general de movilidad, a partir de la década de 1990 cobran un protagonismo asociado con los procesos más dinámicos de transformación metropolitana: complejización de las modalidades de suburbanización, nuevas centralidades comerciales y de servicios, nuevas morfologías de los centros industriales, diversificación de los patrones de movilidad.

La variación del tránsito medio diario anual a lo largo del período muestra una tendencia creciente, con saltos porcentuales muy significativos entre los momentos considerados. El Gráfico N°4, que presenta la variación del tránsito en las principales autopistas metropolitanas, da cuenta de la importancia absoluta del caudal aportado por el área más cercana al centro metropolitano. Las zonas externas, de menor caudal, crecen más rápidamente a partir de la década de 1990, en concordancia con el proceso de reestructuración descrito.

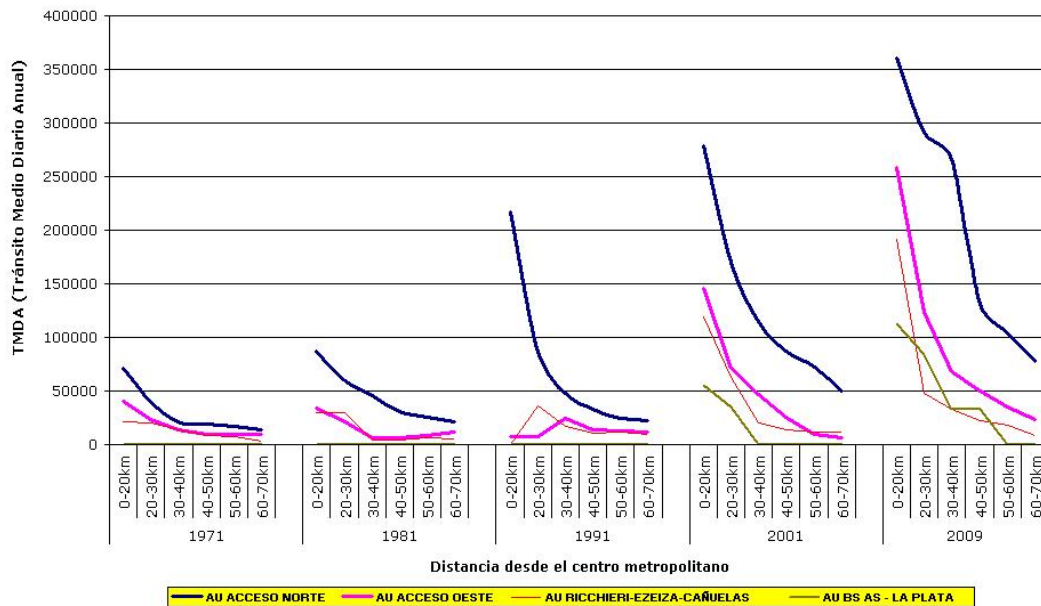


Gráfico Nº 4: Variación del tránsito medio diario anual 1971-2009
Fuente: Producción propia a partir de datos de la Dirección Nacional de Vialidad

Esta reestructuración reciente de la red de autopistas no cuenta con un correlato de mejoras en la red de transporte público. No ha habido, en las últimas décadas, planes ferroviarios que impliquen un cambio positivo de las condiciones de prestación de los servicios, ni acciones de ampliación de la red o implementación firme de innovaciones tecnológicas. Por el contrario, el ferrocarril recorta servicios en áreas donde crece la ciudad y el transporte automotor de pasajeros tampoco amplía su oferta para cubrir las demandas de los habitantes (Gutiérrez, 2008). La consecuencia es un sistema ferroviario que no puede constituirse en eje para los procesos de metropolización y cuyo funcionamiento ocasiona serias dificultades a los usuarios cotidianos. Estos elementos son importantes para la consolidación del modelo de movilidad automóvil intensivo, que describimos en la sección 5.

4. METROPOLIZACIÓN Y AUTOPISTAS: ARTICULACIONES Y TENSIONES

¿Cómo se vincula la red de autopistas con las diversas facetas del proceso de metropolización? Sin agotar el conjunto de procesos en curso en la RMBA, nos concentraremos en los que tienen una relación más estrecha con la red de autopistas: la expansión residencial, la conformación de un nuevo espacio industrial, la afirmación de nuevas centralidades y lo que hemos denominado “tensiones en la frontera metropolitana” (Blanco-Garay Santaló, 2010).

4.1 La expansión residencial: tres procesos diferenciados

La reestructuración de la red de autopistas desarrollada durante la década de 1990 facilitó el despliegue de una nueva modalidad de asentamiento residencial: las urbanizaciones cerradas. En efecto, a partir de esa década el proceso de suburbanización en Buenos Aires adopta un patrón dual. La suburbanización clásica, basada en el loteo de nuevos barrios y en un lento proceso simultáneo de autoconstrucción de la vivienda y de urbanización del barrio, encuentra su límite en las normativas urbanas de finales de la década de 1970, que obligan a que los loteos se realicen con infraestructura básica y con medidas mínimas para cada lote (Torres, 1993). El resultado es que se detiene la incorporación de lotes urbanos y sólo se completan los loteos previos. Se añade a esta tendencia una cantidad significativa de ocupaciones y asentamientos, iniciados en la década de 1980, como casi única posibilidad de acceso al suelo por parte de los sectores de bajos ingresos o marginados del mercado laboral (Buenos Aires, 2007).

A este proceso se agrega otro, completamente novedoso para Buenos Aires: el despliegue de urbanizaciones cerradas que responden, en parte, a la transformación de segundas residencias en residencias permanente y a un extraordinario proceso de valorización impulsado por promotores inmobiliarios, en un formato residencial dirigido a sectores de ingresos medio-altos (Svampa, 2001; Blanco, 2006). Se trata de urbanizaciones con vallado perimetral, control de acceso, seguridad permanente, que pueden tener o no equipamientos centrales compartidos y adoptan diferentes tipologías: barrios cerrados, clubes de campo, pueblos y ciudades privadas, clubes náuticos, clubes de chacras (Szajnberg, 2005).

El tercer proceso de expansión residencial es el basado en los complejos de vivienda social. La construcción estatal de viviendas para sectores de bajos ingresos ha sido particularmente intensa durante la década de 2000, bajo el formato de barrios dotados de infraestructura y equipamiento pero, en muchos casos, con serias limitaciones de accesibilidad y de integración en la trama urbana (Gráfico N°5).



Gráfico N° 5: Complejo de vivienda social construido recientemente en el eje de expansión oeste de la RMBA.
Fuente: Producción propia

Se producen así dos consecuencias significativas para la metropolización. Por un lado, el modelo de urbanización dispersa de los sectores de ingresos medio-altos y altos es despilfarrador en términos de suelo, costoso en términos de extensión de redes urbanas y de servicios, poco sustentable en términos de movilidad (Camagni et al, 2002). Por otro lado, el área de expansión de los sectores de bajos ingresos es intersticial y de baja densidad, lo que dificulta la provisión de servicios de transporte público, aunque admite un proceso de densificación que ya se encuentra en marcha. De todos modos, la producción de vivienda social, plantea en general, serias dudas sobre su sustentabilidad, en términos de ocupación del suelo y movilidad.

Estos formatos residenciales se diferencian en los supuestos de movilidad que involucran: “Así, el proceso de expansión urbana actual en áreas periféricas o intersticiales de baja densidad y provisión escasa o nula de servicios urbanos (para el caso, destacando los de transporte público) admite diferenciar una suburbanización protagonizada por clases bajas, cuya movilidad se apoya prioritariamente en el acceso a servicios de transporte público; y otra protagonizada por clases medias y altas, cuya movilidad se apoya prioritariamente en el acceso a la vialidad rápida (para uso del automóvil, o complementariamente, de transporte alternativo)” (Gutiérrez, 2008:5). Podemos agregar que, en relación con la vivienda social, los supuestos de movilidad también se basan en el transporte público, para el cual pueden tener una escala de demanda relativamente concentrada, pero con servicios locales que sólo constituyen una primera etapa del viaje. El desplazamiento con respecto a la ciudad más consolidada y a los ejes de circulación de escala metropolitana obliga a un primer tramo “local” de un viaje que puede tener varias etapas.

El Gráfico N° 6 ilustra con imágenes algunas de las escenas vinculadas con los barrios de vivienda social, el transporte público, las urbanizaciones cerradas y las autopistas.



Gráfico N° 6: Expansión residencial y movilidad
Fuente: Producción propia

4.2 La extensión del espacio industrial metropolitano: parques y zonas industriales

La actividad industrial en Buenos Aires ha recorrido un camino sinuoso, con alternancia de períodos de crisis y de crecimiento de la actividad. En perspectiva histórica, y desde el punto de vista de la localización industrial, se ha producido un paulatino desplazamiento desde las áreas de antigua industrialización hacia los ejes de autopistas.

El antiguo núcleo de la industrialización estaba situado en algunos barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en los municipios del conurbano más directamente ligados con ella, que forman parte de la primera corona metropolitana. En líneas generales, estas zonas han sido las más afectadas por los sucesivos procesos de reestructuración industrial producidos desde la década de 1970, aunque mantienen en la actualidad un porcentaje importante del equipamiento industrial. Las zonas externas, en cambio, se constituyeron en los ejes más dinámicos y atractivos para la instalación de nuevos emprendimientos industriales, favorecidas, entre otras razones, por la reestructuración del sistema de autopistas metropolitanas encarado en la década de 1990 (Briano-Fritzche, 2007).



Gráfico N° 7: Parque Industrial en el eje de expansión norte de la RMBA.
Fuente: Producción propia

En esta diferenciación de la actividad industrial se advierten dos tipos de tejidos socioterritoriales. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios vecinos, los tejidos son densos e integrados en términos de usos del suelo, funciones, infraestructura, servicios y redes, con una combinación de actividades industriales y residenciales y buena oferta de transporte público. En las áreas de expansión metropolitana, los parques y las zonas industriales, representados en los Gráficos N°7 y N°8, se apoyan en las ventajas de localización derivadas del acondicionamiento apropiado del espacio para la actividad, la normativa (en particular las exenciones fiscales), la fluidez y la velocidad de circulación proporcionada por el acceso a sistemas rápidos de escala metropolitana, regional, nacional e internacional. No son los mismos actores productivos los protagonistas de una u otra estrategia de localización. En líneas generales, en el ámbito más consolidado y denso tienen un papel protagónico las pequeñas y medianas empresas, en tanto que en las áreas de expansión predominan las empresas medianas y grandes.

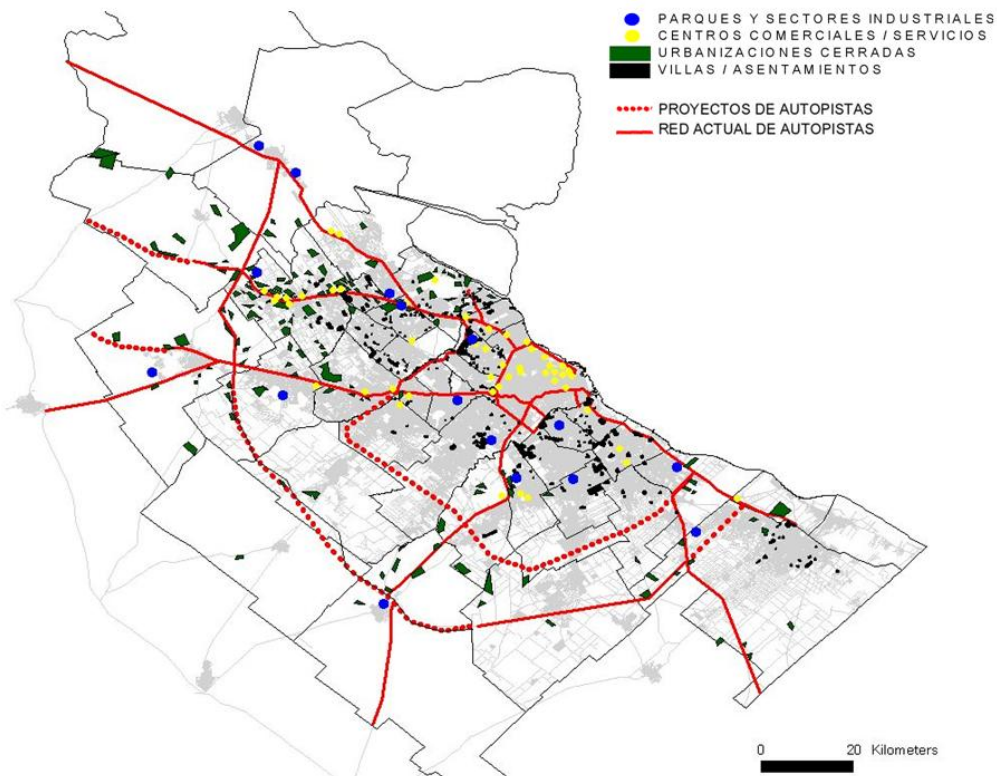


Gráfico N° 8: Autopistas y localización de componentes del proceso de metropolización
Fuentes: Producción propia sobre datos de BUENOS AIRES (2007) y VECSLIR – CICCOLELLA (2009)

4.3 Nuevas centralidades comerciales y de servicios

La reestructuración de la red de autopistas ha sido también un factor de relevancia para el desarrollo de nuevas centralidades comerciales y de servicios. El patrón tradicional de centralidades en Buenos Aires estaba firmemente asociado con calles comerciales que conformaban núcleos en distintas escalas: el centro metropolitano y un grupo amplio de subcentros distribuidos en todo el ámbito metropolitano. Estos subcentros integran un sistema de jerarquías, algunos con alcance para todo un eje de circulación y otros con alcance meramente local. El esquema se completa con largas avenidas que añaden una linealidad comercial.

Dos características significativas de este esquema eran la accesibilidad en transporte público y la conformación de espacios públicos. La mayor parte de estos subcentros crecieron en torno a las estaciones ferroviarias, nodos claves en la expansión suburbana de Buenos Aires desde la década de 1940. Las estaciones del ferrocarril agrupaban la mayor densidad comercial y residencial de las distintas localidades y eran un punto de paso obligado en la movilidad cotidiana, especialmente en la realización del viaje al trabajo (ETPRM, 1972). Al mismo tiempo, estas cualidades de centralidad garantizaban la accesibilidad: la capilaridad de la red de transporte automotor de pasajeros alcanzaba los diferentes barrios y los unía con la estación ferroviaria. El carácter de espacio público estaba dado por su equivalencia con la calle, sin prerrogativas de control de acceso, escenario de la vida social. Se aseguraba también el acceso por su vinculación directa con las redes vehicular y peatonal, por la articulación con otros usos del suelo (tanto en la secuencia horizontal como en la intensificación vertical) y por la permeabilidad del área enmarcada en una trama urbana regular y abierta, que puede atravesarse desde cualquier dirección.

El patrón de nuevos centros comerciales y de servicios comienza a perfilarse tímidamente en la década de 1980 y se afirma en la década de 1990, cuando se produce “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 y comercialización” (Abba, 2010:77). El nuevo modelo puede encuadrarse en una profunda transformación cultural y económica, en directa vinculación con la difusión global de actores, nuevos productos, marcas, formatos y modalidades de consumo. Es importante señalar, por un lado, la vinculación con la red de autopistas en términos de localización (Vecslir-Ciccolella, 2009), y, por otro lado, los procesos de segregación que implican: el acceso es, en principio, casi exclusivamente en automóvil particular, aunque con el tiempo las centralidades más grandes puedan tener oferta de transporte público por la ampliación de la base de consumidores y por la conformación de áreas de empleo; la accesibilidad peatonal está dificultada ya que prácticamente no hay redes peatonales que provean seguridad a los desplazamientos; el ingreso está controlado y sujeto a restricciones. Abba señala que, al tiempo que se produce esa transformación de los procesos de distribución y consumo desde los centros tradicionales hacia las grandes superficies, hay un proceso de “privatización de la movilidad” (Abba, 2010:77)

En cuanto a los servicios, el cambio más importante es la difusión de actividades reservadas casi exclusivamente al área central hacia los ejes de autopistas, en particular hacia el Acceso Norte. Se destacan la aparición de complejos de oficinas; servicios educativos y de salud; y hotelería. Los edificios y parques de oficinas dan cuenta del desarrollo de funciones administrativas que tienen, en principio, una doble relación: con los nuevos residentes (profesionales, pequeños y medianos empresarios) y con las actividades productivas vinculadas con los parques industriales. Los servicios de salud y de educación están en estrecha relación con el perfil socioeconómico de los habitantes de las urbanizaciones cerradas: educación privada bilingüe y con certificación internacional, centros de salud privados con alta tecnología. En cuanto a la hotelería, están representadas por hoteles de 4 y 5 estrellas con centros de convenciones, siempre ubicados al borde de las autopistas, que también dan cuenta de una doble vinculación: con el nuevo equipamiento productivo y de negocios y con un componente recreativo (contacto con la naturaleza, turismo de fin de semana). En todo caso, se trata de la difusión metropolitana de funciones que tienden a localizarse donde el espacio socialmente construido requiere de esos servicios, es decir, en relación directa con los sectores demandantes. Escuelas, centros de salud y empresas comerciales que ya servían a estos sectores sociales colonizan el nuevo espacio residencial.

4.4 Dos miradas desde la autopista: los ejes radiales y la frontera metropolitana

Los procesos descritos precedentemente pueden mirarse con nuevas perspectivas a partir de dos ejes de circulación: las autopistas radiales y las transversales. Los ejes radiales (primero ferroviarios y luego viales) han conformado, históricamente, la estructura básica de organización territorial de la RMBA. Las autopistas transversales y de circunvalación son más tardías y aún su estructuración es incipiente: existen más como proyecto que como orientadoras de la circulación.

El caso de la prolongación del Acceso Norte a través de la autopista Pilar – Pergamino puede servir de ejemplo para analizar las articulaciones y tensiones derivadas de los procesos de metropolización. La autopista Pilar –

Pergamino se extenderá por 180 kilómetros, entre el área más dinámica de expansión metropolitana (Pilar y el Acceso Norte) y una ciudad de 100.000 habitantes (Pergamino) situada en el núcleo productivo de la rica zona agrícola pampeana. En relación con este eje, San Cristóbal (2010) ha identificado claramente la expansión del proceso de valorización inmobiliaria. En torno a los 20 kilómetros que se construyeron desde Pilar hasta Capilla del Señor, se identifican 13 proyectos inmobiliarios bajo el formato de urbanizaciones cerradas, en directa vinculación con la traza de la autopista.

Pero las expectativas de valorización no se limitan a la expansión residencial. Al analizar el Plan de Ordenamiento Territorial de la Municipalidad de San Antonio de Areco, ciudad situada a 110 km del centro metropolitano, se reconoce una voluntad explícita de inserción regional en la RMBA. A pesar de los débiles rasgos actuales de dependencia funcional, se especula que éstos se incrementarán significativamente con la disminución de la distancia-tiempo a partir del proyecto de la autopista. Y en torno a ello, se cristalizan ciertas expectativas de valorización vinculadas a la profundización del turismo cultural existente en San Antonio de Areco, como actividad de articulación directa con el turismo local e internacional de Buenos Aires. El propio municipio identifica varias iniciativas para adecuar el espacio en torno a la traza de la autopista.

El Gráfico N° 9 representa, esquemáticamente, algunas de las perspectivas de valorización territorial identificadas en torno a este proyecto:

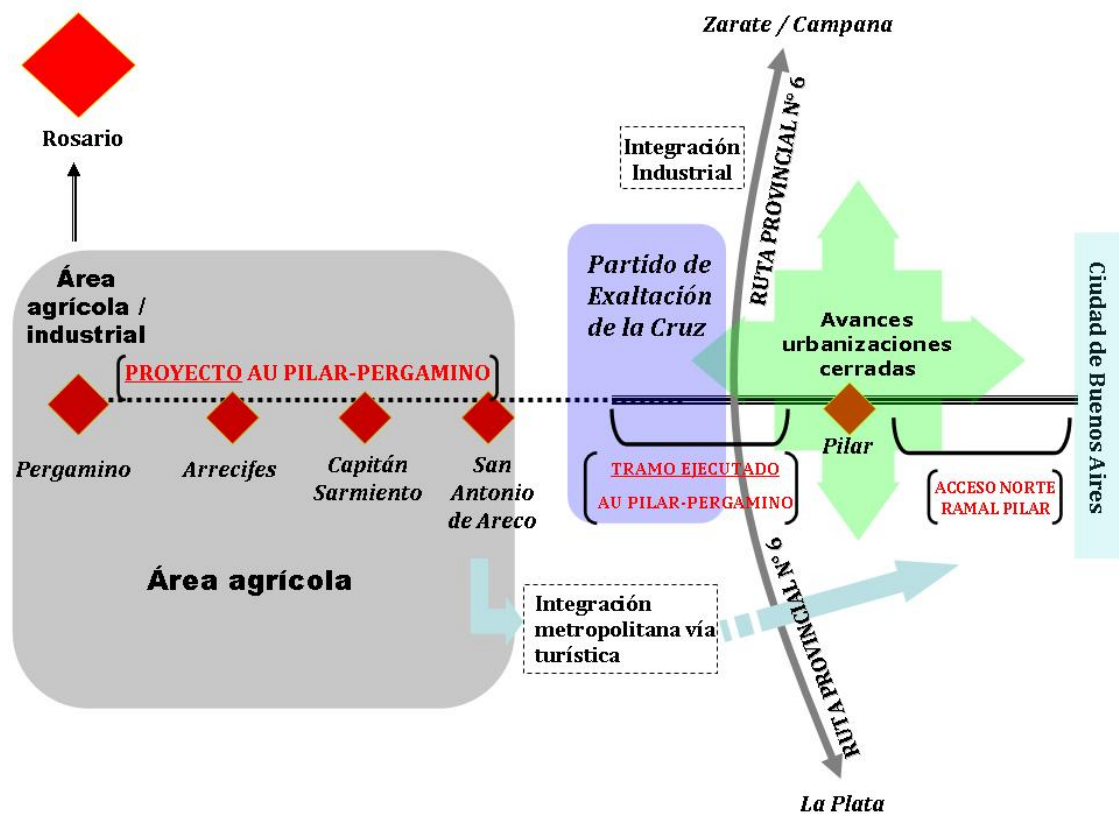


Gráfico N° 9: Expansión de la metropolización en el eje Pilar-Pergamino
Fuente: Producción propia a partir de SAN CRISTOBAL (2010)

A diferencia del eje radial precedente, la Ruta 6 es una vía de circunvalación que describe un arco de aproximadamente 65 km de radio con respecto al centro metropolitano. Como vía orbital representa un eje de avance secundario o intersticial en relación con los ejes radiales. Esto significa que, en una primera lectura, puede seguirse el proceso de apropiación de accesibilidad en curso bajo tendencias similares a la de las autopistas radiales, pero con un cierto retardo.

Esta mirada puede complementarse con dos perspectivas adicionales: la nodalidad determinada por el cruce de radiales y transversal y la zona de frontera, que implica dinámicas diferenciadas al interior de la expansión metropolitana. En relación con la nodalidad, el Gráfico N° 10 da cuenta de la formación de nodos claves en las

inmediaciones de la intersección de la ruta 6 con las autopistas radiales, conformados por emprendimientos industriales y comerciales.

En relación con la frontera, diversas tensiones se generan por el tipo, modalidades e intensidades en el uso del suelo (Blanco – Garay Santaló, 2010). Una primera tensión es la que se produce porque el proceso de valorización inmobiliaria asociado con las urbanizaciones cerradas desplaza a las modalidades de asentamiento de los sectores populares.

Una segunda tensión se manifiesta en la presión sobre los usos rurales intensivos preexistentes. Parte del área estaba dedicada a actividades primarias propias de los entornos de las grandes ciudades: avicultura, horticultura intensiva, floricultura. La valorización inmobiliaria de un mercado residencial en crecimiento condiciona el funcionamiento de estas actividades y pone en riesgo su continuidad (Craviotti, 2007).

Una tercera tensión se expresa en ciudades que tradicionalmente no formaban parte del ámbito metropolitano pero que se encuentran muy condicionadas ante la nueva dinámica, como por ejemplo, Luján, General Las Heras y Cañuelas. En particular, se observan diferenciaciones socio territoriales significativas entre el frente de avance de la urbanización continua y las ciudades que comienzan a recibir la presión metropolitana. Tres aspectos en los que esto se manifiesta son: la diferencial dinámica sociodemográfica; las regulaciones en el uso del suelo que promueven o controlan el desarrollo de urbanizaciones cerradas; y la implementación de mecanismos de mercado que apuntan a restringir la articulación metropolitana dificultando el acceso a la vivienda de los sectores de menores ingresos (Blanco – Garay Santaló, 2010; Adamo et al, 2009). El Gráfico N° 10 esquematiza esas relaciones:

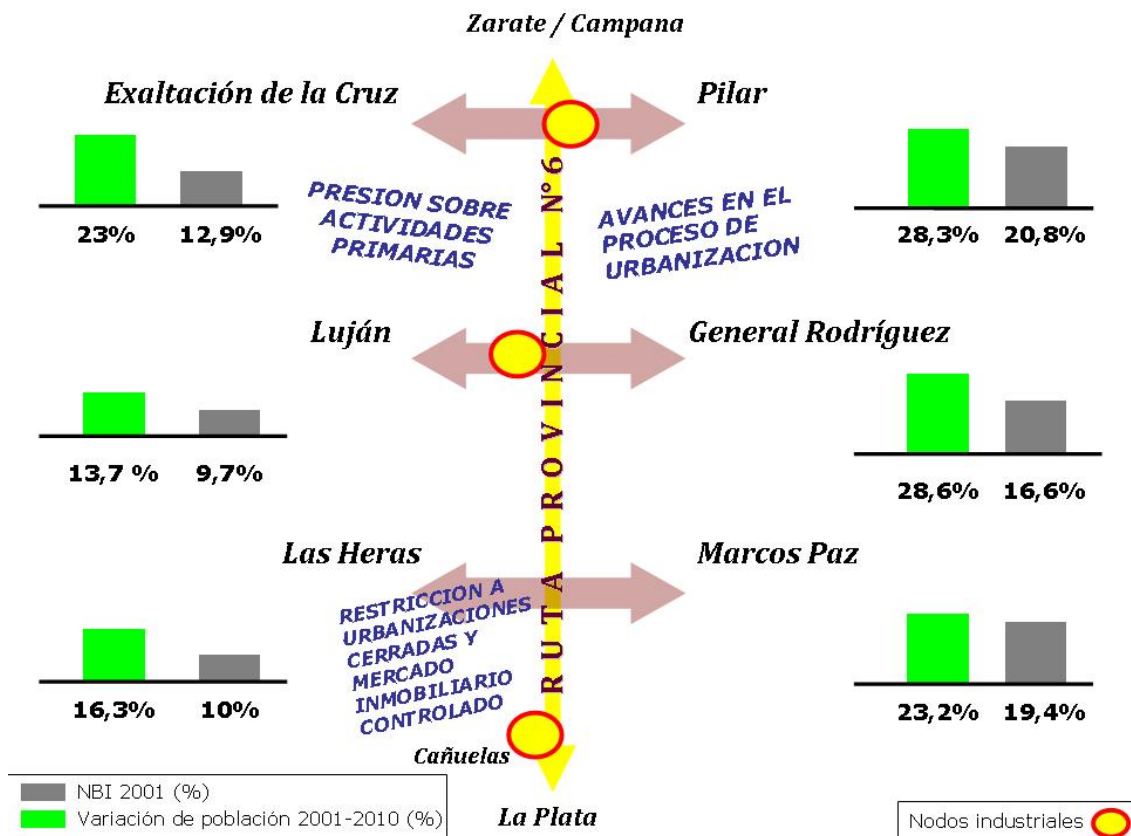


Gráfico N° 10: Tensiones en la frontera metropolitana
Fuente: Producción propia a partir de BLANCO-GARAY SANTALÓ (2010)

5. EL MODELO AUTOMÓVIL INTENSIVO, LAS MOVILIDADES SUBORDINADAS Y LA APROPIACIÓN DE ACCESIBILIDAD

A lo largo del artículo hemos visto cómo una parte significativa de la dinámica metropolitana actual se vincula con la red de autopistas. Esta red supone el uso del automóvil particular como modo de transporte privilegiado y tiene

importantes consecuencias desde el punto de vista de la conformación general del sistema de transporte y de las alternativas de movilidad para amplios sectores de la población.

La importancia del automóvil particular en las condiciones de movilidad en la RMBA no se limita al crecimiento de su uso y a su mayor participación en el total de viajes. Se configura en esta etapa y con particular presencia en el área de expansión urbana, una estrecha asociación entre un patrón de movilidad “automóvil-intensivo” (Blanco, 2006) y formas específicas de urbanización.

Definimos este patrón como intensivo a partir de dos condiciones: la realización de todos los desplazamientos necesarios en automóvil y la consiguiente densidad de automóviles por hogar que se requiere, ya que un vehículo por hogar resulta insuficiente (Gráfico N°11). Entendemos que, para los sectores sociales que comandan la organización de estas áreas urbanas, se trata de una dependencia elegida y no de una subordinación. Las características que adquieren la expansión residencial y las nuevas centralidades presuponen y se realizan a partir del uso del automóvil particular. Bajas densidades y largas distancias para realizar cualquiera de los trayectos que satisfacen las necesidades cotidianas (como el acceso a la escuela, a las compras básicas o al trabajo), se conjugan con una trama urbana interrumpida, fragmentada y discontinua que recorta caminos para la circulación. Las condiciones para la generación de una red de transporte público son débiles: se trata de un mercado disperso, de baja demanda y con elevados índices de rodeo en las escasas líneas de autobuses.

En este ámbito de expansión metropolitana, cualquier movilidad que no se realice en automóvil queda subordinada. Ya sea que se trate de quienes no tienen otra alternativa que el limitado transporte público o de quienes utilizan sus propias bicicletas y motos o realizan largas caminatas para los desplazamientos individuales. Calles de tierra y discontinuidades urbanas, ausencia de redes peatonales, limitaciones de las bicicletas (no siempre utilizables en función de las condiciones del tiempo, de la edad o de la salud de los usuarios), hacen que todos los esquemas de movilidad queden subordinados al modelo automóvil-intensivo (Gráfico N°12). Es el caso, por ejemplo, de los trabajadores que se desempeñan en las urbanizaciones cerradas, que conforman áreas de empleos dispersas y de baja densidad, de difícil acceso.



Gráfico N° 11: Interior de una urbanización cerrada del eje norte de la RMBA, donde se identifican al menos dos automóviles por unidad residencial.
Fuente: Producción propia

Cobran, así, particular relevancia las observaciones de Miralles Guasch y Cebollada (2003:14): “La accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. En un mismo espacio, en una misma estructura territorial, la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos sus habitantes. Cada persona o colectivo de individuos tiene su ámbito espaciotemporal de accesibilidad definido por la organización territorial que caracteriza su ámbito espacial pero también por los vínculos de relación, el nivel de renta, los roles sociales de género, la edad, la procedencia sociocultural, etc. Por tanto, no puede hablarse de la existencia de una accesibilidad genérica para todas las personas de una determinada área. ¿Cuál será la accesibilidad a un lugar al que sólo pueda llegarse en transporte privado de alguien que no pueda conducir o que no tenga coche?”

Las mismas consideraciones son válidas para los emprendimientos productivos y comerciales de las zonas de expansión, desconectados de la red ferroviaria y con débil conexión en transporte público. En el caso de los parques industriales, las localizaciones suponen un uso excluyente del transporte automotor de cargas, aún cuando se cuenta con redes ferroviarias cercanas y accesibles. En el caso de las centralidades comerciales y de servicios, se privilegia la pertenencia a la red de tiempos rápidos del automóvil particular y la visibilidad del frente de autopistas.

En conjunto la configuración resultante está asociada con tiempos rápidos y tiempos lentos (Santos, 1996). Los tiempos rápidos expanden el alcance metropolitano sobre las autopistas y habilitan el distanciamiento entre las residencias y los lugares de trabajo, y entre las residencias y los servicios de uso cotidiano. Para ello es necesario que las nuevas urbanizaciones y las nuevas centralidades se apropien de la accesibilidad que proporciona la autopista.



Gráfico Nº 12: Espacio peatonal y de circulación vehicular
Fuente: Producción propia

Por el contrario, hay toda una serie de asentamientos espontáneos, barrios de vivienda social, servicios comunitarios y pequeños comercios, que sólo tienen como alternativa localizaciones intersticiales, unidas a los nodos de mejor accesibilidad a través de redes cuyo uso implica un tiempo lento: calles de tierra o pavimentos muy deteriorados, baja frecuencia del transporte público, vehículos muy antiguos con dificultades para circular, bicicletas y caminatas (Gutiérrez, 2010). Esta fragmentación socioterritorial queda expresada también en la disponibilidad de vehículos en los municipios donde se imponen estos modelos de expansión urbana, tal como lo refleja el Gráfico Nº3.

Algunos ejemplos de esta situación son los municipios de Pilar, General Rodríguez y Ezeiza, donde las urbanizaciones cerradas tienen amplia difusión. En esos mismos municipios, todos los indicadores sociales revelan que un elevado porcentaje de la población tiene necesidades básicas insatisfechas y que la disponibilidad de vehículo particular es muy reducida, entre las más bajas de toda la RMBA. Esta contradicción entre la urbanización bajo el modelo automóvil intensivo y el bajo nivel de motorización implica una mayor exclusión social.

6. COMENTARIOS FINALES

A lo largo del artículo hemos intentado relacionar los principales rasgos del proceso de metropolización con la reestructuración de la red de autopistas. Hemos partido de la asociación entre la localización de los usos del suelo y las ventajas de localización que otorga la autopista. Sin embargo, nuestra intención ha sido avanzar por sobre esta

simple asociación espacial para dar cuenta de un conjunto de mediaciones y consecuencias socioterritoriales. Entre ellas queremos señalar las siguientes:

En primer lugar, se destaca la conformación de modelos de movilidad particulares para las configuraciones urbanas resultantes. El tipo de expansión urbana, la morfología y localización de las nuevas centralidades sólo resultan accesibles y funcionales bajo el modelo automóvil-intensivo. Éste es, al mismo tiempo, una condición y un resultado de esos modelos de urbanización, es presupuesto y producto. Siguiendo este esquema, se vinculan estrechamente los procesos de construcción y de uso del territorio construido.

En segundo lugar, nos interesa recuperar los proyectos de los actores sociales en la construcción del territorio. En efecto, en los modelos de expansión residencial, en la conformación de nuevas centralidades, en el desarrollo de los parques industriales, hay una dialéctica entre proyectos de los actores y sistema de circulación y no una simple correspondencia de localización. Las modalidades, las morfologías, las lógicas de ocupación y de localización responden a las necesidades y a la capacidad de acción de los sectores sociales que comandan el proceso de expansión. La apropiación de las ventajas de accesibilidad por parte de los actores con mayor poder queda en evidencia en la ocupación del frente de autopistas y en el desplazamiento de todos los demás procesos urbanos vinculados con los sectores de menores ingresos hacia las áreas intersticiales, mal provistas o incluso desprovistas de transporte público.

En tercer lugar, el esquema dominante de urbanización – movilidad, deja conformados esquemas subordinados de movilidad. Desplazarse en el ámbito conformado por la urbanización dispersa y de baja densidad resulta sencillo en automóvil pero sumamente complicado en transporte público, en bicicletas o a pie. De lo que resulta que esa configuración urbana condiciona y subordina las estrategias de movilidad de los sectores de menores ingresos. Las implicancias de esta subordinación son múltiples en tanto condicionan el acceso al trabajo y a los servicios básicos para satisfacer las necesidades sociales.

Por último, las características y dinámicas de los procesos de metropolización interrogan acerca de las políticas públicas que regulan el uso del territorio y la movilidad. De los antecedentes expuestos se concluye que las políticas en materia de planificación urbana y de la movilidad, regulación de usos del suelo, inversión en vivienda social, expansión de redes, servicios de transporte público y gestión del uso del automóvil particular, acentúan la fragmentación y la desigualdad social y territorial en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Estas políticas públicas han sido débiles, discontinuas y poco integradas, relegadas por el predominio de una lógica mercantil de los procesos de expansión urbana. No obstante ello, la implementación decidida de nuevas modalidades de regulación vía políticas públicas dirigidas a promover la equidad social, fortalecidas y sostenidas en el tiempo, se presenta como la alternativa para abordar los problemas socioterritoriales señalados.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- ABBA, A. (2010) "Metrópolis Argentinas. Agenda política, Institucionalidad y Gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales" *Café de las Ciudades*, Buenos Aires.
- ADAMO, S. – CASTRO, H. y MAZZEI, G. (2009) "La búsqueda del campo. Transformaciones demográficas y mercado de tierras en Las Heras, Pcia. de Buenos Aires", en *Actas de las VI Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*. CIEA, FCE-UBA, Buenos Aires (disponible en CD).
- ARGENTINA (1972). *Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana* (EPTRM). Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.
- ASCHER, F. (1995) *Métapolis ou L'Avenir des Villes*. Paris : Odile Jacobs.
- ASCHER, F. "Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques". En *Biennale d'architecture de Rotterdam*, Conferencia 9/5/2003.
- BLANCO, J. (2009) "Redes y territorio: articulaciones y tensiones", en Shmite, S. (comp.). *La geografía ante la diversidad socio-espacial contemporánea*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa. p.1283-1294,
- BLANCO, J. (2005) "De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires". En *Mundo Urbano* Nº28. En http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=188&catid=114&Itemid=6
- BLANCO, J.-GARAY SANTALO, P. (2010) "Autopistas y metropolización en Buenos Aires: articulaciones y tensiones en torno a la Autovía 6", en *8ª Bienal del Coloquio de Transformaciones Territoriales*. AUGM, Buenos Aires.
- Buenos Aires, Provincia (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, La Plata.

- BRIANO, L. – FRITZSCHE, F. (2007) "Transformaciones industriales en el borde metropolitano de Buenos Aires". En *IX Coloquio Internacional de Geocrítica. Porto Alegre*. En <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/brianofr.htm> ISSN 1138-9788
- CAMAGNI, R., GIBELLI, M. y RIGAMONTI, P. (2002) "Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion", en *Ecological Economics*, Nº40. p. 191-216
- CICCOLELLA, P. (2000) Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas: Buenos Aires. ¿Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI? En *Mundo Urbano* Nº 5. En http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=58&catid=79&Itemid=1
- CRAVIOTTI, C. (2007) "Tensiones entre una ruralidad productiva y otra residencial: El caso del partido de Exaltación de la Cruz, Buenos Aires, Argentina." En *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, Nº 23, p. 745-772.
- DE MATTOS, C. (2001) "Metropolización y suburbanización", en *EURE*, vol. XXVII, Nº 80. Disponible en http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612001008000001&script=sci_arttext
- GILLY, F. "Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien", en *L'Espace Géographique*, Tomo 31, Mobilités, p. 289-305, 2002. En <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2002-4-page-289.htm>,
- GUTIERREZ, A. (2008) "Los desplazamientos motorizados y el esparcimiento urbano ilimitado". En *Megapolis transportes y moviidades. Confrontaciones*. En http://www.megapole.org/IMG/pdf/BuenosAires_Gutierrez_PMG948js_E.pdf
- GUTIERREZ, A. (2009) "Movilidad o inmovilidad, ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos". En *XV CLATPU*, Buenos Aires.
- GUTIERREZ, A. (2010) "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial", en *Scripta Nova*, vol. XIV, Nº 331. ISSN 1138-9788 <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>
- LENCIONI, S. (2007) "Condições gerais de produção: Um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional". En *Scripta Nova*, vol XI, Nº 245, ISSN 1138-9788, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm>
- LENCIONI, S. (2010) "Redes, coesão e fragmentação to territorio metropolitano", en *Scripta Nova*, vol XIV, Nº 331. ISSN 1138-9788 <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-69.htm>
- MIRALLES GUASCH, C.- CEBOLLADA (2003) A. Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Fundación Alternativas, *Documento de Trabajo* 25.
- NEL-LO, O. – MUÑOZ, F. (2004) "El proceso de urbanización", en ROMERO, J. (coord.) *Geografía Humana*. Barcelona: Ariel.
- SAN CRISTÓBAL, D. (2010) *Procesos urbano-regionales y transformaciones en las condiciones de circulación. Análisis del eje territorial Pilar-Pergamino*. Tesis de Licenciatura en Geografía, Universidad de Buenos Aires, inédita.
- SANTOS, M. (1996) *A Natureza do Espaço*. San Pablo: Hucitec,
- SVAMPA, M. (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.
- SZAJNBERG, D. (2005) *La suburbanización. Partidarios y detractores del crecimiento urbano por derrame*. Buenos Aires: Ediciones FADU,
- TORRES, H. (1993) *El Mapa Social de Buenos Aires, 1940-1990*. Buenos Aires: FADU-UBA,
- VECSLIR, L. – CICCOLELLA, P. (2009) "Nuevos territorios del ocio y el comercio en la región metropolitana de Buenos Aires (1990-2008)". En *Proyección*, año 5, vol 2, Nº 7, p.1-25.