

De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Jorge Blanco.

Cita:

Jorge Blanco (2004). *De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. VI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-045/70>

De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas–urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Jorge Blanco - Instituto de Geografía – Facultad de Filosofía y Letras – Universidad de Buenos Aires - jblanco@sion.com

Resumen

La evaluación de la capacidad de estructuración urbana de los proyectos de transporte se ha realizado habitualmente a través del análisis de los impactos generados por esa infraestructura. La reestructuración de la red de accesos viales de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y los procesos de suburbanización recientes, que incluyen la conformación de urbanizaciones cerradas; la creación de nuevas centralidades comerciales, recreativas y de servicios; y el despliegue de un conjunto de actividades dispersas articuladas por la movilidad individual, brindan la posibilidad de revisar esa noción de impacto. Se propone discutir, en su lugar, las ideas de procesos asociados, estrategias territoriales de los actores sociales y modelos de adaptación recíproca, propuestas por Jean-Marc Offner y Carme Miralles. El estudio base para la reflexión es el análisis de las condiciones diferenciales de la expansión urbana con eje en las autopistas de la RMBA, en las que un mismo objeto (la autopista) es resignificado en los proyectos de los actores sociales. En particular, se destacan las notorias diferencias entre el Acceso Norte y el resto de las autopistas, en términos de conjunto de procesos interrelacionados en la construcción del espacio urbano.

1. Los impactos de las obras de transporte

El término impacto es de uso habitual y se lo suele emplear tanto en el ámbito académico como en el discurso político. En el ámbito académico, en estudios realizados desde diversas disciplinas se evalúa el impacto ambiental, social, territorial, urbano, etcétera, de distintas acciones, tales como la construcción de obras de infraestructura, la inauguración de una fábrica o la sanción de una ley. En el discurso político, el impacto positivo o negativo de algunas acciones de gobierno es señalado frecuentemente para apoyar o desestimar esas acciones. Offner (1993) sostiene que el “efecto” tiene buena prensa porque permite decir cosas simples, proveer explicaciones unívocas.

El impacto ha sido definido tradicionalmente a partir de las nociones de efectos, consecuencias, cambios, transformaciones. En el caso particular de la relación entre el transporte y la ciudad, el primero ha sido considerado como una actividad de alto impacto en la conformación del espacio urbano, mencionándose a menudo el carácter estructurador del espacio atribuible a la infraestructura de transporte, definiendo condiciones de localización y valorización diferencial.

Sin negar la importancia del papel del transporte en la conformación del espacio urbano, puede advertirse que el uso del término impacto suele tener un componente unidireccional, es decir, parece subyacer la idea de que el espacio “recibe” los efectos positivos o negativos originados por una acción, de algún modo “externa”. Esto denota por un lado, un cierto supuesto acerca de las características del espacio, esto es, que “el espacio es casi un espejo de la sociedad y las relaciones, es decir, que todo cambio social es reflejado inmediatamente y en forma directa en el espacio” (Hiernaux-Lindón; 1993:91). Por otro lado, supone que la manipulación de objetos localizados sobre la superficie terrestre puede implicar, sin más, cambios en las relaciones sociales (Coraggio, 1974).

Frente a estos supuestos de base es que aparecen las distancias entre los objetivos propuestos por algunas obras de infraestructura y los resultados efectivos. En el ámbito urbano, en particular, se depositan grandes expectativas en la implementación de proyectos de transporte o se le atribuyen cambios en la dinámica urbana a estos mismos proyectos, de una manera lineal y simplista.

2. La crítica a la noción de impacto

Miralles-Guasch (2002:13) sostiene que “desde el siglo XIX, el paradigma de la causalidad ha acompañado a casi todos los análisis que pretendían estudiar las infraestructuras de transporte como un elemento insertado en un territorio concreto.” Las críticas a este modelo de análisis proceden tanto de discusiones teóricas como de estudios empíricos. En términos teóricos, Offner (1993) señala el origen de las críticas en dos vertientes principales. Por un lado, el rechazo al determinismo tecnológico implícito en el supuesto que los cambios en el sistema de transporte “generan” transformaciones urbanas. La exaltación del objeto técnico esconde que detrás de él hay relaciones sociales y que ese objeto es precisamente soporte de decisiones. Por otro lado, esta linealidad en la explicación deja afuera la capacidad de interacción para explicar las transformaciones de la sociedad y la posible inversión de la perspectiva que sostendría que cuando preexisten motivos para el cambio, los transportes adaptados para esos cambios ven la luz.

Diversos estudios empíricos (Miralles-Guasch, 2002; Offner, 1993) han arrojado como resultado la ausencia de dichos efectos estructuradores del espacio. Aunque se adviertan mejoras en la movilidad de las personas, no se han identificado transformaciones urbanas relevantes en el análisis de la implantación de infraestructuras de transporte, por ejemplo, en ciudades como San Francisco, París y Lyon.

También se han señalado errores metodológicos derivados de la confusión entre correlación y causa-efecto, de la comparación simple entre un “antes” y un “después” y del aislamiento de la variable transporte. Este aislamiento conduce a descontextualizar la infraestructura de las condiciones políticas, económicas y sociales que permiten su realización y su apropiación, y se deja de lado una mirada compleja que considere los procesos conjuntos, agregados, de impulsos simultáneos que pudieran producirse. Offner (1993) sostiene que estas incomprendiones provienen, en parte, del deslizamiento semántico entre el medio físico y el socioeconómico, ya que mientras es posible evaluar el impacto de una infraestructura sobre el medio natural, en el análisis del espacio hay que considerar siempre las decisiones sociales con su capacidad de anticipación, de tácticas, de estrategias.

3. Transporte y ciudad: Lineamientos para el análisis

Frente a esta situación proponemos un cambio de perspectiva que permita comprender más cabalmente las relaciones entre transporte y espacio urbano. En primer lugar, parte de los obstáculos se superan al pensar el espacio como un conjunto de formas que representan relaciones sociales del pasado y del presente (Hiernaux-Lindón; 1993; Santos, 1990) y que son “un resultado al mismo tiempo que condicionantes parciales de las prácticas encuadradas en las estructuras sociales” (Coraggio, 1974:15)

En segundo lugar, es útil destacar los dos procesos esenciales que conforman las características del espacio urbano en las ciudades contemporáneas. Por un lado, los procesos de producción en sentido amplio, es decir aquellos cuyo objetivo es la producción, distribución y consumo de bienes y servicios. Por otro lado, los procesos

de reproducción social que comprenden básicamente las actividades destinadas a la satisfacción de necesidades de los distintos grupos sociales (Vasconcellos, 1996). Los procesos que estructuran la ciudad no son autónomos ni están impulsados por mecanismos invisibles e impersonales. Antes bien, son los actores sociales quienes los impulsan y materializan, siguiendo lógicas definidas. La ciudad se re-construye en cada momento a partir de las materialidades que reflejan procesos pasados y procesos en curso. Los objetos fijados a lo largo del tiempo son resignificados, intensifican sus funciones o son refuncionalizados, en cada contexto sucesivo. Pero no como simples materialidades pasivas, dispuestas al ajuste automático ante cualquier modificación de los contextos decisionales, sino como nuevas condiciones (Santos, 1996).

Los sistemas de circulación -entendiendo como tales a todos aquellos elementos materiales y organizativos que permiten el desplazamiento de bienes, personas e información en el territorio- son uno de los factores que discriminan y diferencian el espacio urbano, transmitiendo un valor diferencial a las parcelas de suelo urbano. El suelo urbano deriva sus características de la dotación de servicios y de su localización en el conjunto que conforma la ciudad.

La accesibilidad que brindan los sistemas de transporte influye fuertemente en la caracterización de cada parcela en ese sistema relacional que la vincula con el conjunto de lugares significativos de la ciudad. Se produce así una transferencia de valor hacia las parcelas urbanas (más correctamente hacia los propietarios de las parcelas) ante cada mejora de accesibilidad originada en cambios en el sistema de transporte. Estas mejoras de accesibilidad se traducen en la formación de ventajas locacionales cuya importancia será relativa a cada tipo de actividad urbana y diferente en cada uno de los lugares de la ciudad.

En términos amplios, la asignación de usos a cada una de las parcelas urbanas se realiza a través de la formación de rentas urbanas, que ordenan la localización de las funciones y las clases sociales al interior de la ciudad (Portillo, 1991).

En este marco de concepción del espacio urbano, proponemos considerar que los impactos están íntimamente relacionados con las condiciones de partida, es decir, pensar que son las características de la sociedad (el sistema socio-económico, su organización territorial, su estructura política y decisional, etcétera) las que originan y “procesan” el tipo de acción cuyos efectos serán analizados. En estas condiciones de partida deben considerarse las modalidades de desarrollo de los procesos de producción y de reproducción social.

Esta advertencia es útil para pensar las nuevas ofertas de transporte como insertas en la historia territorial, como un factor de ampliación y aceleración de tendencias preexistentes, y también como un instigador potencial de estrategias de los actores territoriales. Es decir, considerar el transporte como parte de las oportunidades que pueden articularse con proyectos de los actores sociales en sus distintas instancias: como socios o interlocutores de las decisiones o como usuarios a posteriori de esas posibilidades (Offner, 1993). La pregunta sobre la secuencia lineal entre inversión en infraestructura y desarrollo urbano es reemplazada entonces por un análisis de los procesos en curso, sus tendencias y las estrategias de los actores sociales en torno al nuevo escenario de oportunidades que dicha inversión proporciona.

Teniendo en cuenta estas proposiciones, es preciso reconstruir la idea de impacto mediante la búsqueda de causalidades múltiples (frente a las explicaciones lineales simples) y mediante el uso de contextos de significación (básicamente las condiciones sociales de generación de los procesos básicos de estructuración de lo urbano), en coordenadas históricas particulares.

4. Los cambios en el entorno de la red de autopistas metropolitanas

En la Región Metropolitana de Buenos Aires se han producido, durante la década de 1990, una serie de cambios en la localización de las actividades a escala metropolitana. Una parte importante de estos cambios urbanos se vincula con la reestructuración del sistema de autopistas. En efecto, cualquier análisis de las condiciones de localización remite a las modificaciones en la morfología de los espacios y a los nuevos patrones de movilidad. Así por ejemplo, la expansión urbana bajo las modalidades de las nuevas urbanizaciones muestra una particular organización espacial y un esquema de movilidad propio, que hemos llamado “automóvil – intensivo” (Blanco, 2002). En torno a estas urbanizaciones se articulan diversos aspectos: un dado nivel de ingresos (Svampa, 2001), una cierta forma de gestión de la ciudad (en particular, la privatización de la gestión urbana y los servicios urbanos), componentes culturales – ideológicos (modelos de consumo asociados con las tecnologías domésticas más modernas, valoración del verde y la naturaleza en oposición al paisaje urbano tradicional) y las posibilidades de desplazamiento decidiendo libremente horarios y destinos, en el menor tiempo de viaje posible (es decir, movilidad individual prescindente del transporte público). Reconstrucciones similares pueden hacerse para los centros comerciales y recreativos cerrados, que reemplazan al espacio público de las centralidades urbanas tradicionales. Formas edilicias, combinaciones de productos, marcas internacionales y modelos complejos de reproducción global se conjugan con las mismas opciones de movilidad que mencionamos previamente.

En todos los casos se trata de productos inmobiliarios particulares, creados por los actores del sector, que tienden a satisfacer necesidades de distinto tipo. Rodríguez

(2001), al analizar el fin del boom de los barrios cerrados en la Región Metropolitana de Buenos Aires, señala que: en primer lugar, en el capitalismo contemporáneo la oferta genera la demanda a través de la publicidad y el marketing, que inducen a considerar que los únicos productos que pueden satisfacer un conjunto de necesidades y deseos legítimos (mayor espacio, verde, tranquilidad, seguridad, esparcimiento, etcétera) son aquellos que los desarrolladores están en condiciones de ofrecer; y en segundo lugar, el mercado de la vivienda se encuentra hegemonizado por la oferta, los hogares encuentran una serie de opciones limitadas en términos de alternativas. Así es como el mercado de vivienda nueva en los últimos años estuvo limitado, básicamente a dos tipos: lotes o casas en barrios cerrados y departamentos en grandes torres. Esto no significa que “es lo único que los hogares quieren comprar, sino que es lo único que los desarrolladores están en condiciones de producir a precios competitivos, dados los precios del suelo y la necesidad de generar economías de escala en la producción de la vivienda nueva.” (Rodríguez, 2001)

Este conjunto de elementos articulados permite insistir en que antes de pensar en relaciones causales lineales al estilo de “la autopista generó estas transformaciones” o “las actividades residenciales y económicas reclamaban una mejora de la infraestructura de transporte modernizada”, parece conveniente remarcar la asociación de procesos que conforma un modelo de adaptación recíproca (Offner, 1993). En este sentido, puede afirmarse que el esquema de movilidad automovil-intensivo es el que mejor se corresponde con localizaciones dispersas alineadas sobre un eje de circulación rápida (autopistas), al mismo tiempo que este esquema de movilidad es un supuesto de base para decidirse por localizaciones de este tipo. La reestructuración de los accesos viales a Buenos Aires puede entonces ser enfocada desde esta perspectiva en relación con el conjunto de transformaciones

urbanas asociadas. En la Figura N° 1 se han localizados algunos de los emprendimientos más importantes en materia de urbanizaciones, centros comerciales y parques industriales de la Región Metropolitana. La representación permite apreciar la preferencia por la elección de localizaciones sobre autopistas para estos tipos de objetos urbanos y muestra, asimismo, el grado diferencial de importancia de los distintos accesos.

5. El objeto autopista: similar y diferente

Una recorrida por los distintos accesos viales a Buenos Aires muestra que en torno a todos ellos hay una serie de transformaciones urbanas: nuevas urbanizaciones, emprendimientos comerciales, áreas industriales. Sin embargo, hay marcadas diferencias entre ellos y sería erróneo creer que la existencia de la autopista es lo que impulsa mecánicamente la aparición de estos proyectos.

Los actores de mayor poder económico despliegan a lo largo de la red de autopistas estrategias propias de localización y valorización. Estas estrategias pueden ser leídas, por ejemplo, en las decisiones locacionales de las grandes cadenas de supermercados. En un contexto de ejes radiales predominantes, se refuerza la linealidad del movimiento para establecer las áreas de influencia de cada uno de los emprendimientos, que son muy extensas en el sentido de la autopista y bastante limitadas sobre las avenidas transversales.

Las diferencias entre los ejes viales se pueden reconocer en diferentes aspectos. En primer lugar, por la cantidad de vehículos en circulación. El Acceso Norte es el de mayor intensidad, en especial el tramo en el que atraviesa partidos densos y con un alto nivel de motorización como Vicente López y San Isidro. En ese tramo se registran valores superiores a los 280.000 vehículos en promedio por día.

La autopista Ricchieri y el Acceso Oeste presentan valores relativamente similares, en torno a los 100.000 vehículos diarios en los tramos de mayor intensidad. En cuanto a la autopista Buenos Aires – La Plata se estima que circulan aproximadamente 110.000 vehículos por día en los sectores con mayor volumen de tránsito.

En relación con el uso del suelo, los procesos de crecimiento de la población también son diferenciales. El eje norte presenta un crecimiento mucho más acelerado que los demás, al tiempo que concentra las mayores inversiones inmobiliarias destinadas a residencias permanentes (Rodríguez, 2001).

Pero, además de la magnitud del crecimiento, hay diferencias cualitativas notorias. En el eje norte el proceso de expansión urbana incluye tanto el esquema tradicional dirigido por sectores de ingresos bajos como el comandado por los sectores de ingresos medio – altos y altos, pero en una proporción que es muy diferente de los demás accesos. En el sector del acceso Norte asociado con esta fase de expansión urbana y movilidad individual, los actores sociales construyen el recorte espacial en función de sus propios procesos de reproducción social, conformando una prolongación del corredor de ingresos más altos de Buenos Aires, que se extiende desde Retiro-Recoleta hasta San Isidro. La movilidad intraurbana en Buenos Aires parece estar organizada “por corredores”, con áreas de influencia radiales a la conurbación (Queirolo, 2003; Blanco, 2002).

Los precios de los terrenos reflejan en parte esta situación. En los mapas publicados en los suplementos semanales dedicados a los Countries por los diarios Clarín y La Nación pueden obtenerse datos de precios de terrenos en distintas localizaciones. Si bien el precio del terreno es producto de complejos procesos organizados básicamente en torno a la renta del suelo, derivada a su vez de los niveles de servicios y accesibilidad y de la posición relativa del terreno con respecto a puntos

significativos de la ciudad, permite aproximarnos a una valorización diferencial de los ejes de circulación. A similares distancias con respecto al centro, el eje norte presenta promedios más elevados para los barrios cerrados y para los countries que el resto de los ejes (Blanco, 2002).

Se verifica así un doble proceso de diferenciación: entre ejes y a lo largo de cada eje. En este sentido, la distancia al área central constituye un ordenador general de los precios, aunque limitado por la disponibilidad de espacio disponible en el caso de los partidos muy consolidados de la primera y segunda coronas.

Junto con la extensión del corredor de altos ingresos a lo largo del Acceso Norte, se han traspuesto los umbrales de demanda de una serie de productos y servicios que generan un mecanismo de retroalimentación: cantidad de consumidores de ingresos elevados que demandan bienes y servicios - mejor dotación de equipamientos comercial y de servicios que atrae nuevos residentes. Rodríguez, al explicar el fin del boom de los barrios cerrados, sostiene que: "Salvo quizás en Pilar, en el resto de los municipios del Conurbano las aglomeraciones de barrios cerrados no alcanzarán la masa crítica necesaria como para producir condiciones de vida comparables al mínimo socialmente deseable por los sectores sociales que los ocupan. Las opciones laborales, educativas, culturales y comerciales son todavía muy limitadas y en general los habitantes de estos barrios siguen manteniendo una fuerte interacción con la Capital y el resto del Gran Buenos Aires para el desarrollo de gran parte de su vida cotidiana" (Rodríguez, 2001). Esta dificultad de alcanzar el umbral mínimo que hace viable la instalación de nuevos comercios y servicios se manifiesta en el resto de los accesos, que no han desarrollado núcleos comerciales diferenciados de los centros tradicionales de las localidades. De hecho, en los demás accesos, los complejos comerciales y recreativos inaugurados en los años 90 están mejor

insertos en el segundo cordón del conurbano, donde aún se cuenta con densidades de población elevadas, que en las áreas más externas de expansión urbana.

En el Acceso Oeste el núcleo más externo de ofertas compatibles con el “mínimo socialmente deseable por estos sectores sociales”, al decir de Rodríguez, se encuentra en Moreno, que cuenta con un peso demográfico propio. En la autopista Ricchieri – Ezeiza – Cañuelas, por su parte, no han surgido centros comerciales y recreativos del estilo de los nuevos objetos urbanos.

6. Conclusiones

Los procesos de transformación urbana observados en Buenos Aires, en la década de los noventa, se inscriben en cambios en la sociedad, en las formas de organización de la producción, en nuevas pautas culturales de consumo, en la consolidación de un cierto patrón de movilidad. El planteo de las relaciones entre transporte y uso del suelo puede reformularse de manera más compleja que a través de la noción de impacto, atendiendo a estos componentes. Los usos del suelo son resultado de decisiones de múltiples actores, por el lado de la producción y por el lado de la reproducción y responden a los cambios mencionados. A su vez, las decisiones locacionales que materializan los usos del suelo están asociadas a ciertos patrones de movilidad (tanto en términos de suponer estos patrones como de inducirlos) y éstos varían históricamente para cada grupo social.

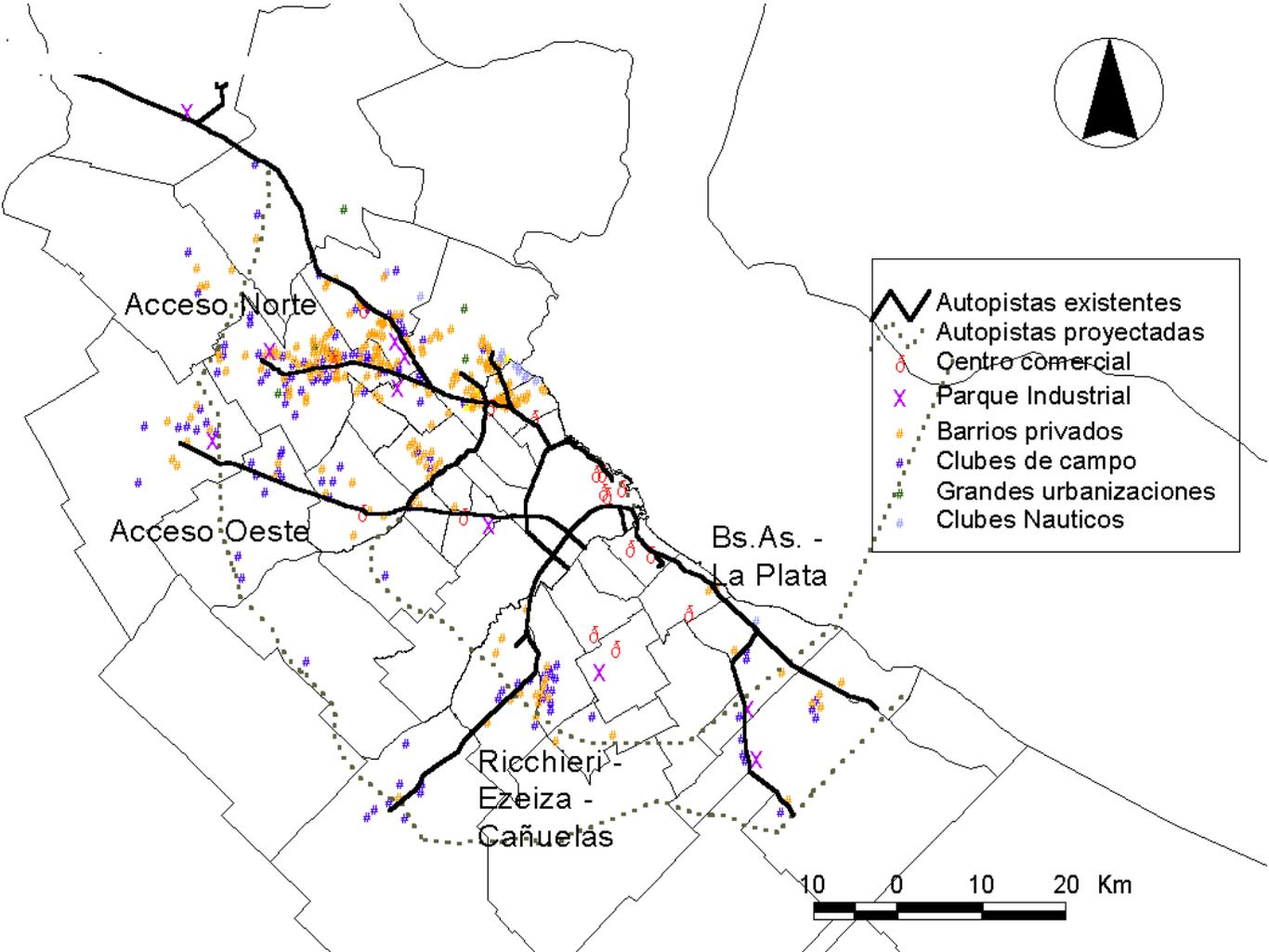
De allí que las relaciones entre infraestructura de transporte y usos del suelo no sean mecánicas, lineales ni automáticas. Por el contrario, adoptan la forma de procesos asociativos en los que los proyectos de los actores van dando forma a los procesos. Los proyectos se cruzan y se definen mutuamente en un espacio de relaciones. Dadas ciertas condiciones y tendencias preexistentes, los productores inmobiliarios ofrecen algunos productos que satisfacen ciertas necesidades de

reproducción social, que a su vez implican la aparición de oportunidades para nuevos procesos de producción.

La reestructuración de las autopistas generó numerosas oportunidades de oferta de nuevos productos inmobiliarios (dirigidos a varios de los submercados: residencial, comercial, de servicios, industrial) que pudieron formularse y/o se hicieron viables a partir de un cierto contexto macroeconómico y político.

En el caso metropolitano, la diferente construcción social de los corredores de los accesos se manifiesta en las notorias variaciones entre los procesos desarrollados en cada uno de ellos. Crecimiento residencial, nuevos centros recreativos, de comercios y servicios, localización industrial, son cuestiones comunes al conjunto de los accesos. La constitución de un eje de movilidad individual, que hemos llamado automóvil-intensivo también es un rasgo común a todos los accesos. Y sin embargo varían notablemente la intensidad de cada una de estas acciones y el volumen relativo de las mismas. Esta variación cuantitativa es simultáneamente una variación cualitativa: las cantidades permiten la asociación de otros procesos o no, suman proyectos que ven oportunidades o deciden que esos proyectos se localicen en un punto en lugar de otro. El resultado es una notoria diferencia en torno al objeto común (la autopista) que muestra las dificultades y limitaciones de establecer lo que es común a objetos aparentemente similares: varios carriles por sentido de circulación, iluminación, banquetas pavimentadas y forestación lateral no significan lo mismo en un lugar que en otro.

Figura N°1: Principales emprendimientos inmobiliarios



Bibliografía:

- Blanco, Jorge; 2002. *La red de autopistas de Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de caso: El Acceso Norte ramal Pilar*. Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales UBA, inédita.
- Coraggio, José Luis; 1974. *Concentración espacial y centralización: discusión de algunas falacias*. Buenos Aires, CEUR-Instituto Torcuato Di Tella, mimeo.
- Hiernaux, Daniel – Lindón, Alicia; 1993. “El concepto de espacio y el análisis regional”. En *Revista Secuencia* N° 25. México, Instituto Mora, p. 89-110.
- Miralles-Guasch, Carme; 2002. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona, Ariel.
- Offner, Jean-Marc; 1993. “Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique”. En *L'Espace Geographique* N° 3, p.233-242.
- Portillo, Alvaro; 1991. *Ciudad y conflicto. Un análisis de la urbanización capitalista*. Montevideo, Ediciones Compañeros.
- Queirolo, Nélica; 2003. *Análisis espacial de la movilidad por trabajo en la Ciudad de Buenos Aires. Cambios y permanencias: 1970 – 2002*. Tesis de Licenciatura en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2003.
- Santos, Milton; 1990. *Por una geografía nueva*. Madrid, Espasa Calpe.
- Santos, Milton; 1996. *A Natureza do Espaço*. San Pablo, Hucitec.
- Rodriguez, Carlos; 2001. “Barrios Cerrados: hacia el fin del boom”. En *Argirópolis* N° 11, www.argiropolis.com.ar
- Svampa, Maristella; 2001. *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires, Biblos.
- Vasconcellos, Eduardo; 1996. *Transporte urbano, espaço e equidade*. San Pablo, FAPESP.