

Determinación de zonas de promoción del hábitat en la ciudad de Bahía Blanca: algunos aportes.

María Jimena Irisarri y Luis M.V. Pites.

Cita:

María Jimena Irisarri y Luis M.V. Pites (2017). *Determinación de zonas de promoción del hábitat en la ciudad de Bahía Blanca: algunos aportes.* XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/450>

XII Jornadas de Sociología de la UBA

Recorridos de una (in)disciplina

La Sociología a sesenta años de la fundación de la Carrera

22 al 25 de agosto de 2017

Determinación de zonas de promoción del hábitat en la ciudad de Bahía Blanca: algunos aportes

Arq. Luis Miguel Pites
Departamento de Geografía -UNS
pitesarq@gmail.com

Mg. María Jimena Irisarri
Departamento de Economía -UNS
mjirisa@criba.edu.ar

EJE TEMÁTICO: sociología histórica. Centralidades urbanas

NOMBRE DE LA MESA: 75. Territorios, políticas habitacionales y centralidades urbanas.

RESUMEN: A fines del año 2012, el Poder Legislativo de la provincia de Buenos Aires sancionó la Ley 14.449 con el objeto de la promoción del derecho a la vivienda y a un hábitat digno y sustentable. El 26 de septiembre de 2016, el Concejo Deliberante de Bahía Blanca aprobó un Proyecto de Ordenanza adhiriendo a esa normativa.

Si bien el crecimiento de esa ciudad ha sido sostenido, en las últimas décadas, se han evidenciado prácticas de urbanización con efectos negativos en la sostenibilidad socio ambiental en general y específicamente en la accesibilidad a la vivienda y sus usos complementarios para un amplio porcentaje de la población (Zingoni, 2016:2). Según el Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios, hay un total de 16 asentamientos precarios, 8 villas y 6 barrios con la tipología de villa o asentamiento.

Por esta situación y de acuerdo a lo estipulado por las normativas mencionadas, creemos que es necesario identificar indicadores relevantes en la determinación de zonas de promoción del hábitat social. Ese será el objetivo del presente trabajo.

PALABRAS CLAVES: Sistema urbano- Bahía Blanca- Habitat- Centralidades urbanas- Territorio

Las ciudades enfrentan en la actualidad desafíos medioambientales, económicos, sociales y espaciales como consecuencia de los cambios producidos por la rápida urbanización y el incremento demográfico. La ausencia de una planificación urbana efectiva ha provocado efectos negativos, como la falta de viviendas apropiadas y el crecimiento de tugurios, infraestructura inadecuada y obsoleta (sean carreteras, transporte público, agua, saneamiento o electricidad), aumento de la pobreza y desempleo, problemas de seguridad y delincuencia, cuestiones de contaminación y salud, así como desastres naturales causados por el ser humano y otras catástrofes relacionadas a los efectos del cambio climático¹.

La promoción de un hábitat adecuado entendido de manera amplia e integral² como lugar o asentamiento humano, no como una cosa u objeto, sino como un fenómeno procesual y fluido en permanente cambio, se constituye en uno de los principales retos de los gobiernos, particularmente los latinoamericanos, sobre todo cuando la desigualdad en las condiciones urbanas del asentamiento tiende a afectar preponderantemente a determinados sectores sociales³.

A fines del año 2012, el Poder Legislativo de la provincia de Buenos Aires sancionó la Ley 14.449 de “Acceso Justo al Hábitat” con el objeto de promover el derecho a la vivienda y a un hábitat digno y sustentable. El 26 de septiembre de 2016, el Concejo Deliberante de la ciudad de Bahía Blanca aprobó un Proyecto de Ordenanza adhiriéndose al articulado, disposiciones y lineamientos de esa normativa⁴.

Según uno de los considerandos de esta última resolución, desde hace varias décadas, algunos sectores sociales de la ciudad han desplegado un conjunto de estrategias para lograr su

¹ ONU Habitat [en línea], <https://es.unhabitat.org/sobre-nosotros/al-alcance/>. Fecha de consulta: marzo de 2017.

² Según resume Echeverri Ramírez, una de las perspectivas para comprender el hábitat es el que lo considera reducido a una cosa o un objeto con propiedades físicas y materiales determinables, posibles de separar y medir de forma precisa y cuantitativa. La Modernidad, desde una visión racional, abstracta, mecanicista, instrumental, con formas de dominio y control sobre el mundo, lo concibe de esta manera, cosificándolo, objetivándolo y homogeneizándolo. Otro enfoque, es entenderlo como expresión simbólica de un comportamiento humano; ya sea refiriéndose a las acciones sociales, económicas y técnicas de una comunidad o entendiéndolo culturalmente como expresión de ideas, creencias y sentimientos tanto individuales como colectivos. Esto implica la capacidad de relacionar pensar y sentir, y por lo tanto, de integrar hechos materiales y espirituales, tangibles e intangibles, concretos y abstractos, etc. Una posibilidad más, es verlo desde una perspectiva sistémica, es decir como una interrelación tanto de las cosas, como las acciones, y también las ideas y sentimientos, no como una colección de elementos separados sino como una red de fenómenos interconectados e interdependientes. Ya desde la ecología natural, el hábitat, más que una cosa, ha sido entendido como un ecosistema en que lo que importa es la organización de las diversas relaciones que establecen los seres vivos con su medio. Y por último, la perspectiva de concebirlo como un sistema dinámico, donde las interrelaciones pueden ser complejas, caóticas, o no. Lo anterior se puede representar por un modelo triádico compuesto de interacciones habitante-naturaleza-sociedad. Esta visión del hábitat como una organización de procesos dinámicos, finalmente lleva a entender que el hábitat (cosas) conjuntamente con el habitar (acciones) y el habitante (ideas, sentimientos, cultura, etc.), se dan de manera integrada e indisoluble. Echeverri Ramírez, M. C. (et. al), *¿Qué es el hábitat?: las preguntas por el hábitat*, Escuela del Hábitat, CEHP, Universidad nacional de Colombia, 2009, pp. 192-94.

³ Juan Ignacio Bonfiglio, “Habitat urbano, vivienda digna, acceso a servicios públicos y condiciones ambientales saludables” en: Agustín Salvia (Editor) *Tiempo de balance: deudas sociales pendientes al final del Bicentenario. Necesidad de atender las demandas del desarrollo humano con mayor equidad e inclusión social*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Educa, 2016, p. 91.

⁴ Honorable Concejo Deliberante de Bahía Blanca, Ordenanza n°. 18675 Expediente: 660-2016 c/718-2016. 06-10-2016, [en línea] <http://www.bahia.gob.ar/digesto/>

reconocimiento territorial en la misma⁵. La conformación de Villas de emergencia y asentamientos⁶, -entre otras-, son algunas de las múltiples modalidades que en la provincia y más específicamente en Bahía Blanca, han desarrollado para hacerse lugar en el espacio urbano, evidenciando la gestación de una nueva fisonomía de la ciudad que pone de manifiesto un marcado contraste con las urbanizaciones cerradas desarrolladas por los sectores medios-altos y altos de la sociedad⁷. De acuerdo al Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios⁸, en esta población del sudoeste bonaerense, hay un total de 16 asentamientos precarios, 8 villas y 6 barrios con la tipología de villa o asentamiento, datos que demuestran una realidad injusta y una constante vulneración del derecho a una vida adecuada, principio proclamado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 y en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1966. Otros tratados internacionales lo han evocado, y ha sido ratificado por distintos Estados y manifestado en varias Constituciones, incluso la de la provincia de Buenos Aires, - por ejemplo en su artículo 28 y 36-.

Por esta situación y de acuerdo a lo estipulado por las normativas mencionadas, creemos que es necesario identificar variables teóricas, y luego indicadores relevantes en la determinación de zonas de promoción de un hábitat adecuado que sirvan para estructurar futuras políticas sobre el tema, transfiriendo recursos y capacidades a los sectores más vulnerables, ya que consideramos que la localización urbana y el acceso a la infraestructura, bienes y servicios, constituyen componentes relevante para la caracterización de una de las principales formas de desigualdad social en las ciudades. Por cuestiones de extensión, sin desmerecer otras variables (uso del suelo y rentabilidad, accesibilidad, etc.), en el presente trabajo nos abocaremos al análisis de las condiciones de centralidad, los mecanismos que creemos que permiten su visualización y sus posibilidades de determinación en Bahía Blanca.

Partimos de un enfoque en el cual la ciudad es vista como un sistema de acumulación en

⁵ Durante los últimos años, tanto en América Latina como en la Argentina se ha avanzado considerablemente en el estudio de la segregación socioresidencial entendida por Groisman como la “concentración de la población en el territorio urbano y a las oportunidades diferenciales de acceso a toda clase de recursos que tal condición define”. Groisman, Fernando, La persistencia de la segregación residencial socioeconómica en Argentina”, en: *Estudios Demográficos y Urbanos* 2010, 25, Mayo-Agosto, [en línea] [//www.redalyc.org/articulo.oa?id=31221521005](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31221521005), p. 432. Fecha de Consulta: marzo de 2017.

⁶ El artículo 27 de la Ley 14.449 describe cada una de estas tipologías de los barrios. Para ampliar el tema ver: Omar David Varela y María Cristina Cravino, “Mil nombres para mil barrios. Los asentamientos y villas como categorías de análisis y de intervención”, en María Cristina Cravino, (et.al), *Los mil barrios (in)formales: aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del área metropolitana de Buenos Aires*, Los Polvorines, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2008, Capítulo 2, pp. 45-63.

⁷ Si bien este proceso no es novedoso, Dan Adasko y Bianca Musante señalan que las mutaciones experimentadas por las ciudades en la actualidad, en lo que hace a la segregación en barrios informales de los sectores más postergados y el autoconfinamiento en barrios cerrados con defensas perimetrales, - primero de los sectores más altos y actualmente por los sectores de clase media-, están fundadas en transformaciones cualitativas en una estratificación social que ha dejado atrás la dinámica de movilidad social ascendente intra o intergeneracional. Dan Adaszko y Bianca Musante, “La segregación socioresidencial (2004-2009)”, en, Agustín Salvia (Coordinador), *Deudas sociales en la Argentina posreformas. Algo Más que una pobreza de ingresos*, Buenos Aires, Editorial Biblos, 2011, p. 21.

⁸ Organismo creado en el marco de la Ley n°14.449 como una herramienta única y centralizada para el diagnóstico provincial de este tipo de urbanizaciones. El período de elaboración del registro se desarrolló desde mediados de 2014 hasta fines de 2015.

desequilibrio, donde concurren múltiples actores que compiten por la apropiación de los recursos urbanos y los efectos de la acumulación, desde una evaluación del estado inicial con tendencia al desequilibrio diferencial, hasta un estado final propuesto, en un recorte histórico determinado⁹.

Superficie urbanizada y población en Bahía Blanca

En 1986, la ciudad de Bahía Blanca tenía una extensión de 52 km² de zona urbanizada. En el año 2014 se observó un incremento del área urbana de un 110% (111 km²). El mayor crecimiento fue en dirección norte y sudeste. Durante el período 1986 y 1995, el área urbana creció un 37% (mayor expansión) y entre 1996 y 2012, un 23% (menor expansión). Su población también aumentó. En 1980 la contaba con 234.047 personas viviendo en ella. El crecimiento registrado entre 1980 y 2010 fue de 67.484 habitantes. El mayor acrecentamiento inter-censal se observó entre 1980 y 1991 con 16% (272.191 habitantes). En los dos últimos censos (2001 y 2010), el aumento fue inferior al 6%. El incremento medio fue de 2.250 habitantes por año mientras que el crecimiento edilicio fue de 1,9 km² por año¹⁰.

Si se tiene en cuenta la diferencia de superficie urbanizada en relación al crecimiento poblacional, se puede observar que la población no aumentó de manera proporcional al estiramiento de la mancha urbana. Mas bien, se ha producido un descenso paulatino en la densidad promedio que va de los 53 a los 28 habitantes por hectárea en el período 1989-2010. En la actualidad, la densidad bruta de la ciudad es de unos 30 hab/ha.

Como ha señalado Guillermina Urriza, si bien la baja tasa de incremento poblacional de Bahía Blanca no representaría una demanda importante de tierras, las tendencias del mercado han promovido un patrón de expansión de baja densidad, con los mayores costos que ello supone. Por otra parte, el funcionamiento del mercado y los precios del suelo conllevaron a una diferenciación en el proceso de ocupación del espacio, marcado por la capacidad económica de la población para acceder a la tierra¹¹, característico del modo de apropiación del suelo del sistema capitalista¹² donde prima la lógica del mercado y la capacidad adquisitiva de la población como pauta estructurante de las condiciones de acceso a la ciudad. Los sectores excluidos del mercado obtienen

⁹ David Harvey, *Urbanismo y desigualdad social*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, 1976, p. 53.

¹⁰ Federico Ferrelli, M.L. Bustos y María Cintia Piccolo, “Modificaciones en la distribución espacial de la temperatura y la humedad relativa como resultado del crecimiento urbano: el caso de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina”, en: *Revista de Climatología*, Vol. 16, 2016, pp. 51-61.

¹¹ Guillermina Urriza, “Efectos del mercado de suelo y los precios en el desarrollo urbano de Bahía Blanca”, en: *Revista Universitaria de Geografía*, vol. 15, n° 1, Bahía Blanca, 2006.

¹² Fundamentalmente, la ciudad capitalista resulta de la interacción contradictoria y compleja de: a) la lógica de la ganancia – donde la ciudad es objeto y soporte de negocios; b) la lógica de la necesidad – impulsada por aquellos grupos y sectores sociales que no logran procurar sus condiciones de reproducción social en el ámbito de la dinámica mercantil-, y c) la lógica de lo público, donde el Estado actúa, a través de regulaciones y políticas, proveyendo, de variadas maneras, el sustento para el despliegue de las otras lógicas. Herzer et al., *Modelo Teórico conceptual para la gestión urbana en ciudades intermedias de América Latina*, Cepal, Santiago de Chile.

Es en este tipo de ciudades, donde Lanfranchi señala que se tienen que asumir cada vez mayores costos- ambientales, en el tiempo de desplazamiento, en la expansión de redes, en la distribución de equipamiento y espacios públicos, etc., sobre una población que crece a tasas muy bajas. Se trata de un patrón de urbanización que es necesario revisar y que pone en relieve la necesidad de replantear el modelo actual de crecimiento.

Se puede describir la configuración urbana de Bahía Blanca como fuertemente polarizada espacialmente, característica que va en aumento tendencial, donde el 30 % de la población vive en el macro centro, con una superficie de aproximadamente 300 has. con una densidad promedio de 300 hab/ha., mientras que el 70% restante vive en la periferia de alrededor de 9000 Has. con una densidad promedio bruta de 22 hab/ha.

TASA DE DISIMILARIDAD ABSOLUTA A NIVEL DELEGACIÓN¹⁵ 2012:

DELEGACIÓN	SUP. EN HAS	POBLACIÓN	DENS ABSO.
Centro	1984 (13%)	96980 (35%)	49
Las Villas	1427 (9%)	50254 (18%)	35
Harding Green	2419 (16%)	15460 (6%)	6,4
Norte	2781 (18%)	36521 (13%)	13,1
Noroeste	861 (6%)	33275 (12%)	39
Villa Rosas	1280 (8%)	30389 (11%)	24
Ing. White	965 (8%)	10486 (7%)	11
Gral. Cerri	2260 (15%)	4834 (2%)	2.1
Cabildo	1275 (9%)	2341 (1%)	1,9
TOTALES	15252	295286	25

¹⁵ La ciudad de Bahía Blanca fue dividida en delegaciones con el objeto de atender en forma más concreta la prestación de los servicios municipales, brindar un asesoramiento inmediato y directo a la comunidad. Esta estructuración, divide al espacio urbano bahiense en distintas jurisdicciones y supone una organización administrativa descentralizada. Datos extraídos del Decreto Municipal n° 249, del 26 de abril de 1971. En la actualidad, existen 9 delegaciones en el partido de Bahía Blanca, conformadas con distintos barrios cada una de ellas.

Esta situación provoca un fuerte incremento del costo de infraestructura del suelo, aplicable al ensanche de la periferia y tiene su contrapartida en el aumento del valor de la expectativa del suelo del centro bahiense en relación a la sostenida tendencia de aumento de la densidad de uso del suelo en las áreas centrales.

RELACIÓN CRECIMIENTO MANCHA URBANA Y POBLACIÓN 1989-2010:

AÑO	Mancha urbana	Población	Variación densidad	Variación superficie
1989	5.200 Has	272.000 hab.	--/--	--/--
2010	11.000 Has	310.000 hab.	-1,34% en alza	+ 5,31 % en alza

Como otras ciudades, Bahía Blanca ha crecido de manera desbalanceada. En síntesis, el modelo actual de densificación del centro y dispersión de la periferia urbana, implica un aumento del costo social en el acceso al suelo y efectos negativos sobre el ambiente, ambos aspectos con resultados negativos en las condiciones urbanas del asentamiento que exigen de una acción específica.

Centralidades urbanas

El concepto de centralidad en el contexto del ordenamiento urbano, cobró relevancia con la “teoría de los lugares centrales” desarrollada en la década de 1930 por Walter Christaller. De acuerdo a esta concepción, el territorio se organiza a partir de una estructura jerarquizada de espacios centrales o centralidades a partir del exceso de servicios o bienes que presentan, es decir, la diferencia entre la capacidad de un determinado servicio y el número de habitantes del área de influencia al que provee ese servicio. En este contexto, la centralidad tiene la capacidad de atraer personas de otras zonas de la ciudad que utilizan dicho sobrante. Así, un lugar central es un núcleo de población que ofrece bienes y servicios especializados, en un área mucho más amplia que la ocupada físicamente por el mismo. Los consumidores buscan minimizar sus costos de transporte y obtener un mejor precio, lo que llega a que se dirijan a los lugares centrales más cercanos, que les ofrece un menor precio compuesto (precio + costo de transporte).

Últimamente, por la nueva dinámica que adquieren algunas ciudades, hay una recomposición de la centralidad urbana. Ramiro Segura señala que se trata de un sistema reticular

complejo y heterogéneo, no reducible a la oposición centro-periferia. Aparecen multiplicidad de lugares o nuevas centralidades, diversas en cuanto a su naturaleza y jerarquías¹⁶.

Fernando Cuenin y Mauricio Silva sintetizan que los lugares centrales son sitios en la ciudad que se distinguen por poseer: a) una alta concentración de servicios y actividades de diferentes escalas que determinan su grado de atracción de personas; b) buena accesibilidad interna y desde el resto de la ciudad (suelen tener nodos de transporte), y c) el reconocimiento de la comunidad como el centro de la zona a la que pertenecen, siendo un punto de referencia y de expresión simbólica de las condiciones de vida de sus habitantes¹⁷.

Manuel Doval Abad¹⁸ le agrega la variable del empleo que permite detectar centros de actividades económicas que son recibidores de población diurna. De acuerdo a su concepción, este factor se puede medir mediante la fórmula:

$$FC = E - (H_a/H_s) * ES$$

FC: Factor de Centralidad. E: Población empleada del centro (Población flotante). ES: población empleada sistema urbano. HA: Población total centro. HS: Población total sistema urbano. H es la población radicada (habitantes).

Denominaremos Población Radicada a la que se ubica residencialmente en un sector, para diferenciarla de la población flotante que es la que desarrolla sus actividades allí, pero no reside en ese lugar. Esta diferenciación es necesaria para determinar el FC. Cuanto mayor es el valor de FC, más alto será el grado de centralidad del lugar considerado.

En el caso de Bahía Blanca, si bien esta información no existe como tal, es posible hacer un acercamiento a la misma a partir de los datos existentes en la Secretaría de Economía Municipal, -habilitaciones comerciales cuenta con el listado de altas por rubro por dirección y partida-, y en el CREEBA (Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca), -se construye el PBI urbano con datos por rama de número de establecimientos/cantidad de ocupados/remuneración/valor agregado bruto-.

Medimos la centralidad de un sector determinado en la estructura urbana en función de la atracción o expulsión de empleo desde y hacia el resto de la estructura urbana. Tomando en cuenta los datos del radio censal, los hemos ubicado por delegaciones. En base a esta información se

¹⁶ Segura, Ramiro, "El espacio urbano y la (re)producción de desigualdades sociales. Desacoples entre distribución del ingreso y patrones de urbanización en ciudades latinoamericanas", en: *desiguALdades.net Working Paper Series 65*, Berlin, 2014, p. 6.

¹⁷ Sin embargo no todas las centralidades tienen la misma jerarquía, nivel de consolidación, localización o función. Por tanto, estos autores buscaron una forma de tipificarlas teniendo en cuenta tres variables: a) escala o tamaño, definiéndose distintas jerarquías de centralidades; b) nivel de consolidación, diferenciando aquellas centralidades ya consolidadas de sectores que tiene potencial de convertirse en centralidad; c) localización, básicamente diferenciando las centralidades urbanas de las rurales, que tienen características muy diferentes. Fernando Cuenin y Mauricio Silva, *Identificación y Fortalecimiento de centralidades urbanas. El caso de Quito, Notas Técnicas*, BID, julio 2010, p. 17.

¹⁸ "Índices de equilibrio y desequilibrio para el análisis y diagnóstico territorial", en: *Unicamp*, vol. 3 nro.2, octubre 2012, p. 36.

podría territorializar el uso comercio/servicio/industria como información cuantificada/operacional destinada a estudiar la estructura de los centros.



TASA DE EMPLEO ABSOLUTA Y RELATIVA A NIVEL DELEGACIONES 2012

DELEGACIÓN	PR	PEA	PF	TEABS/ te Rel
Centro	100.859	70.601	93.595	0,33/0,11
La Villas	54.777	38.343	2.437	-0,94/-0,17
Harding Green	16.542	11.579	2.137	-0,82/-0,05
Norte	37.981	26.587	4.959	-0,81/-0,11
Noroeste	33.940	23.758	4.432	-0,81/-0,09
Villa Rosas	32.212	22.548	4.206	-0,81/-0,09
Ing. White	11.115	7.780	1.770	-0,77/-0,03
Gral. Cerri	4.936	3.455	696	-0,79/-0,01
Cabildo	2.924	2.047	493	-0,76/-0,007
Totales	295.286	206.698	114.725	-0,45

PF. Población flotante

PR: población residente

PEA: población económicamente activa

TE: tasa de empleo, es la diferencia entre PF y PEA dividido la PR del sector. Puede ser negativa cuando la oferta laboral es menor a la de la PEA y el sector expulsa el remanente hacia otro subcentro, o positiva, cuando la oferta laboral supera a la PEA del sector y este es captador de empleo.

Del cuadro podemos observar que la delegación centro, que a su vez es la más numerosa en población, atrae aproximadamente el 11% de la PEA del resto del sistema urbano. Por lo que el 33 % de su PF proviene de otras delegaciones, mientras que las Villas expulsa el 17 % de ella. Esta situación se observa en el resto de las delegaciones.

Retomando a Cuenin y Silva, se puede además realizar una lectura de la centralidad a partir de otras variables:

- Una lectura transversal general, con el objeto de comparar/establecer la relación jerárquica entre centros a partir del FC.

- Una lectura longitudinal, con el objeto de percibir ciclos del FC. En el caso de Bahía Blanca, la existencia de subcentros sectoriales, relacionados antiguamente al sector ferroviario, han sufrido procesos recesivos en términos de su actividad que sólo son visibles al hacer una serie de cortes históricos sobre los que se aplica la FC (Ejemplo: Estación Noroeste).

- Una lectura transversal sectorial: en el sentido de la especialización, para poder especificar los sub centro sectoriales desde una ecuación similar a la centralidad, pero vinculando empleo con rama de actividad¹⁹.

- Una lectura focalizada entre tendencia demográfica. Es decir, analizar los tiempos promedio de viaje y la distribución de la población/comercios/servicios con el FC. La accesibilidad a las oportunidades de trabajo, a los recursos y a los servicios sociales sólo puede ser obtenida pagando un precio, y este es comparado, en general, al costo de la distancia que hay que salvar, al tiempo utilizado en ello, etc. Pero no es nada fácil medir el precio que la gente paga. Consideremos,

¹⁹ Las grandes ciudades occidentales se enfrentan a un nuevo paradigma económico en su desarrollo, que ha transformado profundamente su lógica organizativa. Hormigo Ventura las sintetiza en: 1) Ruptura del modelo “fordiano” de organización industrial, es decir el fin de las grandes empresas que concentraban en una sola sociedad industrial todos los procesos productivos (dirección, investigación, tecnología, producción, financiación y comercialización). De tal forma que se ha producido una ruptura de cada una de esas etapas, y a cada una se aplica la propia lógica de localización. 2) Ruptura de la organización unitaria de las grandes empresas industriales, en forma tal que se ha disgregado el sector industrial en diferentes empresas autónomas subsidiarias de la principal, y también suministradoras de un mercado más amplio. 3) Progresiva sustitución de los sectores industriales por sectores terciarios y de servicios en la economía de las ciudades 4) En el mismo sentido, aparición de niveles especializados en el sector servicios, en forma de servicios más tecnificados, a veces esporádicos, y muy cambiantes en cuanto a organización y requerimientos espaciales de localización. Juan Pedro Hormigo Ventura, *La evolución de los factores de localización de actividades*, Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona. 2006.

por ejemplo, la dificultad de valorar de algún modo el tiempo que pierden los estudiantes en el transporte. Y existen también problemas incluso más complicados, dado que el precio social que la gente debe pagar para tener acceso a ciertos servicios es algo que puede variar desde el simple costo directo del transporte al precio psicológico y emocional impuesto a un individuo que opone una intensa resistencia a hacer algo²⁰.

Así, de acuerdo a Gobillón se toma el desajuste espacial como aspecto relacionado al costo social que puede tener alguna relación con el radio de influencia y marginalidad de un centro como empleador:

$$VST=a*VTT.+b*VTO$$

VST: valor social del transporte

VTT: Valor del tiempo trabajado (salario de bolsillo por hora hombre)

VTO: Valor del tiempo de ocio (como porcentaje)

a: tiempo de tránsito hacia y desde el lugar de empleo

b: tiempo de tránsito hacia y desde el lugar de ocio

Si trasladamos los datos a un mapa de Bahía Blanca, se contaría con una base razonable para calcular la población flotante en estudios longitudinales y transversales, comparando el crecimiento entre el PR y PF, permitiendo cuantificar los centros en escala (Metropolitano/zonal/sectorial/Barrial), Grado (Insipiente/consolidados) y Situación (Dominancia/recesión).

Consideraciones finales

En el presente trabajo hemos realizado una aproximación a las centralidades urbanas y una posible determinación en Bahía Blanca. Un estudio diferenciado transversal y longitudinal del uso del suelo por tipo y densidad, es un dato posible de ser recabado con relativa facilidad y corroborable en estudios de campo, y parece constituirse en herramienta de diagnóstico y propuesta integral, basado en la indisoluble relación entre lo socio económico y lo espacial. Desde una base de datos relativamente accesible (desde la Dirección de Habilitaciones de la Municipalidad de Bahía Blanca) cruzada con datos sociales (INDEC) y micro económicos (CREEBA), puede

²⁰ Davis Harvey, *op. cit.*, p. 53.

accederse a una percepción de la dinámica urbana fiable, fácilmente actualizable y territorializable mediante SIG.

A esta cuestión se le puede agregar luego otras variables que por razones de extensión no hemos podido desarrollar (accesibilidad, estructura, etc.)

Creemos que esta información permite generar insumos para el diseño de políticas destinadas a fortalecer la estructura de subcentros del sistema urbano:

- a) Como estrategia de desarrollo urbano.
- b) Como medio para favorecer la accesibilidad y disminuir las necesidades de movilidad de la población.
- c) Como medio para aumentar la eficiencia en el uso del suelo y disminuir las inequidades en la distribución de recursos urbanos, equilibrando el desarrollo territorial a largo plazo.