

Centralidades y ferias comerciales en el noroeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Commercial centralities and fairs in the northwest of the Metropolitan Region of Buenos Aires

Lorena Vecslir¹
Jorge Blanco²
Florencia Sciotto³

¹Universidad Nacional de San Martín, Escuela de Hábitat y Sustentabilidad, Centro de Investigación sobre Territorio, Transporte y Ambiente (CITTA), San Martín, Buenos Aires, Argentina, lorena.vecslir@conicet.gov.ar, ORCID: 0000-0003-0130-7808 ¹

²Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía, Ciudad de Buenos Aires, Argentina, jblanco@filo.uba.ar, ORCID: 000-0002-2258-4540 ²

³Universidad Nacional de San Martín, Escuela de Hábitat y Sustentabilidad, Centro de Investigación sobre Territorio, Transporte y Ambiente (CITTA), San Martín, Buenos Aires, Argentina, fsciotto@unsam.edu.ar, ORCID: 0000-0003-0387-3846 ³

Artículo. Recibido: 2023/01/20 | **Aprobado:** 2023/05/02

Resumen: El análisis de las centralidades representa una vía de entrada a las dinámicas espaciotemporales metropolitanas, con múltiples variantes en cuanto a tipologías, articulaciones urbanas, modos de acceso, perfiles comerciales y usos del territorio. En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, a partir de la hipótesis de que existen redes tácitas de intercambio y comercio que se yuxtaponen territorial y temporalmente, configurando centralidades con diversos órdenes de inserción y comportamiento metropolitano, el presente artículo indaga en las relaciones que se establecen entre el comercio tradicional de calle y las modalidades temporales de consumo, como ferias y mercados. En base al uso de plataformas abiertas de datos y mapeo de información, técnicas de investigación documental, observación directa y entrevistas a informantes clave, se analiza la estructura de las centralidades en dos municipios de la primera corona del noroeste metropolitano (San Miguel y San Martín), haciendo hincapié en las modalidades temporales del uso comercial, y se caracterizan las tipologías de ferias a partir de cuatro casos representativos. A manera de conclusión, se reflexiona acerca de las relaciones de competencia y complementariedad existentes entre los distintos formatos comerciales.

Palabras clave: accesibilidad; área metropolitana; centralidad; comercio temporal; ferias y mercados.

Abstract: The analysis of centralities represents an entry point to metropolitan space-time dynamics, with multiple variants in terms of typologies, urban articulations, access modes, commercial profiles, and land uses. In the case of the Metropolitan Region of Buenos Aires, from the hypothesis that there are tacit networks of exchange and commerce that are juxtaposed territorially and temporally, shaping centralities with different orders of insertion and metropolitan behavior, this article delves into the relationships established between traditional street commerce and temporary consumption patterns, such as fairs and

¹ Arquitecta (Universidad de Buenos Aires), Máster y Doctora en Urbanismo (Universidad Politécnica de Cataluña, España). Investigadora independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Directora del Centro de Investigación sobre Territorio, Transporte y Ambiente (CITTA), Escuela de Hábitat y Sustentabilidad, Universidad Nacional de San Martín.

² Profesor de Geografía y Magister en Políticas Ambientales y Territoriales (Universidad de Buenos Aires). Profesor Asociado e Investigador del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA. Subsecretario de Políticas Ambientales de la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA.

³ Arquitecta (Universidad de Buenos Aires). Maestranda en Economía Urbana (Universidad Torcuato Di Tella). Ayudante del Taller de Urbanismo en el Instituto de Arquitectura, Escuela de Hábitat y Sustentabilidad, Universidad Nacional de San Martín (IA, EHYS, UNSAM) e Investigadora del CITTA, EHYS, UNSAM.

markets. Based on the use of open data platforms and information mapping, documentary research techniques, direct observation, and interviews with key informants, we analyze the structure of centralities in two municipalities of the metropolitan northwestern first ring (San Miguel and San Martín), emphasizing the temporal modalities of commercial use, and we characterize the typologies of fairs using four representative cases. By way of conclusion, a reflection is made on the competitive and complementary relations among the different commercial formats.

Keywords: accessibility; centrality; fairs and markets; temporary commerce; metropolitan area.

Introducción

En los estudios tradicionales sobre lugares centrales y centralidades, la perspectiva dominante suele ser estática, enfocada principalmente en las localizaciones, las funciones, la complejidad y las morfologías resultantes (Berry, 1971, Alonso, 1964, Beavon, 1981). Si bien estos rasgos son sumamente importantes para dar cuenta de las formas y dinámicas de las centralidades, aparece el desafío de abarcar las temporalidades como un componente constitutivo, particularmente relevantes en algunos tipos de centralidades.

Tres líneas de trabajo aportan en este sentido. En primer lugar, los estudios inspirados en la geografía del tiempo (*time geography*) colaboran como antecedente al haber analizado el comportamiento de las actividades cotidianas en el tiempo y en el espacio (Ellegard, 2019). Desde aproximaciones metodológicas semejantes, las trayectorias, sucesiones y ciclos en los cuales se organiza la praxis del consumo, permiten comprender los patrones espacio-temporales o “cronotopos” del comercio, captando “las formas, secuencias e intensidades específicas de ocupación y uso del espacio, pero también su capacidad de interacción y fuerza de centralidad” (Gasca Zamora y Castro Martínez, 2020, p. 203).

En segundo lugar, a partir de los aportes teóricos de Milton Santos (1979), se han realizado diversos estudios sobre los circuitos de la economía urbana en el marco de las desigualdades socioespaciales propias de los países subdesarrollados. Estos trabajos parten de la consideración de un circuito inferior y un circuito superior entendidos como dos subsistemas de flujo económico complementarios e interdependientes, como “el conjunto de actividades desarrolladas con grados diversos de capital, tecnología y organización que se despliega en el medio construido urbano” (Silveira, 2016, p. 81). La misma autora señala que estos circuitos tienen implicancias espaciales particulares al articularse en puntos, nodos y áreas en la escala de la red urbana (circuito superior) o con predominio del orden de la contigüidad (circuito inferior), del mismo modo que podrían considerarse constituidos por tiempos y temporalidades diversas (Santos, 2000).

En tercer lugar, la incorporación de la movilidad como una dimensión asociada con la centralidad trae otras cuestiones temporales sobre los usos del territorio (Vecslir y Blanco, 2023). La confluencia de movilidades diversas, orientadas por los sistemas de transporte, está en la base de la conformación de centralidades en múltiples escalas. En este sentido pueden asociarse centralidades con indicadores de accesibilidad, no sólo en términos físico-locacionales, sino también con la incorporación de los sujetos y las prácticas (Gutiérrez y Rearte, 2010; Mansilla, 2017). La localización y morfologías de las centralidades están estrechamente vinculadas con las condiciones de accesibilidad, visibles tanto en los corredores longitudinales (Carión y Cepeda, 2021), las orientaciones hacia el automóvil particular o la conformación de centralidades barriales accesibles a pie o en transporte público, coincidentes con funciones temporales de transbordo (Blanco y Vecslir, 2021).

Desde esta perspectiva, el comercio temporal y, más precisamente, las ferias y mercados ocupan un lugar estratégico en los circuitos comerciales de las ciudades latinoamericanas, involucrando numerosos actores de la denominada “globalización popular” en calidad de productores, vendedores o consumidores (Lins Ribeiro, 2012; Gago, 2012; Schiaffino, Di Nucci, 2015). El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)⁴ no escapa a esta dinámica. Las ferias urbanas son parte constitutiva de su territorio, con presencia de las denominadas “saladitas”⁵ en la mayoría de los partidos que la componen y, en consonancia con los procesos globales de transformación de los patrones de consumo, e, también viene creciendo el desarrollo de ferias artesanales, gastronómicas o de emprendedurismo, de iniciativa gubernamental o impulsadas desde el ámbito privado, que, así como las primeras, conviven con las modalidades del comercio tradicional de calle y las grandes superficies comerciales.

Aunque muchas veces se responsabiliza a la globalización de la distancia entre las diversas modalidades comerciales, aquí nos preguntamos ¿qué tan distanciadas están realmente? En esta línea de indagación, si bien existen diversos estudios acerca del comercio temporal en las principales metrópolis latinoamericanas y las disputas que generan en los espacios de centralidad tradicional (Salazar, 2003, Duhau y Giglia, 2008, Delgadillo, 2016, entre otros); los trabajos acerca de los vínculos que se tejen entre el comercio tradicional de calle y las modalidades temporales de consumo, como ferias y mercados, resultan más escasos. Nos referimos a relaciones de complementariedad o

⁴ La RMBA abarca la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), los 24 municipios circundantes que forman la primera y segunda corona de la aglomeración, también denominados Conurbano Bonaerense (CB), y los 16 municipios de la tercera corona. En conjunto, comprende un área de 19.680 km² y una población que se aproxima a los 15 millones habitantes.

⁵ En alusión a La Salada, el complejo ferial de indumentaria -aunque ya diversificado- más grande de América Latina (ver nota 5).

competencia suscitadas por los diferentes alcances (barrial, municipal, metropolitano), temporalidades, localizaciones, accesibilidad y tipo de productos ofertados.

En base a esta vacancia, y partiendo de la hipótesis de que existen redes tácitas de intercambio y comercio que se yuxtaponen territorial y temporalmente, configurando centralidades con diversos órdenes de inserción y comportamiento metropolitano, el artículo indaga en los vínculos que se establecen entre estos diversos formatos comerciales dentro de la primera corona del corredor noroeste de la RMBA.⁶

El artículo se estructura en cuatro apartados. En primer lugar, se describe de manera sucinta el patrón de distribución territorial del comercio minorista en la RMBA y sus principales tipologías, incluidas las ferias urbanas. Luego, se analiza la estructura de las centralidades en los municipios de San Martín y San Miguel, haciendo hincapié en las modalidades temporales del uso comercial. En tercer lugar, se caracterizan las tipologías del “paseo de compras” y las ferias artesanales y/o de emprendedores a partir de cuatro casos representativos. Por último, a manera de conclusión, se reflexiona acerca de las relaciones de competencia y complementariedad existentes entre los distintos formatos.

Desde el punto de vista metodológico, siguiendo el ejemplo de relevamientos anteriores (Carpio-Pinedo, 2014; Limonta y Paris, 2017; entre otros), se utilizó la información provista por plataformas de datos abiertos para analizar la oferta urbana del comercio minorista. En nuestro caso, mediante el procesamiento de datos obtenidos de Google Maps, se realizaron mapeos a tres escalas de observación: metropolitana, municipal y de los sectores urbanos en torno de las ferias y paseos de compra seleccionados. Paralelamente, para el estudio específico del comercio temporal nos basamos en el análisis documental, la observación directa y la realización de entrevistas a informantes clave. Con este conjunto de datos, se elaboraron fichas de las tipologías que permiten su análisis comparativo.

⁶ Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación Científico y Tecnológico (PICT) 2018-01361 “Centralidad, movilidad cotidiana y políticas públicas en el corredor noroeste de la RMBA”, desarrollado en el Instituto de Geografía (Universidad de Buenos Aires) y financiado por la Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica. Una versión preliminar fue presentada en el III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana (Madrid, 23-25 noviembre de 2022).

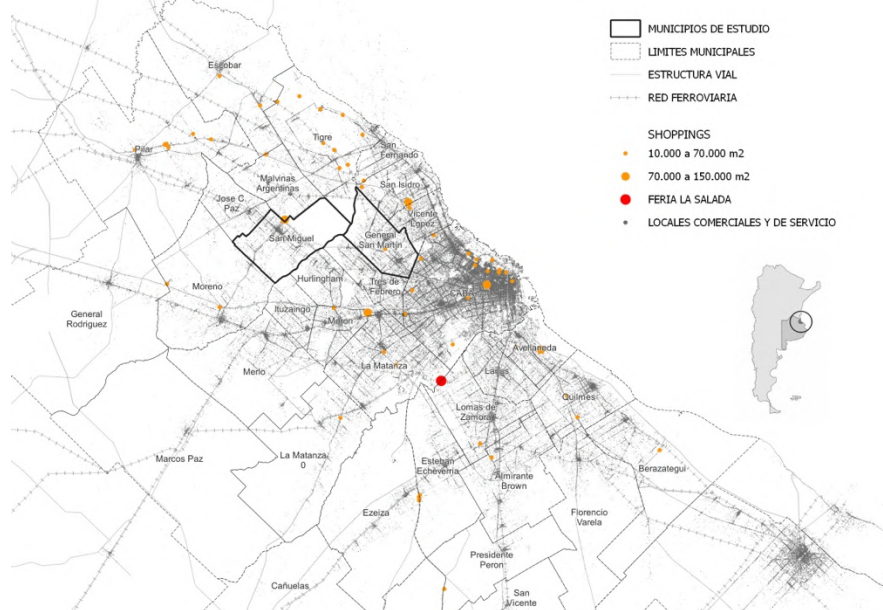
Resultados

Patrón de distribución y tipologías del comercio en la RMBA

Las centralidades urbanas constituyen espacios capaces de atraer población más allá de su entorno inmediato, con distinto nivel de alcance o radio de influencia (barrial, municipal, regional). Esto depende, en gran medida, del grado de especialización de las actividades que concentran, así como también de las condiciones de acceso y complementariedad con otras centralidades urbanas, dando lugar a múltiples configuraciones espacio-temporales (Vecslir y Blanco, 2023).

En el caso de la RMBA y en relación al comercio minorista, encontramos una diversidad de lugares y modalidades de estructuración de esta actividad que van más allá de la oposición tipológica “comercio de calle vs. shopping center” y topológica “centro vs. periferia” (Vecslir y Sciutto, 2021). Si bien se evidencia claramente una concentración nodal del comercio en torno a las estaciones ferroviarias, en correspondencia con las localidades cabecera o principales centros urbanos municipales, destaca paralelamente la agrupación lineal de espacios de consumo y servicio en torno de antiguas avenidas o rutas que atraviesan uno o más partidos de la RMBA. Asimismo, existe una subestructura de locales destinados a servicios y comercio cotidiano de escala barrial, que se infiltra en las mallas residenciales e industriales preexistentes (Figura 1).

Figura 1. Estructura comercial de la RMBA



Nota: Elaboración propia con base en Google Maps, 2018 y datos de la Cámara Argentina de Shopping Centers.

De esta manera, 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, en tanto que el segundo tipo se basa en la circulación lineal propia de corredores viales. Un caso particular de circulación y centralidad es el asociado con las autopistas, en las que las morfologías se constituyen como nodales, especialmente en forma de shopping centers, a lo largo de un eje (Blanco y Vecslir, 2021). En cada uno de estos contextos convergen prácticas de movilidad diferenciadas en términos de modos de transporte utilizados (públicos, privados, a pie, etcétera), perfiles socioeconómicos de los usuarios de las centralidades (según niveles de ingresos, grupos de afinidad cultural modos de vida, etcétera), viajes con un único fin o encadenando diversas actividades. En relación con esto último, en las centralidades complejas se verifica que hay una articulación entre trabajo, compras, recreación y trámites condensada en el uso de las centralidades (Vecslir et al., 2018).

En relación a los casos de estudio, la cartografía construida a partir de datos de Google Maps muestra el entramado de comercio minorista que se extiende desde CABA y cubre todo el municipio de San Martín y parte del de San Miguel, con aglomeraciones en torno de las estaciones ferroviarias (donde se localizan las funciones administrativas, de servicio y comerciales), organizaciones lineales a lo largo de algunos corredores viales (Av. Perón, ruta 4, ruta 8, ruta 23-Av. Balbín) y situaciones de hibridez y mixtura funcional de los tejidos, con mínima presencia de shopping centers o grandes superficies comerciales, que pudieran asociarse más directamente con el circuito superior de la economía urbana.

Junto con otras cabeceras municipales, San Martín y San Miguel forman parte de una estructura de centralidades que usualmente ha sido entendida como dependiente del Área Central Tradicional (ACT) de CABA, tanto en sus dinámicas funcionales como en sus opciones de desarrollo y reestructuración urbana. Sin embargo, muchos de esos subcentros pueden ser interpretados como áreas relativamente autónomas respecto del ACT (Vecslir et al., 2018), con procesos específicos de activación comercial, incluyendo el importante rol que juega el comercio temporal o ambulante para amplios sectores de clases media y media-baja como centralidades de proximidad en la escala municipal y local. Desde esta perspectiva, además de La Salada -que funciona como paseo de compras a escala transnacional-,⁷ según datos de un relevamiento realizado por la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) en el 2014,⁸ la

⁷ Feria comercial localizada hace más de quince años en los terrenos de antiguos balnearios sindicales en el sur de la RMBA (partido de Lomas de Zamora). Se desarrolla dos veces por semana, generalmente de madrugada, con una concurrencia diaria de más de 20.000 personas (D'Angiolillo, et al., 2010).

⁸ Informe CAME. 02/07/2014. "Con ritmo de Mundial, crece la Argentina ilegal: se detectaron 539 "Saladitas" en 119 ciudades del país". Disponible en: <http://www.fccca.com.ar/noticias.php?idNot=21>

RMBA presentaba una alta concentración de “saladitas”. CABA reunía 116 ferias de las 539 relevadas en el país (equivalente a un 21,5% del total), mientras que en el CB se registraba la presencia de al menos una feria en 23 localidades, liderando el ranking los municipios de La Matanza (3,7%) y Moreno (2,7%). Paralelamente, un trabajo realizado por un equipo multidisciplinar específicamente sobre La Salada (D’Angiolillo, et al., 2010), daba cuenta de su rol como centro de abastecimiento de una red de ferias de menor jerarquía asentadas en CABA y otros municipios de la región (entre ellos San Miguel y San Martín), invirtiendo las tradicionales relaciones de dependencia centro-periferia⁹.

Sin embargo, es necesario aclarar que no todo el comercio ocasional o itinerante se encuentra orientado a sectores de bajos recursos, en condiciones de precariedad física y/o “informalidad” normativa¹⁰. Ciertos vendedores en vía pública, como *food trucks*, venta de flores o diarios y revistas, gozan de “formalidad” al tener permisos legales o ampararse en determinadas normativas (De Santibañes, 2017). De hecho, cada vez son más frecuentes las políticas públicas orientadas a promover ferias artesanales y de emprendedores, mercados gastronómicos, y ferias itinerantes de abastecimiento barrial, cuyos clientes son principalmente vecinos (o turistas) de clase media y media-alta (Troncoso y Arzeno, 2020).

El alcance de estas modalidades del comercio temporal, como instancias de la movilidad de proximidad y/o de acceso a redes multiescalares, así como su complementariedad con otros tipos de centralidad, más vinculados al comercio de calle o las grandes superficies comerciales, constituyen aspectos poco explorados para el caso de la RMBA y podrían ser una línea a profundizar desde las herramientas que proporcionan las geografías espacio-temporales (Ellegard, 2019; Gasca Zamora y Castro Martínez, 2020).

San Martín y San Miguel: accesibilidad, centralidades y comercio temporal

Los términos municipales de San Martín y San Miguel cuentan con una superficie de 56 y 83 km², y una población que, según el INDEC, para el año 2022 era de 450.335 y 326.215 habitantes, respectivamente. En el caso de San Martín, se

⁹ Según el mismo estudio, La Salada, a su vez, está en sincronía con megacentros de abastecimiento nacional, ferias de países vecinos y ferias informales mundiales en Bolivia, Nigeria y China.

¹⁰ En el sentido que no cumplen las leyes y las normas administrativas que rigen el otorgamiento de licencias y habilitaciones comerciales. Son actividades producidas fuera de la regulación del Estado que tienen por objeto “la supervivencia de una persona o de un hogar a través de la producción directa con fines de subsistencia o de la mera venta de bienes y servicios en el mercado” (Portes & Haller, 2004, p.12).

trata de un municipio de la primera corona metropolitana, que rodea directamente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El poblado original tuvo su origen en el siglo XIX pero, como la mayor parte de esa corona, se incorporó a la aglomeración en los primeros años del siglo XX (Vapñarsky, 2000), en un triple proceso articulado de loteos populares, inicios de la industrialización y consolidación del transporte ferroviario como sistema masivo. El municipio conserva actualmente su perfil industrial y comercial, con una dinámica demográfica estabilizada en un crecimiento muy bajo, con una ocupación plena de su territorio y una lenta densificación por verticalización.

El municipio de San Miguel se constituyó como tal en 1994, como producto de la división del antiguo municipio de General Sarmiento.¹¹ El poblado original es del siglo XIX, con zonas de quintas asociadas y un posterior impulso dado por la instalación de equipamientos militares a principios del siglo XX (Vapñarsky, 2000).¹² Ubicado en la segunda corona metropolitana, su incorporación a la Aglomeración Buenos Aires es posterior, aproximadamente en la década de 1940 acompañando un proceso de sub-urbanización masiva sostenido en loteos populares y asociado con bajas tarifas de transporte público con base en el sistema ferroviario. De crecimiento vertiginoso cuando formaba parte del área de expansión de la aglomeración, esa dinámica se ha modificado para atenuarse, pero continúa siendo más elevada que en la primera corona metropolitana, con una extensión de la ocupación sumada a una verticalización aún limitada a ciertos focos dentro del municipio.

En términos de indicadores sociales, la diferenciación en coronas suele ser un elemento distintivo, con mejores condiciones en la primera que en la segunda. De hecho, los indicadores para San Martín dan cuenta de mejores condiciones socio urbanas con respecto a San Miguel (Buzai y Marcos, 2015). No obstante, en ambos municipios se manifiesta la heterogeneidad social propia de la RMBA, con sectores de ingresos medios y medio- altos coexistiendo con amplias áreas de urbanización popular, cuestión que se traduce en particularidades del conjunto de centralidades, orientadas a diferentes tipos de consumos y de prácticas sociales.

Desde el punto de vista de la estructura del transporte, se destaca el rol de la red ferroviaria radial, que ha actuado como eje organizador de la urbanización y de la formación de centralidades¹³. Un conjunto de avenidas y calles principales

¹¹ El municipio de General Sarmiento, creado en 1889, se dividió en San Miguel, Malvinas Argentinas y José C. Paz en 1994. San Miguel era la principal centralidad de ese antiguo municipio unificado y conserva parte de la atracción sobre las actuales cabeceras de los municipios de Malvinas Argentinas y José C. Paz. En parte la red de transporte público mantiene una buena conexión entre los tres municipios facilitando el acceso a San Miguel.

¹² El área militar de Campo de Mayo aún ocupa el 25% de la superficie del municipio.

¹³ Las líneas ferroviarias Mitre, Urquiza y San Martín vinculan los municipios del noroeste metropolitano con el centro de la CABA, y las principales centralidades coinciden con las estaciones de las cabeceras municipales.

conforma la trama vial que sirve de soporte a la oferta del transporte automotor de pasajeros, multidireccional y más variada que la red ferroviaria. Las autopistas ocupan un lugar relativamente marginal, son transversales y se desarrollan en los límites del municipio de San Martín.

La asociación con el transporte público es básica en las centralidades de origen ferroviario, donde se cumplen funciones de transbordo y se facilita el acceso a la oferta comercial y de servicios a través de las diversas líneas que unen los barrios de los municipios con las centralidades y mediante el acceso peatonal. En los corredores lineales a la oferta del transporte público se suma el acceso vía automóvil particular, captando también la circulación de paso. En este sentido la oferta de circulación está estrechamente asociada con las facilidades para llegar a las centralidades y con las morfologías que adopta la concentración comercial y de servicios.

Las cartografías de la estructura comercial de los municipios de estudio (Figura 2 y Figura 3) dan cuenta de la importancia de esta actividad, directamente vinculada con el rol que ejercen sus principales áreas centrales como atractores de población, más allá del contexto local, estableciendo relaciones con sus municipios vecinos y con el conjunto de la región metropolitana. Esto se debe a su fuerte impronta como centralidades de primera o segunda jerarquía dentro de la RMBA, con una importante oferta de bienes y servicios, ya sea de comercio ocasional (indumentaria y artículos especializados) como de actividades del sector terciario: servicios financieros, bancarios, legales, etc., y presencia de sedes de colegios profesionales, oficinas municipales, delegaciones de entes nacionales y provinciales. Los consultorios y despachos de profesionales liberales ocupan asimismo una importante parte de los espacios de oficina en edificios de las áreas centrales. Todo esto se refleja en el Producto Bruto Geográfico municipal, especialmente en el caso de San Miguel, donde el sector de comercio y servicios comporta un 85%¹⁴ aproximadamente del total de la actividad económica de esta jurisdicción.

¹⁴ Fuente: Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires. Desagregación Municipal del Producto Bruto Geográfico, Año 2003.

Figura 2. Estructura comercial del municipio de San Miguel



Nota: Elaboración propia.

Figura 3. Estructura comercial del municipio de San Martín



Nota: Elaboración propia.

Desde principios de la década del dos mil, el núcleo duro comercial de San Miguel fue creciendo en torno al área cívico-institucional de la plaza Mitre y a lo largo del eje de la Av. Pte. Perón, y comportó un proceso de conurbación con el núcleo de Muñiz, configurando una única centralidad "alargada" que ha sido reconocida desde la política municipal de Centro Comercial a Cielo Abierto (CCCA)¹⁵. La densificación residencial en altura generada entre finales de los años noventa y primera década del dos mil, fomentó asimismo una expansión del área comercial hacia la corona del núcleo original y hacia el límite entre Bella Vista y Muñiz, donde se consolidó un polo gastronómico (Muñoz, 2014). Allí, de acuerdo con el Director de Planeamiento de la Municipalidad, el desarrollo de torres desencadenó la reconversión en pubs y cervecerías de algunas antiguas casas y chalets, así como de ciertos locales que ya no podían asumir los costos de alquiler, generando con otros restaurantes un corredor gastronómico a lo largo del eje León Gallardo, donde se crean sinergias entre una población joven que habita en los edificios de departamentos, y diversos servicios, comercios, restaurantes, y lugares de encuentro en planta baja (M. Muñoz, comunicación personal, 28 de septiembre de 2022).

Aunque sin llegar a fusionarse entre sí, San Martín y Villa Ballester configuran una dualidad de centralidades semejante. En el primer caso, se trata de un centro comercial-administrativo con pequeñas oficinas y despachos profesionales, que se distingue por albergar la sede de la Municipalidad y las principales delegaciones de organismos públicos nacionales y provinciales (Figura 4); mientras que el segundo constituye un centro comercial-residencial, orientado a clase media, donde cobra relevancia la oferta gastronómica (Blanco y Vecslir, 2021).

La cartografía permite detectar paralelamente ciertas concentraciones importantes de locales en aquellas calles donde circula el transporte público automotor, así como en los bordes de rutas o avenidas supramunicipales (ej. ruta 23-Av. Balbín y ruta 8). Allí los rubros dominantes se corresponden con venta de autopartes, repuestos o servicios al automóvil, corralones de materiales de construcción, mayoristas, y en general, locales de servicio y abastecimiento a la industria, que resultan expulsivos de la situación de peatonalidad (Figura 4).

Por último, se reconocen otras aglomeraciones comerciales vinculadas a las diferentes localidades que componen los municipios de estudio, como Billinghamurst y Loma Hermosa en San Martín, o Santa María, ubicada en el oeste

¹⁵ A partir de acuerdos formulados entre la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) y diversos municipios se han desarrollado más de 33 proyectos de CCCA en la RMBA (Vecslir y Rodríguez, 2018). Con distintos grados de concreción, estos proyectos constan de propuestas de mejora del espacio público (peatonalización, cambios de solado, soterramiento del cableado eléctrico, nueva luminaria, códigos de cartelería), y políticas de animación y promoción comercial.

de San Miguel. Esta última constituye la localidad más poblada del partido,¹⁶ y su centralidad está creciendo rápidamente, desde la ruta 23 a lo largo de la calle Maestro Ferreyra, con una oferta nucleada de comercio barrial (ferreterías, panaderías, verdulerías, repuestos, despensas, etc.).

Figura 4. Peatonal Belgrano, calle San Martín y ruta 23-Av. Balbín



Nota: Fotografías propias.

Este entramado de centros tradicionales a escala municipal y barrial, corredores gastronómicos y frentes de rutas o avenidas intermunicipales, sumado a la atracción nodal que ejercen las contadas grandes superficies existentes, ofrecen de por sí un abanico muy rico de situaciones espacio-temporales de centralidad, a las cuales se superpone otra red de flujos e intercambios de consumo dado por el comercio de tipo temporal, itinerante u ocasional. Tal es el caso de las ferias que tienen permanencia provisoria en el territorio y dibujan otro mapa complementario al del comercio tradicional, con localizaciones específicas (plazas, espacios ferroviarios remanentes, galpones reutilizados, etc.) que adquieren intensidad de uso, especialmente durante los fines de semana. En todos estos casos, las condiciones de acceso son variadas ya que articulan distintos modos y escalas de circulación. Hay movilidad de proximidad, junto con el uso del transporte público y del automóvil particular. En ciertas ocasiones, se toma ventaja de la accesibilidad de áreas centrales, en tanto que en otras son las avenidas de circulación más fluida las que proveen las condiciones de acceso. Partiendo de la base que “cada ‘tipo de feria’ concentra ocupaciones particulares, tiene ritmos, prácticas diferentes, se emplaza en lugares y barrios distintos y congrega a clientes específicos” (Busso, 2006, p. 5), de acuerdo a los relevamientos realizados y las fuentes consultadas, en los municipios de estudio podemos distinguir las siguientes categorías:

- De gestión municipal: mercados, ferias francas, ferias artesanales y de emprendedores locales, ferias ocasionales.¹⁷
- De gestión privada: paseos de compra, ferias en galerías, ferias en quintas o predios privados, grupos de “manteros” organizados.

¹⁶ Según estimaciones oficiales, la localidad cuenta con 130.000 habitantes.

¹⁷ Nos referimos, por ejemplo, a la Feria Saberes y Sabores organizada por la Dirección de Medio Ambiente de San Miguel, o la Feria Medieval, organizada por la Compagnia del Lobo Negro y la Municipalidad: También se llevan a cabo la Feria del Libro local, la Feria Sustentable y el Corredor Gourmet en el Corredor Aeróbico de Bella Vista.

En relación a las primeras, cabe mencionar que en San Martín existe un mercado central que funciona de lunes a sábado de 1.00 a 10.00 hs, mientras que, en San Miguel, los mercados de abasto desaparecieron en los años '90.¹⁸ Las ferias de artesanos son las más antiguas y funcionan en las plazas centrales; mientras que las ferias francas (de alimentos) se organizan rotativamente en distintos lugares de la ciudad. Tal es el caso del Mercado Popular Itinerante, el cual busca fortalecer un canal de comercialización directo entre los productores de la economía social y solidaria y los vecinos del partido (Figura 5).¹⁹ En San Miguel existió el programa Mercado En Tu Barrio²⁰ que dejó de funcionar con la gestión actual, el cual organizaba ferias de alimentos en lugares estratégicos de las diferentes localidades. Muchas veces, se aunaba con el programa "Estado En Tu Barrio", facilitando la realización de trámites y servicios municipales de manera descentralizada y favoreciendo las modalidades de acceso de proximidad, con mayores movimientos peatonales.

Los complejos feriales de gestión privada alojados en naves o galpones, tales como paseos de compras o "saladitas", funcionan en general de viernes a domingo y días feriados. Otras modalidades más difíciles de registrar son las ferias ocasionales, que cobraron auge durante la pandemia, organizadas en quintas, predios grandes o asociaciones civiles, una vez o dos veces por mes, o cerca de fechas especiales de compra (día de la madre, del niño, de la primavera). Ciertas galerías se convirtieron en ferias durante el contexto de crisis sanitaria, pero con la recuperación económica y el crecimiento del comercio en las áreas centrales, se están volviendo a reconvertir en galerías con locales independientes. Finalmente, el comercio ambulante es reducido en ambos casos de estudio, ya que la política municipal ha sido muy estricta en cuanto a cumplimiento de la normativa, relegando la presencia de "manteros" a pocos espacios y horarios de funcionamiento, sobre todo en proximidad de estaciones, paradas de colectivos o espacios de transbordo (Figura 5). Existen grupos organizados de vendedores ambulantes nocturnos que funcionan a "contraturno" en las plazas principales, o que de forma autónoma circulan por los corredores gastronómicos ofreciendo los productos a las mesas.

¹⁸ El último que hubo está abandonado, y aunque en algún momento existió interés desde el Municipio por reactivarlo, no se concretó (M. Muñoz, comunicación personal, 28 de septiembre de 2022).

¹⁹ Promovido por la Secretaría de Desarrollo Social, funciona a través de nodos de consumo articulados con organizaciones barriales como parroquias, clubes, sociedades de fomento y la Feria Manos de San Martín.

²⁰ Mercado En Tu Barrio es una iniciativa de los ministerios de Agroindustria y Producción de Nación que, mediante un convenio con la provincia de Buenos Aires, permite que los vecinos compren alimentos directamente a los productores, tomando como referencia los precios del Mercado Central. Está presente en 15 municipios de la RMBA.

Figura 5. Mercado Popular Itinerante, feria artesanal plaza San Miguel, venta ambulante estación José León Suarez

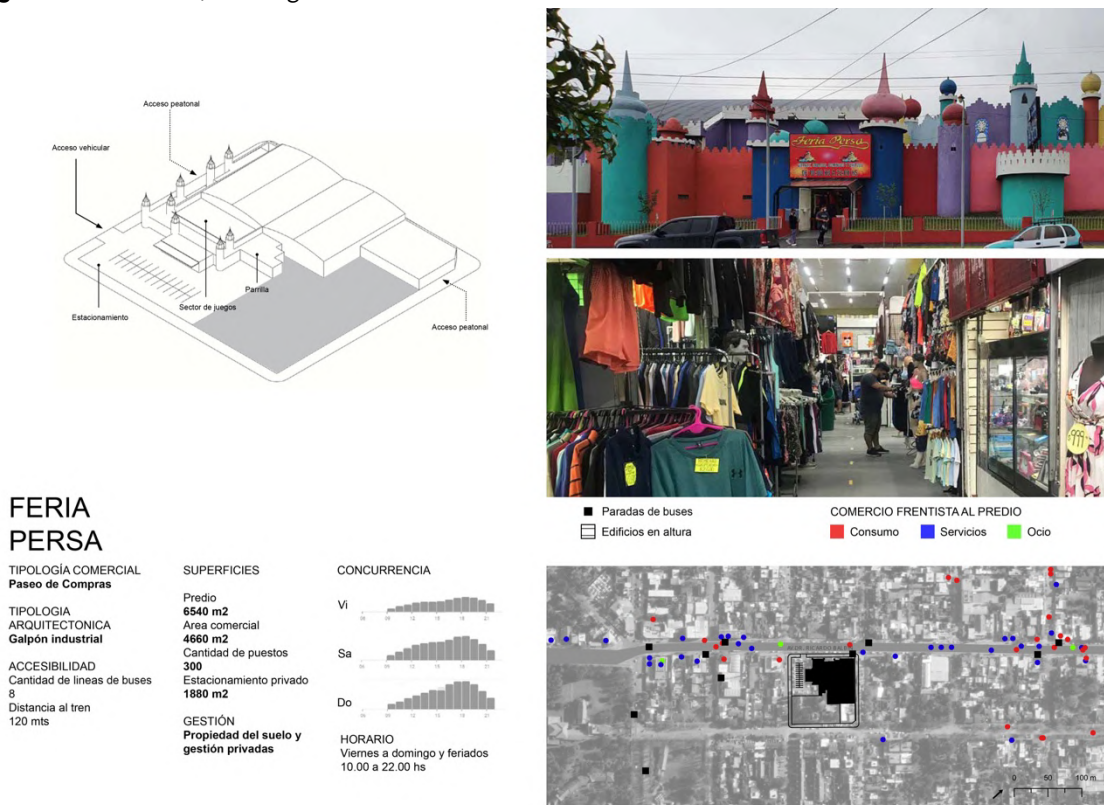


Nota: Fotografías propias.

Paseos de compras y ferias artesanales: las dos caras de la moneda

El análisis de dos casos representativos de paseos de compras, la Feria Persa y el Paseo José León Suarez, permitió caracterizar esta tipología más pormenorizadamente (Figura 6 y Figura 7). La primera funciona desde 1997, en una ex discoteca de los años '70, y el segundo en una nave construida en 2008 en terrenos ferroviarios. Cada uno ocupa alrededor de 4.500 m² de superficie comercial, aglutinando más de 300 puestos de venta, organizados en hileras separadas por pasillos.

Figura 6. Feria Persa, San Miguel



Nota: Elaboración propia.

Figura 7. Paseo de Compras José León Suarez, San Martín



Nota: Elaboración propia.

En ambos casos, se comercializa mercadería de diversa índole, con una preponderancia del rubro indumentaria y otros productos de marcas apócrifas. Estos incluyen venta de ropa de calle y deportiva, calzado, marroquinería, electrónica (CD y DVD, accesorios para celulares y tablets, controles remotos), juguetes, bisutería, artículos de bazar, etc. También algunos servicios como masajes, peluquería, tattoo y piercing. En un extremo de la nave, alojan un patio de comidas o bar-restaurante, y un espacio de juegos con flippers, inflables, mesas de pool, promocionándose como “paseos para toda la familia”.

El emplazamiento sobre vías arteriales facilita su acceso mediante vehículo privado y transporte público automotor. Cuentan con dos o tres ingresos peatonales, y uno vehicular con un pequeño espacio de estacionamiento, coincidiendo en el momento de mayor concurrencia, los domingos entre las 17 y 19hs.

Sin embargo, mientras que el Paseo José León Suarez se encuentra a escasos metros de la estación ferroviaria homónima, La Feria Persa tiene una ubicación relativamente más periférica, con mayor afluencia de usuarios en vehículo privado. Esto condiciona el tipo de comercio del entorno, observándose en el primer caso un alineamiento de tiendas de ropa, cotillón, celulares, electrodomésticos, bazar, regalería, etc.; y en el segundo, la presencia de locales especializados en el automotor (lavadero, baterías, neumáticos) y materiales de

construcción, intercalados por viviendas unifamiliares, en ocasiones con un pequeño local comercial o de servicio al frente (kiosko, peluquería, reparación de calzado o ropa, etc.). Podríamos así decir que el Paseo José León Suárez aprovecha las ventajas de accesibilidad y refuerza una centralidad existente, mientras que la Feria Persa se convierte en un atractor de viajes en sí mismo.

Según el Director de Planeamiento de San Martín, estos formatos presentan problemas de cumplimiento de las normas municipales (ej. en términos de seguridad e higiene) y, si bien existe la figura de “feria internada”,²¹ se han intentado regularizar sin éxito en diversas gestiones municipales (D. Rotbart, comunicación personal, 27 de octubre de 2021). En el caso de José León Suárez, la gestión está a cargo de una cooperativa de trabajo, cuyos socios son responsables de la seguridad, organización y administración del espacio ferial.

A diferencia de las anteriores, las ferias artesanales son gestionadas por los propios Municipios a fin de promover la venta de productos elaborados por cooperativas y emprendedores locales, incluyendo artículos de indumentaria, accesorios, gastronomía, decoración y plantas, entre otros. Muchas veces se acompañan con eventos culturales, presentaciones gratuitas y juegos infantiles. En San Miguel, la Feria de la plaza central es la más histórica y allí se nuclean artesanos que arman sus stands y comercializan sus productos de viernes a domingo, de 10:00 a 20:00. La Feria de Emprendedores es más reciente y está organizada desde la Secretaría de Desarrollo Productivo y Empleo a partir de una incubadora de empresas que suma vecinos al programa a través de talleres y trabajos de emprendedurismo. Cuenta con otro espacio, en la misma plaza y franja horaria, los viernes o sábados (Figura 8).

²¹ Ley 14369 (sancionada en 2012) 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.

Figura 8. Feria de Artesanos, Plaza San Miguel



Nota: Elaboración propia.

Por su parte, desde la Secretaría de Desarrollo Social de San Martín se viene implementando una política municipal para la organización de ferias de artesanos y productores locales (Feria Manos de San Martín y Mercado Popular Itinerante) que tienen lugar en la plaza central y peatonal Belgrano los días jueves de 10:00 a 18:00, y, de manera rotativa, los domingos, en espacios públicos de distintas localidades del partido, anunciándose el calendario mensual de actividades en redes sociales (Figura 9)²².

²² Existen diez puntos estables mensuales para ferias en Chilavert, San Andrés, Billinghamurst, Villa Libertad, José León Suarez, Loma Hermosa y San Martín.

Figura 9. Feria de Artesanos “Manos de San Martín”, Plaza San Martín



Nota: Elaboración propia.

Ambas ferias se ubican en proximidad a las estaciones de tren y son accesibles mediante transporte público. En sus entornos se emplazan importantes instituciones (Municipalidad, Juzgado, Catedral, Honorable Concejo Deliberante, Correo, complejo cultural), escuelas e institutos de enseñanza, sedes bancarias, locales gastronómicos (bares, pizzerías), farmacias-perfumerías, así como antiguas galerías comerciales. Durante los fines de semana, algunos de estos servicios y comercios se articulan en paseos que complementan actividades de ocio y de compras, incluyendo la feria artesanal y, en el caso de San Miguel, el Centro Integral de Consumo (CIC). Esos días se habilitan asimismo nuevas condiciones para un acceso en automóvil particular, dada la menor circulación con respecto a los días hábiles, además de existir otras posibilidades de estacionamiento.

Conclusiones

A partir del trabajo realizado, interesa recuperar en primer lugar el planteo metodológico y las técnicas de análisis empleadas. Éstas combinan relevamientos y mapeos a diferentes escalas con trabajo de campo, entrevistas, etc., que consideramos complementarios a otro tipo de estudios sobre las

centralidades y el comercio metropolitano, más enfocados en los circuitos económicos, el perfil o la percepción de vendedores y consumidores, los conflictos en el uso del espacio público, o las cuestiones normativas o legales del comercio temporal.

Las cartografías elaboradas para los municipios de estudio dan cuenta de una activación 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. Esta activación se corresponde asimismo con patrones dinámicos de accesibilidad en los que estructuras viales, transporte público, caminatas y automóvil particular se articulan diferencialmente en el tiempo y en el espacio. En todos los casos, se destaca una vinculación estrecha entre los sectores residenciales, las centralidades y las movilidades, que dan origen a un conjunto de contextos socio-territoriales en los que se expresan estas relaciones, ya sea en términos más estructurales o en las convergencias espacio-temporales anticipadas en la time-geography.

En cuanto a las diversas modalidades comerciales, se detectan relaciones de complementariedad entre ferias, paseos de compra y antiguos núcleos de comercio de calle próximos a estaciones ferroviarias, dada la diversidad de precios, productos ofertados, días y horarios de apertura, con alcances de uso que superan el de la localidad de referencia, con rangos de atracción a escala municipal y regional. Paralelamente, a nivel escala barrial, fortalecidas durante la pandemia, las ferias autogestivas en predios privados o asociaciones civiles, junto a ferias francas y mercados itinerantes de alimentos, generan sus propias redes espacio temporales, que se solapan a las anteriores. Si bien, en conjunto, estas actividades dan cuenta de una presencia significativa y dominante del circuito inferior de la economía urbana, en los términos expresados en la teoría de Milton Santos (1979), el caso de los paseos de compra insinúa un cierto entrecruzamiento de circuitos, dado el tipo de productos ofertados y las redes establecidas con otras ferias (como La Salada), insertándose en sistemas mayores de distribución, comercialización y consumo.

En esta dirección, el alcance o área de influencia se presenta como una variable importante de estudio, con unas espacialidades y temporalidades en las prácticas de consumo que parecen responder a dos dinámicas territoriales contrapuestas y a la vez complementarias: por un lado, la tendencia a especialización funcional de las centralidades, lo cual genera una mayor atracción de población que converge a estos nodos ampliando las distancias de sus circuitos cotidianos; y por otro, la revalorización del comercio y los servicios de proximidad, intensificando las relaciones a escala barrial (Miralles-Guasch, 2015).

A la vez, en el contexto de procesos globales de transformación de los patrones de consumo, los paseos de compra, las ferias y demás experiencias de intercambio comercial alternativas al comercio tradicional de calle, muestran un doble orden de comportamiento respecto de las localidades de inserción y de la RMBA. Aunque destinadas a promover emprendimientos locales, el abastecimiento barrial sin intervención de intermediarios, la atención personalizada y el comercio casi artesanal, las ferias formales de tipo artesanal, gastronómicas o de emprendedurismo tienden a basarse en modelos globales de comercio no-hegemónico, recurrentes en distintos contextos metropolitanos, que remiten a transformaciones más amplias en las prácticas de consumo y uso del espacio urbano. Por su parte, los paseos de compra se organizan localmente, en forma de cooperativas o asociaciones de comerciantes, a la vez que funcionan como parte de una red metropolitana de comercio informal cada vez más significativa.

Todo esto abre interrogantes acerca de las políticas públicas, orientadas principalmente desde los Municipios al embellecimiento o mejora de la imagen urbana bajo el modelo de CCCA, y la necesaria articulación de escalas para abordar esta nueva geografía de centralidades, producto de complejas dinámicas de transformación metropolitana.

Referencias bibliográficas

- Alonso, W. (1964). *Location and land use. Towards a general theory of land rent*. Harvad University Press.
- Beavon, K. (1981). *Geografía de las actividades terciarias: una reinterpretación de la teoría de los lugares centrales*. Oikos Tau.
- Berry, B. (1971). *Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor*. Vicens-Vives.
- Blanco, J. y Vecslir, L. (setiembre, 2021). *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*. Actas del VIII Seminario Internacional Ciudad, Comercio y Consumo. Comercio, consumo y ciudad en la post-globalización. Barcelona, España (en prensa).
- Busso, M. (2006). *Las ferias, un lugar de encuentro, de compras, de trabajo. Un estudio de caso en la ciudad de La Plata, Argentina*. Informes de Investigación, Informe #18. CEIL-PIETTE, Centro de Estudios de Investigaciones Laborales. Programa de Investigaciones Económicas sobre Tecnología, Trabajo y Empleo. CONICET.

- Buzai, G. y Marcos, M. (2015). El mapa social de Buenos Aires. *Geografía y Sistemas de Información Geográfica* 7 (7) Sección I: Artículos 90-100.
- Carpio-Pinedo, J. (2014). Localización y evolución del comercio y servicios a pie de calle en los entornos urbanos. Factores locales frente a la multi-accesibilidad. El caso de la ciudad de Madrid. *Territorios en Formación*, 6, pp. 63-84.
- Carrión F. y Cepeda P. (2021). Corredores urbanos: centralidades longitudinales de articulación global. *Revista INVI*, 36(102), pp. 183-207.
- De Santibañes, S. (2017). Nuevas informalidades en el espacio urbano. Análisis del sistema socio-espacial del comercio en la vía pública en la Ciudad de Buenos Aires. *Cuestión Urbana*, 1(2), 43-62.
- D'Angiolillo, J. et al. (2010). Feria La Salada: una centralidad periférica intermitente en el Gran Buenos Aires. En M. Gutman (comp.) *Argentina: persistencia y diversificación, contrastes e imaginarios en las centralidades urbanas* (pp. 169-206). Olacchi.
- Delgadillo, V. (2016). La disputa por los mercados de La Merced. *Alteridades*, 26(51), pp. 3-11.
- Duhau, E. y Giglia, A. (2008). Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. Siglo XXI.
- Ellegard, K. (2019). *The Time Geography in the Global Context. An anthology*. Routledge
- Gasca Zamora, J. y Castro Martínez, E. (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., Bertonecello, R. y Di Nucci, J.(eds) *Ciudad, comercio y consumo. Nuevas perspectivas para su estudio geográfico* (pp. 197-232). Café de las Ciudades.
- Gago, V. (2012). La Salada: ¿un caso de globalización “desde abajo”? *Nueva Sociedad*, 241, pp. 63-78.
- Gutiérrez, A. y Rearte, J. (2010). *Movilidad y centralidad. Reflexiones en torno al debate sobre la nueva estructura urbana y el ordenamiento territorial*. CODATU XIV: El transporte ambientalmente sustentable y la calidad de vida de las ciudades, Buenos Aires, 24-27 octubre 2010.
- Limonta, G. y Paris, M. (2017). OSM come strumento di monitoraggio dei sistema commerciali urbani. *Geoingegneria Ambientale e Mineraria*, 54(2), pp. 103-108.
- Lins Ribeiro, G. (2012). La globalización popular y el sistema mundial no hegemónico. *Nueva Sociedad*, 241, pp. 36-62.
- Mansilla, P. (2017). Accesibilidad y movilidad cotidiana. En D. Zunino Singh; G. Giucci; P. Jirón (ed.) *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. (pp. 25-32) Biblos.
- Miralles-Guasch, C. (2015). Movilidad, Transporte y Geografía. Hacia dónde y para qué. En M. Arroyo, M. y R. de Cassia Ariza da Cruz (orgs.) *Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização*, (pp.291-312). FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume.

- Muñoz, M. (2014). *Las torres en el damero: Transformaciones residenciales en una centralidad de la segunda corona de la RMBA*. Tesis de Licenciatura en Urbanismo. Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, Argentina.
- Portes, A. y Haller, W. (2004). *La economía informal*. Políticas Sociales 100, CEPAL. Obtenido de: <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6091>
- Salazar, G. (2003). *Ferias libres: espacio residual de soberanía ciudadana*. Ed. Sur.
- Santos, M. (1979). *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Francisco Alves.
- Santos, M. (2000). *La Naturaleza del Espacio*. Ariel.
- Schiaffino, G. y Di Nucci, J. (2015). Espacios de consumo populares: las ferias comerciales de indumentaria en Argentina. *Geograficando*, 11 (2), pp. 1-14.
- Silveira, M. (2016) Constitución de los circuitos de la economía urbana en la globalización. *Revista Universitaria de Geografía*, 25 (2), pp. 79-102.
- Troncoso, C. y Arzeno, M. (2020). Polos, ferias y mercados: geografía del consumo gastronómico en Buenos Aires (Argentina) *Revista Universitaria de Geografía*, 29 (2), pp. 95-132.
- Vapñarsky, C. (2000). *La Aglomeración Gran Buenos Aires: expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*. Eudeba.
- Vecslir, L., Blanco, J., Nerome, M., Sciutto, F., Maestrojuan, P. y Rodríguez, L. (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 - Publicaciones FILO.
- Vecslir, L. y Rodríguez, L. (2018). Centros Comerciales a Cielo Abierto como política de renovación de las centralidades tradicionales en el Conurbano Bonaerense. *Territorios*, 38, pp. 15-40.
- Vecslir, L. y Sciutto, F. (2021). Las configuraciones emergentes del consumo. Transformaciones del comercio minorista y restructuración de la centralidad en la región metropolitana de Buenos Aires. *Punto Sur*, 4, pp. 119-146.
- Vecslir, L. y Blanco, J. (2023). Centralidades urbanas. En D. Zunino Singh, G. Giucci y P. Jirón (Eds.). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 29-40). Editorial Teseo.