
La ciudad y el consumo tras la globalización

Perspectivas internacionales
del comercio urbano

**Lluís Frago Clois,
Carles Carreras Verdaguer,
Sergi Martínez-Rigol (eds.)**



La ciudad y
el consumo tras
la globalización

La ciudad y el consumo tras la globalización

Perspectivas internacionales
del comercio urbano

Lluís Frago Clols,
Carles Carreras Verdaguer,
Sergi Martínez-Rigol (eds.)

Presentación de Joan Guàrdia Olmos

Prólogo de Jaume Collboni Cuadrado



UNIVERSITAT DE
BARCELONA

Edicions

Economía
y Empresa

© Edicions de la Universitat de Barcelona
Adolf Florensa, s/n
08028 Barcelona
Tel.: 934 035 430
www.edicions.ub.edu
comercial.edicions@ub.edu



ISBN: 978-84-1050-044-0
Fecha de edición: 2023

Con la colaboración de:



**Ajuntament
de Barcelona**

Este documento está sujeto a la licencia de Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada de Creative Commons, cuyo texto está disponible en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.



Índice

JOAN GUÀRDIA OLMOS. Presentació	11
JAUME COLLBONI CUADRADO. Pròleg	13
LLUÍS FRAGO CLOLS. Introducció	15
BLOQUE 1. Evolución reciente de la ciudad, el comercio y el consumo	
1. CARLES CARRERAS VERDAGUER. Ciudad, comercio y consumo, una investigación fragmentada.....	19
2. TERESA BARATA-SALGUEIRO. Tecnologia, estilos de vida e reconfiguração comercial urbana. Algumas tendências.....	35
3. PATRICIA EUGENIA OLIVERA MARTÍNEZ. Los estudios del consumo urbano en la Red Ciudad, Comercio Urbano y Consumo.....	51
4. MARÍA LAURA SILVEIRA. Cambios tecnológicos, pandemia y ciudad en América Latina: pensando la transformación del consumo y el comercio	65
5. ROSARIO SOMMELLA. Dal progetto «Commercio, consumo e città: pratiche, pianificazione e governance per l'inclusione, la resilienza e la sostenibilità urbana» alla «nuova normalità»	75
BLOQUE 2. El comercio	
6. LLUÍS FRAGO CLOLS. La implosión del centro de Barcelona a partir de la crisis del turismo global: la actividad comercial como indicador.....	85
7. ALEJANDRO LÓPEZ GONZÁLEZ. Efectos de las restricciones a la interacción social sobre el tejido comercial en ciudades de tamaño medio (Oviedo, España)	97
8. JORGE BLANCO, LORENA VECLIR. Movilidad cotidiana y comercio de calle en las centralidades del noroeste de la región metropolitana de Buenos Aires. El caso del municipio de San Martín.....	109
9. SIDNEY GONÇALVES VIEIRA. Turismo, comércio e consumo em Buenos Aires: impactos da pandemia em 2020.....	127

10. MIGUEL SILVA GRAÇA. E se, em vez de os centros comerciais continuarem a imitar a cidade, a começassem a construir? Sobre o futuro do consumo, dos centros comerciais e das cidades em Portugal e na Europa	139
11. JOAQUIM DEULOFEU AYMAR. El modelo CEO <i>retail</i> de gestión para la transformación del <i>retail</i> pos-COVID.....	149
12. TIAGO MARQUES LEITE, WELSON DE SOUZA SILVA JUNIOR. Fome no país de feiras, uma leitura miltoniana	161
13. JULINA LOMBARD SOUZA, CLARICE MARASCHIN. Descentralização da atividade comercial varejista: estudo em Porto Alegre, Brasil.....	171

BLOQUE 3. El consumo

14. AMÁLIA INÉS GERAIGES DE LEMOS, JEFERSON HUGO PACHECO DE REZENDE, ALEXANDRE MAGNO PIRES. La economía creativa en São Paulo: procesos estructurados y sus espacios de consumo.....	187
15. MARINA REGITZ MONTENEGRO. Capitalismo de plataforma, pandemia e crise: transformações em curso no consumo e no trabalho na metrópole de São Paulo	199
16. LUIS ALFONSO ESCUDERO-GÓMEZ, RUBÉN CAMILO LOIS-GONZÁLEZ. Los centros comerciales, espacios globales apolíticos y antidemocráticos, y el deterioro de la esfera pública urbana.....	209
17. ALEJANDRA REYES-JAIME. Ambiente alimentario universitario. Estudio de caso de la oferta alimentaria en la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional Autónoma de México.....	219

BLOQUE 4. La ciudad

18. MARÍA LAURA SILVEIRA. Del nuevo orden global a la economía urbana de Buenos Aires: sustitución crítica de divisiones del trabajo	235
19. SUSANA MARA MIRANDA PACHECO. A essencialidade de servir e a precisão de consumir na cidade	249
20. DAVID LLOBERAS, ALEJANDRO MORCUENDE. Tendències prepanidèmiques d'urbanització diferencial: la crisi dels locals comercials i l'expansió logística a la ciutat de Barcelona.....	263
21. GUILLEM FORMENTÍ BORRÁS. Cultura, un freno a la desertificación comercial en los núcleos urbanos de los confines metropolitanos catalanes	275
22. JOSEFINA DI NUCCI. Desconcentración espacial y omnipresencia del circuito superior metropolitano en el <i>retail</i> argentino: el uso del territorio en la red urbana de la Provincia de Buenos Aires	289

23. STEFANO MONTES, GAETANO SABATO. Los adolescentes como consumidores: opciones y espacios de comida en Palermo, Italia	299
24. PEDRO GUIMARÃES, KATIELLE SILVA. Alterações nas dimensões do acesso aos estabelecimentos comerciais: análise dos efeitos do turismo a partir da visão da população vulnerável do centro histórico de Lisboa	309
25. LEONARDO MERCATANTI, ENRICO NICOSIA. Il distretto di San Berillo a Catania tra riattivazione commerciale e segregazione.....	321
26. MARGARITA LÓPEZ-ANTÓN, CARLES COROMINAS. El comercio en Cataluña. Las APEU, ¿un proyecto viable? Análisis a través de un estudio de caso: el centro urbano de Rubí	331
27. ROBERTO BARRETO ALVAREZ. Os vendedores de rua e os serviços às empresas: uma análise sobre a coexistência de divisões do trabalho na Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	343
28. ROBERTO DE ALMEIDA BOTTURA, HELIANA COMIN VARGAS. Fissuras da cidade vivida: resignificando Brasília por meio das dinâmicas de comércio e serviços	353
29. DIOGO GASPASILVA. Towards phigital places? Business Improvement Districts as brokers of change in the management of town centers	365
30. ANA BEATRIZ DA ROCHA, PAULO REIS FILHO. Projeto urbano <i>Reviver Centro</i> . Uma <i>nova</i> agenda para a região central do Rio de Janeiro na era pós-global?	377
31. LUIS ALFONSO ESCUDERO-GÓMEZ, ANDRÉS FERNANDO CASTIBLANCO-ROLDÁN, JAIME ANDRÉS WILCHES-TINJACÁ. Los centros comerciales y la crisis de los espacios públicos en tiempos de la COVID-19	391
32. FÁBIO TOZI, MARINA ARAÚJO. A expansão da rede de <i>fast-food</i> KFC no Brasil e a explosão de pequenos comércios locais imitativos.....	403

BLOQUE 5. Las políticas comerciales

33. JORDI TORRADES I ALADRÉN. Catalunya, una visió pròpia del comerç.....	417
34. MONTSERRAT BALLARÍN ESPUÑA. El comercio de Barcelona se proyecta al futuro.....	429
35. SERGI VILAMALA BASTARRAS, JOEL PINTOR GONZÁLEZ. Marc d'actuació de la gerència de serveis de comerç de la Diputació de Barcelona	433
36. NÚRIA BELTRÁN CENTELLES. Las políticas comerciales.....	435

BLOQUE 6. El futuro de la ciudad, el comercio y el consumo:
conceptos, teorías y métodos

37. LLUÍS FRAGO CLOLS. Ciudad, comercio y consumo: tendencias globales en la era de la posglobalización	457
38. LIBERA D'ALESSANDRO. Ritorno al futuro: una metáfora per discutere del prossimo avvenire della città, del commercio e del consumo	471
39. JOSEFINA DI NUCCI. Ciudad, comercio y consumo: antecedentes en la geografía argentina. Nuevos y futuros interrogantes.....	481
40. ALEJANDRO MORCUENDE GONZÁLEZ. El momento diferencial: transformaciones recientes en las relaciones espacio-sociedad	493

CAPÍTULO 8

Movilidad cotidiana y comercio de calle en las centralidades del noroeste de la región metropolitana de Buenos Aires. El caso del municipio de San Martín

Jorge Blanco

Universidad de Buenos Aires
jblanco@filo.uba.ar

Lorena Vecslir

Universidad de Buenos Aires –
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)
lorena.vecslir@conicet.gov.ar

INTRODUCCIÓN

Desde los enfoques físico-locacionales, propios de la economía espacial, las centralidades se han visto tradicionalmente como indicadores de accesibilidad en función de los servicios y empleos que allí se concentran y con relativa independencia de la movilidad y el sistema de transporte (Mansilla, 2017). A partir de la noción christalleriana de un centro proveedor de bienes y servicios, al cual los consumidores se desplazan respondiendo exclusivamente al tipo de oferta y la proximidad espacial, se ha construido gran parte de los estudios de identificación y jerarquización de centros metropolitanos. Tal información, además, ha sido funcional para el planeamiento urbanístico, ya que lo provee de datos programáticos concretos y de localización para sistemas de centros y centralidades a gran escala.

A partir de 1970 y sobre todo de los años 2000, de manera complementaria a la perspectiva anterior, ciertas investigaciones provenientes del campo de las ciencias sociales han buscado analizar la accesibilidad con el foco puesto en los sujetos y sus prácticas de movilidad. Esta mirada permite evaluar la efectiva capacidad de acceso a las centralidades por parte de los diferentes grupos sociales (Gutiérrez y Rearte, 2010; Miralles-Guasch, 2015) y comprender el modo en que estos interpretan y dirimen las barreras o «espesuras» que se les presentan (Jirón y Mansilla, 2013).

Los estudios inspirados en la geografía del tiempo (*time geography*) de Torsten Hägerstrand ya habían anticipado esta preocupación, siguiendo las activi-

dades de los individuos en el espacio y en el tiempo (Ellegard, 2019). La convergencia de trayectorias individuales en el espacio-tiempo da cuenta de actividades colectivas que pueden asociarse con la centralidad, lo que permite el pase de lo micro a lo macro, de la vida cotidiana del sujeto a la multiplicidad de espacios de la ciudad, y arroja luz sobre la conformación y los usos temporales de las centralidades, denominados «cronotopos del consumo-comercio» por Gasca Zamora y Castro Martínez (2020).

Buscando atender ambos enfoques, el presente trabajo analiza la relación entre movilidad cotidiana y comercio de calle en las centralidades del noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). En particular, se estudia la estructura del transporte y los patrones de localización comercial en el municipio de San Martín, simultáneamente al análisis de la temporalidad en el uso de dichas centralidades, a partir de las transacciones de viajes registradas por la tarjeta SUBE¹ y el comportamiento horario según rubros comerciales. El rol de las políticas públicas en relación con las variaciones espacio-temporales del comercio de calle se evalúa en función de las determinaciones del código urbanístico, los programas sobre áreas centrales y las acciones municipales vinculadas al comercio ocasional.

El trabajo se enmarca en una línea de investigación en curso, con sede en el Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires.² Desde aproximaciones cuali-cuantitativas, a través de fuentes primarias y secundarias, se indaga sobre las centralidades metropolitanas, atendiendo en especial a su articulación con las formas de movilidad cotidiana y los distintos formatos que adopta el comercio de calle en procesos de revitalización urbana poco estudiados fuera del área central tradicional (ACT).

1. SAN MARTÍN EN EL SISTEMA METROPOLITANO DE CENTRALIDADES

El municipio de San Martín se sitúa en el noroeste de la RMBA e integra el primer cordón metropolitano. La avenida General Paz, que constituye en realidad una autopista, lo separa de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA),

1 El Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), implementado en Argentina a partir del año 2011, permite abonar con una sola tarjeta viajes en autobuses, metros y trenes de la RMBA.

2 Los primeros estudios se focalizaron en el sur de la RMBA (Vecslir *et al.*, 2018). El proyecto actual (PICT-2018-01361) se denomina Centralidad, movilidad cotidiana y políticas públicas en el corredor noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

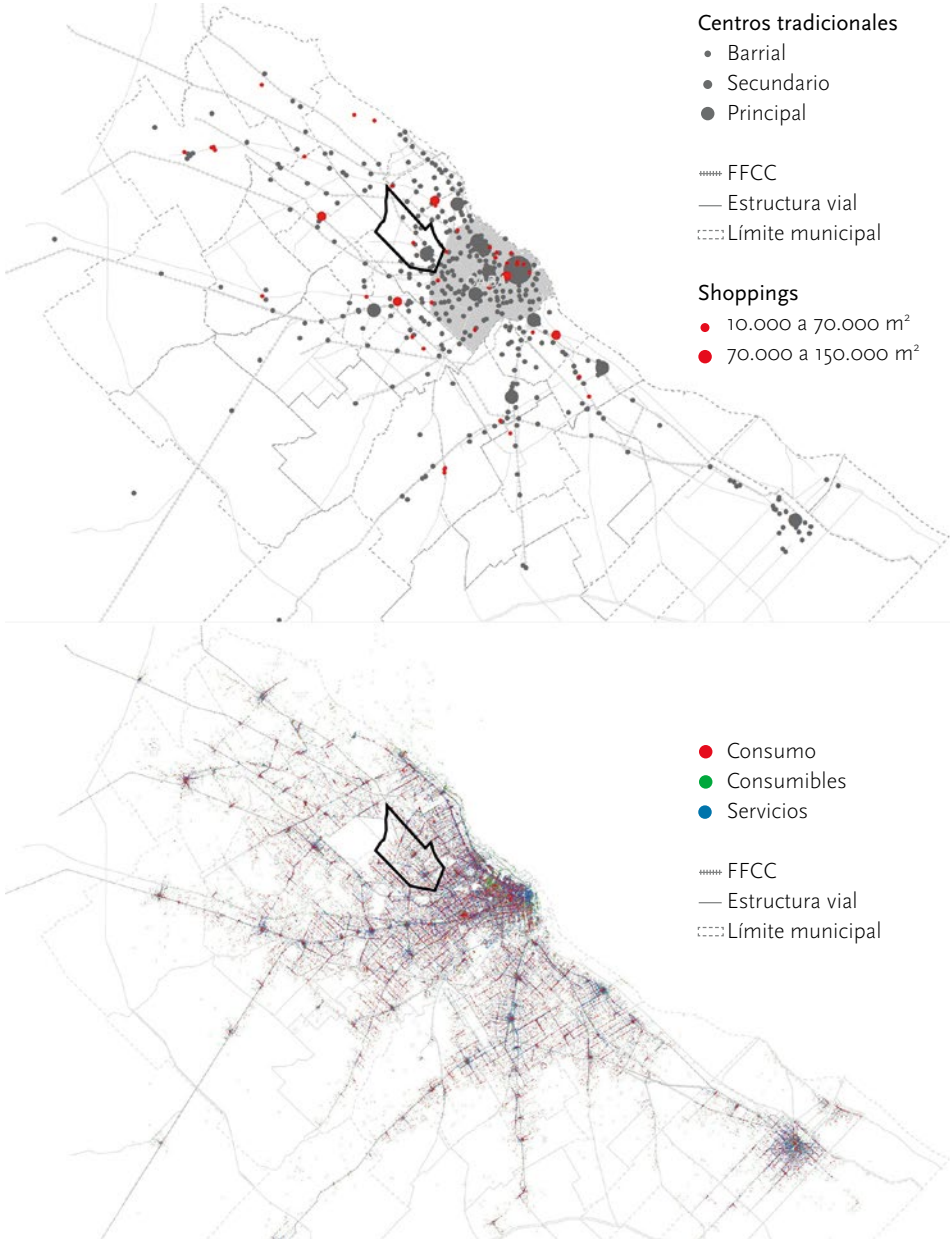
donde se aloja el ACT.³ Junto con otras cabeceras municipales, San Martín forma parte de una estructura de centralidades que usualmente ha sido entendida como dependiente de esa centralidad tradicional, tanto en sus dinámicas funcionales como en sus opciones de desarrollo y reestructuración urbana. Sin embargo, muchos de esos «subcentros» pueden interpretarse a la luz de diferentes formatos como áreas más o menos autónomas respecto del ACT, con procesos específicos de activación comercial, incluyendo el importante rol que desempeña el comercio temporal o ambulante para amplios sectores de clases media y media-baja. En su conjunto, este rosario de centralidades metropolitanas se presenta como una posible alternativa al modelo de «nuevas centralidades» dependientes de la movilidad privada (Vecslir *et al.*, 2018).

En el esquema jerárquico de centralidades, elaborado en función de la presencia de equipamientos y servicios bancarios, puede observarse la importancia otorgada a San Martín en el conjunto de centros secundarios de la primera corona metropolitana, así como la multiplicidad de centralidades barriales existentes dentro del término municipal. De manera complementaria, la cartografía de la estructura comercial metropolitana, construida a partir de datos de Google Maps, muestra el entramado de comercio minorista que se extiende desde la CABA y cubre todo el municipio, con aglomeraciones en torno a las estaciones ferroviarias y algunos corredores viales (figura 1).

En la RMBA es estrecha la asociación entre centralidades y movilidad, dado que los nodos de circulación y conexión se fortalecen como centralidades a partir de la accesibilidad, la interacción y las articulaciones modales, que implican un pasaje, pero también una posibilidad de permanecer y realizar actividades en esos nodos. En toda la región se observa una doble morfología de las centralidades asociadas con la movilidad: areal y por corredores. El primer tipo tiene un anclaje histórico en las estaciones ferroviarias (con un entorno denso de comercio de calle), en tanto que el segundo se basa en la circulación lineal propia de los corredores viales. Un caso particular de circulación y centralidad es el asociado con las autopistas, en las que las morfologías se constituyen como nodales a lo largo de un eje.

3 El término municipal de San Martín tiene una superficie de 56 km² y una población de 450.335 habitantes (INDEC, 2022). Presenta, por tanto, una ocupación territorial de densidad media-alta, con un tejido mixto residencial e industrial, producto de la estructura económico-productiva del municipio.

Figura 1. Esquema jerárquico de centralidades y *shopping centers* en la RMBA (arriba). Fuente: elaboración propia a partir de los Lineamientos Estratégicos para la RMBA (Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano, 2005) y datos de la Cámara Argentina de Shopping Centers. Estructura comercial de la RMBA (abajo).



Fuente: elaboración propia a partir de Google Maps, 2018.

2. REDES DE TRANSPORTE Y ESTRUCTURA COMERCIAL DE SAN MARTÍN

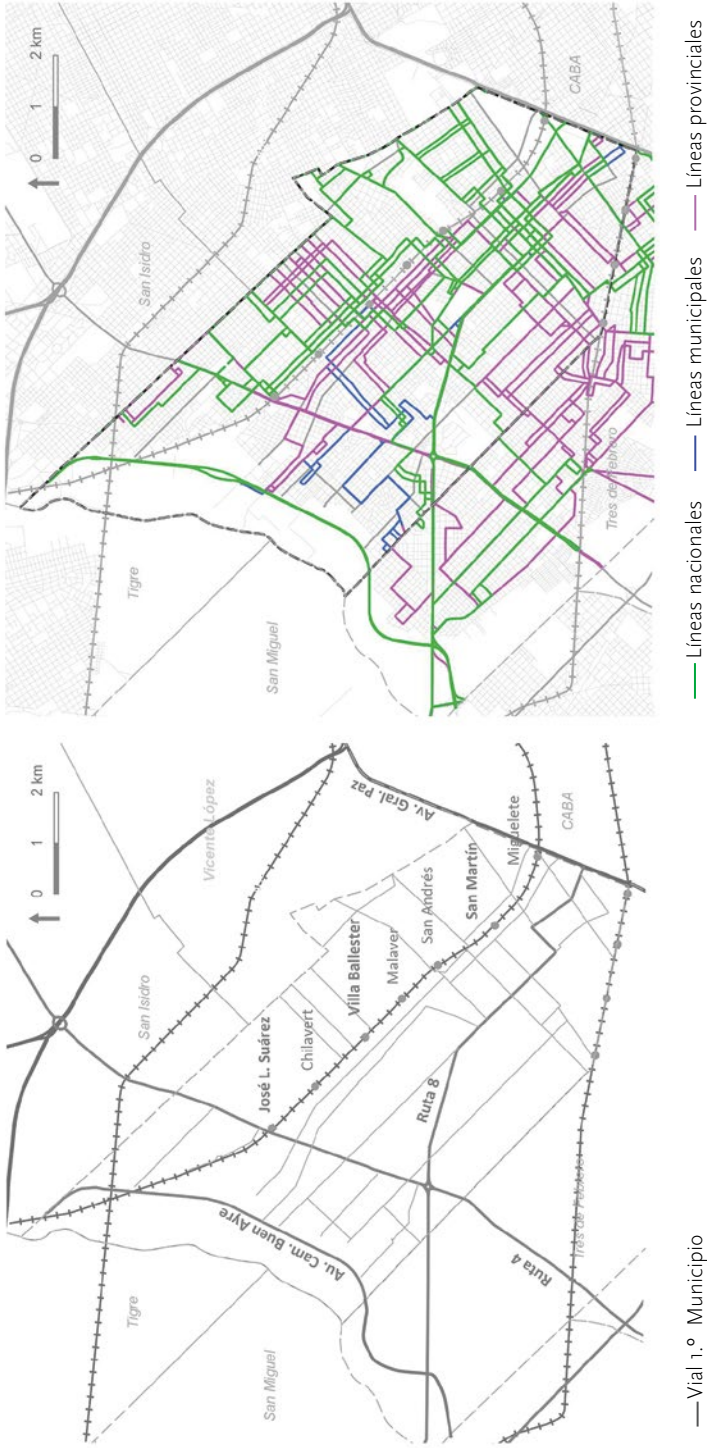
Desde el punto de vista de la estructura circulatoria, San Martín destaca por la presencia de dos autopistas que son transversales a la CABA y el ACT, a diferencia del esquema radial predominante en la RMBA. La red ferroviaria, que ha sido la estructuradora de la organización urbana del municipio, sí cumple esa función radial y está estrechamente asociada con el conjunto de centralidades. La base de circulación vial del municipio está constituida por avenidas y calles principales. Sobre ella se despliega una red de transporte automotor de pasajeros muy densa que cubre por completo San Martín con vinculaciones con el resto de las jurisdicciones que forman la región metropolitana (figura 2).

A fin de detectar la forma y el uso de las centralidades en San Martín apelamos a la base de datos de Google Maps y realizamos un mapa que releva los locales comerciales dentro del término municipal, agrupando en 12 categorías los más de 80 rubros provistos por dicha herramienta.⁴ Esos puntos fueron luego procesados según el método de Kernel y se obtuvo una imagen donde puede observarse una mayor densidad de locales en torno a las estaciones ferroviarias, a la vez que se reconocen otras aglomeraciones comerciales vinculadas a las diferentes localidades que componen el municipio, así como algunas concentraciones importantes en los bordes de rutas o avenidas supramunicipales que conectan San Martín con sus municipios vecinos y con el conjunto de la región metropolitana (figura 3).

La cartografía permite detectar paralelamente ciertos patrones de localización según rubro. Por ejemplo, los talleres, la venta de repuestos de automóviles, los establecimientos de materiales de construcción, los mayoristas, y en general, los locales de servicio y abastecimiento a la industria, se asocian a las rutas y al tráfico de paso; en torno de las principales estaciones ferroviarias —San Martín y Villa Ballester— se concentran los servicios y el comercio especializado. En el primer caso, se trata de un centro comercial-administrativo con pequeñas oficinas y despachos profesionales, que se distingue por albergar la municipalidad y las principales delegaciones de organismos públicos nacionales y provinciales; mientras que el segundo constituye un centro comercial-residencial, orientado a la clase media, donde cobra relevancia la oferta gastro-

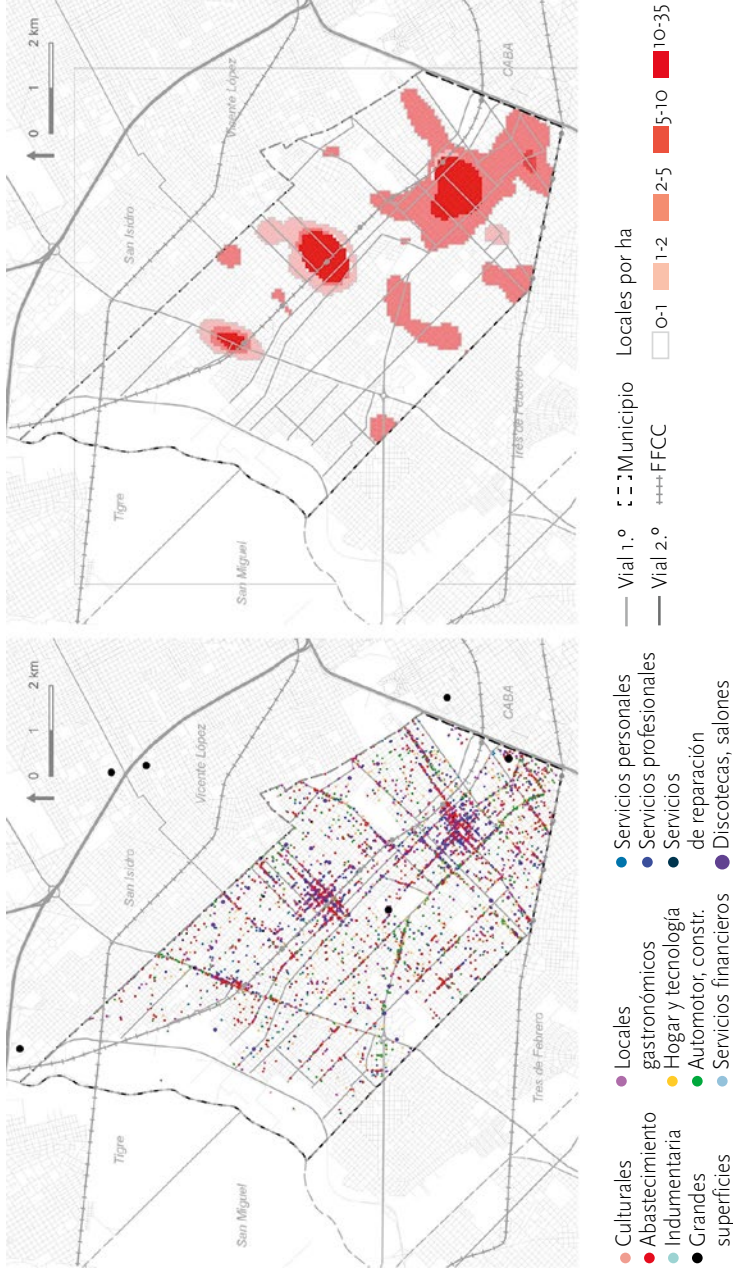
4 Las categorías comerciales utilizadas, producto del agrupamiento de rubros, son: locales culturales, de abastecimiento, indumentaria, hogar y tecnología, automotor y construcción, gastronomía, ocio nocturno, servicios financieros, servicios personales, servicios de reparación, servicios profesionales y grandes superficies.

Figura 2. Estructura viaria y ferroviaria (izquierda). Red de transporte público automotor (derecha).



Fuente: elaboración propia.

Figura 3. Locales comerciales por rubro (izquierda). Densidad de locales comerciales según método de Kernel (derecha).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de Google Maps, 2018.

nómica. También se evidencia una significativa presencia de comercios y servicios de proximidad destinados al consumo popular, dispersos en la trama urbana de configuración mixta (residencial-productiva), especialmente en aquellas calles donde circula el transporte público automotor.

Se identifican así múltiples formas y dinámicas de funcionamiento de las centralidades, con una diversidad de tipologías que incluyen desde calles peatonales, corredores gastronómicos y frentes de rutas o avenidas intermunicipales hasta ejes comerciales barriales, «paseos de compras»⁵ y ferias temporales de promoción pública o privada.

3. LA TEMPORALIDAD EN EL USO DE LAS CENTRALIDADES

3.1. Transacciones diarias en transporte público

Uno de los estudios que venimos desarrollando trata de interpretar cómo la intensidad de movimientos en el transporte público se vincula con la conformación de centralidades. Es así que, en función de los datos proporcionados por las tarjetas electrónicas SUBE en un día hábil, realizamos una sumatoria de los movimientos en cada uno de los hexágonos en los que se dividió el municipio de San Martín,⁶ lo que permitió identificar claramente los lugares con una mayor intensidad de transacciones en transporte público y dio cuenta de una relación fuerte entre centralidad y movilidad (figura 4).

La distribución de las áreas con mayor cantidad de operaciones de acceso a la red de transporte público coincide con las «áreas de interés», definidas según Google Maps como «lugares donde existen muchas actividades y cosas para hacer», que se delimitan «a partir de un algoritmo que permite destacar los sectores con mayor concentración de restaurantes, bares y negocios» (blog de Google Maps)⁷, lo que confirma esta doble entrada metodológica como procedimiento de identificación de centralidades.

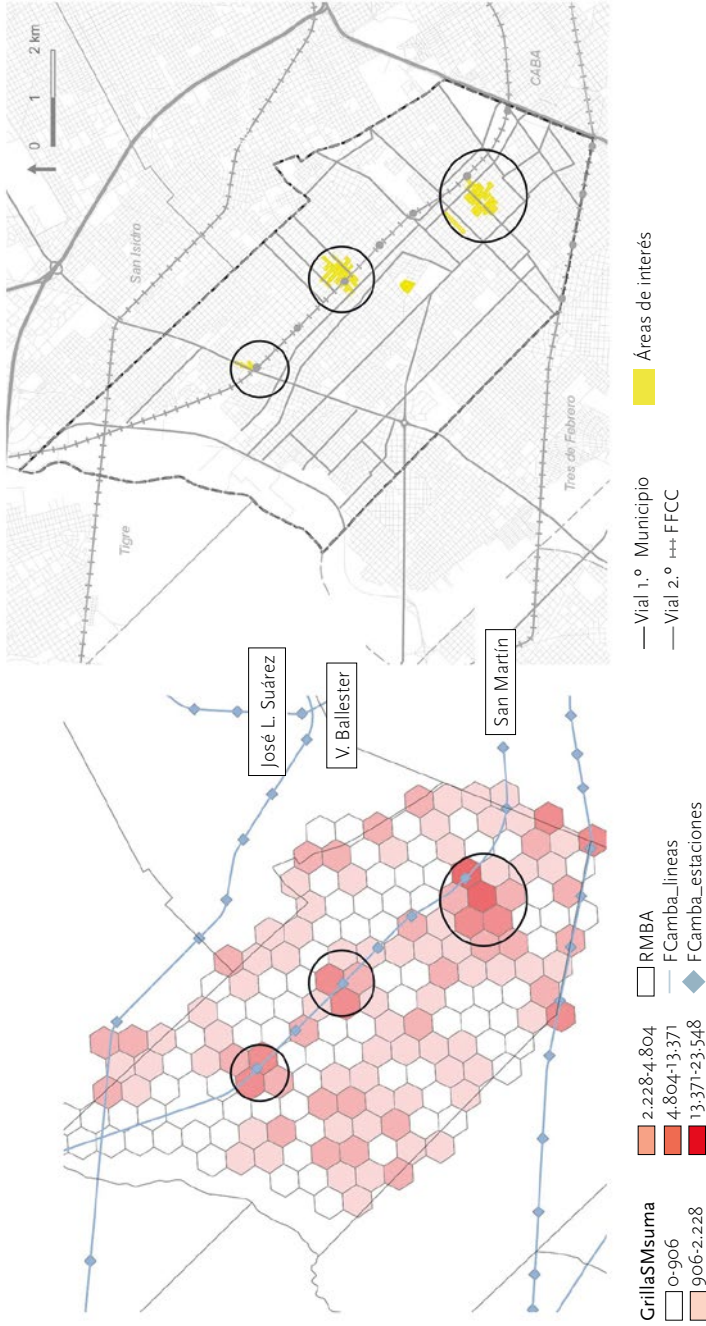
Otras dos dimensiones de la movilidad que también comenzamos a analizar utilizando los datos SUBE se refieren, por un lado, a la espacialidad en tér-

5 Los paseos de compras, también denominados «saladitas» (por su similitud en menor escala con la Feria La Salada, ubicada en el partido de Lomas de Zamora), son complejos feriales que basan su funcionamiento en la comercialización de productos de marcas apócrifas y ocupan naves o galpones donde la mercadería se vende en puestos separados por pasillos; en general, funcionan de viernes a domingo.

6 Las operaciones registradas por SUBE en un día hábil se vuelcan en una grilla compuesta por hexágonos de 600 metros de diámetro.

7 <https://blog.google/products/maps/discover-action-around-you-with-updated/>.

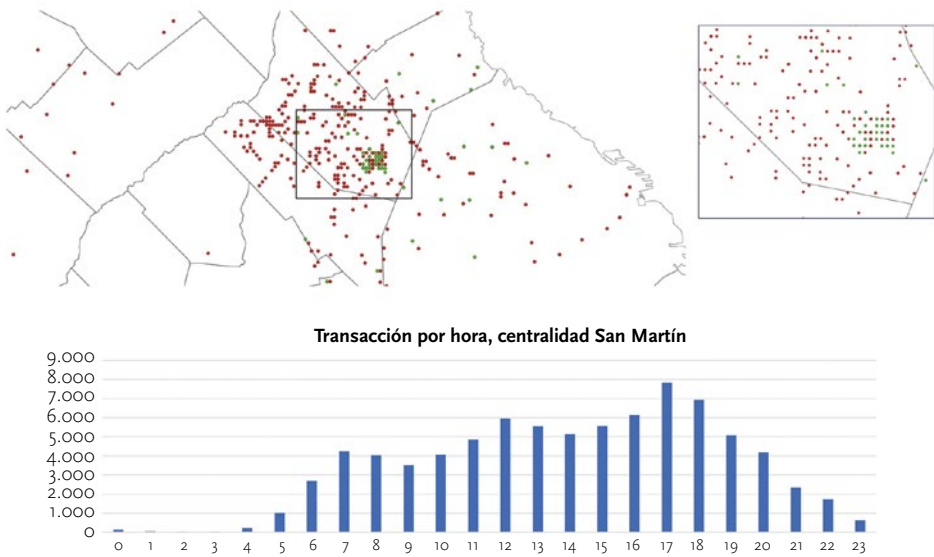
Figura 4. Transacciones en transporte público por día (izquierda). Áreas de interés (derecha).



Fuente: elaboración propia a partir de datos SUBE.

minos de alcance o área de influencia de las centralidades y, por otro lado, a su temporalidad de uso. Con respecto a la espacialidad, identificamos todos los orígenes de viajes que tenían como destino el área central de San Martín, lo que denota una atracción interna de usuarios provenientes del propio municipio muy marcada, pero también ciertas articulaciones con los municipios vecinos y la CABA (figura 5). En términos de la temporalidad de uso de esa centralidad principal, se observa un movimiento sostenido a lo largo del día, si bien hay algunos picos, sobre todo por la tarde, que dan cuenta de la complejidad de actividades que demandan distintos horarios de funcionamiento dentro de una misma jornada laboral. Esta distribución de uso de la centralidad a lo largo del día no coincide con los ritmos típicos de trabajo o estudio, sino que refleja una sumatoria de actividades concentradas y de transbordos en el área.

Figura 5. Movilidad en el centro de San Martín: alcance (orígenes) y temporalidad.



Fuente: elaboración propia a partir de datos SUBE.

3.2. Patrones horarios de la actividad comercial

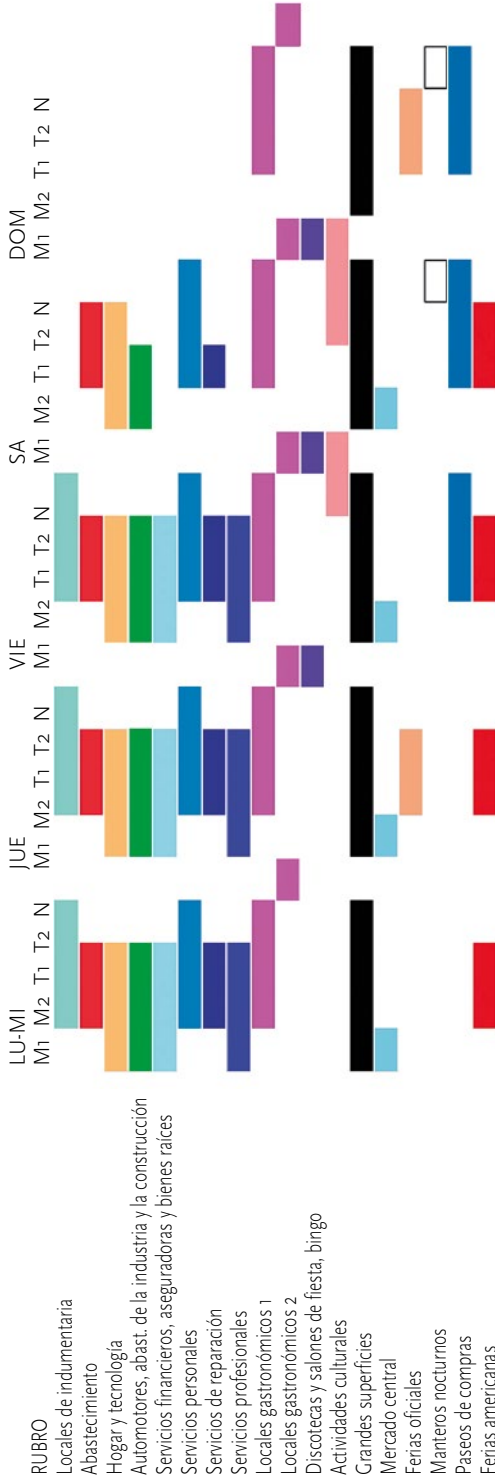
A partir del relevamiento anterior de locales comerciales y la identificación de mercados, paseos de compras y ferias,⁸ se analizó el comportamiento temporal del comercio minorista. Este estudio se construyó asociando a cada rubro comercial franjas horarias (mañana, mediodía, tarde, noche) y días de la semana (lunes-miércoles, jueves, viernes, sábado y domingo) específicos de funcionamiento. Esto nos permitió construir una secuencia a lo largo del día, en este caso un día laboral y un sábado, mostrando el patrón de distribución de las actividades y la manera en que estas aparecen, se solapan y desaparecen a lo largo de la jornada (figura 6).

Así, por ejemplo, en un día hábil, el mercado central trabaja desde las 3 a las 10 a. m.; los servicios profesionales y financieros, así como los locales de abastecimiento a la industria, talleres, venta de repuestos de automóviles y materiales de construcción, abren a primera hora de la mañana (entre las 8 y las 9 a. m.). Luego se suman los comercios de abastecimiento alimentario, locales de indumentaria y gastronomía. Algunos de estos últimos permanecen abiertos después de las 7 p. m. y, a partir del jueves, se unen a las actividades más específicamente vinculadas al ocio nocturno (cervecerías, bares, discotecas). El fin de semana encontramos otras tipologías comerciales de carácter temporal u ocasional, como los paseos de compras de viernes a domingo, la feria oficial (Manos de San Martín), que tiene lugar los jueves en la plaza de la centralidad principal y los domingos de forma itinerante en plazas de distintas localidades del municipio, y otras que aparecen en «contraturno», como los manteros de la noche en la plaza central.

Las cartografías dan cuenta de una activación espacio-temporal selectiva tanto de las diferentes actividades localizadas y fijadas en el territorio como de las itinerantes y temporales, que tienen permanencia provisoria en el territorio, sobre todo durante los fines de semana. El uso del territorio se ve complejizado cuando se lo concibe como «cronotopos del consumo-comercio» (Gasca Zamora y Castro Martínez, 2020).

8 Se incluyeron las ferias oficiales de artesanos y emprendedores locales, las ferias privadas de artículos usados y los principales puntos de venta ambulante.

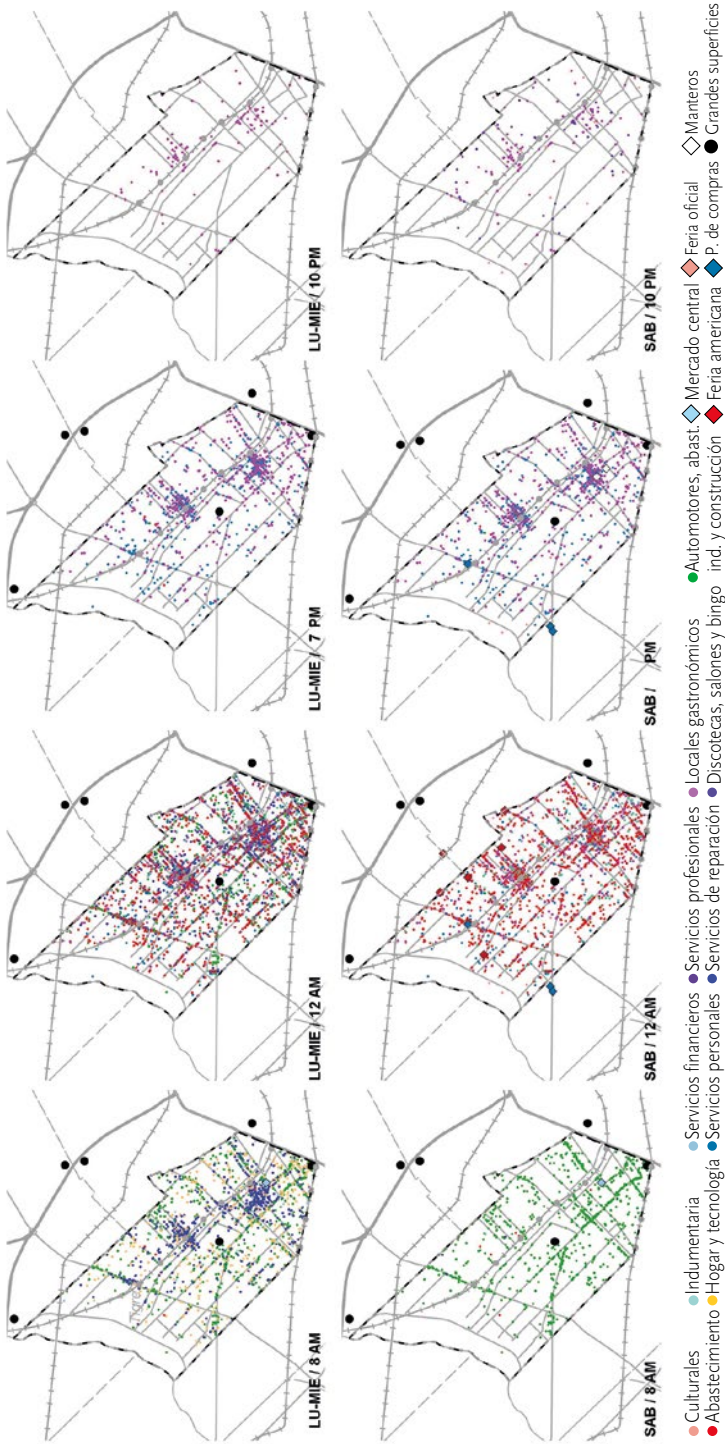
Figura 6a. Temporalidad de la actividad comercial: días de la semana y franja horaria según rubro.



M1 Abren de 8 a 9 am
 M2 Abren a las 10 am
 T1 Cierren a las 6/7 pm
 T2 Cierren a las 8/9 pm
 N Abren a las 7/8 pm

Fuente: elaboración propia.

Figura 6b. Patrón de distribución de las actividades a lo largo de un día laboral y de un sábado.



Fuente: elaboración propia.

4. POLÍTICAS PÚBLICAS: LUGARES Y DIMENSIONES DE ACTUACIÓN

4.1. Código urbanístico y programas sobre áreas centrales

En relación con las políticas públicas, se indagó, en primera instancia, en el plano de zonificación del código urbanístico vigente para identificar los sectores categorizados como «zonas comerciales» o «residenciales de alta densidad», donde el Municipio prioriza, desde el punto de vista normativo, la localización de estos usos. Dichos sectores se contrastaron a su vez con aquellos seleccionados para implementar programas públicos de puesta en valor de centros principales y barriales, así como de mejoramiento de centros de transbordo multimodal, y resultaron más o menos coincidentes (figura 7).

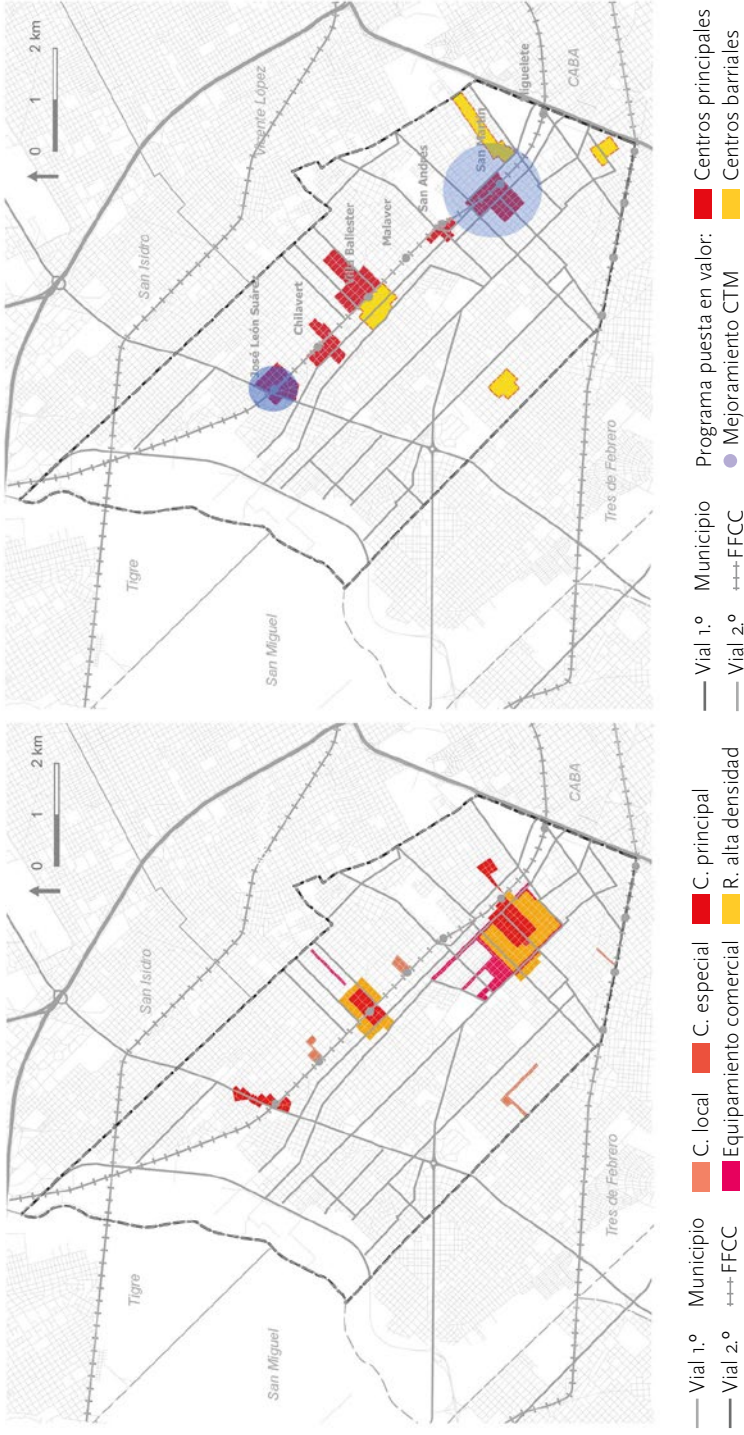
En estos «centros tradicionales» principales (San Martín, Villa Ballester y José León Suárez) y secundarios (San Andrés y Chilavert), y en algunas centralidades barriales (Billinghurst, Villa Lynch y Villa Maipú), las acciones municipales han sido básicamente de mejora de los espacios de movilidad y equipamiento urbano: nuevas veredas con rampas, carriles repavimentados, demarcación de sendas peatonales, áreas de estacionamiento, «limpieza» de cartelería, mejoramiento de fachadas, arbolado e iluminación. Asimismo, se trabajó en ordenar los espacios de transbordo, con ensanches de aceras, cambios de sentido circulatorio, señalética horizontal y vertical, y nuevas paradas de transporte público.

En la centralidad de Villa Ballester se redujo la capacidad constructiva estableciendo alturas máximas y regulando las tipologías edificatorias a fin de frenar la aparición de edificios en altura en lotes estrechos que estaban restando calidad ambiental al área. Esto significó el desplazamiento del mercado inmobiliario residencial a Chilavert y San Martín centro.

Aparte de las acciones de mejora del espacio urbano, si bien se comenzaron a estudiar mecanismos para potenciar el comercio minorista, lo cierto es que hasta ahora las políticas han sido de carácter exclusivamente público, sin involucrar al sector privado —en este caso los comerciantes locales— en la gestión asociada de un «centro comercial a cielo abierto» para promociones, eventos, imagen corporativa unitaria, capacitaciones, mantenimiento del espacio público, etc.

Tampoco se registran actuaciones en relación con los corredores comerciales y de servicio, excepto el Metrobús en la ruta 8 y el ensanchamiento del espacio para el auto en algunas avenidas que, junto con la realización de pasos bajo nivel, intentan otorgar mayor fluidez vehicular a una trama urbana relativamente discontinua.

Figura 7. Zonas comerciales y residenciales de alta densidad según código urbanístico. Programas sobre áreas centrales y centros de transbordo.



Fuente: elaboración propia a partir de documentos municipales.

4.2. Acciones municipales y comercio ocasional

Desde la Secretaría de Desarrollo Social, existe una política municipal para la organización de ferias de artesanos y productores locales (Feria Manos de San Martín, Sabores del Mundo, Mercado Popular Itinerante) que tienen lugar en la plaza central y peatonal de San Martín y, de manera rotativa, en espacios públicos de distintas localidades del partido. Estas ferias buscan promover la venta directa al consumidor de productos elaborados por cooperativas y emprendedores locales, incluyendo indumentaria, accesorios, gastronomía, artesanías, artículos del hogar y plantas. Muchas veces se acompañan de eventos culturales, espectáculos gratuitos y juegos infantiles.

Los paseos de compra o «saladitas» se han intentado regularizar sin éxito en diversas gestiones municipales. Si bien existe la figura de «feria internada»,⁹ estos formatos no suelen cumplir con los requisitos en términos de habilitación. Paralelamente, se ha consolidado un tercer tipo de feria popular, de escala barrial, que ocupa predios privados de mediana dimensión, con diversidad de productos y venta de artículos importados y usados (tipo «feria americana»).

Figura 8. Acciones municipales de mejora del espacio público y promoción de ferias (arriba) y tipologías de comercio ocasional (abajo).



Fuente: la primera fotografía es de los autores, el resto se han publicado en <https://www.facebook.com/manosdesanmartin/>; <https://www.facebook.com/paseojs/>.

9 Ley 14369 (aprobada en 2012) que regula la instalación, ampliación, modificación y funcionamiento de los establecimientos comerciales de múltiples puntos de venta denominados «ferias internadas, multipunto o cooperativas de comerciantes» en el ámbito de la provincia de Buenos Aires.

Respecto a la venta ambulante, la política municipal de los últimos años ha sido muy estricta en cuanto a cumplimiento de la normativa, lo que ha relegado a los manteros y feriantes informales a pocos espacios y horarios de funcionamiento (figura 8).

5. REFLEXIONES FINALES

El trabajo contribuye a una primera caracterización de las centralidades articuladas con las movilidades del municipio de San Martín, al tiempo que experimenta con una serie de herramientas metodológicas para la identificación de esas asociaciones.

Se destaca la diversidad de centralidades dentro del municipio y las particulares vinculaciones de la movilidad de cada una de ellas, en las que se puede seguir profundizando. Las centralidades tradicionales de calle vinculadas con las estaciones ferroviarias, los corredores lineales de alcance metropolitano o local, los nodos conformados por grandes superficies o las centralidades itinerantes son algunos de los dispositivos identificados.

El artículo avanza también sobre una perspectiva espacio-temporal para el análisis de las centralidades enfatizando ritmos variables en el uso del territorio que permiten anticipar distintas modalidades de fijación, permanencia e itinerancia y seguir estos dispositivos a través de distintas unidades temporales, como el día o la semana.

En estos análisis preliminares se subraya la importancia de la centralidad por conexión, visible a través del movimiento en transporte público y del alcance espacial de la centralidad principal del municipio. Profundizar en esta línea puede contribuir a la reconstrucción de nuevas dinámicas comerciales y de servicios metropolitanas construidas a partir del análisis de lo local.

El relevamiento de las políticas públicas municipales permitió reconocer acciones de «embellecimiento urbano» que trabajan casi exclusivamente sobre la mejora del espacio público en centralidades nodales (entornos de estaciones ferroviarias y plazas referenciales de localidades). Hay un amplio espectro de potenciales intervenciones a partir del reconocimiento de la diversidad de formatos comerciales, ya que no se han recopilado iniciativas específicas para los corredores comerciales y de servicio a lo largo de avenidas, el comercio ocasional y los formatos tipo «saladitas» ni políticas integrales de transporte público, comercio y vivienda. Este listado de temas no abordados o poco integrados da cuenta de una potencial agenda de intervenciones públicas en materia de ordenamiento territorial y acceso a las centralidades de comercio y servicios del municipio de San Martín.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ellegard, Kajsa (ed.) (2019). *The Time Geography in the Global Context. An Anthology*. Oxon: Routledge.
- Gasca Zamora, José; Castro Martínez, Enrique (2020). «Patrones espaciotemporales de actividad comercial y de consumo motivada por la movilidad de las personas en la Zona Metropolitana del Valle de México». En Silveira, M. L.; Bertinello, R.; Di Nucci, J. (eds.). *Ciudad, comercio y consumo. Nuevas perspectivas para su estudio geográfico*. Buenos Aires: Café de las Ciudades, pp. 197-232.
- Gutiérrez, Andrea; Rearte, Julio (2010). «Movilidad y centralidad. Reflexiones en torno al debate sobre la nueva estructura urbana y el ordenamiento territorial». CODATUXIV.
- Jirón, Paola; Mansilla, Pablo (2013). «Hacia una reconceptualización teórico-metodológica de la accesibilidad para comprender la exclusión social urbana en Santiago de Chile». XVI Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte, octubre.
- Mansilla, Pablo (2017). «Accesibilidad y movilidad cotidiana». En Zunino Singh; D.; Giucci, G.; Jirón, P. (eds.). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, pp. 25-32.
- Miralles-Guasch, Carme (2015). «Movilidad, transporte y geografía. Hacia dónde y para qué». En Arroyo, Mónica; Cruz, Rita (orgs.). *Território e circulação. A dinâmica contraditória da globalização*. San Pablo: Annablume, pp. 291-312.
- Vecslir, Lorena; Blanco, Jorge; Nerome, Mariela; Sciutto, Florencia; Maestrojuan, Pablo; Rodríguez, Luciana. (2018). *Un corredor sin autopista. Centralidad y movilidad cotidiana en el sur de la región metropolitana de Buenos Aires*. Ciudad de Buenos Aires: Café de las Ciudades/Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires.