

INFRAESTRUCTURA DE CIRCULACION Y TRANSFORMACIONES TERRITORIALES RECIENTES EN LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.

Jorge Blanco (*)

INTRODUCCIÓN

En el título del trabajo sugerimos ya el objetivo central: analizar las relaciones que se producen entre la renovación y ampliación de la infraestructura de circulación y las transformaciones territoriales de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Sólo cabe agregar que del conjunto de la infraestructura se trabajó con la red de autopistas de la ciudad. El término reciente (que también aparece en el título) requiere ser precisado: se trata de las transformaciones producidas durante la década de 1990, en la que en Argentina se implanta decididamente el modelo económico y político basado en los postulados del neoliberalismo. La adopción de este modelo ha implicado una profunda reestructuración de los distintos sectores de actividad económica y del territorio.

El transporte metropolitano ha sido uno de los campos de aplicación de las recetas neoliberales. Los servicios de trenes urbanos y de subterráneos han sido entregados en concesión, el transporte automotor de pasajeros se ha abierto a la entrada de nuevos operadores –los servicios urbanos de oferta libre-, algo similar sucedió con un tipo especial de taxímetros –los remises- y la red de autopista ha sido concesionada a operadores privados encargados de su mantenimiento y ampliación mediante el sistema de cobro de peajes.

Tal vez sea éste el principal justificativo para el empleo de la noción de reestructuración del transporte metropolitano, entendida como una organización estructural que tiene como protagonistas a nuevos actores con poder de decisión y que implica la transformación de las relaciones entre los distintos modos que componen el sistema. Los procesos mencionados anteriormente implicaron la incorporación de nuevos actores a la esfera del transporte metropolitano. En cuanto a la relación entre modos, el creciente uso del automóvil particular, el deterioro de los servicios ferroviarios verificado a partir de los años 60, el estancamiento de la red de subterráneos durante décadas, y las crecientes pérdidas de pasajeros del autotransporte son algunos de los aspectos centrales que modificaron dichas relaciones.

En este proceso de reestructuración se aprecian expectativas diferenciales con respecto a los modos. Mientras que para el ferrocarril el plan estuvo dirigido básicamente a recuperar cierta confiabilidad en el servicio y para el subterráneo sólo recientemente van tomando forma propuestas de expansión, en el caso de la infraestructura vial la renovación ha tenido objetivos más ambiciosos.

Los accesos viales a la Capital Federal, fueron sometidos a una ampliación de envergadura, que destrabó la situación de inmovilidad en la que se encontraban. Esta ampliación incluye la renovación de los accesos ya existentes y la construcción de otros nuevos. De allí que pueda deducirse que se refuerza el lugar central que el automóvil particular estaba comenzando a ocupar, a partir de la conjunción de las causas mencionadas: priorización de la red vial por sobre el transporte público en el conjunto de inversiones, presión de la industria automotriz y de las grandes empresas constructoras y cambios en los patrones de movilidad que implican la creciente aparición de viajes menos rutinarios y más diversificados por modificación de los patrones residenciales, de la localización de algunas actividades urbanas (especialmente el comercio y la recreación) y de las pautas de consumo. El modelo resultante da prioridad a las demandas de grupos sociales con disponibilidad de automóvil particular y plantea limitaciones para el futuro.

Para abordar el objetivo planteado se presentará una breve síntesis de la evolución histórica del sistema de autopistas metropolitanas y se pasará revista a las principales características del proceso de concesión de dicha infraestructura. En las siguientes secciones la atención se concentrará en la estructura de la red y en la vinculación de la reestructuración vial con procesos más generales urbano-regionales que se están desarrollando en la región metropolitana de Buenos Aires. Finalmente, un pequeño caso de desarrollo de centralidad diferencial, en el partido de Pilar, servirá como ejemplo de articulación de la infraestructura de transporte y las transformaciones territoriales.

(*) Profesor en Geografía. Docente e investigador del Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Argentina.

Domicilio particular: Arenales 60 – 8°B – II – 1870 Avellaneda – Buenos Aires – Argentina. Tel./fax 54-11-42226350. E-mail: jblanco@sion.com

La red vial no ha sido, sino en épocas bastantes recientes, el patrón ordenador de la expansión urbana. Ese lugar lo ha ocupado históricamente el ferrocarril que, a modo de terminal en escala del modelo nacional, generó una red marcadamente radioconcéntrica. Los ejes viales sólo actuaron como ejes primarios de la expansión en algunos pocos casos, conformándose habitualmente como reforzadores de la estructura organizada por el ferrocarril o como ejes secundarios.

Las primeras vías –autopistas o semiautopistas según las definiciones habituales- de envergadura fueron la avenida General Paz y la Ricchieri, construídas a fines de los años 30 y 40, respectivamente. Ambas tuvieron ya efectos importantes sobre el uso del suelo. La primera, impulsando la localización de industrias en el primer cordón del conurbano, en el período de intensificación del modelo de industrialización por sustitución de importaciones. En el caso de la autopista Ricchieri, generó la instalación de grandes complejos recreativos y el desarrollo de la urbanización en el ángulo sudoeste de la Capital Federal.

A fines de los 60 y principios de los 70 se agregan otros accesos viales: el Acceso Norte (con sus ramales a Tigre, Escobar y Pilar) y parte del Acceso Oeste. En el caso del Acceso Norte, iniciado en 1948 y concluido en 1972, su construcción se transformó en un fuerte impulso para la conformación de una nueva zona industrial, que hoy permanece como la más dinámica de la aglomeración. Al mismo tiempo, el Acceso Norte se convirtió en un eje de expansión suburbana de sectores de ingresos mayores que los que habitualmente iban a residir en áreas poco densas. Con respecto al Acceso Oeste, dado que representó un eje de expansión secundario en relación con el ferrocarril Sarmiento y la ruta nacional 7, sólo muy posteriormente se constituyó como una vía de avance de la urbanización, en especial con la conformación de áreas de segundas residencias y de suburbanización de sectores de ingresos medio bajos.

A pesar de la existencia de numerosos proyectos de autopistas, recién a fines de los '70 y principios de los '80 se reactivó la construcción de arterias de este tipo, con el plan del gobierno militar. Las autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno, desarrolladas íntegramente dentro de la Capital Federal, fueron las primeras en construirse en el área interna de la urbanización, es decir no como un eje de acceso sino para la llegada hasta el propio centro de la aglomeración, dentro de un área densamente ocupada. En este caso, el impacto no se manifiesta en la expansión urbana, sino más bien en la fragmentación urbana resultante de la imposición de una infraestructura sin ningún tratamiento de articulación con el ámbito urbano en que se implanta. La concreción de estas autopistas instala un elemento significativo para la organización metropolitana: el acceso al área central del automóvil particular a través de vías rápidas.

Durante el resto de la década del 80 las modificaciones de la red son relativamente secundarias. Pero con el plan político-económico implementado a partir de principios de los '90, se origina una nueva etapa en la red de autopistas de la RMBA. Esta etapa se caracteriza tanto por la ampliación de obras existentes como por la formulación de nuevos proyectos y por la implementación de un sistema de peaje en todas las autopistas de la red.

En su conformación actual, la red de autopistas metropolitanas comprende (ver Figura N° 1):

- El Acceso Norte, con sus tres ramales hacia Tigre, Escobar (Ruta Nacional 9) y Pilar (Ruta Nacional 8).
- Las Autopistas Lugones e Illia, que son la prolongación del anterior, dentro de la Capital Federal.
- El Acceso Oeste (Ruta Nacional 7).
- La Autopista Ricchieri y su prolongación hacia Cañuelas.
- Las Autopistas Dellepiane, Perito Moreno y 25 de Mayo, dentro de la Capital Federal.
- El Acceso Sudeste
- La Autopista Buenos Aires – La Plata, que aún debe ser completada y que conecta con la autovía ruta 2.
- La Autopista 9 de Julio Sur
- La avenida General Paz, de circunvalación parcial.
- El Camino del Buen Ayre, que vincula los Accesos Norte y Oeste.
- El Camino de Cintura, que siendo una vía discontinua y del tipo semiautopista (con cruces a nivel y semáforos), constituye una segunda avenida de circunvalación.

Excepto las tres últimas, todas las demás tienen una dirección radial, entre el conurbano y el área central. El Camino del Buen Ayre, el Camino de Cintura y la General Paz permiten la conexión entre los ejes radiales.

En la misma Figura N°1 se han identificado los principales proyectos:

- La Autopista Ribereña, que unirá la Autopista Buenos Aires-La Plata con la Autopista Illia y cuyo trazado no termina de definirse en el área reciclada de Puerto Madero.

- El Arco Sudoeste, también llamada Autopista Parque Presidente Perón, que completará la circunvalación iniciada por el Camino del Buen Ayre, en dirección a la cabecera del Puente Buenos Aires-Colonia.
- El Acceso Sudoeste, antiguo proyecto que, aparentemente, ha sido abandonado debido a conflictos para la liberación de la traza.
- La Ruta Provincial 6, que unirá una serie de ciudades situadas a una distancia de entre 60 y 70 kilómetros del centro de la aglomeración (Campana, Luján, Cañuelas, San Vicente, La Plata) y que constituirá el anillo exterior de la red vial metropolitana, pasando por un área externa a los límites actuales de la aglomeración.
- La cabecera del Puente Buenos Aires-Colonia, que estará situada en las inmediaciones de la localidad de Punta Lara.

De las autopistas existentes, se han entregado en concesión a operadores privados los Accesos Norte y Oeste, la avenida General Paz (junto con el Acceso Norte), las autopistas Buenos Aires-La Plata y Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas. Excepto la Buenos Aires –La Plata, todas las demás fueron licitadas bajo los lineamientos de la ley 23696, de Reforma del Estado y del decreto específico, que establecen la entrega en concesión mediante el sistema de peaje.

Luego de este proceso de adjudicación (descrito con detalle en Rima-Gerosi, 1995 y Blanco, 1999), cobraron impulso otros proyectos viales, tales como la prolongación del Camino del Buen Ayre, la ampliación de la ruta 6 y la construcción del Puente Buenos Aires-Colonia.

En conjunto se prevén inversiones del orden de los 3.500 millones de dólares, tal como se detalla en el cuadro N°1. En el mismo cuadro puede apreciarse, además, la participación de grandes empresas constructoras, nacionales e internacionales, en la reestructuración de las autopistas metropolitanas. Las inversiones previstas, además de ser importantes por su gran magnitud, representan un cambio estructural en la organización de la red de autopistas metropolitanas.

Cambios en la red de autopistas y cambios en la organización del espacio metropolitano

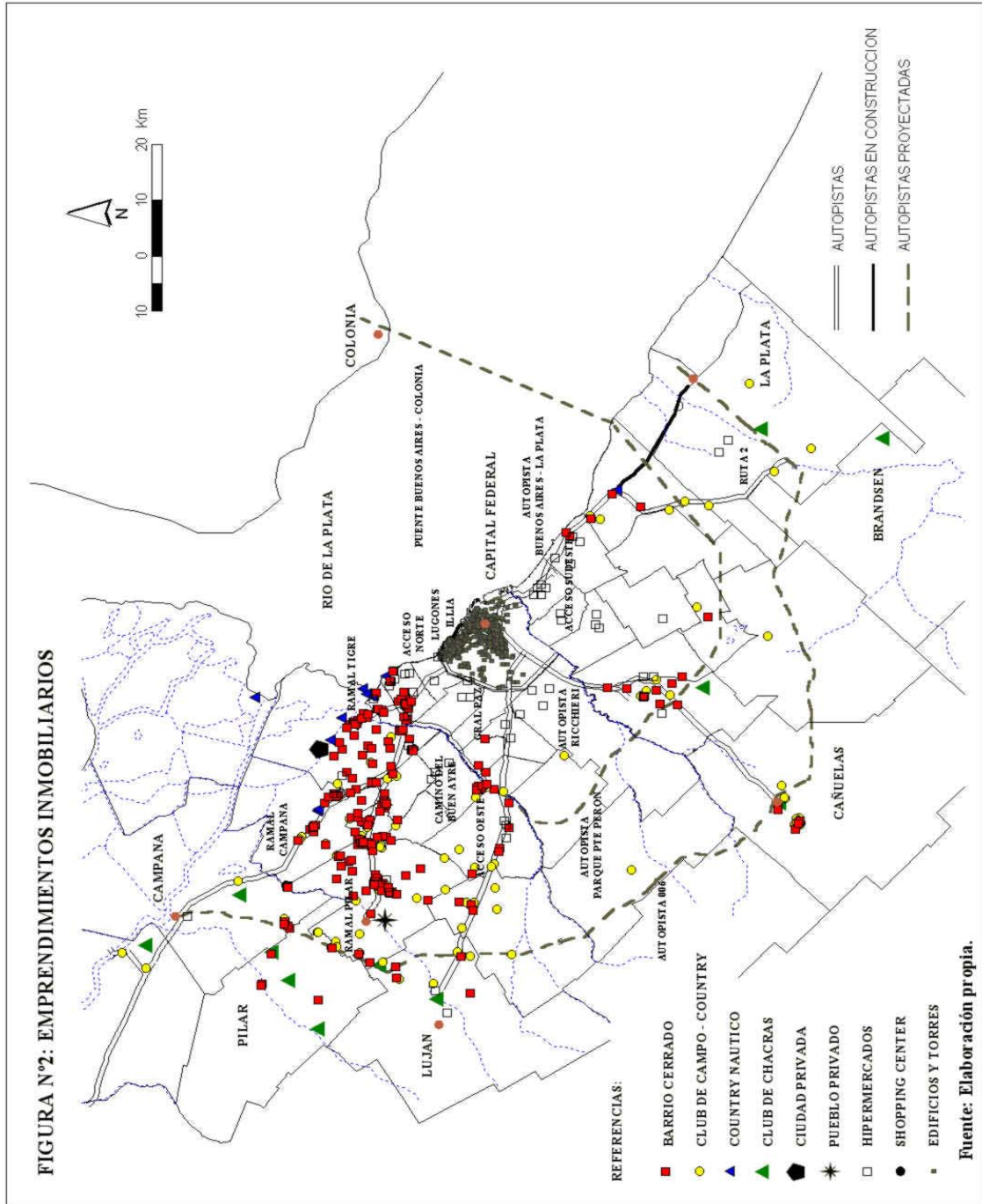
La Región Metropolitana de Buenos Aires está registrando un proceso de cambio en su organización. En particular, hay transformaciones importantes en los patrones de suburbanización residencial y en la localización de diversas actividades económicas, tales como la industria, el comercio y la recreación. Sin dudas, estas modificaciones implican variaciones significativas en las pautas de consumo de los sectores sociales involucrados y, lo que es aún más importante, recorta los grupos sociales que usufructúan estas modificaciones. Estas pautas de consumo tienen un común denominador: son “automóvil-intensivas”, es decir, todas implican la disponibilidad de movilidad en automóvil particular (y a veces, implican la disponibilidad de más de un automóvil por hogar). Ninguno de los nuevos patrones locacionales está relacionado con el transporte público y todos ellos, en cambio, presuponen que la gran mayoría de los usuarios utilizan sus automóviles.

Para ejemplificar lo antedicho se han seleccionado algunos rasgos característicos de los procesos en desarrollo en la Región Metropolitana de Buenos Aires y se han representado en la Figura N° 2.

Figura N°1: Red de autopistas metropolitanas
Fuente: PROREMBA



Figura N°2: Emprendimientos inmobiliarios
 Fuente: PROREMBBA



La reactivación del mercado de construcción de viviendas es una de las principales transformaciones en la Región Metropolitana. Luego de un período de notable retracción, a partir de 1991 comenzó a notarse un nuevo dinamismo. En una muestra tomada de los avisos destacados de los dos diarios de mayor circulación pudieron observarse algunas tendencias con respecto a la localización de los nuevos emprendimientos de edificios para vivienda (Blanco, 1998 y Blanco, 2000b). En la Capital Federal los emprendimientos estaban focalizados en las porciones norte y central; el área sur de la ciudad (la de peores condiciones socioeconómicas) presentaba muchos menos emprendimientos, reflejando la selectividad que implica abordar hasta la saturación primero los mercados de mayores niveles de ingresos, para luego “derramarse en cascada” hacia grupos sociales de menores ingresos, sin llegar a cubrir las áreas con mayores necesidades en materia de vivienda (Blanco, 2000b). También dentro de la Capital Federal puede advertirse la influencia de la red de subterráneos como atracción para los emprendimientos inmobiliarios, aunque en ciertas direcciones están relacionados subterráneos y autopistas. En el conurbano la asociación con las autopistas es mucho más notoria, tanto en la reactivación del crecimiento de los partidos más cercanos a la Capital Federal como en los nuevos procesos de suburbanización.

Hasta inicios de los años '90 el patrón habitual de expansión residencial periférica estaba comandado por grupos sociales de ingresos medio-bajos y bajos, usuarios casi excluyentes del transporte público. Estas mismas áreas periféricas eran utilizadas como segunda residencia por sectores de ingresos medio-altos y altos. Desde los '90 puede reconocerse una transformación importante de estas segundas residencias en residencias permanentes y la aparición de otras modalidades residenciales como los barrios cerrados. La asociación de estos emprendimientos con la red vial es muy fuerte (Figura N°2) e implica la utilización cotidiana del automóvil particular para el desplazamiento residencia-trabajo. Es interesante señalar que, además, han aparecido servicios especiales de transporte automotor de pasajeros organizados por cada uno de estos countries o barrios cerrados.

De todos modos, no debe suponerse que la suburbanización de sectores de ingresos medio-bajos y bajos ya no se produce. Es probable que continúe siendo el proceso que involucra a mayor cantidad de personas, aunque el valor de este tipo de operaciones inmobiliarias haya perdido importancia relativa.

La modificación de las modalidades de comercialización de productos y la aparición de nuevas pautas de consumo tiene una manifestación clara en el rápido crecimiento de los shopping centers e hipermercados. Los shopping centers presentan un doble patrón locacional. Por un lado, algunos de ellos están situados en antiguas áreas comerciales, o cerca de ellas. Por otro lado, un gran número de emprendimientos está ubicado sobre vías rápidas. Los hipermercados, por su parte, han seguido una estrategia que privilegió los accesos viales. En la Figura N°2 puede observarse el fuerte peso de la cercanía de autopistas en la decisión locacional y la concentración en el primer cordón del conurbano, en el que se conjugan densidades de población relativamente altas con promedios de ingresos de nivel medio. El rubro entretenimientos (en especial los complejos cinematográficos), ha seguido un patrón similar al descripto para los shopping centers e hipermercados. Estas tendencias dejan a la mayor parte de los nuevos emprendimientos fuera del área de cobertura del ferrocarril, accesibles en transporte público sólo a partir del transporte automotor de pasajeros.

Por último, también las áreas industriales más dinámicas muestran una marcada asociación con la disponibilidad de infraestructura vial. Estas áreas se concentran en el eje norte que, si bien ya se presentaba desde los '70 como el más atractivo para las nuevas industrias, vio reforzada esta atracción con las obras de renovación realizadas en los '90.

¿Cuáles fueron los cambios en la red que contribuyeron a hacer viables estas transformaciones? Tres características centrales de las redes de transporte son: la estructura, los tiempos de viaje y la accesibilidad.

En relación con la estructura, hasta principios de 1990 la red tenía una forma marcadamente radial, con accesos penetrando desde las áreas suburbanas hasta la propia área central. Esta forma reproduce los lineamientos de la mancha urbana, formada básicamente por los ejes ferroviarios. Algunos de los accesos son paralelos al ferrocarril (como el Acceso Oeste y el Acceso Sudeste y, parcialmente, el Acceso Norte), en tanto que otros conforman un eje particular (Autopista Ricchieri y, nuevamente, el Acceso Norte). Tres de estos accesos radiales llegan hasta el área central: la autopista 25 de Mayo (que reúne los flujos de los accesos Oeste y Ricchieri), la autopista Presidente Illia y la autopista 9 de Julio sur. Las únicas vías transversales son la avenida General Paz, el Camino de Cintura (semiautopista) y el Camino del Buen Ayre (entre los accesos Norte y Oeste). Ninguna de ellas constituye un verdadero cinturón circulatorio, dado que no están completas o no son verdaderas autopistas.

El carácter radial se acentúa con algunas de las obras de la década del 90: la autopista Buenos Aires-La Plata, la prolongación Ezeiza-Cañuelas, la concreción del tramo faltante del Acceso Oeste, la Autopista Illia. Pero se ponen en marcha proyectos (algunos previstos desde hace tiempo) que van a producir una modificación importante en la estructura: la Autopista Ribereña, que vinculará las Autopistas Illia y Buenos

Aires-La Plata; la Autopista Parque Presidente Perón, que completará el Camino del Buen Ayre y la Ruta Provincial 6, que constituirá el anillo de circunvalación externo.

Esta estructura responde sólo parcialmente a un plan definido. La organización de base estaba plasmada en el Estudio Preliminar de Transporte para la Región Metropolitana, de 1972, que proponía una serie de obras para completar la red de autopistas. En la base de la propuesta del EPTRM está insinuado un estímulo a la conformación de ejes paralelos a la costa del Río de la Plata, que descomprimirían el área central. En la configuración actual, la atracción del centro aumenta y las autopistas de circunvalación tienen como función primordial distribuir el tránsito entre las radiales. La imagen de la organización del espacio urbano en la que se apoyaba el EPTRM estaba caracterizada por esa sucesión de ejes paralelos que transforman el carácter radial de los accesos. La imagen de la organización del espacio urbano en la que se sustenta el actual proyecto de autopistas es difusa y no ha sido esbozada en ningún documento de planificación. Sin embargo, hasta el momento ha significado un refuerzo de los ejes radiales, con una incipiente reformulación de esta tendencia.

En relación con el segundo aspecto por ser analizado, debe destacarse que la reducción de los tiempos de viaje es la principal transformación registrada. En términos globales, se estima que los tiempos de viaje han disminuido en un 40 a 50%, en un contexto de fuerte aumento del parque automotor y del tránsito medio diario anual. Sólo a modo de ilustración cabe señalar que entre Buenos Aires y Pilar el tiempo de viaje se redujo entre 1970 y 1998 de 1h 23 m a 1 hora, al tiempo que el tránsito medio diario anual pasaba de 78.000 vehículos a 250.000. Entre Buenos Aires y Luján el tiempo se redujo de 1 h 38 m a 55 minutos, con una duplicación del tránsito medio diario anual (Argentina, 1972 y Diario Clarín, 1998)

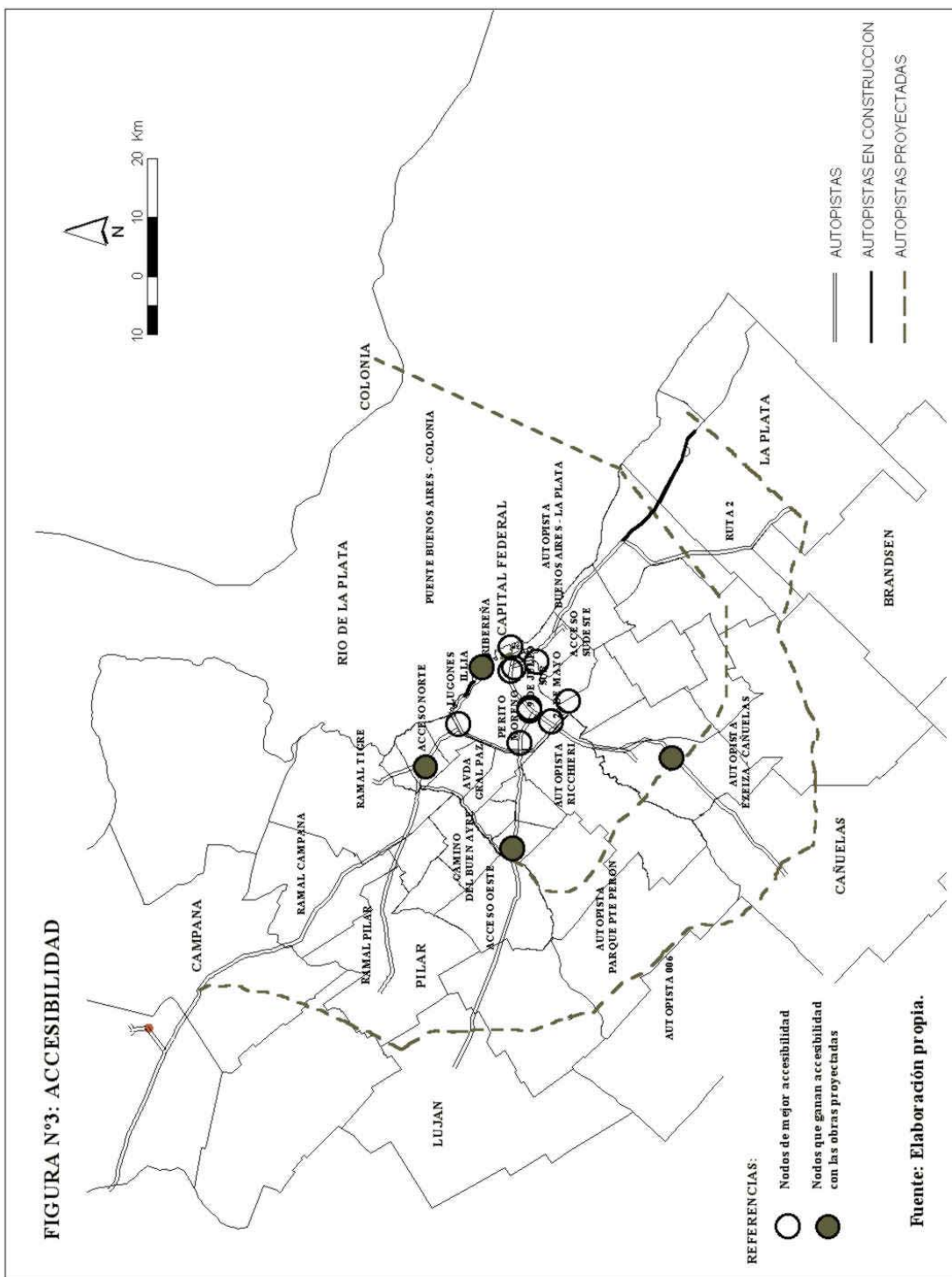
Las condiciones de circulación por los accesos eran deficientes a inicios de los años '90. El principal problema era la congestión que se producía en las horas pico de los días hábiles y en determinados momentos del fin de semana, habida cuenta de que los accesos comunicaban las áreas de residencia permanente con las áreas periurbanas de residencia secundaria. La capacidad de los accesos estaba limitada tanto por razones estructurales (por ejemplo, el número de carriles) como por las condiciones en que se encontraba la infraestructura.

Es necesario señalar que la reestructuración vial no significa una solución a los problemas de tránsito de la aglomeración sino que plantea estos problemas en otro nivel. Por ejemplo, subsisten los problemas de acceso al área central, se agravan las dificultades de estacionamiento, comienzan a observarse congestiones en ciertos tramos de la red y durante ciertos períodos de la semana. Asimismo, la reestructuración vial no ha formado parte de un paquete de políticas de transporte que propendan hacia un sistema más integrado entre los modos públicos y privados ni ha tenido en cuenta la posible regulación de los flujos de tránsito por medio del peaje diferenciado de acuerdo con las horas del día o la tarificación vial para el acceso a las áreas más conflictivas.

En cuanto al tercer punto de análisis, la accesibilidad, se ha utilizado para su evaluación un indicador simple: la accesibilidad topológica relativa, medida a través de la distancia entre cada nodo por una vía de similar jerarquía (Potrykowski; 1976). Si bien se trata de una aproximación bastante elemental, el indicador permite calcular cuáles son los nodos más accesibles en relación a todos los demás. En la Figura N° 3 se han señalado los nodos de mejor accesibilidad en la situación actual y con la concreción de los proyectos. Tal como era de esperar en una red predominantemente radial, las áreas centrales y el primer cinturón de circunvalación cuentan con las mejores condiciones de accesibilidad. Con la realización de las obras previstas los nodos que ganarán mayor accesibilidad son aquellos colocados en el segundo cinturón de circunvalación por autopistas.

Caben dos reflexiones a partir de estos resultados. La primera es que las áreas más dinámicas no necesariamente coinciden con las de mayor accesibilidad, lo que equivale a decir que es preciso centrar la atención en otros factores económicos y sociales que, en presencia de la red de autopistas, actúan para dinamizar los cambios en la organización espacial urbana. Es decir, que las condiciones actuales de los partidos más dinámicos no se explican sólo por la ampliación del Acceso Norte, sino que la historia previa de ocupación recreativa y la cercanía a los ejes residenciales de los sectores de ingresos más elevados son factores explicativos de mayor peso, potenciados por la renovación de la autopista. Obviamente, los procesos que impulsan en última instancia estos movimientos son aún más generales, como la posibilidad de valorizar el capital transformando tierra rural improductiva en tierra urbana.

Figura N°3: Accesibilidad



La segunda observación es que hay centralidad “no aprovechada”. Las áreas situadas en el entorno de la General Paz y de las Autopistas 25 de Mayo y Perito Moreno gozan de excelentes condiciones de accesibilidad a nivel de las autopistas, sin embargo no parecen esbozarse en ellas proyectos de renovación urbana de envergadura. La única excepción la constituye el sector norte de la General Paz, ligado, indudablemente a la dinámica de todo el Acceso Norte.

Por último, la evolución futura de la relación entre infraestructura vial y usos del suelo plantea diversos interrogantes. ¿Qué actividades pueden desconcentrarse más rápidamente? ¿Lograrán las autopistas de circunvalación atenuar el fuerte peso de la organización basada en los corredores radiales? ¿Qué implicancias tiene para los usuarios del transporte público que muchas de las nuevas fuentes de trabajo estén localizadas sobre corredores viales? ¿Las autopistas conseguirán disminuir el atractivo del área central o por el contrario reforzarán su centralidad? ¿Es conveniente para los usuarios del transporte público que las actividades emigren del área central hacia localizaciones suburbanas, teniendo en cuenta que los modos guiados se dirigen hacia el área central?. Las respuestas a estos interrogantes requiere de estudios específicos que aún deben desarrollarse.

Un ejemplo de nueva centralidad: Pilar

Las tendencias descritas en términos de reestructuración de autopistas y transformaciones en la organización territorial de la región metropolitana de Buenos Aires pueden ser descritas a través de un estudio de caso: el centro comercial y de servicios situado en el km 50 del Acceso Norte, en el partido de Pilar.

Pilar ha sido el escenario de un gigantesco negocio inmobiliario que permitió la captación de rentas de especulación fundiaria mediante la transformación de tierra periurbana en “nuevas urbanizaciones”. Si las décadas de 1970 y 1980 se habían caracterizado por el crecimiento de las segundas residencias en el estilo country club, durante los ‘90 se asistió a la transformación de estas viviendas en residencias permanentes y al surgimiento de variadas tipologías residenciales (barrios privados, chacras, clubes de campo, ciudades privadas, etcétera).

Procesos de producción y de reproducción, se traducen en la adecuación de los nuevos espacios industriales, de los espacios residenciales y de los espacios de consumo de bienes y servicios, a las características de los actores protagonistas del proceso. El Parque Industrial de Pilar -probablemente el área industrial más dinámica de la Argentina de hoy-, las nuevas urbanizaciones y los emprendimientos comerciales y de servicios, son las traducciones de estos procesos a las configuraciones urbanas que predominan hoy en el Acceso Norte.

En el entorno del km 50 del Acceso Norte ramal Pilar se ha conformado, en los últimos cuatro años, un centro comercial y de servicios que reúne algunos elementos significativos de los procesos enunciados. En tres intersecciones sucesivas del Acceso Norte con calles transversales se encuentran:

- Sucursales del Scotiabank Quilmes, del Bank Boston y del Banco Itaú;
- El emprendimiento de oficinas, comercios y restaurantes Bureau Pilar;
- El hotel y centro de convenciones Sheraton, de reciente inauguración;
- El complejo comercial y recreativo Village Pilar, con salas de cines, un bingo y locales comerciales;
- El complejo comercial formado por el supermercado Jumbo y por Easy;
- El complejo comercial Torres del Sol.

Las funciones urbanas que se desarrollan en este centro son las comerciales, financieras y de servicios, tanto personales como dirigidos a las empresas. Funciones tradicionalmente reservadas para el área central de la aglomeración o algunos de los subcentros, se encuentran actualmente en versión fin de siglo sobre un corredor de transporte individual.

Hay dos elementos significativos para destacar. Por un lado, algunas de estas funciones no habían llegado siquiera a desarrollarse en los subcentros metropolitanos y eran exclusivas del área central, como es el caso del hotel cinco estrellas (primero localizado fuera del área Microcentro-Catalinas-Retiro-Recoleta). Otras funciones, como las oficinas para empresas, iniciaron un incipiente despliegue territorial, que por el momento difícilmente autorice a hablar de desconcentración.

Por otro lado, el estilo de conformación urbana de estas funciones es “automóvil-intensivo”. Todo el conjunto de transformaciones desarrolladas en Pilar supone consumidores poseedores de, al menos, un automóvil por grupo familiar, y las enormes playas de estacionamiento son la postal de presentación de estas construcciones. Para ir de uno a otro de los emprendimientos situados en la misma intersección hay que atravesar puentes y playas de estacionamientos. Y no hay ninguna organización de la circulación peatonal que permita, favorezca o estimule el desplazamiento a pie entre estos emprendimientos y los situados en la anterior “bajada” del Acceso Norte. Las distancias se miden por “bajadas” de la autopista,

denotando formalmente el carácter lineal no continuo, con instalaciones puntuales que adquiere esta configuración del centro comercial y de servicios. Una diferencia más que notoria con respecto a las centralidades tradicionales de la RMBA.

Dado el carácter pionero de este centro, resulta aventurado pronosticar la generalización de este nuevo estilo para el conjunto de la RMBA. Sin embargo, es posible sostener que el "espacio comercial y de servicios" allí creado es nuevo y no implicó la refuncionalización de viejos centros existentes previamente.

En cuanto a los actores, es posible analizarlos por el lado de la producción y por el lado del consumo. En relación con la producción de estos espacios de consumo, los inversores son representativos de una variedad de situaciones, como por ejemplo:

- Actores globales, que actúan por sí mismos o a través de la concesión de franquicias. Algunos ejemplos en este sentido son la cadena Village -de capitales australianos, con varias inversiones en distintos lugares de la RMBA y de otras ciudades del país-, el hotel Sheraton y el banco canadiense Scotiabank y el Bank Boston.

- Actores regionales, relacionados con el proceso de integración regional y con la creciente interacción entre las economías del cono sur. Los ejemplos en este sentido son Cencosud, del complejo Jumbo-Easy, capitales de origen chileno, y el Banco Itaú.

- Actores locales, insertos en el mercado inmobiliario. El ejemplo en este caso es el de la empresa que lleva adelante el emprendimiento Bureau Pilar. Se trata de una empresa especializada en desarrollos inmobiliarios, que ha realizado varios proyectos de urbanización en el área.

Por el lado de los usuarios, los grupos sociales predominantes en el proceso de expansión urbana reciente son de ingresos medios y medio-altos. Los precios de los terrenos en Pilar son elevados, los más altos para este tipo de urbanización en toda la RMBA, y el propio estilo de vida implica grandes gastos para sostener el funcionamiento de la unidad doméstica. Ya se ha señalado la marcada dependencia con respecto al uso del automóvil particular, al punto tal que un vehículo por familia puede resultar notoriamente insuficiente. El auge de los servicios privados de educación y la aparición de una oferta compleja de servicios personales también dan cuenta de una capacidad de consumo considerable.

También entre los grupos de usuarios debe tenerse en cuenta hacia quiénes están dirigidas las inversiones en oficinas y en hotelería. El conjunto de oficinas de Bureau Pilar ofrece una diversificación de instalaciones destinadas a atender demandas de profesionales independientes, PYMES y grandes empresas. Por su parte, la localización del Sheraton en Pilar intenta captar la demanda de hombres de negocios y ofrecer un centro de reuniones empresarias y de convenciones, del estilo de las que se desarrollan en ámbitos relativamente cerrados, con alojamiento en el lugar donde se realizan los eventos.

La consideración de procesos, actores y formas también nos permite recuperar algunas articulaciones esenciales de la economía urbana. El extraordinario auge residencial del área –las estimaciones más difundidas dan cuenta de una duplicación de la población del partido de Pilar durante la década de 1990- es el carro que impulsa la instalación de comercios y servicios.

En pocos años y ante la consolidación del mercado de consumidores, se localizaron emprendimientos de este tipo directamente en el área, con el entorno del km 50 como centro más representativo. Un dato por demás llamativo es el lugar destacado que ocupa esta área en los mapas de los avisos que ofrecen nuevas urbanizaciones en los suplementos especializados de los diarios capitalinos. Lo mismo se produjo en relación con la educación y la salud, aunque sin la presencia directa de estos servicios en el centro que se está analizando.

Algo similar sucede con los emprendimientos asociados con el desarrollo industrial del eje del Acceso Norte y, en particular, con el crecimiento del Parque Industrial de Pilar. La demanda de las empresas instaladas en el parque debe haber conformado un umbral que estimula a que los servicios dirigidos a las empresas, tradicionalmente muy concentrados, comiencen un proceso de relocalización para plantear alternativas locales, fuera de los centros de servicios más consolidados y antiguos. Por otro lado, el impulso del Parque Industrial de Pilar está directamente relacionado con la consolidación del Mercosur y con el estímulo selectivo que éste ha proporcionado para algunas ramas industriales.

CONCLUSIONES

En el presente trabajo se ha analizado el proceso de reestructuración de la red de autopistas metropolitanas desde distintas perspectivas, a partir de las cuales se pueden extraer una serie de conclusiones.

En una primera instancia, la descripción de la secuencia histórica de conformación de la red de autopistas tuvo la intención de destacar que, si bien no constituyeron ejes estructuradores de la envergadura del ferrocarril, siempre han tenido efectos importantes sobre los cambios en el uso del suelo.

En un segundo momento, apenas esbozado, la referencia al proceso de concesión deja sentado que esta reestructuración se articula con políticas nacionales asociadas con el modelo neoliberal.

En tercera instancia, se han analizado algunas transformaciones territoriales metropolitanas localizadas en relación con la red. De la enumeración presentada se destaca una fuerte valorización de los corredores viales para el establecimiento de nuevas actividades dinámicas. No debe deducirse, sin embargo, una asociación mecánica entre autopistas y "lugares valorizados". El desigual grado de consolidación de las transformaciones en los distintos accesos indica que otros factores complementarios, como la historia previa de ocupación y la procedencia de los grupos que comandan la producción del espacio, tienen un rol importante. En otros términos, se puede hipotetizar que si el Acceso Norte presenta las características actuales es porque está asociado con un corredor de grupos de altos ingresos que "produjo" este nuevo espacio.

En el cuarto momento se analizaron los cambios desde la perspectiva interna a la red, es decir, a través de variables propias como la estructura, los tiempos de viajes y la accesibilidad. La conclusión derivada es que esta perspectiva ayuda a comprender algunos de los cambios pero no explica las diferencias entre accesos, para lo cual se remite a la hipótesis señalada en el párrafo anterior.

Finalmente, el caso del centro comercial y de servicios del Acceso Norte muestra la articulación de actores que producen un espacio urbano particularizado, dirigido a grupos de ingresos específicos, en torno a un corredor. Muestra, además, una incipiente tendencia a la reorganización de funciones a escala metropolitana. Es demostrativo, por lo tanto, de los procesos asociados de valorización del corredor, con iniciativas de actores múltiples que captan esa valorización, al tiempo que ilustra las nuevas formas urbanas asociadas con el patrón de movilidad automóvil-intensivo.

Cuadros

Cuadro N°1: Grandes proyectos viales Región Metropolitana de Buenos Aires

Obra	Inversión comprometida (millones de dólares)	Empresas participantes
Acceso Norte y General Paz	500	Sideco Americana-Dragados y Construcciones/Dycasa-Iglis Impregilo
Acceso Oeste	250	Benito Roggio-Companhia Brasileira de Projetos e Obras-Grupo Mexicano de Desarrollo
Autopista Ricchieri-Ezeiza-Cañuelas	160	Huarte-Construcciones Civiles Aragón-Grimaux y Asociados-Hemarsa-Francisco Natino-Serventes Construcciones
Autopista Buenos Aires- La Plata	790	Benito Roggio-Servente Construcciones-Construcciones Civiles Aragón-Hemarsa-Natino
Autopista Presidente Illia	255	Covimet (Construcciones Civiles Aragón-Servente Construcciones)
Autopista Ribereña	No disponible	En proyecto
Autopista Parque Presidente Perón	260	En fase de licitación
Autopista Ruta Provincial 6	185	En proyecto
Puente Buenos Aires – Colonia	850-1.000	(1) Techint (Argentina) – Bechtel Enterprise (EEUU) – Dragados y Construcciones – Hochtief y Dywidag (Alemania) (1) Odebrecht (Brasil) – Impregilo – Dumez (Francia) – Cartellone (Argentina)

		(1) Camargo Correa (Brasil) – Trafalgar House (Gran Bretaña) (2) Mekan Idaman (Malasia) – Aoki (Japón) – Mitsubishi (Japón) – Itochu (Japón) – Benito Roggio – Pérez Companc (Argentina) – Billfinger & Berger (Alemania) – Scanska (Suecia)
--	--	---

Notas: (1) Empresas que ya formaron consorcios (2) Empresas interesadas que están buscando socios.
Fuentes: Cruz, Roberto; 1997-MEyOySP; 1998-Mignaqui; 1998-Información periodística Diarios Clarín, La Prensa, Página 12 y La Nación.

BIBLIOGRAFÍA

- Argentina. Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos; 1972. Estudio preliminar de transporte de la región metropolitana. Buenos Aires.
- Argentina. Ministerio de Economía y de Obras y Servicios Públicos; 1998. Al futuro, por autopista. Buenos Aires-La Plata en mitad de tiempo. Informe especial.
- Blanco, Jorge; 1996. Area Metropolitana de Buenos Aires: Transformaciones recientes en el marco de la globalización. En Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos y Regionales (EURE) N° 67. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Instituto de Estudios Urbanos.
- Blanco, Jorge; 1999. Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: reestructuración de la red de autopistas metropolitanas y cambios en la organización espacial. Primer Encuentro Internacional Humboldt. Buenos Aires.
- Blanco, Jorge; 2000a. Infraestructura de circulación y nuevos centros de servicios: el caso del Acceso Norte Ramal Pilar (Región Metropolitana de Buenos Aires). Jornadas Platenses de Geografía. La Plata.
- Blanco, Jorge; 2000b. Ciudad de Buenos Aires: Dinámica inmobiliaria y desigualdad en la ciudad. Segundo Encuentro Internacional Humboldt. Mar del Plata.
- Cruz, Roberto; 1997. Arco del Sudoeste. En Bureau de Investigaciones Empresariales. Seminario Internacional El Mercosur. Proyectos para Empresas de Ingeniería, Constructoras e Inversoras, Nacionales y Extranjeras. Buenos Aires, 17 al 19 de junio.
- Cruz, Roberto; 1998. El modelo concesional argentino en accesos a la ciudad de Buenos Aires. En Memorias del Primer Congreso Regional Latinoamericano sobre Sistemas de Transporte Inteligente. Buenos Aires.
- Delgado, Ricardo; 1998. Inversiones en infraestructura vial. La experiencia argentina. Buenos Aires, CEPAL.
- Diario Clarín, Buenos Aires: ejemplares de septiembre, octubre y noviembre de 1997; 7/1/98, 6/2/98, 16/1/98.
- Diario La Nación, Buenos Aires: ejemplares de septiembre, octubre y noviembre de 1997; 5/2/98.
- Diario La Prensa, Buenos Aires: ejemplares de septiembre, octubre y noviembre de 1997.
- Gutman, Margarita-Hardoy, Jorge; 1992. Buenos Aires. Historia urbana del Area Metropolitana. Madrid, MAPFRE.
- Mignaqui, Iliana; 1998. Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la región metropolitana de Buenos Aires en los '90: Una aproximación a la geografía de la riqueza. IV Seminario Internacional sobre Globalización y Territorio. Bogotá, 22 al 24 de abril.
- Potrykowski, Marek-Taylor, Zbiniegw; 1976. Geografía del transporte. Barcelona, Ariel.
- PROREMBA. Programa de Estudios sobre la Región Metropolitana de Buenos Aires. Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Rima, Juan Carlos-Gerosi, Luis; 1995. Ampliación de la red de accesos a la Capital Federal. Un proceso conflictivo. En Actas del Seminario Internacional La gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos. Universidad Nacional de Quilmes.
- Yanes, Luis-Dominguez Roca, Luis-Blanco, Jorge-Gutierrez, Andrea-Arias, Fernando- Gerosi, Luis-Rearte, Julio-Rima, Juan Carlos; 1996. Impacto territorial y socioeconómico de la privatización y desregulación de empresas y actividades del transporte en Argentina. En Actas del VIII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Curitiba, Brasil.