

Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil – intensivo *



Jorge Blanco

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía, Argentina

Resumen

La relación entre formas de urbanización y los esquemas de movilidad representa una buena puerta de entrada para el análisis de cómo los distintos grupos sociales construyen el territorio. El desarrollo de las diferentes actividades cotidianas en soportes físicos con particulares condiciones morfológicas y de localización está íntimamente ligado a un cierto esquema de movilidad en términos de selección del modo de transporte, motivos de viaje y articulación espacial. En la Región Metropolitana de Buenos Aires se ha observado, en años recientes, un patrón de expansión suburbana de sectores sociales de ingresos altos y medio – altos, similar al de otras ciudades latinoamericanas, aunque algo tardío. En este proceso de suburbanización se asocian autopistas con urbanizaciones cerradas, nuevas centralidades comerciales, recreativas y de servicios, y un conjunto fragmentado y disperso de actividades, cuya articulación se reintegra a partir de un esquema de movilidad individual que hemos denominado “automóvil – intensivo”. En el trabajo se examina la relación entre el par esquema de urbanización – patrones de movilidad para el caso del Acceso Norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El foco está puesto en las tensiones en términos de facilidad/dificultad de la movilidad asociada con la reproducción social, con especial atención a la movilidad por trabajo para el caso de los distintos sectores sociales. Este modelo genera una red de relaciones sobrepuesta a las redes previas, basadas en las centralidades tradicionales, en el uso del espacio público y en la movilidad en transporte público.

Palabras clave

Urbanización
Movilidad
Modelo automóvil intensivo
Buenos Aires

Palavras chave

Urbanização
Mobilidade
Modelo automóvil intensivo
Buenos Aires

Key words

Urbanization
Mobility
Car-intensive model
Buenos Aires

La relación entre modelo de urbanización y patrón de movilidad

Las grandes ciudades contemporáneas son escenarios de profundas transformaciones. Formas cambiantes; nuevas maneras de producir, distribuir y consumir bienes y servicios; nuevas tecnologías aplicadas a la circulación de personas, bienes, informaciones y órdenes; nuevas modalidades de las relaciones sociales en todos los ámbitos de la vida cotidiana. En medio de estos cambios es posible reconocer, sin embargo, la permanencia de dos procesos esenciales que conforman las características del espacio urbano

* Originalmente presentado en: X ENCUESTRO DE GEOGRAFOS DE AMERICA LATINA - SAN PABLO 2005. Eje temático: Urbanización latinoamericana – Comunicaciones libres.

en las ciudades contemporáneas. Por un lado, los procesos de producción, 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).

Una forma diferente, pero a la vez complementaria, de ver la diferenciación interna del espacio urbano es la planteada por Scott: “El espacio geográfico de la ciudad puede descomponerse en tres grandes subdivisiones: el espacio de producción, (...), el espacio social, que es el lugar de la actividad residencial y de la vida familiar y, finalmente, el espacio de circulación, que es el lugar de los movimientos a través de la ciudad. Estos tres tipos de espacios se articulan en un único sistema mediante los mercados de trabajo locales, a través de los cuales se ponen en correspondencia los individuos y los empleos, y se establecen los salarios. La expresión tangible inmediata de la actuación de los mercados de trabajo urbanos es el desplazamiento diario de los trabajadores entre el espacio de producción y el espacio social en la ciudad” (Scott, 1994:110).

En cuanto a los procesos de reproducción social, los hemos definido como la instancia de satisfacción de las necesidades sociales, claramente diferenciadas de acuerdo con las clases y grupos sociales urbanos. “El proceso de reproducción requiere el desempeño de varias actividades de consumo, por medio de las cuales las personas obtienen un bien que es destruido en el proceso o un servicio que es utilizado. Estas actividades varían de acuerdo con las condiciones sociales, económicas, culturales y políticas de las personas. Más allá de la importancia de las relaciones económicas para la reproducción del mundo del trabajo, otras relaciones sociales son también importantes, especialmente aquellas ligadas a la familia, a la religión, a la escuela, a la comunidad” (Vasconcellos, 1996:27).

En cierta manera, son el eslabón final de la cadena de producción, distribución y consumo de bienes y servicios. Aunque preferimos considerarla desde el punto de vista de la satisfacción de necesidades antes que desde el punto de vista del consumo, porque bienes y servicios esenciales para la reproducción social no necesariamente se encuentran ligados a circuitos mercantiles, tal como parece sugerir la denominación de consumo y de consumidores.

En términos espaciales, los distintos procesos se manifiestan en usos del suelo diferenciados dentro de la ciudad. Así es como pueden distinguirse espacios destinados a funciones productivas exclusivamente, con espacios que combinan la función típica de la reproducción social (la residencial) junto con funciones de circulación y distribución de bienes y servicios.

En este esquema de organización del espacio urbano que estamos esbozando, y en relación directa con el objeto de este trabajo, es preciso señalar la función que cumplen los sistemas de circulación. Por sistemas de circulación entendemos todos aquellos elementos materiales y organizativos que permiten el desplazamiento de bienes, personas e información en el territorio. Es decir, estamos considerando aquí tanto al transporte como a las comunicaciones que si bien presentan particularidades innegables en sus efectos sobre el territorio, tiene en común el objetivo de salvar las distancias-tiempo.

En cuanto a los sistemas de transporte, consideramos aquí tanto a la infraestructura fija, como al parque móvil, los componentes organizacionales y los sistemas de regulación de los distintos modos de transporte. El objetivo esencial de estos modos es facilitar los movimientos de bienes y personas en el territorio, condición necesaria para la materialización de los procesos de producción como de reproducción social, que hemos señalado como conformadores del espacio urbano. Es decir que sin un

sistema de transporte no hay posibilidades materiales de realizar la producción, ante la imposibilidad de desplazamiento de la fuerza de trabajo, las materias primas y los insumos para realizar la transformación en bienes o la producción del servicio, ni del traslado de los productos terminados hasta los mercados de consumo. Del mismo modo, la reproducción sería imposible sin el desplazamiento de las personas hasta los lugares donde pueden satisfacer sus necesidades.

Pero la relación entre sistemas de transporte y espacio urbano no se limita a la mera función de elemento que hace factible y articula las distintas actividades urbanas. La presencia de los sistemas de transporte impone y fija objetos sobre el territorio. Objetos con algunas particularidades ya que se trata de fijaciones de capital de considerable magnitud, de uso público, sometidas a un lento proceso de depreciación (sujeto sin embargo a singulares posibilidades de obsolescencia técnica), que no suelen tener usos alternativos y que pueden utilizarse durante larguísimo períodos mediando su mantenimiento (Thomson, 1974). Al tiempo que los sistemas de transporte son portadores de valorización, en la medida que afectan la accesibilidad de cada parcela urbana y la ubican/reubican en el sistema relacional general “de la ciudad”.

En cuanto a la movilidad, está en estrecha relación con la dispersión de los usos y la articulación de los sistemas de transportes en una dimensión cotidiana, ya que “sirve a muchas actividades diferentes e involucra distancias variadas. Dado que la movilidad cubre necesidades básicas directas, es un aspecto fundamental de nuestra vida de todos los días. Esta movilidad cotidiana (...) puede definirse por medio de las actividades servidas y las distancias viajadas” (ECMT, 1996:9)

En una línea similar, la movilidad es analizada por Mérenne (1995): “Diversas razones crean la movilidad, es decir, la propensión de las personas a desplazarse: razones de orden profesional, de negocios, de comercio, familiares, de recreación... La movilidad es a menudo asimilada a la demanda de desplazamientos (por día, por semana, por mes), traducida en número de movimientos de una persona desde un origen a un destino. En verdad, se trata de una noción difícil de precisar, porque solamente una parte de esta demanda se realiza: es la única que observamos, la demanda pura. Otra parte de la demanda no se realiza, sea por falta de cobertura o de modos de transporte adecuados, sea por insuficiencia de ingresos, sea por falta de tiempo; esta demanda no realizada es la demanda latente, difícil de conocer y sin embargo importante para el planificador, porque corresponde a las necesidades reales de movilidad” (Mérenne, 1995: 83).

Las actividades servidas son aquellas que hemos presentado bajo los procesos de producción y de reproducción social, pero tal vez convenga enunciarlas de manera más directa como los viajes al trabajo y los viajes de negocios en la propia ciudad o a corta distancia; los desplazamientos por estudio, compras y servicios; los contactos sociales y la recreación, los movimientos originados en actividades culturales y religiosas, el uso de la infraestructura social en general. De allí resulta que “la movilidad diaria es primariamente el resultado de miembros individuales de grupos sociales que superponen sus programas de actividades en el tiempo y en el espacio” (ECMT, 1996:92)

Los patrones de movilidad son, en consecuencia, aquellos modelos de articulación de actividades urbanas que involucran localizaciones residenciales y de las actividades implicadas y elecciones modales (en términos del sistema de transporte) para vincular estas diferencias de localizaciones (Blanco, 2002).

Estas decisiones de movilidad están definidas por una serie de factores. En primer lugar, la oferta de modos de transporte y las modalidades de acceso a dichos modos condicionan el patrón de movilidad; la diferenciación entre demanda pura y demanda

latente realizada por Mérenne y la identificación de los viajes viables dentro del conjunto de necesidades (Vasconcellos, 1996) apuntan a subrayar esta limitación en la captación de necesidades de movilidad.

En segundo lugar, la movilidad puede ser analizada ventajosamente en el marco de las características y estrategias de los grupos familiares. Los niveles de ingresos, la escolaridad, la estructura etaria del hogar, el momento en el ciclo de vida, las relaciones de género, son factores que condicionan las decisiones de movilidad (también las de localización) y que brindan un marco más adecuado para el análisis que la consideración del individuo aislado.

En tercer lugar, los tipos de viajes también condicionan la movilidad. Vasconcellos (1996) propone una clasificación que supera la tradicional distinción de motivos, al categorizarlos como “obligatorios” (sometidos a límites rígidos en materia de horarios y de destinos fijos), “discrecionales” (cuya realización es más flexible) y “compulsivos” (en tanto se generan como parte de los viajes realizados por otras personas).

Todas las opciones se enmarcan en evaluaciones de presupuestos de espacio-tiempo. “Al circular, la persona realiza viajes interligados por una red de tiempo y de espacio. Esta red está formada por los orígenes y destinos distribuidos en el espacio, siendo que quien viaja precisa consumir tiempo para ir de un punto a otro. La operación cotidiana de esta red es realizada por las personas considerando principalmente los recursos y las técnicas personales de optimización de tiempos y costos” (Vasconcellos, 1996:32).

La tesis básica del trabajo es que existe una asociación de determinación recíproca entre el modelo de urbanización y los patrones de movilidad. Por modelo de urbanización entendemos la articulación de tipos de funciones urbanas, morfología de los soportes de esas funciones y lógica locacional. En tanto que por patrón de movilidad entendemos la conjunción de motivos de viajes, selección modal y espacialidad de los desplazamientos. La postulación de la relación entre ambos modelos se da a través de la asociación de una lógica locacional con una lógica de movilidad.

Un modelo de urbanización: la expansión de sectores de ingresos altos y medio-altos en la RMBA en los noventa

La Región Metropolitana de Buenos Aires ha sido el escenario de importantes transformaciones territoriales durante la década de 1990. En el marco de las políticas neoliberales se han visto modificados aspectos esenciales de la organización metropolitana.

Algunos de los aspectos más destacados son:

- » La modificación de los patrones locacionales de la industria metropolitana
- » La expansión y generalización de nuevas modalidades de comercialización de productos y de servicios con cambios en las condiciones locacionales
- » La reactivación selectiva del mercado inmobiliario
- » La conformación de un patrón de expansión urbana residencial más complejo y diversificado
- » La privatización de la prestación de los servicios públicos urbanos, tales como la provisión de agua y la distribución de gas y electricidad.
- » Los cambios en la operación del sistema de transporte, construcción de nuevas infraestructuras y remodelación de las existentes.
- » La refuncionalización diferenciada de sectores de la ciudad

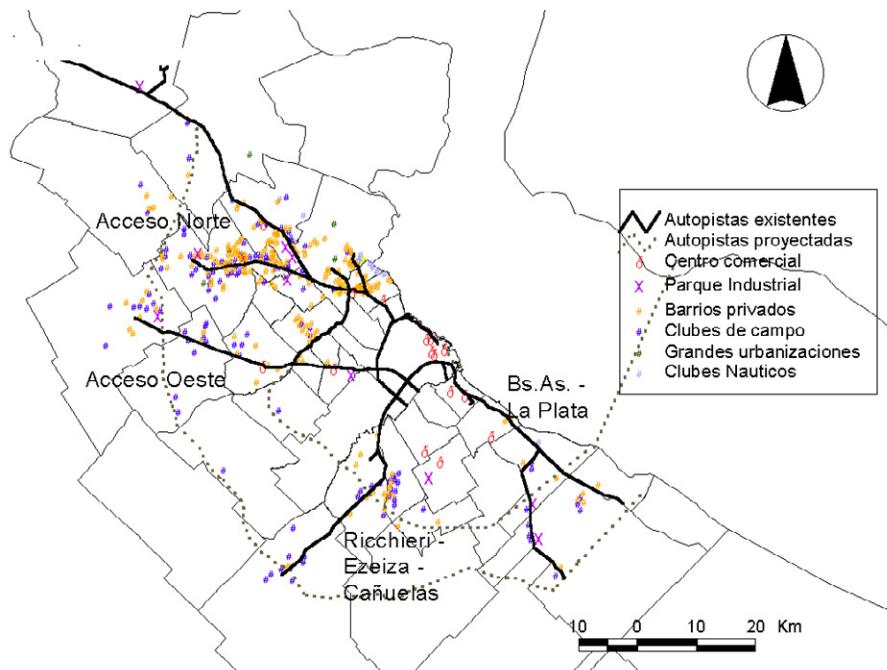


Figura 1. Red de autopistas y principales emprendimientos inmobiliarios. Fuente: elaboración propia.

Estos procesos cobraron particular intensidad en relación con la reestructuración de la red de autopistas metropolitanas, que fueron ampliadas y mejoradas y a las que se agregaron nuevos tramos, siendo toda la red concesionada a gestores privados. El ámbito de mayor intensidad de transformaciones urbanas se registra en torno al Acceso Norte y en particular en el ramal Pilar, área sobre la que se concentraron las investigaciones que se presentan en el trabajo. En este trabajo denominamos área Pilar al conjunto articulado de usos del suelo que se despliegan con eje en el Acceso Norte y que básicamente coinciden con el municipio del mismo nombre (Figura 1).

El modelo de urbanización es del tipo disperso, con un despliegue de las funciones en amplias superficies fragmentadas y conformando centralidades puntuales y alineadas sobre el eje del acceso. Decimos alineadas porque todas las nuevas centralidades se sitúan con frente a la autopista y las calificamos como puntuales en tanto que no se organizan con una continuidad areal sino en cada una de las salidas de la autopista.

A su vez, al patrón de movilidad característico lo hemos llamado “automóvil-intensivo”, poniendo el énfasis en que se basa en un tipo de transporte individual, de disponibilidad inmediata, libre de horarios y, sobre todo, sin dirección prefijada de movimiento, es decir que sobre la base de la red vial (en todos sus niveles) cada usuario traza su red particular de utilización. La denominación de intensivo se refiere a dos aspectos: por un lado, a la necesidad de contar con, al menos, un vehículo por hogar; por otro lado, a que todas las actividades deben ser realizadas en automóvil dada la dispersión de localizaciones. Vinculando ambos aspectos se obtiene una tercera idea de intensidad: un único automóvil por hogar resulta ser claramente insuficiente.

Las nuevas urbanizaciones

En Buenos Aires, la expansión urbana se ha realizado tradicionalmente a través de los loteos populares, particularmente intensos entre las décadas de 1940 y fines de los años '70, dirigidos a sectores sociales de ingresos medio-bajos y bajos. Estos barrios se formaban muy lentamente, con una ocupación paulatina de los lotes y una vivienda “en

construcción” durante varios años en los que se ampliaba al ritmo del crecimiento de la familia o se iba consolidando e incorporando elementos externos (frentes, veredas, etcétera). Los servicios llegaban al barrio luego de largos años de espera y, muchas veces, después de reclamos efectuados por los vecinos agrupados bajo la forma de distintas organizaciones locales.

Aunque en la década del noventa este proceso continúa con la densificación de loteos previos y la ocupación de tierras, la mayor superficie involucrada en la expansión urbana ha provenido, por el contrario, de una serie de productos inmobiliarios que genéricamente podrían denominarse “nuevas urbanizaciones” o “urbanizaciones cerradas” (UC), dirigidos a sectores de ingresos de medio altos y altos. Esta categoría comprende diversas tipologías y “remite a polígonos cerrados, de acceso restringido y muy baja densidad que combinan residencia con espacios comunes destinados a actividades recreativas, sociales y deportivas, infraestructura, equipamiento, servicios especiales y sofisticados sistemas de seguridad y vigilancia privada, dentro de grandes espacios verdes con cerco perimetral” (Szajnberg, 2000). Este proceso de suburbanización de las clases media y media-altas se asimila en parte a modelos frecuentes en los Estados Unidos (Le Goix, 2001) o en otras ciudades latinoamericanas en las que reconoce ya algunos años. Ejemplos de esta situación se pueden encontrar en Ciudad de México, Guadalajara, Caracas, San Pablo y Río de Janeiro (Roberts, 1998; Cabrales Baraja y Canosa Zamora, 2000; Romero, 1998). En Argentina hay otros ejemplos en las ciudades de Córdoba, Mendoza y Rosario.

Estas nuevas urbanizaciones han generado una expansión areal significativa, tanto por la cantidad como por el bajo nivel de densidad de las mismas. Las inversiones en nuevas urbanizaciones superan los 3.500 millones de dólares y ocupan una superficie aproximada de 300 km², lo que implica un agregado del 10% de la superficie del área metropolitana (Clichevsky, 2001).

La localización de estas urbanizaciones se encuentra estrechamente asociada con la red de autopistas. En la Figura N° 1 se puede observar la fuerte asociación en términos de infraestructura de circulación y desarrollos inmobiliarios, a escala metropolitana. Aunque pueden encontrarse emprendimientos de este tipo en todos los accesos viales, los partidos que han sido epicentro de estos procesos son los situados en conexión con el Acceso Norte, en particular, Pilar, Escobar, Tigre y Malvinas Argentinas.

Este desarrollo diferencial reconoce una cierta profundidad histórica y refleja las modalidades propias de producción del espacio por actores de diferente nivel socioeconómico. La intensidad del eje norte está directamente asociada con la prolongación del espacio social de mayores ingresos que se extiende desde el centro y el norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pasando por los municipios del norte del conurbano.

En conjunto, estas nuevas urbanizaciones han significado un gigantesco negocio inmobiliario que ha puesto en valor terrenos originalmente fuera del mercado de tierras urbano, que estaban en una situación de espera de captación de mayores rentas por expectativas de urbanización. Inclusive, se ha dado el caso de amplias extensiones de tierra con serias restricciones físicas (bañados y áreas inundables de distinto tipo) que han sido habilitadas a través de obras de infraestructura y puestas en el mercado con productos dirigidos a sectores de ingresos medio-altos y altos (Roberts, 1998).

Diversos son los factores que han contribuido al desarrollo de estos procesos. Sin intentar establecer un orden jerárquico, podemos decir que confluyen un contexto de relativa estabilidad macroeconómica durante la mayor parte de la década de los noventa, la realización de una serie de obras de infraestructura, nuevas pautas culturales y de consumo y cuestiones relacionadas con la seguridad urbana.

La estabilidad macroeconómica se ha reflejado en la baja inflación del período y al mantenimiento de la paridad cambiaria por medio de la convertibilidad peso-dólar, que viabilizó los negocios en dólares de los inversores internacionales durante los años noventa (Clichevsky, 2001)

La infraestructura se refiere a la ya mencionada remodelación de las autopistas metropolitanas, que ha sido un factor de importancia en la orientación de las inversiones y en las decisiones locacionales, al transformar los tiempos de viaje y al ampliar el alcance de los terrenos potencialmente aptos para localizar emprendimientos inmobiliarios. Diversos investigadores coinciden en adjudicar un lugar central en el desarrollo del proceso a la remodelación de los accesos viales, que generaron expectativas e inversiones aún antes del inicio de las obras (Roberts, 1998; Clichevsky, 2001; Verdecchia, 1995).

En cuanto a las pautas culturales y de consumo se relacionan, por un lado, con las nuevas modalidades de comercialización de productos y de entretenimiento, y, por otro lado, con la imposición en ciertos segmentos sociales de la imagen del verde y la naturaleza en contraposición con lo urbano (Svampa, 2001). La mudanza de sectores de ingresos altos y medio-altos ha sido acompañada de una amplia gama de servicios y comercios, en aquellos lugares donde se ha conformado un cierto umbral de demanda capaz de sostener la actividad económica.

Finalmente, en relación con el tema de la seguridad, ocupa un lugar central en el discurso de quienes se han trasladado desde áreas consolidadas de la ciudad de Buenos Aires o del conurbano, hacia estas áreas de expansión. La morfología de los emprendimientos (muros o alambrados externos divisores, seguridad privada permanente, control estricto del acceso, etcétera) dan cuenta del peso de este componente en la decisión de mudar la residencia (Svampa, 2001; Roberts, 1998).

Los servicios educativos y de salud

Un segundo cambio está asociado con el encadenamiento de actividades a partir del crecimiento residencial, ya que es el impulsor de la aparición de nuevos usos del suelo cuando se transponen ciertos umbrales de demanda. Los servicios que siguen a la residencia, como los educativos y de atención de la salud, son dos ejemplos interesantes de este proceso.

En el área Pilar, la provisión de servicios educativos para una población creciente de ingresos elevados demostró ser una de las actividades más dinámicas y de más rápida adaptación a las nuevas situaciones de demanda. En efecto, casi en concordancia con el proceso de expansión residencial comenzó la apertura de colegios privados destinados a satisfacer la nueva demanda localizada.

La instalación de nuevos establecimientos educativos muestra a las claras la sobreconstrucción impresa por los sectores sociales de ingresos altos y medio altos sobre el anterior espacio Pilar. Difícilmente los colegios preexistentes pudieran responder a estas nuevas demandas que pasan por colegios bilingües, con doble escolaridad, bachilleratos de tipo internacional, actividades extracurriculares incluidas en la oferta del colegio, etcétera.

Las diferentes modalidades de los nuevos colegios privados son:

- » Colegios directamente situados en el interior de countries y grandes urbanizaciones, consolidando un modelo de socialización de puertas adentro, entre pares (Svampa, 2001).

- » Anexos de colegios reconocidos, con larga tradición en otros barrios de ingresos altos y medio altos, básicamente del corredor norte (Belgrano, Palermo, San Isidro, Vicente López).
- » Nuevos emprendimientos educativos.

Estas modalidades reflejan un rasgo típico de los noventa: la gestión privada en la provisión de los servicios que satisfacen la reproducción social, según la demanda de los sectores de ingresos altos, medio altos y algunos sectores medios. Una distinción entre la localización de los colegios estatales y privados muestra que mientras que los colegios estatales atienden a las localizaciones consolidadas o en consolidación bajo el modelo de urbanización clásico, los nuevos establecimientos están directamente relacionados con la movilidad sobre autopista.

La oferta de servicios educativos de nivel universitario también ha crecido. Las universidades pueden jugar un doble papel en el sentido de atender a una demanda creciente y con previsión de expansión futura. Por un lado, dado el momento en el ciclo de vida de la mayor parte de las familias es previsible que dentro de algunos años exista una gran cantidad de alumnos en condiciones de iniciar estudios universitarios y que esto encuentre universidades relativamente consolidadas en el área. Por otro lado, también puede suponerse que la existencia de una oferta de educación universitaria puede actuar como un factor de atracción adicional, especialmente para un perfil de grupo familiar algo diferente del más habitual (que es el de pareja con hijos pequeños en edad de concurrir a la educación general básica).

En cuanto a los servicios de salud, mostraron a lo largo del proceso una cierta lentitud en su despliegue en el área. Sobre todo porque algunos de estos servicios requieren niveles de confianza que se consolidan históricamente con los profesionales o con las instituciones. De allí que en algunas de las entrevistas quedara en evidencia que se mantenía la atención de la salud (que implica un viaje esporádico, no cotidiano) en las áreas de antigua residencia. Por otro lado, pueden influir las economías de escala básicas para montar una gran institución o para dotarla de equipamiento de alta complejidad. Es decir, pueden requerirse umbrales de demanda algo elevados, que no se alcanzan fácilmente. De allí que sólo algunos años después se desplegaran con mayor intensidad las instalaciones de equipamientos de salud, también privados, reforzando el modelo de gestión privada de los servicios urbanos.

La inauguración de un hospital-escuela universitario privado representa un hito en esta materia. Por un lado, porque implica la oferta de equipamiento de alto nivel de complejidad propio de un hospital escuela. Por otro lado, porque refuerza el modelo de sobreposición de redes de relaciones. En efecto, la atención de este hospital escuela está dirigida a grupos muy reducidos del partido, en especial para aquellos que cuentan con un plan de medicina prepaga. Esto deja afuera de la cobertura de esta unidad a la mayor parte de la población de menores niveles de ingreso del partido, que cuenta como alternativa con el hospital público de Pilar.

Los centros comerciales y recreativos

Los nuevos usos comerciales y de servicios se manifestaron en el Acceso Norte de una manera típica de esta modalidad de expansión. Aproximadamente desde mediados de los 90 se ha ido conformando en el entorno del kilómetro 50 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 bancarias;
- » Emprendimientos de oficinas, comercios y restaurantes;
- » Hotel cinco estrellas y centro de convenciones;

- » Complejos comerciales y recreativos, con salas de cines, un bingo y locales comerciales;
- » Hipermercado asociado con un shopping.

Así es como funciones tradicionalmente reservadas para el área central de la aglomeración o algunos de los subcentros, se encuentran en versión fin de siglo XX 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 Región Metropolitana de Buenos Aires.

Parece confirmarse que la producción de este tipo de espacios comerciales y de servicios está comandada por grandes actores de nivel regional y/o global, con un papel secundario de los grupos de origen local. Los montos de las inversiones y el estilo de organización fragmentado en grandes unidades parecen dejar afuera a las pequeñas y medianas empresas como productoras de ese espacio, no como consumidoras. Los actores de mayor poder económico (grandes supermercados, cadenas internacionales de entretenimiento, etcétera) son quienes tienen capacidad para seleccionar estos puntos del espacio y organizarlos.

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. Antes bien, es notorio el contraste entre el corredor del Acceso Norte en el entorno del Km 50 y el centro comercial tradicional de Pilar, situado alrededor de la plaza principal, que muestra un menor dinamismo y signos de estancamiento.

Hasta mediados de la década de 1990 los nuevos habitantes del Acceso Norte debían desplazarse por esta vía en dirección a los partidos de San Isidro y Vicente López donde estaba localizada la oferta de shoppings centers, hipermercados y entretenimientos. 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 este centro en los planos de los avisos que ofrecen nuevas urbanizaciones en los suplementos especializados de los diarios capitalinos. Esto denota la jerarquía de centro y la articulación de transferencias mutuas de valor de proximidad entre urbanizaciones y centro comercial y de servicios.

Un espacio industrial acondicionado

Si el crecimiento de las urbanizaciones actúa como impulsor de encadenamientos en el sector comercial y de servicios, que a su vez estimulan el emprendimiento de nuevas urbanizaciones, algo similar podría evaluarse en el caso de la actividad industrial. Dadas unas ciertas condiciones propicias para la localización de las industrias (infraestructura de energía, transporte y comunicaciones; acceso a insumos y a mercados de consumo; disponibilidad de mano de obra en las calificaciones y niveles salariales apropiados, etcétera), la actividad industrial puede estimular la aparición de nuevos servicios, de nuevas ofertas de formación de recursos humanos, de redes de proveedores, etcétera.

El Parque Industrial de Pilar surgió en la década de 1970 como una iniciativa privada. Varios factores contribuyeron a impulsar esta iniciativa, entre ellos las políticas de desconcentración de la industria en la Capital Federal promocionadas por la Ley 20.560 y explicitadas por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N°11/1974. Estas normas, al tiempo que limitaban la instalación de nuevos equipamientos industriales en la Capital Federal favorecían la relocalización de las plantas existentes, privilegiando aquellas que se situaran en un radio superior a los 60 kilómetros del centro de la Capital Federal. Además de estas ventajas promocionales, la accesibilidad del parque industrial en relación con el mercado metropolitano y los principales mercados nacionales y regionales supranacionales ha tenido una decisiva influencia en las decisiones locacionales.

El desarrollo del Parque Industrial de Pilar refleja en gran medida los avatares de la industria metropolitana: iniciado en un contexto de agotamiento del modelo de sustitución de importaciones pero en el que aún el mercado interno orientaba las decisiones económicas, el parque tuvo, en sus primeros momentos, algunos establecimientos entre los que predominaban las pequeñas y medianas empresas de capital nacional. Las políticas de promoción industrial que favorecieron a algunas provincias, en un contexto general de crisis de la industria argentina, retardaron la ocupación del parque durante la década de 1980. Recién en los noventa, y a la luz de la reindustrialización selectiva asociada con las inversiones externas y la consolidación del Mercosur, creció rápidamente el número de empresas instaladas en el Parque, que llegó a convertirse el área industrial más dinámica no sólo de la Región Metropolitana sino de todo el país.

Se estima que el número de empleados actuales es de alrededor de 7.500, de los cuales cerca del 30% proceden del partido de Pilar. En el otorgamiento de ventajas para la radicación de industrias se suponía un compromiso de emplear como mínimo un 50% de personal residente en Pilar. Este porcentaje no fue alcanzado y, en parte, hay dificultades para conseguir en el área personal con algunas de las calificaciones requeridas por las empresas (Entrevistas Ingeniero Mildemberger, 2002; Director de Planeamiento de la Municipalidad de Pilar, 2001).

Los complejos de oficinas: un uso de incipiente desarrollo

Otro de los usos que ha aparecido en la década del noventa en el área Pilar es la construcción de edificios de oficinas. Hay al menos dos emprendimientos de importancia: el Office Park y el Pilar Bureau. Se trata de localizaciones atípicas, en la medida en que este tipo de usos estaba prácticamente restringido al centro metropolitano hasta la década de 1990. Desde entonces se ha producido un lento proceso de dispersión bajo la modalidad de edificios inteligentes o semi-inteligentes, con ejes en las avenidas y autopistas del norte del conurbano (Lucioni, 2000).

La accesibilidad rápida en automóvil parece ser una condición indispensable para atraer este tipo de localizaciones, pero todavía la medida de la accesibilidad está muy condicionada por la distancia hasta el centro metropolitano, de allí las ventajas de localidades situadas sobre la autopistas pero más cerca del área central, como San

Isidro y Vicente López, donde hay varios proyectos de parques de oficinas en marcha. En el caso de Pilar la apuesta parece ser de más largo plazo, y apunta a destacar otras ventajas locacionales, tales como el ambiente más tranquilo, fuera de las áreas centrales congestionadas y contaminadas.

Los emprendimientos del tipo “complejo de oficinas” pueden articularse de dos maneras con el conjunto de usos de Pilar. Por un lado, el perfil ocupacional de los nuevos residentes puede brindar condiciones para desarrollar sus tareas en el área y requerir una oficina. Esto es bastante habitual en profesionales independientes o pequeños empresarios comerciales y de servicios. Por otro lado, podría darse que la propia dinámica del Parque Industrial impulsara la radicación de servicios de apoyo a la producción en un área de oficinas cercana. Estas vinculaciones parecen estar todavía poco desarrolladas.

Un análisis de la movilidad cotidiana: las localizaciones residenciales y los destinos

La movilidad residencia – trabajo

La movilidad residencia – trabajo está condicionada por la localización de ambas actividades y por los niveles de ingresos de las familias.

Se pueden identificar diferentes casos:

» Residentes en Pilar que trabajan fuera del área Pilar, en particular en la Capital Federal

La estructura de empleos de Buenos Aires sigue mostrando un patrón relativamente concentrado en el área central y en algunos subcentros de la primera corona, a pesar de un incipiente proceso de dispersión de la localización.

La movilidad desde las áreas de urbanización más antigua del partido está básicamente servida por el ferrocarril y el transporte automotor de pasajeros. Un ejemplo de estrategias de los trabajadores de bajos ingresos es la utilización de la bicicleta como primer modo entre el lugar de residencia y la estación ferroviaria.

Los sectores no residentes en las nuevas urbanizaciones, con niveles de ingresos menores, han demostrado una preferencia por el ferrocarril para los largos viajes troncales, en detrimento del transporte automotor de pasajeros. El ferrocarril cuenta con ventajas en término de tarifas y tiempos de viaje en comparación con los servicios comunes. Los servicios por el Acceso Norte brindaron mejores condiciones de competencia a las líneas de colectivos ya que redujeron notoriamente los tiempos de viajes, aunque con tarifas más elevadas.

Para el objetivo central de este trabajo nos interesan particularmente las estrategias desarrolladas por residentes en las nuevas urbanizaciones situadas en torno al Acceso Norte. A través de entrevistas a residentes en el área se pudieron establecer las siguientes estrategias:

- » Automóvil particular, con un tiempo de viaje de 50-60 minutos entre Pilar y el centro de la ciudad. Esta estrategia es la que aparece más frecuentemente, con distintas variantes de articulación: estacionamiento en el área de destino o estacionamiento en las inmediaciones de estaciones de subterráneos de la línea D y acceso al área central por medio del subte. La movilidad en automóvil suele estar incorporada en estrategias familiares, que condicionan por ejemplo los horarios de partida y regreso para optimizar el aprovechamiento por parte del mayor número de miembros de la

familia, o relacionan estos viajes al trabajo con los viajes de los niños en edad escolar, por la mañana (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002).

- » Servicios de líneas de transporte automotor de jurisdicción nacional. Estos servicios presentan distintas características: comunes, rápidos y express. Los servicios de transporte automotor de pasajeros de tipo común no presentan una verdadera alternativa de competencia frente al automóvil particular dada la enorme diferencia de tiempo de viaje. El tiempo de viaje es especialmente sensible para los sectores de ingresos medio – altos y altos.
- » Servicios de oferta libre y no autorizados. Esta tercera opción se presenta como intermedia entre la movilidad individual y el transporte público, ya que se trata de unidades individualizadas, con regularidad en el conjunto de pasajeros y permanencia de choferes en el mismo horario. Hay modalidades organizadas desde las propias urbanizaciones que en poco menos de 1 hora llegan al centro metropolitano y modalidades tipo charter independientes y autorizadas. Junto con ellos se encuentran los servicios no autorizados.

En líneas generales, tanto a través de los testimonios recogidos directamente como a través de la bibliografía, la decisión de localización residencial se basó fundamentalmente en la disponibilidad y en la utilización del automóvil individual para el viaje diario al trabajo hasta el centro metropolitano.

» *Residentes en Pilar o en otros partidos que trabajan en el área Pilar.*

El viaje al trabajo para los residentes en el área Pilar que trabajan en el propio partido también se diferencia en función de las condiciones de ingreso. Los principales núcleos de empleo del área Pilar asociados con el Acceso Norte son: el Parque Industrial de Pilar, el centro comercial y de servicios del kilómetro 50 y las nuevas urbanizaciones, con una localización dispersa (en algunos casos a distancia considerable del acceso).

Los residentes en las urbanizaciones que trabajan en el área Pilar se desplazan en automóvil particular. En estos casos se incluyen los niveles gerenciales de las empresas del Parque Industrial, los profesionales independientes y una parte muy importante de las mujeres que trabajan (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002; Svampa, 2001).

Más complicada resulta la movilidad para los trabajadores de menores ingresos que se desempeñan en los centros de empleo del corredor del Acceso. Hacia el Parque Industrial la movilidad se canaliza a través de:

- » prestaciones de las propias empresas, que recogen a sus trabajadores desde puntos muy distantes del conurbano,
- » líneas de transporte automotor de pasajeros que, como ya vimos, sólo vinculan ciertas localidades del partido con el parque industrial,
- » servicios no autorizados de combis, que suplen la demanda no servida por el transporte público, aunque en condiciones de nulo control por parte de autoridades estatales (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002).

Hemos recibido comentarios acerca de la persistencia de la inercia residencial, es decir, sobre el desajuste entre el lugar de residencia habitual de los trabajadores y la nueva localización de la planta, especialmente en los casos de traslado de plantas desde el primer cordón del conurbano. Esto obliga a largos viajes y, en parte, justifica la provisión de sistemas de transporte particulares por parte de las empresas (Entrevista Ing. Mildemberger, 2002).

Tampoco resulta sencilla la movilidad para los trabajadores que desempeñan sus tareas en las urbanizaciones cerradas. Éstas se han convertido en centros importantes de empleo ya que demandan trabajadores en distintas instancias del proceso de

construcción y funcionamiento de las viviendas y de las instalaciones comunes de las urbanizaciones. Gran parte de estos trabajadores proceden de los barrios más pobres del propio partido de Pilar o de partidos vecinos como Moreno y José C. Paz (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002; Svampa, 2001).

Dado el esquema de circulación de transporte público, fundamentalmente orientado por los ejes radiales hacia el centro de la conurbación, o en la vinculación de los barrios con el centro tradicional de la localidad de Pilar, los cruces entre ejes no son frecuentes ya que no son trayectos cubiertos por líneas de transporte automotor de pasajeros. Por otro lado, se trata de empleos que tienen una alta dispersión ya que las urbanizaciones abarcan un área muy extendida con algunas de ellas situadas a varios kilómetros del Acceso Norte y sin transporte público en las arterias transversales que comunican con el acceso. Adicionalmente, suele haber una gran distancia desde la entrada a la urbanización hasta las viviendas en la que desempeñan sus tareas. El resultado es un gran esfuerzo en términos de tiempo y/o de dinero por parte de los trabajadores de bajos salarios que se desempeñan en las nuevas urbanizaciones para satisfacer las necesidades de transporte hacia el lugar de trabajo. Se han verificado, además, casos en que la mudanza de las familias hacia las nuevas urbanizaciones ha implicado recambios en el personal doméstico por los largos tiempos de viaje de los trabajadores hacia esta nueva localización de su lugar de trabajo.

En este contexto, las estrategias detectadas pasan por: tomar hasta tres colectivos y caminar hasta los lugares de empleo, directamente realizar largas caminatas (en ocasiones cortando camino frente a la rigidez de la red vial), la utilización de las bicicletas o de viejos vehículos (por ejemplo, para quienes necesitan desplazarse con herramientas o máquinas pequeñas), todas ellas implementadas para compensar la carencia de un servicio de transporte público que vincule localizaciones con el nivel de dispersión como las existentes en el área (Entrevistas a residentes en el área Pilar, 2002).

La movilidad residencia – estudio

Ya hemos señalado que el corredor del Acceso Norte ramal Pilar cuenta con una importante oferta de establecimientos educativos de gestión privada. En cuanto al nivel universitario, si bien la oferta es amplia y reciente, es claro que no podría de modo alguno cubrir todas las expectativas de formación en este nivel.

Los desplazamientos cotidianos hacia los establecimientos educativos se resuelven principalmente a través de los sistemas de transporte escolar y del transporte en automóvil organizado desde la propia familia o grupos de familias. Es habitual la formación de *pools* en los que cada día una familia se hace cargo de transportar en sus automóviles a un grupo de niños de la misma urbanización que concurren a un mismo establecimiento escolar. En casos de no disponibilidad de un segundo automóvil familiar se utilizan los remises.

Dos situaciones particulares merecen ser destacadas. Por un lado, la relacionada con la propia dotación en las grandes urbanizaciones de establecimientos educativos (San Jorge, Nordelta, Pilar del Este, etcétera). Esto limita notablemente las necesidades de desplazamientos externos de gran parte de los niños y refuerza la movilidad individual a nivel de los niños -la bicicleta- en el marco de los límites cerrados y controlados de las nuevas urbanizaciones. Por otro lado, se ha recogido información sobre algunos adolescentes que concurren a los establecimientos de nivel polimodal con sus propios automóviles (Entrevistas a residentes del área de Pilar, 2002). Esto refuerza de una manera extrema el esquema automóvil intensivo descrito como base del sistema de movilidad, al incluir también a los menores de edad y al dejar en claro la necesidad de disponibilidad de más de un auto por grupo familiar para sostener las necesidades de desplazamiento cotidiano de los miembros de esa unidad familiar.

Por último, resulta necesario llamar la atención sobre las distancias involucradas en un tipo de desplazamiento que en áreas de urbanización clásicas se suelen resolver en algunas pocas decenas de cuadras. Los más de 30 kilómetros que delimitan los extremos del corredor de máxima intensidad de urbanizaciones y colegios representan distancias de desplazamiento enormes, que gracias a la autopista pueden salvarse en unos pocos minutos, como un ejemplo de espacios de amplia extensión comprimidos por la velocidad del movimiento.

La movilidad residencia – recreación, servicios, compras

Los desplazamientos cotidianos para acceder a los centros comerciales, de servicio y recreativos tuvieron un cambio importante con la consolidación del centro ubicado en el kilómetro 50 del Acceso Norte Ramal Pilar. En efecto, la conformación y consolidación de este centro cambió las coordenadas locacionales de las urbanizaciones, hecho que se manifiesta en la inclusión permanente del Kilómetro 50 en todos los planos de referencia de las nuevas urbanizaciones.

Antes de la formación de este centro, los primeros habitantes de las urbanizaciones cerradas se desplazaban hasta los centros de servicios más cercanos de nivel equivalente en términos de características socioeconómica (Entrevistas a residentes del área Pilar, 2002). En este caso, se trataba de los ubicados sobre el propio acceso, en el partido de San Isidro. La consolidación del centro del kilómetro 50 limitó el desplazamiento hacia las inmediaciones de las nuevas urbanizaciones, aunque cabe reiterar que en este caso el término inmediaciones puede implicar una distancia de varios kilómetros.

La propia morfología del centro comercial, recreativo y de servicios del kilómetro 50 da la pauta de su apoyo en un esquema de movilidad automóvil intensivo: la orientación hacia la autopista y las gigantescas playas de estacionamiento.

La importancia de este centro comercial hace que se haya desarrollado un sistema de acceso en transporte público, ya que algunas líneas de colectivos (especialmente comunales) comenzaron a incluirlo en sus recorridos. Esto indica que, junto con un público mayoritariamente ligado a los residentes en las nuevas urbanizaciones, también hay un uso complementario por parte de sectores de menores ingresos que utilizan transporte público para ir, por ejemplo, a los hipermercados o a los cines.

Una mención particular debe hacerse en relación con la recreación. Una parte importante de este tipo de actividades (deportivas, contactos sociales) suele satisfacerse al interior de la propia urbanización cerrada, minimizando las necesidades de desplazamiento. Por otro lado, se ha desarrollado un sistema de intercambios deportivos entre urbanizaciones (al estilo de torneos intercountries) que suponen movilidad automóvil intensiva para su concreción. Los intercambios sociales, por ejemplo, entre compañeros de colegio también se resuelven en el marco de la red de urbanizaciones y mediante el uso del automóvil particular o, en su defecto, el remise (Entrevistas a residentes del Área Pilar, 2002). Inclusive las salidas nocturnas de los adolescentes y adultos jóvenes están organizadas a partir de sistemas de combis que representan una especie de punto intermedio: automóvil intensivo pero no necesariamente individual. (Entrevistas a residentes del Área Pilar, 2002).

Conclusiones

En el trabajo se ha presentado el desarrollo del par modelo de urbanización-patrón de movilidad para un recorte particular del espacio metropolitano de Buenos Aires: el articulado en torno al Acceso Norte en el área Pilar. Para ello hemos seguido la cadena

de relaciones entre nuevas urbanizaciones-comercio y servicios, incorporando también la dinámica de localización industrial y de funciones administrativas para reconstruir el conjunto de usos del suelo del área Pilar. Al mismo tiempo, hemos destacado la vinculación intrínseca, en términos locacionales y morfológicos, con un patrón de movilidad, con especial referencia a la selección modal de este patrón. De esta manera es que un esquema de urbanizaciones cerradas, dispersas, articulado con centralidades puntuales alineadas, se combina con la movilidad “automóvil-intensivo”.

En conjunto, todo el espacio de relaciones Pilar puede considerarse como un ejemplo de impulsos mutuos entre las distintas actividades urbanas. Hemos tratado de señalar las relaciones y dependencias entre estas actividades y la conformación efectiva de un espacio de relaciones relativamente autónomo, en tanto que algunos de los procesos de reproducción social pueden ser satisfechos al interior del mismo de manera creciente. Svampa (2001:70-71) sostiene que “las nuevas urbanizaciones privadas aparecen en forma de red, conformando una serie de manchas en la trama urbana. (...) Una de las notas que caracteriza a los residentes de este tipo de red es que entablan vínculos de exterioridad con los antiguos habitantes del lugar, con los cuales tienden a mantener una relación de cliente-proveedor (con comerciantes y proletariado de servicios). Pero esta ausencia de integración a la comunidad local se ve compensada por el desarrollo de una sociabilidad propia de la red socioespacial en la cual se insertan.”

Podríamos agregar que hasta el momento este nivel de integración no se ha producido en Pilar y que la noción de red implica una “sobreposición” de relaciones sociales y de concreciones materiales sobre el espacio anterior. Los antiguos habitantes del partido no son usuarios habituales de las nuevas centralidades, ni sus hijos asisten a los nuevos colegios privados, ni siquiera parecen cumplirse las cuotas de asistencia local acordadas con los emprendimientos más complejos en materia de salud.

En este marco puede destacarse la conformación de sistemas de movilidad diferenciados, atendiendo a poblaciones-objeto diferentes. El sistema de transporte público, que responde al modelo de urbanización más tradicional, enfrenta serias dificultades para satisfacer la demanda de una movilidad más diversificada, más dispersa y menos masiva, propia de este nuevo modelo de urbanización.

Los mercados de viajes incluyen viajes con direcciones alineadas por el eje, pero con una gran variación que no permite consolidar la conformación de corredores fuera del eje troncal del acceso. Cualquier desplazamiento que sale del corredor troncal implica limitar notoriamente la posibilidad de acceso en transporte público. De este hecho y de las distancias involucradas en esta red funcional se reafirma que la nueva base de organización del espacio esté apoyada sobre la movilidad individual automóvil-intensiva para la amplia variedad de viajes que realizan las unidades familiares para su reproducción. La sustitución de este esquema de movilidad por transporte público es complicada no sólo por la baja densidad de demanda sino también por los factores culturales asociados con las urbanizaciones cerradas: libertad en la movilidad (imposible de reponer con transporte público) y modelo dominante de gestión privada.

Se generan asimismo contradicciones entre este modelo de urbanización y la urbanización tradicional, ejemplificados en las dificultades de movilidad de los trabajadores de las urbanizaciones cerradas. No hay modo de transporte público disponible hoy para satisfacer estas necesidades, por la complejidad y desestructuración de la trama urbana producida en el marco de esa amplia dispersión de destinos.

El conjunto de elementos urbanos 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 automóvil-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.

Bibliografía

- » CABRALES BARAJAS, L. C., ZAMORA, E. (2000) Segregación residencial y heterogeneidad urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. En 2º *Encuentro Internacional Humboldt*. Mar del Plata, presentación en CD.
- » CLICHEVSKY, N. (2001) Mercado de tierra y sector inmobiliario en el Area Metropolitana de Buenos Aires. Transformaciones e impactos territoriales. En *VI Seminario de la Red de Investigadores en Globalización y Territorio*. Rosario, 2 al 4 de mayo.
- » EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTER OF TRANSPORT (ECMT) (1996). *Changing daily Urban Mobility: Less or Differently?* París, ECMT.
- » LE GOIX, R. (2001) Les “communautés fermées” dans les ville des États-Unis. Aspects géographiques d’une sécession urbaine. *L’Espace Géographique* Nº 1-2001.
- » LUCIONI, N. (2000) Modernización del espacio de gestión empresarial: los edificios inteligentes de oficinas en la región metropolitana de Buenos Aires en los años noventa. En 2º *Encuentro Internacional Humboldt*. Mar del Plata.
- » MÉRENNE, É. (1995) *Géographie des transports*. París, Nathan.
- » OFFNER, J.-M. (1993) Les “effets structurants” du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L’Espace Géographique* Nº 3-1993.
- » ROBERTS, F. (1998) La gran muralla: Aproximación al tema de los barrios cerrados en el Región Metropolitana de Buenos Aires. En *Seminario El Nuevo Milenio y lo Urbano*. Instituto Gino Germani, UBA.
- » ROMERO, A. M. (1998) *Alphaville: Ilusão do Paraíso*. Disertación de Tesis de Maestría en Geografía Humana. Universidad de San Pablo.
- » SCOTT, A. (1994) La economía metropolitana: organización industrial y crecimiento urbano. En: Benko, G.- Lipietz, A. *Las regiones que ganan*. Valencia, Alfons el Magnànim.
- » SVAMPA, M. (2001) *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Biblos: Buenos Aires.
- » SZAJNBERG, D. (2000) Urbanización cerrada en la Región Metropolitana de Buenos Aires. ¿Se ha de replantear la estructura de centralidades suburbanas?. En: *Jornadas Platenses de Geografía*. La Plata, presentación en CD.
- » THOMSON, J. (1974) *Teoría económica del transporte*. Madrid, Alianza.
- » VASCONCELLOS, E. (1996) *Transporte urbano, espaço e equidade*. San Pablo: FAPESP.
- » VERDECCHIA, C. (1995) Los clubes de campo. En *Arquis* Nº 5. Buenos Aires, Universidad de Palermo.

Entrevistas

- » Ingeniero Néstor Mildenerger. Director Ejecutivo de la Cámara Empresaria del Parque Industrial de Pilar. Junio 2002.

- » Arquitecto Vicente Basile. Director de Planeamiento de la Municipalidad de Pilar. Diciembre 2001.
- » Residentes en nuevas urbanizaciones del área Pilar: Acceso Norte km. 48, mayo 2002; Acceso Norte km 46, mayo 2002; Acceso Norte km 43, junio 2002; Av. Perón y Av. Alcorta, julio 2002.