



REVISTA
**ESTUDIOS SOCIALES
CONTEMPORÁNEOS**

ISSN 2451-5965

Urbanismo neoliberal en el Área Metropolitana de Mendoza. Renovaciones urbanas en zonas pericentrales de Guaymallén

**Neoliberal urbanism in the Metropolitan
Area of Mendoza. Renovations in pericentral
areas of Guaymallén**

Rodrigo Martín Magallanes
Universidad Nacional de Cuyo
tinchomaga@gmail.com

Enviado: 23/5/2018 - Aceptado: 10/9/2018

“Rodrigo Martín Magallanes (diciembre 2018) “Urbanismo neoliberal en el Área Metropolitana de Mendoza. Renovaciones urbanas en zonas pericentrales de Guaymallén” en Revista de Estudios Sociales Contemporáneos N° 19, IMESC-IDEHESI/CONI-CET, Universidad Nacional de Cuyo, pp. 139-167”

* El presente es un artículo producido a partir de la Tesis de grado para la Licenciatura en Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UNCuyo.



Resumen

El proyecto neoliberal instaurado en la Argentina durante las últimas décadas del siglo XX, ha logrado penetrar en los espacios urbanos dando por resultado un modelo de desarrollo territorial liderado principalmente por los agentes del mercado, que denominamos "urbanismo neoliberal". El mismo viene generando profundas reestructuraciones urbanas en el Área Metropolitana de Mendoza. Siguiendo con lo anterior, en el presente trabajo se analizaron cuáles son las manifestaciones del urbanismo neoliberal en un recorte espacial de la zona pericentral de Guaymallén. Se afirma que el área de estudio está atravesando un acelerado proceso de renovación urbana, a partir de grandes inversiones estatales que despiertan interés en actores inmobiliarios privados para invertir en el área. Para dar cuenta de ello, se relevaron las inversiones públicas y privadas más trascendentes desarrolladas desde el 2001 hasta la actualidad. Se hace énfasis en el proceso de reutilización y renovación de los terrenos del Ferrocarril Belgrano. A su vez, se analizaron los nuevos modos de gestión mixta del espacio urbano a partir de la alianza UNICIPIO-Banco Interamericano de Desarrollo, como así también las urbanizaciones sobresalientes desarrolladas y los procesos de especulación inmobiliaria desencadenados.

En términos metodológicos el presente se inscribe en un análisis cualitativo y cuantitativo con estrategia de estudio de caso, abordada desde el enfoque de la Geografía crítica. La técnica de recolección de datos se basa en el relevamiento de fuentes secundarias tales como artículos de diario, páginas web de instituciones e inmobiliarias, análisis de proyectos. Y de fuentes primarias como entrevistas informales, la observación directa y el registro fotográfico.

Palabras claves: urbanismo neoliberal, renovaciones urbanas, especulación inmobiliaria, sociedades mixtas

Abstract

The neoliberal project established in Argentina during the last decades of the twentieth century, has managed to penetrate urban spaces resulting in a model of territorial development led mainly by market agents, which we call "neoliberal urbanism." It has generated deep urban restructuring in the Metropolitan Area of Mendoza. Following with the previous thing, in the present work the manifestations of the neoliberal urbanism in a spatial cut of the pericentral zone of Guaymallén were analyzed. It is affirmed that the study area is undergoing an accelerated process of urban renewal, based on large state investments that arouse interest in private real estate agents to invest in the area. To account for this, the most important public and private investments developed from 2001 to the present were surveyed. Emphasis is placed on the process of reuse and renovation of the Belgrano Railroad land. At the same time, the new modes of mixed management of the urban space were analyzed from the UNICIPIO-Inter-American Development Bank alliance, as well as the outstanding urbanizations developed and the real estate speculation processes unleashed.

In methodological terms, the present is part of a qualitative and quantitative analysis with a case study strategy, approached from the perspective of critical geography. The technique of data collection is based on the survey of secondary sources such



as newspaper articles, websites of institutions and real estate, project analysis. And from primary sources such as informal interviews, direct observation and photographic record.

Keywords: neoliberal urbanism, urban renewals, real estate speculation, mixed companies

1. Introducción

1.1. Urbanismo neoliberal, los artefactos urbanos y sus efectos en el mercado del suelo

En el presente trabajo analizamos un modo de construcción de la ciudad que denominaremos urbanismo neoliberal, para ello definiremos al término urbanización y neoliberalismo por separado. Como señala David Harvey (1989) la urbanización es un proceso social de base espacial, en el que se involucra un amplio espectro de actores diferentes, con objetivos y programas distintos, y se interrelacionan a través de una configuración determinada de prácticas espaciales entrelazadas. Estas prácticas adquieren un contenido de clase en la sociedad capitalista, relacionadas con la circulación del capital, con la reproducción de la fuerza de trabajo y de las relaciones de clase.

El neoliberalismo según Brenner, Theodore y Peck (2009) es una ideología que busca lograr el desarrollo económico a través de los mercados abiertos, competitivos y no regulados ni sometidos por la injerencia estatal ni acciones colectivas sociales. Esta política tomó importancia a fines de la década del '70 en distintas partes del mundo durante la crisis del Estado de Bienestar keynesiano y el decrecimiento de la producción industrial masiva. Brenner et al (2009) en su análisis plantean que es fundamental hacer una diferenciación entre la ideología neoliberal y el neoliberalismo realmente existente. Este último, tiene que ver con la inserción que tienen los proyectos de reestructuración en contextos específicos (nacionales, regionales y locales); y la dependencia de sus trayectorias, que hace referencia al legado de marcos institucionales, políticas estatales, prácticas regulatorias y conflictos políticos que se han transmitido a través del tiempo, en determinados contextos. Por ello, es importante analizar cómo las estrategias neoliberales de reestructuración interactúan con las configuraciones institucionales, usos del espacio, fuerzas de poder político preexistentes. La evolución de las reformas dependerá de la trayectoria, generando resultados con características contradictorias y específicas en cada espacio; pudiendo surgir formas híbridas de neoliberalización, teniendo en cuenta las peculiares características emergentes.

Cuando hablamos de urbanismo neoliberal debemos hacer referencia a David Harvey (1989), que desde una perspectiva marxista, afirma que los espacios urbanos han tenido un rol muy importante en la transición general de la dinámica capitalista de acumulación de capital fordista-keynesiano, hacia el modelo de acumulación flexible. Las ciudades del mundo capitalista han avanzado hacia un consenso general en donde el empresarismo urbano es la modalidad de gestión que debe optarse para lograr un desarrollo económico en estos espacios. Las características principales que tiene este nuevo modo de gestionar la ciudad se basan primordialmente en el establecimiento de vínculos estrechos entre el sector público y el sector privado, con el fin de atraer nuevas fuentes de financiación externa, de empleo e inversiones directas. Esta alianza público-privado se considera empresarial porque tiene un diseño y un modo de ejecutar especulativo. Esto supone que el sector público asuma los riesgos y el sector privado obtenga los beneficios.

Sus proyectos económicos no están diseñados necesariamente para mejorar condiciones de vida y de trabajo dentro de un territorio, sino que buscan la construcción de lugar que permita ponderarlo en la competencia interurbana. Aunque puede aportar beneficios a la población de una jurisdicción, los mismos suelen ser de manera indirecta y la mayor parte del potencial tiene fines foráneos.

Este vuelco neoliberal que toma la gestión de la ciudad, permite la aparición de artefactos urbanos, tal como señala De Mattos (1999) en su análisis sobre los impactos de la globalización en las áreas metropolitanas. Estos artefactos surgieron bajo el alero de la reestructuración y proliferaron a medida que se intensificó el proceso de globalización. Permitieron la diversificación del aparato productivo, como también de las pautas y oportunidades de consumo. A su vez, posibilitaron diversificar los negocios inmobiliarios a través de grandes inversiones en nuevas configuraciones edilicias. Entre ellos encontramos el desarrollo de centros comerciales que alientan al consumo desenfrenado (shopping malls); y el surgimiento de grandes súper e hipermercado y patios de comida. Como así también incluye en esta categoría a la aparición de hoteles de cinco estrellas y recintos para conferencias y eventos de gran envergadura; la proliferación de grandes salas cinematográficas construidas por cadenas multinacionales, y grandes centros culturales. También el autor entiende como artefactos de la globalización a los complejos residenciales cerrados y custodiados, los barrios privados y semi privados, country club, club de campo.

Como sostiene Cuenya (2011), los proyectos de gran envergadura -propiciados por la nueva asociación público-privada- buscan generar profundas transformaciones funcionales y físicas en áreas estratégicas, sobre todo en aquellas que fueron quedando en desuso desde la etapa anterior. Estas transformaciones se tienden a llevar a cabo sobre terrenos ferroviarios y portuarios, sitios de carga y de descarga; que tuvieron un gran dinamismo durante el período industrialista, y que por lo general se encuentran localizados en el centro de la ciudad. Los grandes inversores suelen hallar en ellos un nuevo nicho de acumulación, logrando convertirlos en ambientes contruidos relumbrantes, con diseños y tecnologías de vanguardia, que trascienden el ámbito local para incluir a inversores, empresas y usuarios nacionales e internacionales. La autora las denomina "urbanizaciones sobresalientes", caracterizadas por tener el objetivo de vender la imagen de la ciudad, y así generar un escenario favorable para las inversiones, el turismo, viviendas y la promoción de la cultura.

Cuenya (2011) afirma que, estos grandes proyectos urbanos necesitan una articulación empresarial innovadora entre los recursos públicos y privados, que suelen ser utilizados para financiar el desarrollo en épocas de crisis presupuestaria. Tienen una lógica especulativa ya que le permiten tanto al sector público como el privado, la obtención de plusvalías y ganancias extraordinarias, favorecidas por las renovaciones urbanísticas que se generan en el área.

Los cambios de usos del suelo y el aumento de la capacidad de edificación, generan un incremento de los valores del suelo y plantean un escenario favorable para las prácticas especulativas.

1.2. La especulación inmobiliaria y el rol del Estado en la dinámica del suelo

Cuenya (2011) coincide con Jaramillo (2003) en su análisis sobre la renta de la tierra y la especulación inmobiliaria, ya que establecen que existen dos tipos de prácticas especulativas que entran en juego en la producción de proyectos inmobiliarios: la especulación pasiva y la especulación inductiva. La primera porque el propietario no lleva a cabo ninguna acción productiva, sólo cumple el rol de vender y comprar tierras, buscando sacar provecho por las fluctuaciones de los precios. Su trabajo es identificar el lugar y el momento preciso donde ocurren estas mutaciones del precio, para así vender o comprar tierras que le permitan poder apropiarse de las rentas extraordinarias. Cuenya (2011) sostiene que, para el caso de los grandes proyectos urbanos en cuestión, podemos incluir al Estado dentro de esta categoría, por ser el principal propietario de terrenos de gran extensión hasta entonces subutilizados, y decide ponerlos a la venta para generar cambios en sus usos y precios.

En cambio, el segundo tipo de especulación es inductiva porque sólo es ejercida por dos tipos de agentes: a) los promotores-constructores, que requiere que los agentes tengan una considerable cantidad de capital acumulado. Esto les permite poder desarrollar espacios urbanos de manera considerable, teniendo un rol más activo que en la especulación pasiva. Pueden comprar suelos a precios que generan ganancias moderadas, y con su accionar lograr una importante transformación, logrando que el precio se adapte a estos nuevos usos del suelo, y así obteniendo ganancias muy superiores. b) Y, por otro lado, es el gobierno local quien desarrolla grandes obras de infraestructura, establece modificaciones en normativas que habilitan nuevos usos del suelo y variaciones en coeficientes constructivos.

En cuanto al rol del Estado en la dinámica del suelo urbano, Jaramillo (2003) propone la siguiente clasificación teniendo en cuenta los modos de influir en la conformación de los precios:

a) El Estado como productor de espacio construido: el Estado es un agente fundamental en la conformación de los precios del suelo, debido a que se encarga de producir inmuebles destinados a distintos usos, que pueden alterar la estructura urbana. Pueden ser inmuebles para ser usados por el sector estatal (sedes y oficinas administrativas), destinados al uso colectivo (instituciones educativas, culturales, de salud, etc), o para el sector privado. Estas construcciones suelen generar incrementos en los valores de terrenos aledaños, y el Estado puede elaborar políticas que busquen capturar los precios para la comunidad en las áreas urbanas renovadas.

b) El Estado como suministrador de equipamiento: uno de sus funciones fundamentales es la de proveer infraestructura para la vida urbana, que logre generar impactos en los precios particulares. Por ejemplo: la construcción de obras viales, espacios públicos, redes de servicios, etc. El Estado puede alterar los precios de los terrenos, pero obrando de manera indirecta, transformando las pautas de utilización del espacio, y generando alteraciones en los precios de los lotes aledaños.

c) El Estado como regulador de usos del suelo: El Estado tiene la función de reglamentar ciertas normas que impactan en la dinámica del suelo y sus usos.

1.3. Hacia una definición de zonas pericentrales

Para una mayor comprensión de nuestro estudio, decidimos referirnos a las denominadas “zonas pericentrales”. Las mismas han sido trabajadas por Gray de Cerdan, Schillan de Becette y Razquín (1982) para analizar modelos de usos del suelo en la zona pericentral de Mendoza. En dicho trabajo sostienen que es una zona de transición entre el centro de ventas al por menor en la ciudad, y los barrios residenciales circundantes o los distritos de la industria pesada. Se caracteriza por ser un sector donde conviven actividades comerciales mixtas y usos del suelo no comerciales

Existen dificultades para definir y caracterizar los comportamientos de estas áreas ya que en el interior de los barrios pericentrales se desarrollan un complejo entramado de fenómenos, que se encuentran en cambios continuos. El suelo es utilizado de forma mixta, que permite que exista una mezcla de funciones y se encuentra atravesado por una gran inestabilidad. No responden a una delimitación administrativa, más bien dependen exclusivamente de la amplitud del fenómeno. Obedece a las aceleradas transformaciones que se desarrollan en las ciudades y de esta manera se hace difícil captar las fluctuaciones de este proceso ambiguo, y así poder establecer una zona pericentral precisa.

Preston (1966) diferencia entre usos centrales y pericentrales dentro de la mancha urbana, separada por distintos modos de utilización del espacio y por desiguales niveles de densidades. Así reconoce al CD (centro de negocios) donde predominan usos centrales como son los servicios comerciales y personales, finanzas, oficinas y comercios de detalle. Y, por otro lado, a las ZP (zonas pericentrales) que tiene usos mixtos donde combina el comercio de uso diarios, espacios públicos, organizaciones sociales, industrias livianas, transportes y depósitos, comercios mayoristas y residencias.

Los cambios que atraviesa el centro de negocios con las nuevas demandas del mercado producen un reajuste dentro del CDN y se desplazan funciones centrales hacia las ZP aprovechando la disponibilidad de suelos y sus bajos precios, como también su localización estratégica con buena accesibilidad y conectividad. Como consecuencia aparecen nuevas áreas de máxima accesibilidad en la ZP, que genera aumentos de los precios de los terrenos y la aparición de actividades terciarias (comerciales, turísticas, administrativas).

2- Transformaciones en la zona pericentral de Guaymallén

2.1. Presentación del área de estudio

El área de estudio es un recorte espacial de un sector de la zona pericentral del

Área Metropolitana de Mendoza (AMM), localizada en el departamento de Guaymallén. Más precisamente se encuentra comprendida entre los distritos de San José, Pedro Molina, el extremo noroeste de Bermejo, y el oeste de los distritos

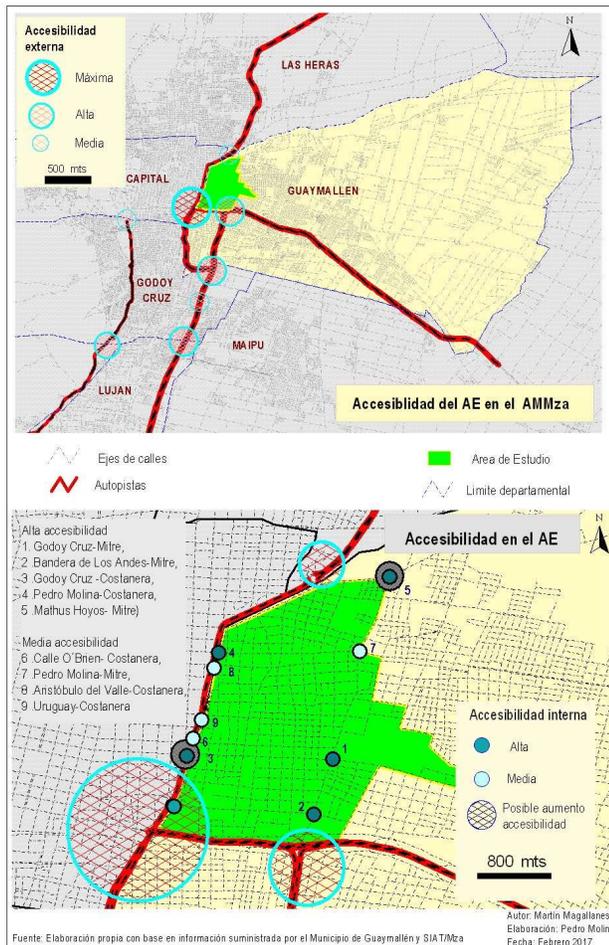


Figura 1: Área de estudio y accesibilidad en el AMM.

Fuente: Elaboración propia con base en información de Municipalidad de Guaymallén

General Belgrano y Nueva Ciudad. Los límites precisos no están establecidos a partir de un criterio único ni administrativo ni cuantitativo. En este sentido, se ha fijado un recorte espacial sobre un sector de la zona pericentral de Guaymallén porque entendemos que es donde se están produciendo aceleradas transformaciones espaciales a partir de importantes inversiones públicas y privadas que han arribado desde comienzos del nuevo siglo.

Hemos decidido llevar a cabo esta delimitación ya que el área en su totalidad comparte rasgos comunes desde el punto de vista histórico, la densidad de su

urbanización, su localización estratégica, como así también funciones específicas como zona pericentral.

Se posiciona en esta categoría porque brinda ventajas de localización para el rápido movimiento de mercaderías para actividades que necesitan contar con mayores espacios y crecientes ahorros en materia de transporte. Sin embargo, las transformaciones en curso en el área de estudio, han permitido el surgimiento de funciones propias del CDN, sobre todo en materia de servicios terciarios para el turismo, el comercio y la industria cultural. Esto es posibilitado por el crecimiento que ha tenido el Centro de Negocios en sus usos característicos como servicios comerciales, relacionados al turismo, oficinas, comercio; situación que ha llevado a que algunas funciones centrales se expandan hacia zonas pericentrales atendiendo a las demandas que la ciudad neoliberal requiere.

Si lo analizamos desde su posición relativa, podemos decir que el área de estudio tiene una localización estratégica dentro del Área Metropolitana, ya que es atravesada por las principales rutas nacionales e internacionales que conectan a Mendoza con sus provincias aledañas y la República de Chile¹.

2.2. Grandes transformaciones en el área de estudio

2.2.1. Renovación urbana a partir de inversiones públicas

En nuestra área de estudio, el Estado como productor de espacio construido y suministrador de equipamiento ha sido el principal generador de transformaciones a partir de grandes inversiones públicas direccionadas a este recorte espacial de la zona pericentral de Guaymallén. También se pueden visualizar prácticas del empresarismo urbano que denotan la existencia de sociedades mixtas público-privada en el planeamiento del espacio, posicionando al Banco Interamericano de Desarrollo como principal socio en los últimos años.

En el siguiente mapa presentamos las múltiples inversiones públicas que hemos identificado a través del trabajo de campo, el relevamiento sistemático en diarios, páginas web, consultas a la Municipalidad de Guaymallén.

A continuación, analizaremos el proceso de recuperación del predio del Ferrocarril Belgrano y la transformación integral de dos ejes de movilidad principales, a partir de inversiones públicas que por sus magnitudes se destacan por sobre el resto.

2.2.1.1. La renovación de los terrenos del Ferrocarril Belgrano

¹ Así pues, por el oeste (en su límite con Capital) y por el Norte (en su límite con Las Heras) la atraviesa la ruta Nacional 40; y por el Sur es atravesada por el Acceso Este y el Acceso Sur que termina su trayecto sobre la Calle Mitre. Encontramos en torno a ella el punto con mayor accesibilidad del AMM como es el nudo vial Costanera-Acceso Este-calle Vicente Zapata, como así también otros de segundo orden a escala metropolitana como es en el límite sureste el nudo vial entre el Acceso Este y Acceso Sur, y en el límite noreste la Rotonda del Avión con el Acceso Norte.

A partir del relevamiento de todas las inversiones públicas en el área de estudio, podemos afirmar que existe una fuerte concentración de proyectos de gran envergadura en los antiguos terrenos del Ferrocarril Belgrano. Entendemos que en este punto estratégico del departamento comenzó el proceso de renovación dirigido por el Estado, con el objetivo de lograr una nueva centralidad dentro del AMM.

Resulta relevante su análisis porque presenta consonancias con procesos desarro-

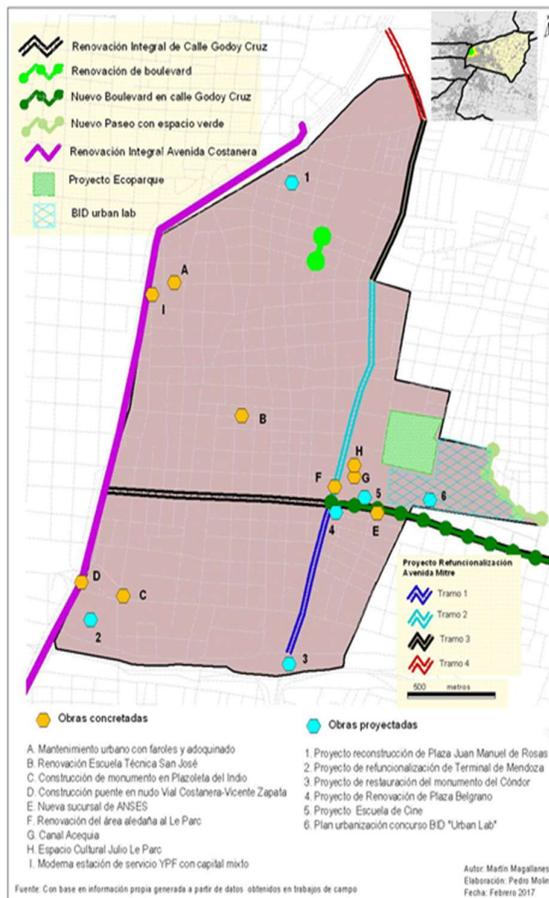


Figura 2: Inversiones públicas en área de estudio

Fuente: Elaboración propia generado a partir de datos obtenidos en trabajo de campo.

llados en otras ciudades del país, que tienen como objetivo la reutilización y renovación de grandes terrenos fiscales subutilizados. Cuenya (2012) en su análisis sobre las renovaciones en Puerto Madero (Buenos Aires), afirma que las operaciones urbanísticas se desarrollan en áreas que han quedado relegadas, pero tienen un potencial estratégico por su accesibilidad, y la posibilidad de transformación y valorización urbanística. Suelen ser predios públicos o privados localizados dentro

del espacio urbano, que poseen una excelente accesibilidad, pero que se han deteriorado en los últimos años por el declive de sus anteriores usos del suelo (suelen ser de uso industrial y de servicios) y por la existencia de asentamientos informales. Su importancia está dada por poseer una gran extensión y una gran capacidad para albergar nuevos modos de utilización del suelo. Por esta razón poseen un bajo valor de la tierra, pero estos grandes procesos de refuncionalización y transformación física pueden provocar que adquieran altos valores; comúnmente son conocidos como espacios de oportunidad.

Estos grandes emprendimientos generan una revalorización del suelo no sólo en las zonas aledañas, sino que también donde se asientan los proyectos. Se producen cambios en los usos, ya que pasan a albergar actividades comerciales, administrativas, culturales, residenciales, recreativos, y turísticos. También suelen crearse edificios de alta gama y una arquitectura de vanguardia para responder a las demandas de las empresas líderes de la economía nacional e internacional, como así también a los requerimientos del turismo mundial (Cuenya, 2012).

En el AMM nuestro caso de estudio tiene puntos de encuentro con el trabajo de Morgani y Rizzo (2014), donde analizan el proceso de renovación y conflictos urbanos surgidos en los terrenos del Ferrocarril San Martín, en la Ciudad de Mendoza. Afirman que a partir de la privatización ferroviaria en la década del '90, los terrenos han sido objeto de numerosos proyectos urbanísticos propuestos por la Municipalidad, en una estrecha relación con capitales privados. Los autores afirman que "se vienen implementando una serie de estrategias urbanas como adaptación a las nuevas dinámicas urbanas, entre las que incluye renovación de ciertas áreas del ejido municipal y la creación de nuevas centralidades" (Morgani y Rizzo, 2014/92).

El motor de las transformaciones: El Espacio Cultural Julio Le Parc

La construcción del Espacio Cultural Julio Le Parc, fue el comienzo del proceso de recuperación y renovación de los terrenos del ferrocarril. Es conocido como el centro cultural más grande del interior del país y se localiza en una porción de los terrenos baldíos del ex Ferrocarril General Belgrano. Este emprendimiento concretado en el año 2012 consideramos que fue el precursor del proceso de transformación estudiado, ya que el Estado como productor de espacio construido desarrolló esta "urbanización sobresaliente" en un punto estratégico y hasta entonces pauperizado del AMM.

Los terrenos del ferrocarril fueron quedando paulatinamente en desuso durante la década del '90, como consecuencia a las políticas neoliberales de privatización de servicios públicos desarrolladas². La Estación Belgrano formaba parte de un ramal fundamental de la época dorada del ferrocarril, pero en este contexto fue aminorando sus funciones y trabajando de manera muy precaria por la desinversión

² En el año 1989, el entonces presidente Carlos Menem llevó a cabo una serie de reformas neoliberales que incentivaron a la privatización de empresas de servicios públicos (electricidad, agua, gas, teléfono), y en ellas se incluyeron las redes ferroviarias nacionalizadas en 1948 bajo el gobierno de Juan Domingo Perón.

estatal³. Toda su infraestructura (talleres, galpones, andenes, estación) quedó obsoleta, y se empezó a vislumbrar un área muy extensa (de 34 ha) subutilizada, que pasó a posicionarse como un gran baldío urbano en medio de un área muy urbanizada.

Hacia el año 2002, en un contexto de profunda crisis económica, política y social que atravesó el país, una parte de los terrenos fueron ocupados por personas con



Figura 3: El Espacio Julio Le Parc

Fuente: Fotografía del autor

problemas de vivienda y crean el asentamiento Estación Belgrano. Se encontraba conformado por familias que ante su situación de pobreza se incorporan a la ciudad desde la informalidad, tanto laboral como habitacional, ocupando los antiguos galpones y talleres abandonados. En el transcurso de la década el asentamiento fue creciendo de manera acelerada en cantidad de personas y su extensión en el espacio.

En el año 2005, la gestión del intendente de Guaymallén Juan Manuel García y el gobernador provincial (ambos de la Unión Cívica Radical) impulsan la iniciativa de reactivar este espacio central y subutilizado del departamento. Para ello, las autoridades gestionaron el traspaso de 6 hectáreas del predio que se encontraba en manos de la empresa concesionaria Belgrano Cargas S. A. En diciembre de 2006 la Secretaría de Transporte de la Nación, el gobierno provincial y la Municipalidad de Guaymallén acordaron que estas 6 hectáreas pasaran a ser propiedad del municipio. Se decidió ocupar las instalaciones centrales de la ex estación para que sean utilizadas como oficinas municipales. El proceso de recuperación del espacio se realizó sin afectar la continuidad de la Escuela de Niños Cantores de Mendoza que funcionaba previamente en el predio (Los Andes, 22-11-2006).

³ Desde allí partía el Tren Trasandino con destino a Chile, y otro con destino a Jachal en San Juan. Pero durante el proceso de privatización toda la infraestructura entró en franco deterioro y dejó de brindar el servicio de transporte de personas. Siguió funcionando sólo prestando el servicio de carga, a través de la concesión que hizo el Estado a empresas privadas

El emprendimiento consistía en la construcción de un gran estadio cerrado con capacidad para 15 mil personas, que se trataba del proyecto de infraestructura deportiva techada más grande del país. Pero en el año 2007 hubo un cambio de gestión que alteró la continuidad del proyecto, ya que se dio marcha atrás con dicha propuesta. Hacia fines de 2008 el gobernador Celso Jaque con el apoyo del intendente Alejandro Abraham, anunció oficialmente el proyecto de construcción del centro provincial de la cultura y la licitación de la obra en los terrenos cedidos de la ex Estación Belgrano.

Podemos decir que cumple con las características de los “artefactos urbanos” descritos por De Mattos (1999), debido a que posee una estética moderna que representa una semilla alargada de 110 metros de longitud, un lugar dinámico y predominantemente vertical, que refleja la imagen de una catedral del arte. (Los Andes, 28-02-2013)⁴. Es un espacio que busca incentivar las producciones culturales locales, permitiendo concentrar distintas funciones en un mismo espacio.

Vale decir que el proyecto incluyó la construcción un muro en la calle circundante para visualizar la separación con el resto de los terrenos del ferrocarril en desuso. Sobre todo, marca de manera simbólica la fuerte segregación social existente con el asentamiento Estación Belgrano.

Podemos considerar la concreción de esta “urbanización sobresaliente” como una de las inversiones más importantes del Estado mendocino en los últimos años. Su localización dentro de la zona pericentral de Guaymallén es una clara manifestación de políticas públicas tendientes a renovación este espacio hasta entonces pauperizado del AMM.

2.2.1.2. Proyecto del Ecoparque Joaquín Lavado en donde estaba el asentamiento

Al importante proceso de transformación que se viene forjando, se le suma un nuevo proyecto de grandes dimensiones que tiene como objetivo seguir reutilizando los antiguos terrenos de la Estación Ferrocarril General Belgrano.

En junio de 2015, en medio de un clima de elecciones municipales y provinciales, el entonces intendente interino Luis Lobo anunció la creación del Parque Central Estación Belgrano. El mismo se encuentra proyectado en un predio de 2 ha, localizado en el sector noroeste de los ex terrenos del Ferrocarril, entre calles Gomenoso, Rafael Obligado y Allayme; lugar donde hasta ese momento se localizaba el asentamiento Estación Belgrano.

⁴ Este importante emprendimiento se inauguró en agosto de 2012, se construyó con recursos provenientes del Fondo Federal Solidario de la Soja y de regalías petroleras, y el costo total de la obra fue mucho más que el estimado en un comienzo, ya que la cifra final fue de \$92.330.000 (Los Andes, 28-02-2013).



Figura 4: Imagen del predio donde se proyecta el Parque Joaquín Lavado

Fuente: Diario Los Andes (25-04-2016)

En setiembre de ese mismo año fueron desalojadas y desplazadas las más de 80 familias que habitaban el asentamiento. La mayor parte fue relocalizada en un nuevo barrio en las afueras del departamento (en el distrito El Bermejo), a través de un trabajo conjunto llevado a cabo entre la Dirección de vivienda de Guaymallén y el Instituto Provincial de Vivienda (IPV). No profundizaremos sobre el caso, pero podemos afirmar que responde a un conflicto por el acceso al espacio urbano, en este caso por el acceso a la vivienda, donde se contraponen distintas lógicas de ocupación del territorio y se manifiestan las contradicciones que llevan implícitas este modo de gestión de la ciudad. Como sostiene Lefebvre (2013), se impone el valor de cambio, relacionado más bien con un espacio abstracto de relaciones económicas, para que triunfe sobre el valor de uso, relacionado este con el espacio concreto de la vida cotidiana.

Una vez erradicado el asentamiento, hacia el año 2016, la empresa Ferrocarril Belgrano Cargas cedió las seis hectáreas del terreno a la Municipalidad de Guaymallén. Se acordó que el nuevo uso no afectará a las actividades que actualmente se realizan en el ferrocarril, ya que periódicamente llega el tren carguero procedente del ingenio Ledesma (Salta) (Mdzol, 19-04-2016).

La obra se denominará Parque Joaquín Lavado, en homenaje a “Quino” el creador de Mafalda que es oriundo de San José (Guaymallén). El objetivo principal del parque es generar un pulmón que subsane la falta de espacios verdes en la zona

más densamente poblada de Guaymallén, y a su vez se generarán dos grandes sectores de esparcimiento público con intención de integrarlo al Centro Cultural Julio Le Parc.

Sin embargo, el proyecto Ecoparque ha tomado otro curso a partir de que los terrenos del ferrocarril fueron elegidos como adjudicatarios del concurso BID Urbanlab, que detallaremos a continuación.

2.2.1.3. La asociación UNICIPIO-BID: El proyecto del BID Urban Lab

En el año 2016 el gobernador de Mendoza, apoyado por la Universidad Nacional de Cuyo e intendentes del AMM, crea por decreto (177/16) un nuevo órgano de gestión inter-jurisdiccional que decidió denominarlo UNICIPIO. El mismo tiene como objetivo la articulación y el trabajo conjunto de todos los municipios que componen el AMM⁵, para abordar de forma integrada las problemáticas socio-ambientales existentes, sobre todo a partir del crecimiento desordenado, extensivo y difuso (Unidiversidad, 05-07-2016).

La creación del UNICIPIO posibilitó que ese mismo año el AMM forme parte del programa “Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles” (ICES). El ICES es un plan de asistencia técnica no reembolsable, propuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que busca asesorar a gobiernos centrales y locales para el desarrollo y la ejecución de planes de sostenibilidad urbana. El mismo aborda las intervenciones urbanas para afrontar los principales obstáculos que impiden el crecimiento sostenible en ciudades de América Latina y el Caribe (Prensa Gobierno de Mendoza, 14-06-2016).

La inserción en el programa ICES permitió que en el año 2017 la provincia de Mendoza sea elegida la adjudicataria del concurso propuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), denominado UrbanLab. Dicho concurso surgió en el año 2015 y tiene como objetivo buscar ideas de proyectos urbanos transformadores, concretos y sostenibles. Esta iniciativa en sus principios pretende introducir una mirada multisectorial y participativa que ponga en discusión los paradigmas de la planificación urbana, y a su vez, busca funcionar como una incubadora de talento que promueva la innovación regional.

El espacio seleccionado para desarrollar para este proyecto urbano de vanguardia es el área de la ex Estación Ferrocarril Belgrano en Guaymallén. Incluye la totalidad del área de 26 ha, dividida en dos sectores: sector A que corresponde a las 6 ha proyectadas para el Ecoparque o Parque Joaquín Lavado, y el sector B que corresponde a las 20 ha restantes del terreno del ferrocarril (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

⁵ Los departamentos comprendidos en el Área Metropolitana de Mendoza son: Guaymallén, Capital, Las Heras, Godoy Cruz, Maipú, y Luján.



Figura 5: Polígono de intervención del concurso BID Urbanlab.

Fuente: (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

El UNICIPIO toma como prioritario poder desarrollar proyectos de vanguardia en esta área porque entiende que el gran baldío urbano del ferrocarril tiene un potencial estratégico, y porque existen numerosas propuestas urbanísticas concentradas en un mismo espacio que requerirá de una adecuada planificación. Los ejes transversales de esta iniciativa son: la sostenibilidad medioambiental/cambio climático, sostenibilidad urbana, y sostenibilidad fiscal/gobernabilidad (Sitio Andino, 26-02-2017)⁶.

En pos de lograr un desarrollo sostenible el UNICIPIO actúa como gestor de propuestas presentadas por el organismo financiero, en articulación con instituciones académicas importantes, y la alianza estratégica con reconocidas instituciones, ONG, gremios, profesionales y el sector privado (Sitio Andino, 26-02-2017).

Aún no se conoce en profundidad la propuesta urbanística a desarrollar, pero se

⁶ Se presentaron 101 propuestas, provenientes de 70 universidades en 13 países de la región, donde postularon sus proyectos trabajados en equipos multidisciplinarios (economistas, sociólogos, trabajadores sociales, arquitectos, etc). En marzo de 2018 se conoció el proyecto ganador en la Asamblea del Banco Interamericano de Desarrollo, que tras 22 años se realizó en Argentina teniendo como sede a la provincia de Mendoza. El primer puesto lo obtuvo el proyecto presentado por el equipo de la Universidad de Venezuela, que recibió un premio de \$5.000 USD, y los otros dos proyectos destacados se les otorgó diplomas de reconocimientos y serán exhibidos en la sede principal del BID en Washington (Unidiversidad, 22-03-2018).

vislumbra que se busca ofrecer un nuevo espacio urbano de vanguardia y poner en valor el patrimonio industrial del AMM. No se conocen los montos estimados para la obra, pero se prevé que se desarrollará con préstamos provenientes del BID, profundizando la lógica de endeudamiento externo.

Este nuevo emprendimiento es una clara manifestación de la nueva forma de gestión del AMM a partir del empresarismo urbano. Es una profundización de las políticas neoliberales, que encuentra en el actual contexto político, económico y social un escenario favorable para profundizar las transformaciones institucionales y espaciales. Seguramente surgirán en el corto plazo grandes proyectos tanto públicos como privados que acompañarán los cambios de usos en curso, y el proceso de revalorización de los terrenos circundantes.

2.2.1.4. Transformación integral del Carril Godoy Cruz

Actualmente el UNICIPIO en asociación con el BID, está comenzando a implementar el Plan Integral de Movilidad 2030. Este plantea la necesidad de consensuar un planteamiento de movilidad común entre todos los municipios que componen el AMM, que contemple distintas formas de traslado y diversos recorridos. El objetivo es lograr una movilidad sustentable y fortalecer el desarrollo de la ciudad compacta (Prensa Gobierno de Mendoza, 16-03-2017). Teniendo en cuenta este marco, consideramos fundamental analizar el rol del Estado como suministrador de equipamiento y mantenimiento, a través de grandes obras viales que terminan impactando directamente en el mercado del suelo.

Para acompañar el proceso de renovación urbana la Municipalidad de Guaymallén, como parte del UNICIPIO, está llevando a cabo la transformación integral del Carril Godoy Cruz. Esta una de las vías de conexión más importantes del departamento, y en su intersección con calle Mitre es uno de los puntos de mayor accesibilidad. La calzada se encontraba muy deteriorada, ya que no había sido refaccionada desde hace más de 40 años.

Ante la inauguración del Espacio Julio Le Parc, el Municipio comenzó con intentos de renovación y embellecimiento del carril. En el año 2015, la gestión del intendente Luis Lobos, proyectó la construcción de un boulevard sobre el tramo ancho del Carril Godoy Cruz, con un trazado de 1200 metros. Se había estimado un gasto 4 millones de pesos y se tenía previsto finalizar a mediados de 2015, pero la obra nunca se concretó.

El cambio de gestión municipal y la conformación del UNICIPIO, plantearon un escenario favorable para retomar y profundizar la renovación. A comienzos del año 2017, las autoridades del gobierno provincial anunciaron la aprobación del proyecto que transformará integralmente al carril Tomás Godoy Cruz. La inversión supera los \$370 millones y el financiamiento se realiza con fondos nacionales, provinciales y municipales.

Esta obra es considerada por el actual intendente como “la obra más importante en la historia de Guaymallén en los últimos años”. Se busca rehabilitar la plaza Belgrano (localizada frente al Le Parc) con nueva luminaria peatonal, la mejora del arbolado público con la reforestación de 1500 árboles y 25.000 arbustos. Asimismo,

se ha proyectado desarrollar el sistema de Metrobús en el Área Metropolitana de Mendoza, similar al desarrollado en los últimos años en la ciudad de Buenos Aires. El proyecto plantea la construcción de un sistema de transporte con ramales troncales de tránsito rápido y carriles exclusivos para micros, y una red de ciclovías.



Figura 7: Proyecto Metrobús Carril Godoy Cruz

Fuente: (Diario Los Andes, 28-09-2016)

2.2.1.5. El proyecto de refuncionalización de la Calle Mitre como nuevo eje de conexión de accesos Norte y Sur

La calle Mitre es una de las arterias más antiguas y transitadas del departamento de Guaymallén, si la describimos en sentido sur-norte, nace como continuación del Acceso Sur (en la intersección con el Acceso Este) y termina en la intersección con el Carril Mathus Hoyos.

Desde la década del '90 se puede notar un progresivo proceso de desinversión y un profundo deterioro del pavimento, producto del constante tránsito de todo tipo de vehículos, principalmente de cargas pesadas provenientes del Acceso Sur. A mediados de aquella década ya existía un proyecto que planteaba la refuncionalización de este importante eje, donde se buscaba conectar el Acceso Sur con el Acceso Norte (Los Andes, 19-02-2014).

La inauguración del Centro Cultural Julio Le Parc en el año 2012 generó no sólo el interés, sino también la necesidad de invertir en esta calzada, ya que ha ponderado a la zona como un importante centro turístico-recreativo del AMM. La calle Mitre se ha transformado en el principal eje de circulación para un flujo cada vez mayor de personas que acuden a sus instalaciones.

En julio de 2013 el Municipio de Guaymallén comenzó a reactivar el proyecto, que

divide la obra en cuatro etapas. Este incluye en su última etapa la prolongación de calle Mitre hasta la ruta 40 a través de la construcción de un puente de 22 metros sobre el Canal Cacique Guaymallén, a la altura de calle Pescadores (Las Heras).

Solo se ejecutó la primera y segunda etapa, que implicó el ensanchamiento de la calzada para permitir el tránsito de cargas pesadas y lograr un mejor dinamismo en la circulación vehicular. Situación que entró en conflicto con propietarios privados localizadas sobre la Avenida Mitre, que llevó a que el municipio deba comprar porciones de propiedades. Sin embargo, las siguientes etapas no se continuaron debido a que no se consiguieron los préstamos necesarios para su desarrollo.

Actualmente el proyecto se encuentra dentro de los ejes prioritarios del nuevo Plan de Movilidad, ya que busca convertirse en una vía de circulación estratégico que conecte el Acceso Norte y Acceso Sur. El objetivo principal es descomprimir el tránsito de la ruta 40, y actuar como ruta alternativa donde transitarán los vehículos con carga pesada.

La estrecha relación UNICIPIO-BID plantea un escenario favorable para el desarrollo de este proyecto, tal es así que era presentado como un eje fundamental a tener en cuenta en el concurso del BID UrbanLab. De concretarse esta obra, traerá fuertes impactos en zona pericentral de Guaymallén analizada, sobre todo porque quedará enclavada entre los principales ejes viales del AMM.

2.2.2. Inversiones privadas más relevantes en el área de estudio

2.2.2.1. Inversiones en diversos rubros

El proceso de renovación encabezado por el Estado en búsqueda de una nueva centralidad, ha sido acompañado por importantes inversiones privadas. Existen algunos ejemplos relevados a partir del trabajo de campo y rastreo de artículos de diarios, que presentaremos a continuación, y dan cuenta del arribo de inversiones privadas en diversos rubros, y refuerzan nuestra hipótesis. Además, entendemos que en algunos casos se pueden estar generando procesos de especulación inmobiliaria.

Un rasgo distintivo de esta zona pericentral es que se encuentra densamente poblada, lo que lleva a que existan pocas superficies de grandes extensiones que estén disponibles para el desarrollo de proyectos inmobiliarios. Esto genera que tanto los baldíos urbanos (se han identificado 142 baldíos de diversos tamaños), como los galpones subutilizados e infraestructuras privadas antiguas que se encuentren en desuso sean el principal destino de inversiones inmobiliarias en diversos rubros (habitacionales, comerciales, turísticos, industriales). Ya que, por un lado, los propietarios deciden vender o alquilar espacios que no les generan grandes ganancias pero tienen un alto valor inmobiliario por su localización. Y por el otro lado, los inversores privados ven en estos espacios un nicho de inversiones que puede arrojar importantes plusvalías urbanas.

En el período de tiempo estudiado han arribado importantes empresas de capitales locales, nacionales e internacionales buscando aprovechar las ventajas que presenta el área de estudio a partir de su localización y el proceso de renovación en curso. Han aparecido numerosas filiales comerciales e industriales, algunas tienen un alcance nacional entre ellas Aceros Johnson, Red Acindar, Supermerca-

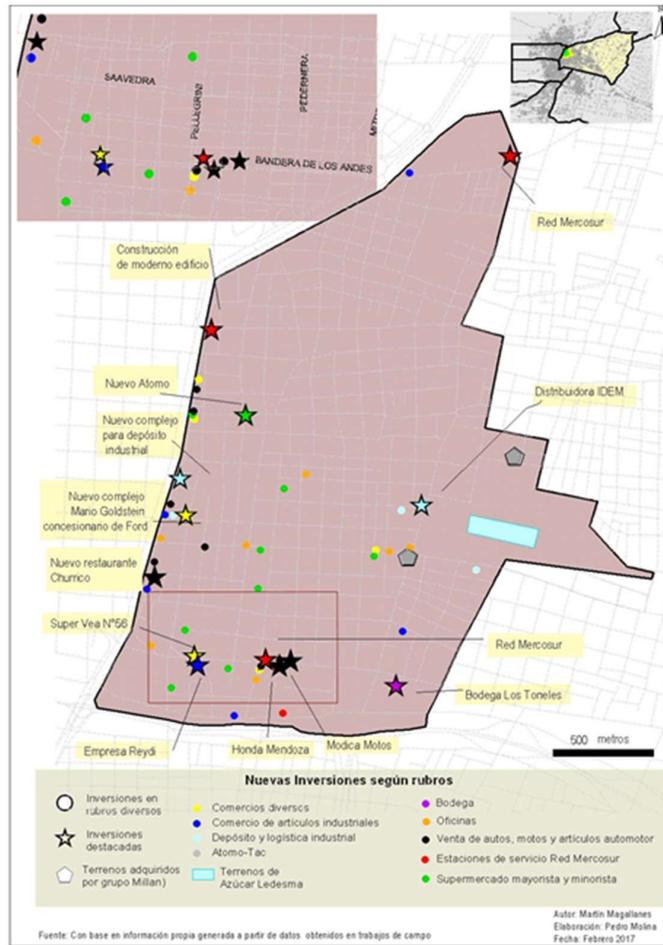


Figura 9: Recientes inversiones privadas relevantes en el AE.

Fuente: elaboración propia a partir de trabajo de campo.

dos Vea. Mientras que la mayoría de los emprendimientos privados provienen de capitales que son marcas líderes a nivel regional, entre ellos encontramos a la cadena Red Mercosur, al Grupo Millan S.A., Mario Goldstein, Distribuidora IDEM, Distribuidora Reydi. Pero también se identificaron numerosos emprendimientos con capitales locales con gran proyección entre los que podemos nombrar Churrico, mayorista Blow Max, mayorista Buj, Módicas Motos S.A., una gran cantidad de hostel y locales comerciales. También se ha identificado proyectos gestados a partir de “sociedades mixtas” entre el Estado y capitales privados, como es el caso

de la estación de servicios YPF-Red Mercosur.

Podemos decir que en el sector sur del área de estudio es donde se tienden a concentrar la mayoría de estas inversiones, sobre todo en torno a las calles principales donde existe una mixtura de usos del suelo tanto comercial como residencial. También en el sector oeste han aparecido numerosas inversiones, sobre la Avenida costanera, donde las empresas buscan aprovechar las ventajas que presenta su localización.

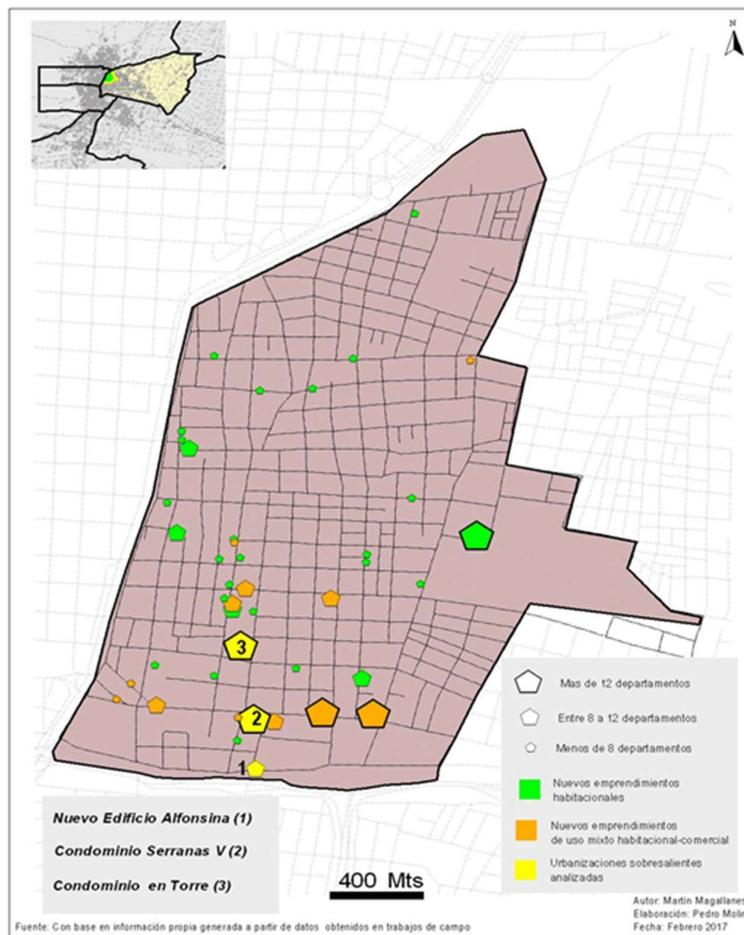


Figura 10: Nuevos complejos de usos habitacionales y comerciales, y urbanizaciones sobresalientes en AE Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo

2.2.2.2. El boom de los emprendimientos habitacionales

Se llevó a cabo un relevamiento de todas las manzanas comprendidas en nuestra

área de estudio, en donde se rastrearon aquellos nuevos emprendimientos habitacionales y comerciales que se han construido desde el 2001 hasta la actualidad. Para ello, se tuvo en cuenta el año de construcción, su uso y la cantidad de departamentos. Los resultados demostraron que en los últimos diez años se produjo una importante inversión inmobiliaria, se registraron un total de 42 emprendimientos de los cuales 29 son de uso habitacional y 13 de uso mixto habitacional-comercial. La gran mayoría de estas construcciones han aparecido en los últimos seis años, varias de ellas se localizan en antiguos baldíos urbanos o en donde se encontraban antiguas propiedades de adobe, que fueron demolidas para permitir la construcción de los emprendimientos⁷.

De todos estos emprendimientos identificados existen tres grandes proyectos en construcción, dos condominios de uso habitacionales y uno de uso mixto comercial-habitacional, que resaltan sobre el resto de los emprendimientos por la dimensión del espacio que ocupan, su estética moderna, el monto invertido y por su localización estratégica. Estos proyectos los consideramos dentro de la categoría de urbanizaciones sobresalientes propuesta por Cuenya (2011), y se localizan en el sector sur del área de estudio.

Uno de estos es un edificio de 12 pisos, donde se construyen modernos departamentos habitacionales. El mismo se encuentra en calle Pellegrini y Saavedra, enclavado en el medio de la manzana, y por su altura rompe con la estética de todo San José, transformándose en el más alto del distrito y uno de los más altos del departamento. La torre supera los límites de altura máxima edificable en el Área Urbana y complementaria, establecidos en la Ordenanza de zonificación de los Usos del Suelo en el departamento (N°8.244/2016). En su artículo 7 establece que la máxima permitida es de 24 metros de altura medida desde el nivel de la vereda. Por lo tanto, se trata de una excepción urbana a favor de grandes emprendimientos inmobiliarios, donde el lobby empresarial termina actuando por sobre los lí-

⁷ La tendencia es el desarrollo de edificios con menos de 8 departamentos. Del total de 42 relevados, 26 son complejos pequeños con menos de 8 departamentos, 9 son complejos medianos que tienen entre 8 y 12 departamentos, y existen 5 complejos que son edificios de grandes dimensiones que cuentan con más de 12 departamentos. Más de la mitad de los emprendimientos se concentran en la zona sur del área de estudio, en torno a las calles principales.

mites planteados por las normas acordadas. Una manifestación del modo de gestión propuesto por el empresarialismo urbano, dominado por la lógica especulativa.



Figura 11: La Torre de 12 pisos.

Fuente: Fotografía del autor

Todos los proyectos identificados, y en particular las urbanizaciones sobresalientes refuerzan lo planteado como hipótesis. Y demuestran cómo la mayoría de las inversiones se tienden a localizar en la zona sur, aprovechando su alto potencial inmobiliario que combina la existencia de amplias superficies, su localización privilegiada y los bajos costos en relación a la Ciudad de Mendoza.

2.2.2.3. El grupo Millán un gran inversor privado en el área

Si bien hemos decidido caracterizar las inversiones privadas a través de su magnitud y las transformaciones que han generado, analizaremos de modo particular el desarrollo estratégico que ha tenido el grupo Millán S.A. en nuestra área de estudio a través de diversos emprendimientos y procesos de especulación que está llevando a cabo.

El grupo empresario Millán S.A. es una Sociedad Anónima familiar que tiene su origen en 1949 cuando José Millán abre su primer mercado de ventas, y con el correr de los años logra ascender socialmente y fundar la cadena de supermercados Átomo. Durante la década del '90, esta empresa tuvo un importante crecimiento, que le permitió expandirse en todo el territorio provincial y nacional. Además, su gran lectura de mercado le permitió incursionar en otros rubros, y convertirse en una vanguardia empresarial mendocina (Entorno Económico, 05-10-

2015).

A continuación, intentaremos analizar cómo se ha manifestado la expansión de Millán S.A. en nuestra área de estudio, que permiten afirmar que es uno de los más importantes grupos inversores privados existentes.

2.2.2.3. a. La revitalización de la Bodega Los Toneles: una bodega boutique en el área urbana

La antigua Bodega Los Toneles posee una localización privilegiada por encontrarse sobre calles principales como son la Avenida Bartolomé Mitre y calle Bandera de Los Andes, a 3 kilómetros de la Capital, lo cual le permite tener una buena conectividad y accesibilidad.

Dicho establecimiento fue fundado por la familia Armando en el año 1922 y es considerada una historia viva del pasado mendocino. Fueron inmigrantes italianos que llegaron a Guaymallén en el año 1883 a trabajar la tierra y cumplir sus anhelos de fundar una bodega. En sus comienzos se adoptó con el nombre “Armando Hermanos”, para luego denominarse “Bodega Los Toneles”.

La Bodega Los Toneles se transformó en un establecimiento de prestigio durante la época de esplendor de la vitivinicultura con una alta producción de vinos que se vendían en todo el país. Sin embargo, en las últimas décadas del siglo XX se



Figura 12: La fachada de Bodega Los Toneles

Fuente: (Diario Mdzol 23-08-2013)

produce la crisis del modelo vitivinícola que afectó profundamente a dicha empresa, llevando a que deje de producir y quedó en desuso durante algo más de una década (Diario Mdzol 23-08-2013).

En el año 2001, en el marco de la crisis neoliberal más profunda que atravesó el país, comienza su proceso de revitalización a partir de inversiones millonarias hechas por el grupo empresarial Millán S.A. El complejo fue adquirido por el grupo empresario a un bajo costo, sobre todo si se tiene en cuenta el importante valor patrimonial, con el objetivo original de utilizarlo como espacio de depósito de vinos de otras empresas. Posteriormente la empresa adquirente decide incursionar en la industria del vino y desembolsar millonarias sumas de dinero en el establecimiento, con el objetivo de renovar y reutilizar las instalaciones respetando su impronta patrimonial. Su reapertura se llevó a cabo en el año 2002, y desde aquel momento, el grupo Millán S.A. comenzó un exitoso posicionamiento de su marca dentro del mercado vitivinícola Nacional e internacional. En el año 2003 la firma adquiere la Bodega Luján, un tradicional complejo vitivinícola ubicada en Pedriel (Luján de Cuyo), comprada a la Cooperativa Luján (donde también se produce champagne y sidra). Ya hacia el año 2004 logró posicionarse como una de las empresas con mayor volumen de producción y fraccionamiento del país, centralizando los procesos y alcanzando el nivel de elaboración de 6 millones de litros.

En la actualidad, Los Toneles produce vinos de alta gama reconocidos y premiados en el exterior, como es el Gran Tonel 137 Gran Reserva (vino ícono de la bodega) y el nuevo Fuego Blanco. En el año 2008 la bodega fue declarada Patrimonio cultural de la provincia por su riqueza arquitectónica, y actuar como espacio testigo de la etapa de oro de la vitivinicultura en Mendoza.

A comienzos del 2016 inauguró un nuevo espacio en su interior, concesionado a la marca Barceló. Sumado a ello, en su interior la bodega posee un salón de eventos denominado el Salón Magno, que cuenta con la capacidad de albergar a más de 1000 personas (el único dentro del área central de Mendoza con esa capacidad).

Por todo ello, podemos decir que la existencia de la Bodega los Toneles en nuestra área de estudio, es una clara manifestación de que este espacio del AMM comienza a ponderarse en la "agenda turística de Mendoza" y resulta atractivo para el mercado inmobiliario no sólo para las inversiones públicas. Sino que, también poderosos grupos inversores privados han desembolsado cuantiosas sumas de dinero, aprovechando su localización, su alto valor histórico- patrimonial y las ventajas coyunturales que plantean los espacios desvalorizados al ser abandonados durante las últimas décadas del siglo XX, pero conservando su importantísimo valor inmobiliario.

2.2.2.3. b. ¿Millán S.A. y la especulación inmobiliaria?

Cuando afirmamos que el grupo Millán S. A. es el principal inversor dentro del área no sólo nos referimos a los emprendimientos que actualmente ya está desarrollando, sino también a los proyectos que posiblemente desarrollará. Esto es porque en marzo de 2012 el grupo Millán adquirió por remate parte de los terrenos que pertenecían al patrimonio de la ex Cooperativa TAC (Transportes Automotores de Cuyo). Dicha transacción incluía el inmueble donde funcionaba la ex sede central de la cooperativa, un edificio de tres pisos y con una extensión de 2.180 metros cuadrados, localizado en la esquina de Mitre y Godoy Cruz (en frente del Espacio

Julio Le Parc). El inmueble fue tasado en un comienzo con un piso de \$6.2 millones, pero luego de que la operación fracasara dos veces consecutivas por falta de ofertantes, terminó por subastarse en \$2.240.000, precio equivalente apenas a un tercio de la tasación original. Y además, previamente el grupo empresario había adquirido, por la misma vía, los terrenos donde se asentaban los talleres de la empresa, localizados en calle Gomensoro, frente a los terrenos donde se ejecutará el proyecto ganador del BID UrbanLab (Los Andes, 09-03-2012).

Al momento de la adquisición de estos terrenos, el grupo empresario ya especulaba con la posibilidad de que en los inmuebles de la ex sede central funcione un emprendimiento turístico. La apertura del Espacio Cultural Julio Le Parc le generó las expectativas a futuro para invertir en un nuevo emprendimiento, aprovechando las renovaciones en curso.

Actualmente dicho establecimiento es alquilado al Estado mendocino para que funcionen en su interior oficinas públicas (allí funciona la Dirección General de Escuelas de Guaymallén). Y en el predio ubicado sobre calle Gomensoro se alquila para que funcionen talleres de reparación de ómnibus.

Esta información nos permite demostrar que el grupo Millán tiene intereses muy concretos en nuestra área de estudio, y es el agente privado más activo. Con respecto a los terrenos adquiridos, si bien actualmente no ha llevado a cabo emprendimientos que tiendan a revalorizar el área; posiblemente esté ejerciendo prácticas de especulación pasiva analizando las fluctuaciones del mercado inmobiliario, y esperando el momento oportuno para desarrollar proyectos de gran envergadura. Esto cobra más sentido si se tiene en cuenta que se ha proyectado el Ecoparque Joaquín Lavado en las inmediaciones aledañas a los ex talleres de la TAC, y de concretarse dicho proyecto demandará una importante inversión en obra pública y posiblemente generará un mayor flujo de personas en el área; lo que le plantea un escenario favorable al grupo empresario.

3. Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos podido demostrar que la zona pericentral de Guaymallén está atravesando un acelerado proceso de renovación urbana. Este es generado a partir del desarrollo de grandes obras públicas, que han logrado convertir al área en un escenario atractivo para el arribo de inversiones privadas. Podemos decir que se inscriben en un dinámico proceso de transformaciones que acontecen en el Área Metropolitana de Mendoza, propiciadas por la lógica del Urbanismo Neoliberal. Se pueden visualizar prácticas del empresarialismo urbano, donde son los capitales privados y los organismos financieros quienes estructuran la ciudad, con el objetivo de maximizar sus ganancias y favorecer la reproducción del capital. Una manifestación de ello, es la creación del UNICIPIO como unidad de gestión integral del área metropolitana, que permitió fortalecer la alianza con el Banco Interamericano de Desarrollo, y así lograr pertenecer a la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles. Esta alianza público-privada busca revertir el crecimiento desordenado de la ciudad hacia la periferia, bajo el modelo de la suburbanización, que favorece a la especulación inmobiliaria. Para ello, pretenden for-

talecer la densificación en las áreas centrales y pericentrales, a través de la reutilización de baldíos urbanos y el desarrollo de urbanizaciones sobresalientes. Por consiguiente, el UNICIPIO se convierte en un mero gestor y facilitador de los proyectos urbanos que propone y financia el BID. Esta situación nos demuestra que actualmente la reestructuración neoliberal se está profundizando, aprovechando las trayectorias favorables que ofrece el contexto institucional, económico, político y social.

En este marco, nuestra área de estudio presenta ventajas propias de las zonas pericentrales al contar con una privilegiada localización, gran cantidad de baldíos, bajos valores de las propiedades en relación al centro, y la existencia de una mixtura de usos del suelo. Esta situación la posiciona como un espacio estratégico para el desarrollo de inversiones públicas y privadas, con el objetivo de lograr una nueva centralidad. Entendemos que el Estado ha jugado un rol fundamental en el proceso analizado, buscando ponderar a esta zona pericentral de Guaymallén en la competencia interurbana, a través de su rol como productor de espacio construido, suministrador de equipamiento y como regulador.

Las mayores transformaciones se han desarrollado en los terrenos de la ex Estación Ferrocarril Belgrano. Fue el Estado quien comandó este proceso promoviendo la renovación de este amplio espacio subutilizado. Responde a una tendencia provincial y nacional de recuperación de antiguos terrenos ferroviarios, tal como lo demuestran los otros casos presentados. Podemos decir que comenzó con la creación del Espacio Cultural Julio Le Parc, donde se desarrolló un artefacto de la globalización que transformó estética y funcionalmente a un área hasta entonces pauperizada. A través de esta urbanización sobresaliente, el Estado puede haber generado prácticas de especulación inductiva, habilitando nuevos usos del suelo, incrementando los valores de las propiedades, y por consiguiente, generando plusvalías urbanas.

Este proceso de recuperación del predio ferroviario se profundiza con la proyección del Ecoparque Joaquín Lavado "Quino", diseñado mediante el concurso del BID UrbanLab. Este modo de planificación urbana "sustentable" propuesto por la alianza UNICIPIO-BID es la manifestación más clara del modelo de gestión empresarial que propone el urbanismo neoliberal. De concretarse, posicionará al área como un espacio urbano de vanguardia en la competencia interurbana. También abrirá el camino para nuevas prácticas especulativas y es esperable el arribo de nuevas inversiones privadas, que buscarán captar las plusvalías urbanas que generará esta zona renovada. El caso analizado del grupo empresario Milán S.A., demuestra que ya existen ejemplos de especulación pasiva, ya que adquirió terrenos a muy bajo costo, localizados frente al futuro parque, y está esperando que se concreten estos proyectos para captar las rentas extraordinarias que producirá la renovación.

Esta forma de producción del espacio entró en conflicto con el asentamiento Estación Belgrano que existía previamente en el predio ferroviario, y acentuó aún más las contradicciones propias del sistema capitalista. El Estado buscó ponderar el valor de cambio por sobre el valor de uso, representado este por las familias que ocuparon el espacio urbano desde la informalidad. La construcción de muros, y luego la erradicación y relocalización del asentamiento pone de manifiesto otra

característica del urbanismo neoliberal, donde los proyectos no están diseñados para satisfacer las necesidades de la población, más bien para responder a las demandas del mercado.

La asociación UNICIPIO-BID, permitió que el Estado en su rol de suministrador de equipamiento, proyecte y desarrolle grandes obras viales comprendidas en el reciente Plan Integral de Movilidad 2030. La reestructuración de los ejes de circulación más importantes del área de estudio, como son el carril Godoy Cruz y la Avenida Mitre, profundizan las renovaciones y fortalecen el objetivo de lograr una nueva centralidad. Creemos que estas obras también traerán aparejadas importantes modificaciones en los usos del suelo y una revalorización de las propiedades que se localizan sobre dichas vías.

Las inversiones privadas relevadas ponen de manifiesto que el área de estudio se ha convertido en un escenario favorable para el desarrollo inmobiliario mediante capitales privados. La diversidad de empresas que han aparecido en torno a los ejes principales, y los emprendimientos residenciales-comerciales relevados dan cuenta de ello. Algunos han sabido aprovechar el valor histórico patrimonial y su privilegiada localización; otros, se han favorecido por las excepciones urbanas concedidas por el Municipio en su rol de “regulador”.

Bibliografía

- BRENNER, N., THEODORE, N. y PECK, J. (2009). *Urbanismo Neoliberal: La ciudad y el Imperio de los Mercados*. Temas sociales. Santiago de Chile, Sur Corporación de Estudios Sociales y Educación, 66, marzo. Disponible en: <http://www.sitiosur.cl/>.
- CUENYA, B. (2012). “Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia argentina”. En: CUENYA, B. NOVAIS, P. y VAINER, C. (2012) *Grandes Proyectos Urbanos. Miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasileña* (pp. 27-66). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- CUENYA, B. y CORRAL, M. (2011). *Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires*. En: *Revista EURE*, 37, (111), 25-45. Consultado en: <http://www.eure.cl/>.
- DE MATTOS, C. (1999). *Santiago de Chile, Globalización y expansión Metropolitana: lo que existía sigue existiendo*. En: *Revista Eure*, XXV, (76), 29-56. Consultado en: <http://www.eure.cl/>.
- GREY DE CERDÁN, N, SCHILLAN DE BECETTE, R, y RAZQUÍN, O. (1982). “Los modelos de uso del suelo en la zona pericentral mendocina”. En: *Boletín de Estudios Geográficos*. Universidad Nacional de Cuyo. XXI. (81). Julio-diciembre.
- HARVEY, D. (1989). “De la gestión al empresarialismo: la transformación de la gobernanza en el capitalismo tardío”. En *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- JARAMILLO, S. (2003). “Los fundamentos económicos de la participación en plusvalías”. En: *Lincoln Institute of Land Policy*. Universidad de Los Andes, CIDE; Bogota-Cambridge.

LEFEBVRE, H. (2013). La producción del espacio. España: Capitán Swing Libros.

MAGALLANES, R. (2017). "Urbanismo neoliberal y conflictos urbanos: transformaciones en zonas pericentrales de Guaymallén (tesis de grado)". Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, Argentina.

MORGANI, R. y RIZZO, P. (2014). Urbanismo Neoliberal y conflictos urbanos en Mendoza: ¿Renovación urbana o gentrificación en los terrenos del ferrocarril? Mendoza: Editorial Qellqasqa.

PRESTON, R. (1966). "The zone in transition: a study of urban land use pattern". En: *Economic Geograph*, 4, 236-260

Fuentes

Diario Los Andes (22-11-2006) Un estadio en la estación.

Diario Los Andes (28-02-2013) Un espacio para la cultura.

Diario Los Andes (25-04-2016) Un parque ilusiona a los que viven junto a la Estación.

Diario Los Andes (19-02-2014) Se puede circular por calle Mitre, pero faltan cunetas y banquetas

Diario Los Andes (03-05-2016) Guaymallén y un parque para la comunidad.

Diario Los Andes (28-09-2016) Se viene el Metrobús mendocino.

Diario Mdzol (23-08-2013) Bodega los toneles obra majestuosa de la vitivinicultura mendocina.

Diario Mdzol (19-04-2016) Guaymallén consiguió los terrenos para su parque central.

Unidiversidad (05-07-2016) La UNCuyo piensa el Área Metropolitana de Mendoza.

Unidiversidad (22-03-2018) Una Universidad venezolana proyectará el parque Quino.

Prensa Gobierno de Mendoza (14-06-2016) Unicipio: Cornejo firmó con el BID un convenio para el desarrollo sustentable.

Prensa Gobierno de Mendoza (16-03-2017) Unicipio firmó un acuerdo para la movilidad sustentable del Área Metropolitana.

Banco Interamericano de desarrollo. (2017) BID Ciudades Emergentes y Sostenibles. <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/>.

Diario Sitio Andino (26-02-2017) Unicipio: Universidades del mundo diseñarán un proyecto urbano para Guaymallén.

Diario Sitio Andino (06-02-2017) Invertirán \$370 millones en transformar el Carril Godoy Cruz.

HCD Municipalidad de Guaymallén. (2016) Ordenanza Municipal 8244/2016. Expediente N° 10164-DP-2016, caratulado Dirección de Planificación Ref. / La necesidad de incorporar ajustes a la normativa vigente relacionada a la zonificación de los Usos del Suelo.