



ÍNSULAS DE RIQUEZA EN OCÉANOS DE POBREZA... O EL PROCESO DE FRAGMENTACIÓN TERRITORIAL DE BUENOS AIRES

Guillermo C. Tella

Universidad de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

E-mail: guillermotella@yahoo.com

Ínsulas de riqueza en océanos de pobreza... O el proceso de fragmentación territorial de Buenos Aires (Resumen)

El tema central del presente estudio está constituido por el proceso creciente de dispersión y fragmentación territorial al que asisten las metrópolis en general y la de Buenos Aires en particular, derivado del progresivo desvanecimiento de la tradicional e histórica "ciudad compacta". En tal contexto, se examina la forma por la cual, variables tales como el vaciamiento de áreas consolidadas, la descentralización de sectores del área terciaria avanzada, el creciente desarrollo de sistemas de infraestructura viaria -con el consiguiente aumento de la movilidad intra-urbana-, y el incremento de la ocupación del suelo inciden en el surgimiento de piezas urbanas semejantes a ínsulas autónomas que concentran actividades mayoritariamente de consumo. Asimismo se describe una situación dicotómica: mientras en un extremo de la espacialidad se acentúa un proceso de *bunkerización* con alta seguridad y aislamiento, en el otro, se profundiza la desarticulación entre espacios públicos, que quedan desdibujados y lejos de los criterios que históricamente los consagraron como tales.

Palabras clave: dispersión, fragmentación territorial, ciudad compacta, área central.

Wealth islands in poverty oceans... Or the fragmentation territorial process in Buenos Aires (Abstract)

The central subject of the present study is constituted by the increasing process of dispersion and territorial fragmentation attended in several metropolis in general and Buenos Aires particularly, derivated of the progressive disappearance of the traditional and historical "compact city". In such context, it examines the way by variables such as the evacuating of consolidated areas, the decentralization of sectors of the advanced tertiary area, the increasing development of road infrastructure systems -with the consequent increase of mobility intra-urban -, and the increase in the occupation of the ground, all affects appearance of urban pieces like autonomous islands that concentrate activities mainly of consumption. Likewise, it is described one dichotomizing situation: while in an edge of the spaciality accentuates a process of *bunkerización* with high security and isolation, in the other one, disarticulation is being deepen between public spaces, which are blurred and far from the criterion that historically they consecrated.

Keywords: dispersion, territorial fragmentation, compact city, disjointed space.

El proceso tendencial de ocupación

Buenos Aires, organizada desde sus orígenes indianos en torno a un área central fuertemente

estructurada, sobre la ribera del Río de la Plata y con una configuración radioconcéntrica, es la misma ciudad que algunos ilustrados llamaron “*capital de un imperio que nunca existió*” y que aún hoy continúa extendiendo sus límites físicos a más de sesenta kilómetros de su plaza mayor. Esta aglomeración está conformada por una porción central –la Ciudad de Buenos Aires, con tres millones de habitantes– y una periférica –Gran Buenos Aires, compuesta por veinticinco municipios y una población de diez millones de habitantes.

La evolución histórica de la estructura socioterritorial de Buenos Aires, en el contexto del proceso de metropolización de la aglomeración, da cuenta de escenarios diferenciados. El primero de ellos (1870-1930) es en el que se consolidan los centros fundacionales de poblados nacidos en torno a las estaciones ferroviarias, en el marco de una política agroexportadora con la cual se recibió un importante flujo migratorio europeo. Esta población se localizó en extremas condiciones de hacinamiento principalmente en torno al centro de la ciudad y, en menor medida, alrededor de las incipientes áreas subcentrales.

Un segundo escenario (1940-1960) surge como resultado del proceso de industrialización sustitutivo de importaciones, y se caracterizó por fuertes migraciones internas que acentuaban la expansión de la periferia, consolidando la primera corona de urbanización por un lado, y densificando el área central por otro. El pasaje a un modelo como este adquirió una morfología idiosincrática tal que, en algunos aspectos, podría asimilarse a lo que ciertos autores definen como “fordismo periférico”. (Lipietz, 1986).

Una tercera etapa (1960-1980) se consagra a partir del inicio de un desmantelamiento gradual de este tipo de desarrollo y que genera la disminución de la tasa de crecimiento metropolitano, el debilitamiento del peso relativo de las migraciones y la reducción de las políticas públicas (vivienda, transporte, alquileres, etc.) que habían incidido anteriormente sobre el desarrollo urbano. Las décadas del ‘80 y ‘90, correspondientes con el último escenario, están caracterizadas por el impacto de fuertes procesos de globalización de la economía y de dualización de la sociedad.

Actualmente Buenos Aires presenta un fuerte contraste entre centro y periferia, que pone de manifiesto la presencia de determinados patrones que la literatura asigna como producto de una inserción aguda a un sistema global de ciudades, tales como: la destrucción de los tejidos fabriles e industriales, la construcción de ámbitos destinados a la expansión de la economía financiera, el desarrollo de nuevas tipologías edilicias residenciales, nuevas formas de distribución comercial sustentadas en el uso del automóvil particular, la aparición de nuevas modalidades de “comercialización del ocio” en las periferias, la inversión en estructura viaria para dinamizar los desplazamientos y, como contrapartida, el incremento de los asentamientos precarios y de los niveles de violencia urbana.

Asimismo, se ha evidenciado en la última década un crecimiento dicotómico como resultado de una “modernización” acelerada, tardía respecto de sus modelos centrales de referencia: por un lado, una acentuada concentración de la riqueza en determinados sectores sociales y, por otro, un empobrecimiento extremo ante la incapacidad de absorción de fuerzas de trabajo por parte de la industria urbana. (Schneier-Madanés, 1998).

De este proceso diferencial se advierte que: mientras una parte del territorio metropolitano es objeto de inversión en equipamiento e infraestructuras de todo tipo –exhibiendo fastuosamente los efectos de una economía urbana integrada al sistema global–, la otra parte no es convocada para ello. Espacialmente, se evidencia en el surgimiento, por un lado, de espacios estratégicos reestructurados, debido a una fuerte concentración de inversiones de capital, y en contraste con ellos, amplias áreas residuales del modelo, ámbitos en los que se evidencia un cierto abandono debido a que no resultan de interés. (Tella, 2001).

Los patrones de asentamiento

En Buenos Aires, la generación de espacios estratégicos se produce de manera diferenciada y con características específicas, a través de un equipamiento selectivo del territorio, hecho que genera a su vez el incremento de las desigualdades socioterritoriales –características compartidas en muchos de sus rasgos por otras metrópolis latinoamericanas–. Sin embargo, esto se traduce en la formación de verdaderos enclaves urbanos, con aspectos más agudos y de naturaleza más crítica respecto de aquellos atribuidos a las metrópolis de países centrales. (Tella, 2002). De manera que la observación del comportamiento de los espacios reestructurados de ciudades globales en relación al caso de Buenos Aires podría dar lugar a la siguiente caracterización:

- La primera diferencia importante surge a partir de lo que la literatura describe como ámbitos regionales apropiados para el surgimiento de la “fabrica difusa”, con producción deslocalizada, que reemplaza a la “gran fábrica fordista” y a las estructuras y tejidos urbanos que la caracterizaban. Esto implica una creciente descentralización de las actividades productivas del sector secundario para su relocalización en las periferias metropolitanas. (Casariego Ramírez, 1998). En Buenos Aires, las manifestaciones del *postfordismo* no aparecen sustentadas en cambios de igual magnitud sobre la base económica urbana ni sobre la actividad productiva. Si bien se produce la destrucción de la fábrica fordista (principal promotora de los procesos de suburbanización de mediados de siglo), ésta no se reemplaza por nuevas formas de producción industrial sino que marca el inicio del repliegue de la industria en la ciudad. Sí es importante, en cambio, una tendencia creciente –a veces avasalladora– hacia la terciarización y también la suburbanización de muchos establecimientos, tanto secundarios como terciarios. (Soja, 1996).
- En segundo lugar, caracterizan a las ciudades globales la aparición de ámbitos destinados a facilitar la gestión centralizada y la expansión de la economía financiera, lo que se traduce en espacios puntuales apropiados para alojar a las “funciones comando” (de gestión, coordinación y control) de la economía mundial. Estos nuevos subcentros urbanos suelen constituirse en áreas específicas del centro urbano tradicional o en nuevos desarrollos algo apartados de éste, pero que adoptan una fisonomía particular difundida a escala mundial: grandes edificios de diseño innovador y emblemático, construidos con tecnologías de punta (edificios “inteligentes”), que confieren características formales simbólicas al paisaje urbano de las zonas donde se implantan (en algunos casos, anteriormente deprimidas o en estado de obsolescencia urbana), las que operan como atractivo para el terciario avanzado.
- Los nuevos ámbitos de comercialización de bienes y servicios que aparecen en las metrópolis de los países centrales surgen como resultado de un proceso desarrollado a lo largo de varias décadas. En Buenos Aires, la modernización del sector comercial se desarrolló tardíamente (recién a comienzos de los años ´80), a través de un crecimiento explosivo de los grandes centros comerciales que culminaron en la modernización masiva del comercio minorista, en drásticos cambios en las estructuras de comercialización y en nuevos patrones del consumo colectivo. La localización de estos nuevos ámbitos puede reforzar las centralidades existentes o, más frecuentemente, crear nuevos puntos de interés en zonas apartadas o intersticiales, potencialmente accesibles a nivel metropolitano a través de vías rápidas. Para algunos autores, los centros comerciales de Buenos Aires desarrollaron rasgos originales que los diferencian de sus modelos de referencia y produjeron aunque de manera tardía un impacto social y urbano mayor. (Capron, 1996).
- Finalmente, caracterizan a la región metropolitana de Buenos Aires de los ´90, los nuevos desarrollos residenciales que en algunos casos implicaron la continuación de tendencias existentes y, en otros, el surgimiento de tipos urbanos y edificios nuevos. En este contexto, se acentúan los procesos de suburbanización de los grupos medio-altos y altos hacia barrios cerrados, fenómeno que desde la difusión del automóvil fue característico de las metrópolis estadounidenses y del que pueden encontrarse ejemplos en grandes ciudades latinoamericanas (pero que en Buenos Aires no se manifestó de manera importante hasta la segunda mitad de la década del ´80).

Este último proceso se extiende hasta la extrema periferia, posibilitando el mayor consumo de espacio (debido al menor costo unitario de la tierra en zonas menos centrales), la seguridad (frente a la inseguridad de los centros urbanos), un mejor entorno paisajístico y el contacto directo con la naturaleza (frente a los centros densos y contaminados) y una buena –aunque no necesariamente directa– conexión con la red de autopistas como condición ineludible para permitir el acceso mediante el automóvil privado.¹

Como contrapartida y de manera simultánea, se observa la “colonización” de los centros degradados, asimismo por parte de sectores sociales de altos ingresos. Como parte de estos procesos de “*gentrificación*” surgen tipos edilicios específicos tales como los “*lofts*” y las “torres jardín”, con ventajas derivadas de la mayor accesibilidad al centro de la ciudad y de los valores simbólicos urbanos.² Es destacar que ambos procesos, *suburbanization* y *gentrification*, coexisten.

En este contexto, la nueva realidad urbana sumerge a Buenos Aires en un tipo de expansión territorial cada vez más dispersa y fragmentada, donde el aumento de las desigualdades socioeconómicas y espaciales condujo a rever las tradicionales relaciones entre centro y periferia, principalmente, a partir de ciertos procesos de periferización de áreas centrales y de centralización de áreas periféricas, con una dispersión urbana ilimitada y con una metropolización incontenida. De manera que se observa una tendencia de crecimiento a partir de un tipo de *urbanización cerrada*, que tiende a convertirse en una red de exclusión que afecta también a los espacios intermedios. (Vidal-Koppmann, 2000).

Por lo tanto, el nuevo proceso de urbanización presenta dos aspectos singulares: por un lado, los procesos sociales que lo impulsan y, por otro, su repercusión sobre el territorio. De esta nueva dinámica derivan formas espaciales diferentes, cuyas características varían de un lugar a otro según la disposición y superposición de las redes de relaciones económicas, culturales y políticas que atraviesan cada lugar.

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

Una polarización selectiva

Ante la ruptura generalizada de las pautas de localización de actividades, hoy la discusión se ha tornado más aguda y está siendo retomada en ciudades europeas y latinoamericanas. Buenos Aires ha crecido históricamente a partir del comercio de barrio o de las arterias vinculadas al espacio público. Desde hace dos décadas esta tendencia se encuentra sometida a una situación de tensión a partir de la profusión de estos “comercios cerrados” que, con diferentes estrategias, han contribuido al proceso de generación de enclaves que fracturan el tejido socio-urbano de la ciudad. (Tella y Welch Guerra, 2002). Tales enclaves desarrollaron rasgos originales que los diferencian de sus modelos de referencia y produjeron aunque de manera tardía un impacto social y urbano mayor.

En esta nueva geografía espacio-temporal, las redes globales de intercambio y de acceso a la información se han puesto al alcance de los sistemas territoriales de borde. (Kralich, 1998). Las áreas consideradas en términos clásicos como “periferia” o “no-centro”, hoy se ven dotadas de atributos que le permiten insertarse en un escenario de competitividad propios de las áreas “centrales”. En este contexto emergen nuevas centralidades reestructuradas, a partir de patrones socioterritoriales de localización sobre áreas signadas por: bajo nivel socioeconómico, baja densidad poblacional, baja intensidad de ocupación del suelo, baja valuación inmobiliaria, bajo estado de preservación, estructuración funcional entorno a un espacio no-público, alta sumisión al sistema viario general y

alta accesibilidad vehicular.³ Esta transición no implica el desvanecimiento de la antigua estructura urbana, sino su convivencia y conflictiva articulación con nuevas y complejas formas de urbanización.

El denominado proceso de polarización territorial selectiva se manifiesta en la región metropolitana de Buenos Aires a través de la difusión de insularidades terciarias de diverso grado, sobre fragmentos urbanos con características disímiles y con distinta incidencia sobre ellos, y pueden reconocerse al menos tres tipologías claramente diferenciadas:

- sobre una centralidad consolidada, con apropiación de sinergias territoriales.
- sobre un centro local-residencial, con integración a la trama urbana.
- sobre una expansión metropolitana, con dependencia del sistema viario.

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

Tales nodos de concentración de funciones, conformados por artefactos urbanísticos no residenciales, su yuxtaponen a la trama de la ciudad a modo de ínsulas terciarias. En Buenos Aires presenciamos un proceso de reestructuración de la centralidad que transforma todos los ámbitos urbanos y suburbanos. Funciones comerciales, de oficinas y de entretenimientos mutan de manera sustancial. Con lo cual, conviven tres componentes en el sistema de centralidad: el área central, los subcentros tradicionales y las nuevas centralidades.

Área central

El área fundacional de la ciudad de Buenos Aires concentra el mayor número de viajes y de actividades en un reducido espacio. Asimismo, pueden identificarse en su interior espacialidades de fuerte atracción, tales como las áreas de transferencia de Constitución, Retiro y Once, y de concentraciones diversas (comerciales, políticas, bancarias, financieras, institucionales, culturales, recreativas). Entre ellas convive una trama de actividades y de prácticas sociales que articulan ambas espacialidades. (Bozzano, 1999).

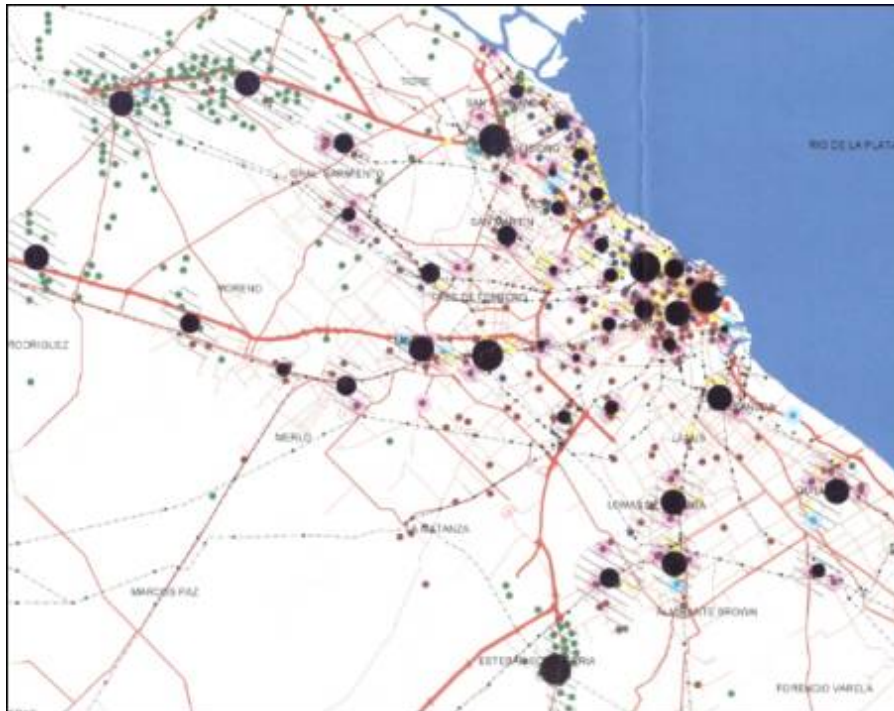
Subcentros tradicionales

Desde su arribo, asentados sobre las tierras altas, los ferrocarriles surcaron el territorio con más de 150 kilómetros de vías, que dieron origen a más del 90 por ciento de los subcentros actuales. A través del tiempo, la red vial fue acomodando su traza respecto de la ferroviaria, y el transporte público le imprimió fluidez y continuidad comerciales a los corredores vehiculares. Algunos de los subcentros tradicionales son: Quilmes, Lomas de Zamora, Morón, San Martín, San Isidro, Avellaneda, San Justo, Belgrano o Caballito.⁵

Nuevas centralidades

Nuevas formas de concentración y de dispersión manifiestan la vocación hacia una economía de servicios en la ciudad, que induce a la diseminación de las actividades sobre el territorio, con migración de actividades de las áreas centrales hacia los bordes metropolitanos; conformando aglutinamientos insulares de pequeños fragmentos urbanizados entrelazados sobre entornos no urbanos. Esta situación manifiesta una interesante relación dicotómica entre procesos que tienden a una mayor integración económica pero, también, a una mayor dispersión espacial. (ver figura N°1).

Figura N° 1
Nuevas centralidades de Buenos Aires



Aglutinamientos insulares de pequeños fragmentos urbanizados sobre entornos no urbanos surgen como resultado de un proceso de integración económica y dispersión espacial.

Fuente: Elaboración propia

Proceso de insularización territorial

La lógica de ubicación que caracteriza a esta reestructuración urbana en gran parte se acoge a los sistemas de centralidad seculares de esta ciudad, y genera problemas sociales, funcionales y ambientales específicos que resulta indispensable afrontar. La nueva modalidad de concentración y de dispersión en Buenos Aires presenta características identificables. Los cambios de escala y de localización de estas centralidades permiten comprobar, en este contexto, cómo las características funcionales de cada una inciden en el fragmento urbano en el cual se insertan. En todos los casos, aparecen funciones dormitorio que se manifiestan estables, sin variaciones relativas, frente a funciones productivas en tendencia claramente reactiva y a funciones terciarias que se expresan con características expansivas.

Tales nodos de concentración de funciones, conformados por artefactos urbanísticos no residenciales, a modo de ínsulas terciarias cada vez más autónomas, se yuxtaponen a la trama y el tejido existentes, en conflictiva convivencia con bolsas de marginalidad, vacancia y pobreza. Estas nuevas lógicas de crecimiento de la ciudad se sostienen en el contexto de un proceso de demandas endógenas y generan la ruptura de las estructuras urbanas sedimentadas a través del tiempo, la degradación cualitativa de las preexistencias, y el necesario incremento de la movilidad por medios privados.⁴

De modo que los estos centros de comercio y de esparcimiento tienden a desvincularse del espacio público –privilegiando el uso del automóvil particular a través de una eficiente conexión con la red viaria–. Desde un punto de vista territorial, constituyen objetos urbanos complejos y efectivos detonadores de fuertes centralidades, creando nuevos puntos de interés en zonas apartadas o intersticiales, potencialmente accesibles a nivel metropolitano. Algunos de los principales componentes en la emergencia de nuevas centralidades es posible ordenarlos en las siguientes

dimensiones:

- que la difusión de las nuevas ínsulas terciarias impone una estructura reticular de exclusión;
- que los ámbitos contenedores de actividades son de carácter privado, y no de tipo público;
- que se produce una colonización de áreas por parte de sectores sociales de ingresos altos;
- que se observan ventajas derivadas de la mayor accesibilidad y de la recuperación de valores simbólicos perdidos;
- que más que un fenómeno periférico, constituye una tendencia de apropiación de sinergias urbanas;
- finalmente, que la conformación de ínsulas desvinculadas de su entorno, fractura el tejido socioterritorial de la ciudad.

De manera que la segregación social, generada a partir de procesos de gentrificación, se presenta como un importante instrumento en la construcción de centralidad. Son las elites quienes se apropian de las nuevas centralidades emergentes y, en este contexto, es el espacio público el que se desarticula, se desdibuja y se rompe.

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

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

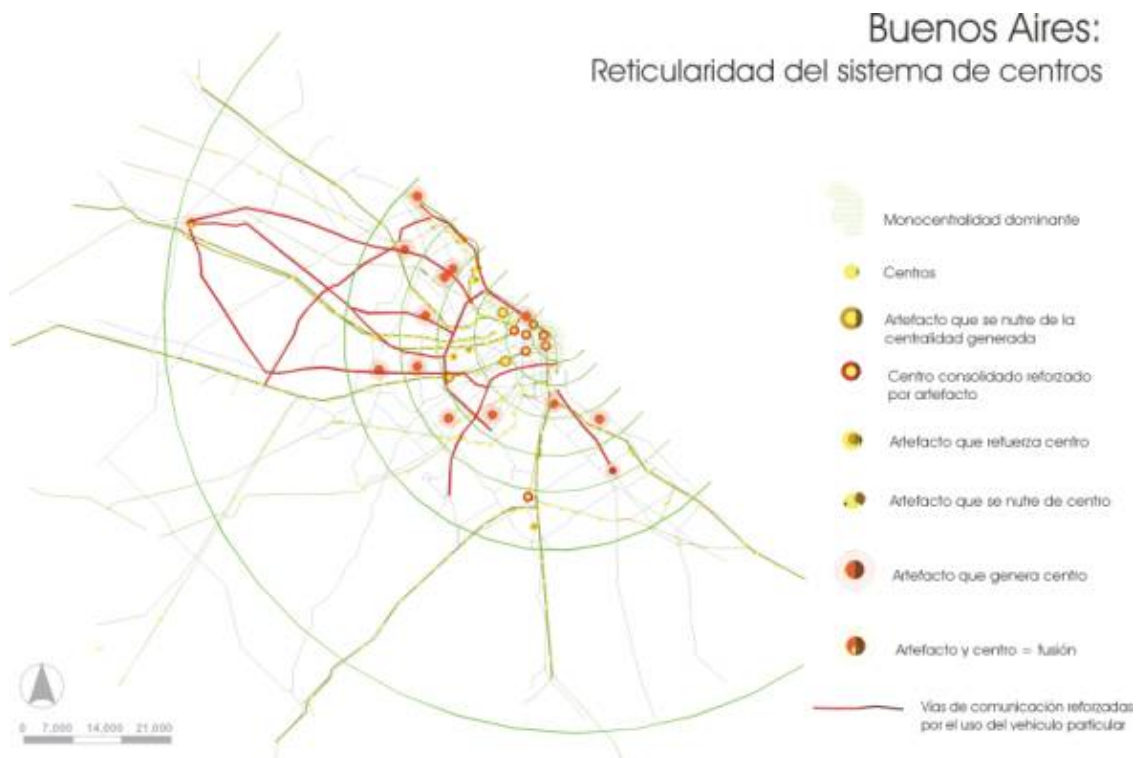
En relación con los efectos sobre el territorio que ocasiona la dispersión de este sistema de insularidad reticular es posible proporcionar algunas consideraciones generales: la instalación de un sistema de nuevas jerarquías urbanas; la dotación de competitividad a un área determinada; el impulso extremo a la movilidad vehicular; un alto consumo de suelo y su excesiva vulnerabilidad ambiental, con efectos no siempre mitigados por los desarrolladores la recualificación del tejido circundante; y su tendencia a la fragmentación socio-territorial.

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

Patrones del sistema de centralidad

En el sistema de centralidades de Buenos Aires, entonces, se pone de manifiesto durante la década de los noventa una situación de fuerte tensión establecida entre la continuidad de algunas tendencias tradicionales de reproducción y la ruptura de otras, ante a la emergencia de nuevas lógicas de concentración de actividades, de movilidad intraurbana y de apropiación del espacio. Desde esta perspectiva, se han identificado los patrones territoriales que definen el nuevo escenario metropolitano (ver Figura N° 2).

Figura N° 2
Reticularidad del sistema de centros



Conviven en la región metropolitana de Buenos Aires dos sistemas de centralidad de relativa autonomía e interacción conflictiva: la de los centros tradicionales y la de nuevos centros.

Fuente: Elaboración propia

- *Consolidación selectiva*
La configuración metropolitana presenta dos patrones principales de crecimiento y de consolidación territorial, a partir de los cuales la mancha urbana se cualifica, densifica y expande: el predominio de los sectores centrales por sobre los ámbitos periféricos, y el predominio de los ejes principales por sobre los espacio intersticiales.
- *Monocentralidad dominante*
La aglomeración urbana se conforma a partir de una fuerte estructura monocéntrica, en torno al área fundacional de la ciudad, sobre la que confluye un encadenamiento radial de subcentralidades urbanas de diferentes jerarquías, alineadas sobre la axialidad de los ejes ferroviarios y confirmadas por la adyacencia y/o confluencia de corredores vehiculares.
- *Polarización urbana*
La diseminación sobre el territorio de una serie de nuevos artefactos urbanísticos, contenedores de actividades no residenciales, produce un *crack* en la ciudad a través de la instalación de una nueva trama de centralidades que polariza la estructura metropolitana y consagra un sistema reticular de movilidad desde la lógica del automóvil particular.

- *Insularización territorial*
De manera que la tendencia tradicional de reproducción del espacio metropolitano, de forma tentacular y en mancha de aceite, colisiona con un incipiente proceso de insularización territorial, conformado por un sistema de nodos de atracción que genera un paulatino vaciamiento de los centros tradicionales, empobrecidos por desinversión.
- *Ámbitos contenedores*
Mientras que los centros tradicionales son utilizados por los sectores bajos de la sociedad, estructurados a partir de la continuidad que ofrece el transporte público y de “la calle” como ámbito de integración, los sectores medios y altos se apropian de las nuevas centralidades, estructuradas desde la lógica del automóvil y a partir de un espacio de carácter privado que funciona como soporte de las prácticas sociales.
- *Diferenciación tipológica*
Este proceso de insularización territorial se manifiesta al menos en tres tipologías claramente diferenciadas: sobre una expansión metropolitana, con dependencia del sistema viario; sobre una centralidad consolidada, con apropiación de sinergias territoriales; y sobre un centro local-residencial, con integración a la trama urbana.
- *Tipologías metropolitanas*
La insularidad sobre expansión metropolitana se compone por un conjunto de artefactos urbanísticos que presentan áreas de influencia de escala metropolitana; vinculaciones directas con el sistema troncal de movilidad vehicular; baja ocupación, consolidación y/o articulación del entorno urbano; y apropiación de los atributos de accesibilidad de la zona.
- *Tipologías urbanas*
La insularidad sobre centralidad consolidada aparece compuesta por un conjunto de artefactos urbanísticos que presentan áreas de influencia de escala urbana, vinculaciones directas con importantes corredores comerciales, densa concentración de actividades terciarias del entorno urbano y adscripción al sistema de centralidad de la zona.
- *Tipologías locales*
La insularidad sobre centro local-residencial se conforma por un conjunto de artefactos urbanísticos que presentan áreas de influencia de escala local, vinculaciones directas con arterias comerciales vecinales, inserción en un tejido residencial consolidado con baja densidad edilicia y poblacional, e integración a la dinámica socio-urbana de la zona.
- *Articulación sistémica*
En consecuencia, conviven en la región metropolitana de Buenos Aires dos sistemas de centralidad: la de los centros tradicionales y la de nuevos centros. Ambos sistemas, de relativa autonomía e interacción conflictiva, se articulan en un nodo dominante: el área central de la ciudad, y ello explica el fuerte carácter monocéntrico que aún ésta ostenta.

Notas

¹. Esta circunstancia provoca una fuerte tensión en los bordes metropolitanos, producto de la nueva dinámica económica sobre las periferias. Sin embargo, los nuevos desarrollos han debido colapsar con una estructura anterior, generada entre las décadas de 1940 y 1960 a partir de procesos de suburbanización popular masiva, intentando vencer la resistencia que en alguna medida ésta ofrecía. (Morano y otros 1997).

². La “gentrificación” se inició tardíamente (a fines de los ‘80) en relación con la experiencia de las grandes ciudades americanas y, por ende, resultan de menor magnitud y peso. Como preferencia residencial de un sector de las élites en los

Estados Unidos, la *gentrification* – que implica una revalorización reciente de los valores “urbanos” de la centralidad y que deriva del término “*gentry*” (personas que por su nivel social sólo están por debajo de la nobleza) – es más reciente que su opuesto, *suburbanization*, el cual implica la lisa y llana huida de la ciudad.

³. Estos centros presentan una estructura de funcionamiento que brinda al público múltiples servicios bajo un mismo techo: amplias superficies de exhibición, patios de comidas, sectores de esparcimiento, sectores de entretenimiento, sucursales bancarias, etc. Por su condición de *pieza urbana*, connota una enorme capacidad reestructurante sobre la totalidad de la ciudad y, como tales, es posible “retirarlas”, estudiarlas y volverlas a insertar resignificadas.

⁴. Las ciudades en general, y la de Buenos Aires en particular, atraviesan por un momento de ruptura en las lógicas tendenciales de crecimiento, con nuevas y complejas formas de urbanización y de organización de los espacios contenedores de actividades, del que no han logrado dilucidar de manera eficiente tanto los tradicionales instrumentos urbanísticos de actuación como tampoco las estructuras epistemológicas actuales.

⁵. Esta jerarquización se apoya en una investigación realizada por Artemio Abba (1995), en la que se aplica con variantes el Escalograma de Guttman, y se complementa con elaboraciones propias. Dicho escalograma es originario de los estudios psicoanalíticos y consiste en la elaboración de un modelo de doble entrada para el escalamiento de sujetos u objetos, a los que se les asignan valores escalares con el propósito de unidimensionalizar los datos examinados.

Bibliografía

ABBA, A. Centros urbanos y equipamiento. En: “*El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y Análisis*”. Buenos Aires: Ministerio del Interior, 1995, p.85-104.

BOZZANO, H., Le territoire métropolitaine. En: *Les territoires de la restructuration industrielle dans la Région Métropolitaine de Buenos Aires*. Universidad de París III-Sorbonne Nouvelle, Tesis Doctoral, 1999.

CAPRON, G. *La ville privée: les shopping centers à Buenos Aires*. Université de Toulouse II, Tesis Doctoral, 1996.

CASARIEGO RAMÍREZ, J. Los Ángeles. La construcción de la post-periferia. *Urban*, N° 2, 1998, p.59-78.

KRALICH, S. El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Eure*, N° 71, 1998, p. 37-56.

LIPIETZ, A. Crisis ecológicas globales y conflictos norte-sur. *Realidad Económica*, N° 133, 1955, p.115-137.

MORANO, C.; TELLA, G. y TORRES, H. Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópolis latinoamericana. El caso de la aglomeración Gran Buenos Aires. *Anales del 6º Encuentro de Geógrafos de América Latina “Lugar y Mundo en América Latina”, 1997.*

SCHNEIER-MADANES, G. Buenos Aires: une métropole en projet. *Urbanisme*, 1998, N° 298, p.14.

SOJA, E. *Six Discourses on the Postmetropolis*. Londres: Imagining Cities – Routledge, 1996.

TELLA, G.; DE LA FUENTE, F.; DIETRICH, P.; BLANCO, M.; y GONZÁLEZ, M. *Del suburbio a la post-periferia. Efectos una modernización tardía en la región metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 2001.

TELLA, G.; WELCH GUERRA, M. (Coord.); BLANCO, M.; DIETRICH, P.; MARTÍNEZ, S.; PASCUAL, N. y ROBLES, S. Importando la periferia a Buenos Aires. Urbanizaciones cerradas en la ciudad consolidada. En: *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura UNESCO, 2002, pp.319-349.

TELLA, G.; (Coord.); BLANCO, M.; GONZÁLEZ, M.; RESELS, M.; SÁNCHEZ, J.; GAETA, M.; MONTES, J. y EGIDO, L. La insularidad tipológica de los artefactos urbanísticos no residenciales. El caso de las nuevas centralidades en la región metropolitana de Buenos Aires. *Anales del IV Coloquio sobre Transformaciones Territoriales “Sociedad, Territorio y Sustentabilidad: Perspectivas desde el Desarrollo Regional y Local*, 2002.

VIDAL-KOPPMANN, S. Las urbanizaciones privadas: ¿Una innovación para la transformación del territorio?. *Memorias del II Coloquio Internacional de Geocrítica “Innovación, desarrollo y medio local: Dimensiones sociales y espaciales de la innovación*, 2002.

© Copyright Guillermo C. Tella, 2005

© Copyright Scripta Nova, 2005

Ficha bibliográfica:

TELLA, G. Ínsulas de riqueza en océanos de pobreza... o el proceso de fragmentación territorial de Buenos Aires. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (50). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-50.htm>> [ISSN: 1138-9788]

[Volver al índice de Scripta Nova número 194](#)

[Volver al índice de Scripta Nova](#)



[Menú principal](#)