

## **CENTRALIDADES EMERGENTES Y RECONFIGURACIÓN METROPOLITANA. Transformaciones socio-territoriales de la periferia de Buenos Aires.**

**Dra. Arq. Sonia Vidal-Koppmann**  
**DIGEO / IMHICIHU / CONICET**  
**Centro de Información Metropolitana (U. de Buenos Aires)**  
**svidal@ciudad.com.ar**

### **Resumen**

Durante los últimos veinte años, la región metropolitana de Buenos Aires ha sufrido importantes transformaciones socio-territoriales, como resultado de una dinámica inmobiliaria liderada por los procesos de mercado.

La construcción de urbanizaciones cerradas por parte de actores privados y la creciente privatización de los servicios públicos han mostrado la consolidación de un modelo económico neoliberal.

La ciudad y sus tradicionales espacios públicos van desapareciendo y dejando en su lugar a nuevas centralidades organizadas en torno a funciones de consumo en las áreas periféricas y en núcleos urbanos privados.

Por lo tanto estas mutaciones constituyen un fenómeno urbanístico que merece ser analizado y puesto en discusión.

### **Resumo**

Durante os últimos vinte anos, a região metropolitana de Buenos Aires sofreu importantes transformações sócio-territoriais, como resultado de uma dinâmica imobiliária conduzida pelo processos de mercado.

A construção de urbanizações fechadas por parte dos atores privados e a crescente privatização dos serviços públicos mostrou a consolidação de um modelo econômico neoliberal.

A cidade e seus tradicionais espaços públicos vão desaparecendo, para deixar no lugar deles, as novas centralidades organizadas ao redor das atividades de consumo nas áreas periféricas e em núcleos privados urbanos.

Em consequência, estas mutações constituem um fenômeno urbanístico que merece ser analisado e posicionado em discussão.

### **Introducción**

El último decenio del siglo pasado, caracterizado por las importantes transformaciones de las áreas urbanas y, en especial de las ciudades metropolitanas, presenta asimismo la particularidad de la concentración de inversiones en determinados sectores de la economía y en ciertos territorios. En lo que respecta al área metropolitana de Buenos Aires, las mayores inversiones recalieron en algunos partidos de la periferia y su destino

fue principalmente, la ampliación de las infraestructuras viales y los proyectos residenciales cerrados de gran envergadura. La industria de la construcción y el sector de bienes raíces adquirieron un auge inusual y por ende, las transformaciones espaciales han sido el corolario de una expansión acelerada de la urbanización.

Al igual que en otras áreas metropolitanas de Latinoamérica, en Buenos Aires el crecimiento de urbanizaciones privadas, los centros destinados al consumo y a la recreación y la hotelería internacional, acapararon el interés de los inversionistas y se constituyeron en elementos relevantes para la reconfiguración socio-territorial, en la que el Planeamiento Urbano estuvo mayormente ausente.

De tal forma la iniciativa privada de los emprendedores con la anuencia de los actores públicos, fue gestora de importantes transformaciones territoriales entre las que se destacan la aparición de nuevas áreas de centralidad en zonas tradicionalmente pobres y degradadas alejadas de la ciudad primada.

La consecuencia más visible de todos estos cambios ha sido la materialización en el paisaje urbano de la polarización social y la desarticulación espacial entre zonas urbanizadas y rurales, creando un territorio híbrido, poblado de archipiélagos urbanizados conectados por vías de circulación rápida y desconectados del resto de la trama urbana..

Dentro de esta nueva estructura las superficies comerciales de gran envergadura han comenzado a competir con los centros tradicionales locales y están marcando la impronta de un nuevo tipo de espacio público.

Esta reconfiguración de la periferia metropolitana lleva a preguntarse cómo se estructuran e interconectan los territorios existentes con los nuevos fragmentos urbanos, y si los mismos son una nueva forma de espacios públicos controlados por actores privados. Para analizar esta problemática, nos abocaremos a definir el concepto de “centralidad emergente” en las zonas periféricas del área metropolitana de Buenos Aires y la noción de área central dentro de formas de urbanización privadas.

### **Centralidades emergentes: hacia la definición del concepto**

Las nuevas centralidades pueden ser definidas como referencias simbólicas, espaciales y funcionales de la estructura urbana, caracterizadas por una compleja dinámica apoyada en las actividades comerciales concentradas y combinadas en diferentes proporciones con actividades burocráticas, recreativas, culturales, etc. (Schelotto, 2004).

Si bien un área de centralidad es concebible como un nodo concentrador de actividades terciarias, especialmente comerciales, no siempre su ubicación espacial obedece a una forma única.

De hecho, guiándonos por los ejemplos localizados en diferentes ciudades latinoamericanas, podemos reconocer: nuevas centralidades dentro de un tejido urbano consolidado; o bien, en zonas periurbanas de urbanización dispersa.

En la región metropolitana de Buenos Aires encontramos una variedad de situaciones que van desde el subcentro emplazado en la ciudad de Buenos Aires hasta la nueva área central de una ciudad privada en la periferia (Vidal-Koppmann, 2007).

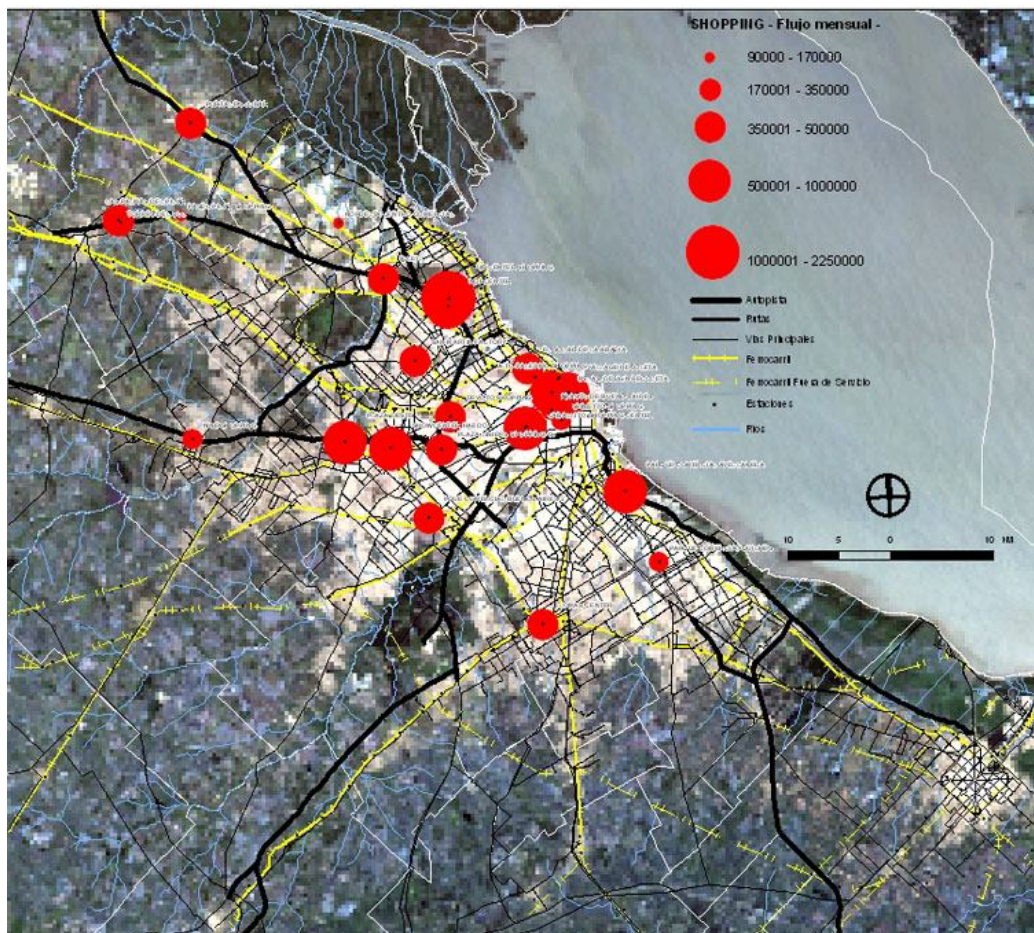
Por un lado, aparece la transformación al interior de la ciudad central incorporando en su trama los “artefactos de la globalización” (De Mattos, 2004), nuevos sectores urbanos (Puerto Madero) y reciclado de edificios históricos con cambio de función (el Mercado de Abasto, el patio de Bullrich, las Galerías Pacífico, etc.) constituyendo una oferta alternativa de paseos urbanos.

Por otro, surgen nodos en barrios alejados de la *city* porteña (Devoto, Villa del Parque, Caballito), pero como en el caso anterior dentro de una trama urbana compacta. Al igual que en el caso anterior la comunidad los ha integrado a sus prácticas de consumo y recreación.

Y finalmente, emergen nuevos nodos de actividad en la periferia asociados a una urbanización insular de baja densidad derivada del modelo de uso intensivo del automóvil particular. Esta situación comienza a competir con las áreas centrales de los municipios periféricos, que en muchos casos evidencian signos de degradación urbana y de obsolescencia. Pilar, Tigre, Canning y Moreno son algunos de los partidos<sup>1</sup> donde puede verificarse esta transformación.

---

<sup>1</sup> Partido es la denominación político-administrativa que reciben los distritos de la provincia de Buenos Aires y cuyos límites coinciden con los límites municipales.



**Figura 1 - Nuevas centralidades en la RMBA**

Fuente: Centro de Información Metropolitana (FADU/UBA), P. Dietrich, 2007.

Analizando la Figura 1 se advierte que en la ciudad principal los grandes centros comerciales, muchas veces vecinos a edificios de multicines o los denominados “*home centers*”, se han insertado en el tejido urbano consolidado y las prácticas sociales cotidianas los han asimilado como un nuevo espacio “público”, altamente frecuentado durante los días hábiles y en los fines de semana como parte de la actividad recreativa. Asimismo, muchos de ellos conforman un segmento de la oferta turística de los hoteles para los visitantes del interior y del exterior del país.

Algo similar sucede en la primera corona de partidos de la conurbación. En general, hipermercados y *shoppings centers* se encuentran fusionados en un mismo predio, casi siempre alejado del casco histórico de la ciudad cabecera, complementando el abanico de alternativas de consumo y/o recreación, pero en este caso, es una oferta destinada a los residentes. Es de notar que el acceso a estas áreas de centralidad se puede lograr mediante medios de transporte público y/o privado (taxis, remises)

Esta situación no es sólo característica en nuestro país. En otras grandes metrópolis se verifican procesos similares. Las investigaciones de Duhau y Giglia para el distrito Federal de México dan cuenta de que *“durante los fines de semana la visita en familia al supermercado, además de estar destinada a la compra de algunos productos, es asumida como un paseo”* (Duhau y Giglia, 2007).

A lo que podemos agregar que en nuestro medio, la asociación del *shopping center* con el supermercado, se ha convertido en uno de los paseos de rutina de importantes sectores de clase media. Después de las compras para el abastecimiento semanal, las familias recorren el *mall* aunque no exista la intención de comprar algo específico, y a lo sumo realizan algún consumo en los locales de comidas rápidas o en los cafés.

El concepto de “nodo” tal como lo definiera K. Lynch (1974) determina correctamente el carácter de estas nuevas centralidades en lo que respecta a su inserción en el sistema intraurbano:

*“Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias [...] o bien sencillamente concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso o carácter físico...”* (Lynch, 1974:48).

La información aportada por el Cuadro 1 permite verificar esta condición en las áreas de centralidad. Por un lado, puede observarse que los flujos de visitantes por mes que en algunos de ellos llegan al millón de personas y en otros superan los 2.000.000, dan cuenta de su importancia como lugar de concentración de actividades: y por otro, la reiteración de rubros semejantes en materia de comercio y servicios está indicando una nueva modalidad en la implantación de usos del suelo urbano, que responde a las nuevas prácticas de consumo.

Por último, también este cuadro evidencia la preferencia en la localización. La mayoría de las grandes superficies comerciales están ubicadas en la zona norte de la ciudad y en los corredores norte y noroeste del Área Metropolitana. Con lo cual la multiplicación de estos espacios semi-públicos también permitiría inferir indirectamente su respuesta a la demanda de los sectores medios y medio-altos residentes en las zonas mencionadas.

**Cuadro 1**  
**Nuevas centralidades en la Ciudad de Buenos Aires y su región metropolitana**

Cuadro 1							
Características de las nuevas centralidades							
UBICACIÓN	DENOMINACIÓN	INAUGURACIÓN	SUP. CUB. M <sup>2</sup>	ESTAC. CUB.	ACTIVIDADES	PERS/MES	EMPL. LOC.
C.A.B.A.	Abasto Shopping	09/10/1998	76.476,84	40.168	entreten., cines, gastronom.	1.000.000	750
C.A.B.A.	Alto Palermo	16/10/1990	32.623,85	32.404	entreten., cines, gastronom.	1.000.000	1377
C.A.B.A.	B.A. Design	18/11/1993	21.577,93	4553,61	gastronomía	300.000	150
C.A.B.A.	Caballito Shopp.	11/10/1994	10.000,00	0	entretenim, gastronom.	690.000	500
C.A.B.A.	Del Parque Shop.	07/10/1995	5.500	2.500	entreten., cines, gastronom.	400.000	295
C.A.B.A.	Devoto Shopping	29/11/2001	24.536	4.169	entreten., cines, gastronom.	370.000	450
C.A.B.A.	Solar d. Abadía	21/09/1995	14.629,35	7.201	entreten., cines, gastronom.	450.000	350
C.A.B.A.	Gal. Pacifico	10/05/1992	30.789	sin informac.	entretenim, gastronom.	750.000	750
C.A.B.A.	Paseo Alcorta	11/06/1992	67.335,81	20.198	entret, cines, gastr., hiperm	600.000	650
C.A.B.A.	P. Bulrich	15/09/1988	25.157,61	4.825	entreten., cines, gastronom.	550.000	500
C.A.B.A.	Parque Brown	08/12/1992	32.000	0	supermerc, gastronom.	350.000	365
C.A.B.A.	Plaza Liniers	29/11/1990	12.500	5.200	entreten., cines, gastronom.	420.000	310
C.A.B.A.	Village	01/07/1999	sin informac.	sin informac.	entreten., cines, gastronom.	650.000	450
C.A.B.A.	Spinetto Shopp.	10/11/1988	32.363	11.909	entreten., cines, gastronom.	300.000	583
Z. NORTE Pilar	las Palmas	29/11/2001	57.000	0	hpermc, home center, entret.	400.000	705
Z. NORTE Pilar	Paseo Pilar	01/04/2006	6.300	5.300	superm, oficinas, gastronom.	160.000	150
Z. NORTE Pilar	Torres del Sol	01/12/1988	15.041,46	0	superm, entret, gastronom.	90.000	450
Z. NORTE Tigre	Nordelta C.Comerc.	01/12/2004	11.268	2.258	superm, gastronom.	170.000	150
Z. NORTE V.López	Norcenter	En construcc.	49.800	8.000	superm, entret, cines, gastr.	600.000	600 proy.
Z. NORTE V.López	Unicenter	12/10/1988	155.380	83.620	superm, entret, cines, gastr.	2.250.000	2.644
Z. NORTE Escobar	Portal Escobar	sin información	35.000	0	hipermercado	400.000	176
Z. NORTE S.Isidro	Soleil Factory	12/10/1987	42.000	0	superm, entret, cines, gastr.	500.000	450
Z. NORTE S.Martin	S. Martin Factory	16/12/1994	35.591	17.409	superm, gastronom.	400.000	257
Z. SUR Avelaneda	Alto Avelaneda	10/11/1995	49.113,35	0	superm, entret, cines, gastr.	900.000	1.200
Z. SUR A. Brown	Boulevard Shopping	09/05/1996	sin informac.	sin informac.	sin informacion	s.i.	s.i.
Z. SUR L.Zamora	Lomas Center	01/10/1993	40.336	15.664	superm, entret, gastronom.	400.000	373
Z. SUR Quilmes	P. Com. Quilmes	23/10/1991	22.000	0	superm, entret, gastronom.	315.000	24
Z. OESTE Moreno	Nine Shopping	20/12/2001	35.927	11.446	superm, entret, cines, gastr.	350.000	s.i.
Z. OESTE Matanza	P. Comerc. Bs.As.	30/11/2000	44.000	0	superm, entret, gastronom.	390.000	26
Z. OESTE Morón	Show Center	29/06/1997	78.000	0	entreten., cines, gastronom.	650.000	s.i.
Z. OESTE Morón	Plaza Oeste	10/06/1997	60.229	50.701	superm, h.c., cines, gastr.	650.000	1086

Fuente: elaboración propia con datos de la Cámara Argentina Shopp. Centers

La localización de los nodos de actividades comerciales en la segunda y la tercera corona se separa definitivamente de las áreas urbanas. Volviendo nuevamente sobre la Figura 1, se aprecia que la ubicación de estas áreas de nueva centralidad se encuentra en relación directa con el trazado de las autopistas metropolitanas. Esta situación incide de manera directa sobre las condiciones de accesibilidad para el conjunto de la población.

En efecto, a medida que nos alejamos de la ciudad de Buenos Aires, el transporte público es cada vez más escaso e ineficiente. La población de menores recursos de la segunda y tercera corona de la región resulta ser la más afectada por la falta de movilidad física, ya que en su mayoría no dispone de un medio de traslado individual propio más allá de un ciclomotor o una bicicleta. En consecuencia, la autopista en lugar de ser un canal de conexión para acceder a estas áreas de consumo y recreación se transforma en una barrera. Las dificultades de accesibilidad constituyen un factor de profundización de la exclusión de los sectores socio-económicos menos pudientes.

Las áreas de centralidad fuera de las ciudades y cerca de las autopistas parecerían destinadas sólo a las franjas de población que utilizan el automóvil individual como

medio de transporte. De una forma sutil, el ordenamiento territorial de estas nuevas formas arquitectónicas está reforzando una situación de fragmentación social, iniciada por la localización de las urbanizaciones privadas.

En este sentido, se advierte una relación directa entre los barrios cerrados localizados en zonas semi-rurales y las nuevas centralidades conformadas por las grandes superficies comerciales. En los ejemplos de Pilar y de Tigre, en la subregión norte del AMBA, los desarrolladores y agentes inmobiliarios han señalado que las actividades comerciales siguieron la instalación de los estratos de población media-alta en las urbanizaciones privadas.

La visión de los desarrolladores es coincidente con la de los funcionarios del área de Planeamiento de diferentes municipios que en ruedas de trabajo han afirmado que el “fenómeno country” sirvió para atraer a otras actividades asociadas con la “modernización y el progreso”.

Este entusiasmo por parte de los actores públicos en los aspectos positivos de la expansión urbana, no ha permitido tomar cabal conciencia de las consecuencias de la fragmentación territorial y de la segregación social que va aumentando con la privatización de los espacios públicos.

Como resumen de la totalidad de los ejemplos de nuevas centralidades localizadas en la región metropolitana, hemos elaborado el Cuadro 2. En el mismo intentamos mostrar una diferenciación de dichos nodos, que ha surgido del relevamiento in situ. La localización dentro de la ciudad o fuera de ella, la concentración de diferentes actividades, y su caracterización como espacios públicos o semi-públicos, permiten establecer diferentes tipologías en las centralidades emergentes.

### **Cuadro 2** **Tipologías de las nuevas centralidades**

<b>LOCALIZACIÓN</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>intra-urbana:</b> ciudades tradicionales, ciudades privadas</li> <li>• <b>extra-urbana:</b> polos administrativos y/o comerciales</li> </ul>
<b>USO DEL SUELO PREDOMINANTE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>comercial:</b> shopping center, hipermercado, home center, etc.</li> <li>• <b>servicios:</b> administrativos, culturales, educativos, otros.</li> <li>• <b>recreativo:</b> multicines, amenidades, otros.</li> <li>• <b>usos mixtos</b></li> </ul>
<b>CONDICIÓN URBANÍSTICA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• espacios públicos</li> <li>• espacios semi-públicos</li> </ul>

Fuente: elaboración propia

Considerando la segunda y tercera coronas del AMBA, los desarrollos más consolidados son las concentraciones de edificios de grandes superficies en la periferia de las ciudades y en localizaciones próximas a los corredores rápidos de transporte. La autopista Panamericana en sus ramales hacia los distritos de Pilar y Escobar, en la subregión noroeste es la que hasta el presente ha concentrado la mayor cantidad de inversiones, y en consecuencia presenta incipientes áreas de nueva centralidad rodeadas por zonas de edificación dispersa.

### **El espacio público en las ciudades privadas**

En la década de 1990, durante el gobierno de Menem signado por una política neoliberal de desregulación económica y de privatizaciones de empresas, los barrios cerrados protagonizaron el “boom” inmobiliario, ya no sólo orientados al segmento AB de la población, sino también a profesionales de clase media, deseosos de cumplir el sueño de la casa propia en un entorno agradable y en apariencia seguro.

De esta época data la aparición en la región metropolitana de más de 300 proyectos de urbanizaciones privadas concentrados predominantemente en los corredores norte y noroeste (73 %).

La localización de los emprendimientos trajo aparejado la instalación de grandes superficies destinadas a usos comerciales y de servicio. Podemos citar como ejemplos el denominado “Km 50”, y en épocas más recientes el desarrollo del “Km 42”, en el municipio de Pilar<sup>2</sup>. Las denominaciones responden a su localización con respecto al Acceso Norte – Autopista Panamericana (Cuadro 3).

**Cuadro 3**  
**Principales emprendimientos e inversiones privadas en el municipio de Pilar**

<b>Proyecto</b>	<b>Inversión (dólares)</b>	<b>Ubicación</b>
Sheraton Hotel	20.000.000	Km 50
Bureau Pilar I	13.000.000	Km 50
Jumbo –Easy	60.000.000	Km 50
Village Cinema	17.000.000	Km 50
Bingo Oasis	6.000.000	Km 50
Office Park	35.000.000	Km 42

<sup>2</sup> El municipio de Pilar forma parte de la 3ª corona de partidos que rodean a la ciudad de Buenos Aires y es uno de los que ha recibido la mayor cantidad de inversiones inmobiliarias.



Supermercados Norte – Carrefour	8.000.000	Prox. Km 50
Universidad y Hospital Austral	100.000.000	Prox. Km 50
Shoppings Torres del Sol - Palmas del Pilar	20.000.000	Km 50
Arcos del Pilar (comercios)	1.000.000	Km 42
Blue building (oficinas)	s/i	Km 42

Fuente: elaboración propia sobre la base de información de Blanco (2000) e información del Suplemento Economía Diario La Nación.

En el Cuadro 3 hemos consignado las principales inversiones realizadas en estos dos puntos. Es de destacar que la transformación operada en el territorio fue acompañada por la ampliación de los canales de comunicación y por los avances tecnológicos en materia de comunicación e información. También debe remarcarse la variedad de la oferta y la sofisticación de los equipamientos en los nuevos emprendimientos, buscando la exclusividad mediante servicios alternativos, incorporando edificios “inteligentes” y mecanismos de seguridad sofisticados.

La continuidad del proceso de urbanización privada a partir de 2004, cuando el mercado inmobiliario se recuperó de la crisis económica, determinó la aparición de incipientes nodos en el sur y dentro de los denominados pueblos privados.

El concepto de “pueblo privado” o “ciudadpueblo” merece una breve explicación; ya que si bien se trata de una denominación comercial, sus características estructurales y funcionales superan la escala de los clubes de campo y de los barrios cerrados.

Al comienzo del siglo XXI, la irrupción de los mega-proyectos en el mercado inmobiliario marcó el punto de inflexión, que en nuestra opinión, representa la ruptura casi total con la ciudad tradicional. La ciudad privada o “ciudadpueblo”, hizo resurgir el riguroso *zoning* de un urbanismo basado en la Carta de Atenas, asociado a una planificación simplista de espacios adaptados y canales de interconexión.

Este tipo de emprendimientos, de los cuales se han puesto en marcha seis en la región, difieren de las otras tipologías no sólo por su escala. Si bien están calculados para una población que oscila entre los 25.000 y los 130.000 habitantes y la superficie de algunos de ellos supera las 1300 hectáreas, las diferencias más profundas las encontramos en el orden estructural y funcional.

La “Ciudadpueblo” o “pueblo privado” reúne un conjunto de barrios cerrados en torno de un área central, a la que pueden acceder residentes externos a las urbanizaciones privadas.

El grado de consolidación de estos emprendimientos es dispar. Indudablemente, el proyecto que ha alcanzado mayor desarrollo es Nordelta en el municipio de Tigre<sup>3</sup>, seguido por el Complejo Villanueva. Una posible explicación del éxito comercial de estos proyectos podría sustentarse en la distancia a la ciudad de Buenos Aires, que es menor de 30 kilómetros.

En el primero de los mencionados, la meta poblacional de 130.000 habitantes está bastante lejos de ser alcanzada, puesto que sólo habitan en el lugar alrededor de 5.000 personas; pero a pesar de ello, el Centro Comercial ya cuenta con un supermercado, 50 locales instalados y una playa de estacionamiento con capacidad para 300 vehículos. Su realización fue prevista en tres etapas, de las cuales hay dos finalizadas y una tercera en marcha, que quedará concluida con la instalación de un complejo de cines.

La inversión en esta área comercial ronda los cuarenta millones de dólares. El complejo se completa con edificios para estudios y oficinas y un Centro Médico privado. La propuesta está dirigida en principio a los habitantes de Nordelta; pero no descarta su utilización por vecinos de otras localidades.

Próximo a este centro comercial, se está edificando un paseo de compras en el Complejo Villanueva, otra de las ciudades privadas emplazadas en el Partido de Tigre que cuenta con once barrios cerrados (Figura 2). El Paseo Villanueva ha sido concebido por sus diseñadores como el área central o “corazón” de esta urbanización y han calculado para su realización una inversión de U\$S 70.000.000. La superficie de todo el conjunto que incluye un *shopping center* y oficinas es de 10 hectáreas.

---

<sup>3</sup> Municipio localizado en la 1ª corona del AMBA, subregión Norte.



**Figura 2. Complejo Villanueva (ciudad privada)**

Fuente: EIDICO S.A., Revista Tigris, 2006.

Al igual que el área central de Nordelta, su funcionalidad ha sido pensada para captar la demanda de las 116 urbanizaciones privadas emplazadas en la zona que los desarrolladores han denominado “nuevo Tigre”; esto incluye el sur del municipio de Escobar y el norte del municipio de Tigre.

Un ejemplo semejante, pero de menor dimensión, se encuentra localizado dentro del municipio de Pilar en el emprendimiento denominado “Estancias de Pilar”. En este caso también se trata de un conjunto de barrios cerrados, que en una primera etapa han ocupado 150 hectáreas y en una segunda ocuparán alrededor de 180. La población residente en la actualidad es de alrededor de 1200 habitantes, y sus desarrolladores

estiman alcanzar una meta de 8.000 con el transcurso del tiempo, y cuando los siete barrios planificados estén terminados. En este complejo se erige un incipiente subcentro, “El Pueblo”, que está conformado por un conjunto de locales comerciales y algunos estudios de profesionales, artistas plásticos y/o artesanos. Completan el equipamiento un colegio privado católico y una capilla que está en construcción (Figura 3).



Figura 3 – “El Pueblo” en Estancias de Pilar (Ciudad privada)

Fuente: Página web de Estancias de Pilar, 2006.

El Pueblo con sus locales gastronómicos y su oferta de servicios básicos aspira a convertirse en el eje de animación de la vida cotidiana y sus diseñadores no descartan la posibilidad de la atracción de habitantes de las localidades vecinas.

En la totalidad de los ejemplos analizados, se observa que en el diseño de estas pseudo-centralidades existe una ausencia de usos institucionales, con excepción de la localización de colegios privados. En efecto, las delegaciones municipales, los destacamentos de policía, bomberos, etc., o bien las oficinas de entes autárquicos se encuentran ubicados en las áreas centrales de los centros urbanos próximos.

La noción de centralidad en las ciudades privadas por el momento se encuentra restringida a un conjunto de actividades asociadas con el consumo y la recreación. Bajo este punto de vista se vuelve discutible su caracterización como espacio público, puesto que debe remarcar la vigilancia privada como mecanismo de control y el derecho de admisión en los edificios privados de uso colectivo. Por ende, en estas nuevas centralidades es necesario diferenciar la condición de espacio público, de la de espacio de dominio colectivo.

Por otra parte, la autonomía de infraestructuras en manos de la gestión privada, su vinculación con núcleos emergentes de comercio y servicios, y su conectividad con los

centros urbanos vecinos genera una dinámica de flujos de actividad distinta a la establecida dentro de las jerarquías del sistema de centros urbanos “tradicional”. La ciudad privada está interconectada por las redes de tránsito rápido con los nodos comerciales de gran envergadura, la proximidad con una ciudad intermedia tradicional, no es condición necesaria para que se construya un flujo cotidiano sustentado en una dinámica de interacción urbana, que en algunos casos es inexistente.

Por otra parte, esta nueva dinámica propia de las diferentes formas de urbanizaciones cerradas, en las que el perímetro cercado constituye el patrón común, pondría en evidencia un fenómeno de mutación del espacio público, obligándonos a establecer otras categorías para definir la relación público/privado y urbano/rural.

En efecto, los espacios comunes dentro de los perímetros cercados ostentarían la condición de espacios de uso colectivo pero no abiertos para todo público, o con derechos de admisión reservados.

En este sentido, la ciudad privada mostraría una importante disparidad con respecto a su entorno. Su inserción en un medio ambiente rural, no limita la provisión de todos los servicios ni de los equipamientos indispensables para la vida cotidiana. Por el contrario, constituye una prueba de cómo los servicios privados superan con creces a los que se encuentran en la ciudad tradicional. Los proyectos en marcha, gozan de una creciente autonomía.

El problema surge al pensar en la articulación entre núcleos tradicionales y urbanizaciones privadas, y de la consideración de las nuevas centralidades como nodos que estructuran el tejido urbano continuo con el tejido urbano quebrado por la presencia de enclaves cerrados.

Es indudable que en la trama urbana, la movilidad y el transporte juegan un rol esencial como conectores. Sin embargo, el transporte público que a través de los canales podría constituir un flujo articulador es casi inexistente. La conexión entre los mega-emprendimientos y el resto de la región es posible mediante el uso de medios particulares. Los emprendimientos privados de mayor envergadura y grado de consolidación poseen su propio sistema de *transfers*, y nuevas modalidades de transporte privado semi-público, tales como *remises* y *charters* han encontrado un “nicho de oportunidad” frente a la demanda creciente.

Paralelamente a estas nuevas modalidades de transporte subsisten los ferrocarriles metropolitanos, en un estado de deterioro notorio, a pesar de haber sido concesionados. Podríamos arriesgar que la presencia del ferrocarril también reforzaría la segregación.

Un determinado sector de la población (los residentes de las urbanizaciones) se maneja con movilidad propia; el resto (empleados o visitantes circunstanciales) lo hace por tren afrontando las incomodidades inherentes, o paga algún tipo de transporte privado.

Cualquier otro tipo de servicio de transporte público debido a las bajas densidades tendría que ser subsidiado por falta de rentabilidad.

En el resto de los servicios (recolección de residuos, seguridad) y de las redes de infraestructuras básicas (gas, agua corriente, desagües, etc.) no existe la integración con la trama urbana, ya que son provistos por los mega-emprendimientos en forma privada (redes de cañerías, plantas de tratamiento, plantas depuradoras, etc.).

Volviendo sobre el análisis de los denominados “centros cívico-comerciales” (áreas centrales internas de las ciudades privadas), nuestra opinión es que están más cercanos a un urbanismo escenográfico que a un área central funcional. Las características de los comercios y la frecuencia de utilización permiten deducir que forman parte de una ambientación local para los residentes de esas ciudades y eventualmente, en los fines de semana o feriados pueden ser parte de un posible circuito de visitantes de los alrededores, más por curiosidad o recreación que por alguna necesidad específica.

Las comunicaciones mediadas por el automóvil particular y las distancias entre localidades no conducen a un recorrido dentro de las prácticas urbanas cotidianas. Podrían ser un elemento aglutinador de la comunidad local (countristas); pero no un componente articulado funcionalmente con la trama urbana tradicional.

Por otra parte, en los ejemplos estudiados es más evidente la función comercial que la cívica, en todo caso la denominación “social” sería más ajustada a la naturaleza de los mismos.

### **Consideraciones finales sobre la naturaleza híbrida de las centralidades emergentes**

Los cambios derivados de la globalización económica han impactado con mayor fuerza en las metrópolis que de manera directa o indirecta, participan del sistema global de ciudades. La expresión territorial de las transformaciones socio-económicas se ha evidenciado en procesos de privatización de los espacios públicos y en la concentración de inversiones en determinadas áreas.

El paisaje urbano de las regiones metropolitanas presenta una superposición de territorios o “multiterritorialidades” (Haesbaert, 2004), en un estado de hibridez que obliga a repensar las categorías de definición de lo público y lo privado. Dentro de este contexto la noción de “espacio público” también ha mutado.

En las ciudades privadas se ha buscado replicar este ámbito mediante la localización de usos del suelo destinados al comercio y/o servicios. En todos los casos que hemos estudiado, los espacios públicos abiertos son controlados por dispositivos electrónicos y/o personal de seguridad privada y ofrecen una escasa variedad de actividades (predominando las de consumo). Su estructura y funcionalidad se acerca más a un “*shopping* a cielo abierto” que al centro de una ciudad tradicional.

Las densidades, la dispersión de los conjuntos residenciales, la privacidad de lo público, van estructurando un tejido híbrido que intenta parecerse a una ciudad, se autodenomina de esta manera y se pretende legitimar por medio de reglamentos de edificación, de zonificación y de convivencia. En tanto que para poder recrear un ambiente con mayor diversidad, se permite la instalación de estudios, talleres de arte, locales comerciales y algún que otro condominio de oficinas, argumentando que todos estos usos constituirán una fuerza centrípeta para atraer a los habitantes de otras localidades.

Pensamos que este es un intento de los desarrolladores para que, con el transcurso del tiempo, algunos de los residentes que realizan a diario viajes pendulares entre la ciudad privada y el centro de Buenos Aires, terminen por radicar sus actividades laborales próximas a sus domicilios; y que, además, la apertura controlada de visitantes le otorga al conjunto mayor visibilidad.

Los proyectos en marcha evidencian que mediante un *zoning* totalmente controlado, se están disminuyendo las situaciones de incertidumbre y de riesgo propias de la variada naturaleza de las ciudades. Para lograr este cometido, el control comienza en los tramos de acceso desde la autopista con cámaras de video de circuito cerrado y seguridad privada, protegiendo de esta forma la llegada hasta el portal de entrada en cada una de las ciudades. Luego, el perímetro cercado de todos los barrios es otro mecanismo que lo refuerza; aún en el pueblo que dice ser “de puertas abiertas”, se aclara que está dentro de un ámbito protegido.

En lo que respecta a los equipamientos (cines, comercios minoristas, locales gastronómicos, etc.) no resulta evidente que hayan sido proyectados como complementarios de lo que puede encontrarse en la ciudad abierta. Su localización ha

sido pensada en función de las demandas de los residentes de los barrios cerrados, para animar la vida cotidiana de estas urbanizaciones.

Algo semejante ha sucedido con la localización de grandes superficies comerciales fuera del tejido urbanizado y en relación directa con las autopistas metropolitanas. De acuerdo con la opinión de los desarrolladores, los equipamientos de abastecimiento y de amenidades responden a las necesidades de los nuevos pobladores radicados en forma permanente en las urbanizaciones cerradas.

En consecuencia, hay que destacar que la privatización de la ciudad no sólo abarca la función residencial; paulatinamente, se van cerrando otras actividades con sus correspondientes espacios adaptados (espacios de recreación, de consumo, culturales, etc.) y la ciudad como espacio público, se va diluyendo y degradando.

En todos los ejemplos estudiados (municipios de la segunda y tercera corona metropolitana), se pudo verificar cómo los “elementos fijos” portadores de la imagen de modernidad (cadenas de importantes hipermercados, complejos de cines, centros comerciales, etc.) no se localizaron en las respectivas áreas centrales de las ciudades, sino fuera de ellas, creando un nuevo nodo hacia donde convergen flujos de personas, bienes, información, etc.

Estos espacios no pueden ser rigurosamente definidos “espacios públicos”, sin embargo, parecería que van reemplazando a los “elementos fijos tradicionales”: la plaza, la calle peatonal comercial, las áreas verdes para recreación, etc. Mientras que la noción de espacio público va quedando relegada a aquellos elementos que permiten la conectividad entre los nuevos nodos de actividad (básicamente, redes de circulación).

En resumen, nos encontramos frente a una mutación de la periferia urbana caracterizada por la superposición de lógicas de suburbanización diferentes que se corresponden con etapas socio-económicas perfectamente determinadas, tanto por su historicidad como por su especialidad. En esta nueva forma de expansión de los suburbios metropolitanos sobresale la concentración de inversiones privadas de manera puntual, en determinadas áreas y el acompañamiento de las mismas mediante la inversión pública en infraestructuras, priorizando este crecimiento planificado por el mercado, y descuidando, al mismo tiempo, la gestión y la planificación urbana de los centros tradicionales.



## Referencias bibliográficas

DE MATTOS, C. Santiago de Chile de cara a la globalización ¿otra ciudad? En AGUILAR G. (Coord.), Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países. México DF: H. Cámara de Diputados LIX Legislatura, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias, Consejo Nacional Ciencia y Tecnología, 2004, p. 19-52.

DUHAU, Emilio y GIGLIA, Ángela. Nuevas ciudades y prácticas de consumo en la ciudad de México: del micro comercio al hipermercado. Revista Eure, 2007, vol. 33, n° 98, pp. 77-95.

HAESBAERT, R.. O mito da desterritorializacao. Do “Fim dos territorios” a Multiterritorialidade. Río de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004, 395 P.

LYNCH, K. La imagen de la ciudad, 4ª. Edición. Buenos Aires: Editorial Infinito, 1974, 207 p.

SCHELOTTO, Salvador. Accesibilidad, ciudad metropolitana, periferias, centralidades democráticas y el espacio de lo público. Seminario Montevideo (2004). Disponible en: [www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html](http://www.seminariomontevideo.edu.uy/smvd6/marco.html)

VIDAL-KOPPMANN, S. Reestructuración económica y nuevos territorios urbanos en las periferias metropolitanas de América Latina. En Lima Da Silveira R., Pereira P. C., Ueda V. (Org.). Dinámica inmobiliaria e reestructuracao urbana na America Latina. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2006, p. 14-44.