www.flacsoandes.edu.ec

CIUDADES

VOLUMEN 2

Pedro Pírez
editor

Buenos Aires, la formación del presente

OLACCHI
Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos

Editor general
Fernando Carrión

Coordinador editorial
Manuel Dammert G.

Asistente editorial
Ana Carrillo Rosero

Comité editorial
Fernando Carrión
Michael Cohen
Pedro Pírez
Alfredo Rodríguez
Manuel Dammert G.

Diseño y diagramación
Antonio Mena

Corrección de estilo
Gabriela Chauvín

Impresión
Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-04-9
© OLACCHI
El Quinde N45-72 y De Las Golondrinas
Tel.: (593-2) 2462 739
olacchi@olacchi.org
www.olacchi.org
Quito, Ecuador
Primera edición: agosto de 2009

Contenido

Presentación 7

Introducción 9

Del centro a la periferia:
la configuración urbana en las últimas décadas

Buenos Aires: una metrópolis postsocial en el
contexto de la economía global 35
Pablo Ciccolella

Procesos recientes de fragmentación socio-espacial
en Buenos Aires: la suburbanización de las élites 63
Horacio Torres

Un pobre es un pobre. La sociabilidad en el barrio:
entre las condiciones y las prácticas 83
Denis Merklen

Las cuestiones sociales en la ciudad metropolitana

Relaciones entre el mercado inmobiliario informal
y las redes sociales en asentamientos consolidados
del Área Metropolitana de Buenos Aires 121
María Cristina Cravino

Se hace camino al andar: municipios y política social
en el Gran Buenos Aires en el tránsito de la crisis 2001/3 139
Magdalena Chiara

Geografías bolivianas en la gran ciudad: acerca del lugar
y de la identidad cultural de los migrantes 167
Susana Sassone

Los barrios, otra vez

El "caso" de los yogures: etnografía
en una organización piquetera 193
María Cecilia Ferraudi Curto

Infraestructuras y servicios

Universalidad y fragmentación urbana bajo
el prisma de la concesión de agua en el
Área Metropolitana de Buenos Aires 219
Andrea Catenazzi

De las redes de transporte al problema
de la movilidad: límites físicos y analíticos
de la expansión urbana en Buenos Aires 239
Andrea Gutiérrez

Las tendencias

Buenos Aires: el fin de la expansión 267
Adrián Gorelik

La privatización de la expansión metropolitana
en Buenos Aires 285
Pedro Pírez

Las tendencias

Buenos Aires: el fin de la expansión*

Adrián Gorelik

Non esiste la cittá, esistono diverse
e distinte forme di vita urbana.
Massimo Cacciari, *La cittá*, 2004

¿Qué clase de ciudad es Buenos Aires? Quizá porque soy historiador cultural y no urbanista o planificador, estoy convencido de que intentar responder esta pregunta es un paso previo fundamental –más aún en el actual contexto internacional– para poder explicar algo de los procesos contemporáneos que están actuando sobre las formas de vida urbana de una ciudad específica. La generalización de una serie de nuevos términos de reflexión urbana –especialmente, los que provienen de la noción de globalización– nos está haciendo correr el riesgo de creer que aprehendemos rápidamente realidades urbanas complejas, cuando lo que hacemos en verdad es integrarlas en un paisaje conceptual homogéneo, que las vuelve familiares pero irreconocibles.

En este sentido, conviene comenzar planteando que la noción de globalización es muy poco pertinente para pensar Buenos Aires. No porque la capital de la Argentina no se haya integrado de formas diversas a circuitos mundiales, ni porque hoy, igual que ayer, no esté atravesada por corrientes de ideas y prácticas internacionales: Buenos Aires, como ciudad latinoamericana que es, nació "mundializada" y así ha seguido siendo desde entonces. Pero sus principales procesos urbanos contemporáneos han sido afectados solo muy tangencialmente por las lógicas económicas

* Conferencia en IFHC Roma, octubre de 2005.

de la globalización. Si comparamos a Buenos Aires con las dos ciudades latinoamericanas más importantes, São Paulo y México, ciudades en las que hace tiempo es habitual la *localización* de grandes capitales transnacionales, muy activos en las mutaciones urbanas y territoriales, advertiremos por contraste que las explicaciones de las transformaciones recientes en Buenos Aires surgen de procesos endógenos a su economía, sociedad y política.

Y esta premisa es importante también para juzgar lo que hicieron y lo que no hicieron las políticas urbanas que se adoptaron en la última década en ciudades como Buenos Aires. Como se sabe, el "planeamiento estratégico" difundió entre técnicos y políticos la hipótesis de que una ciudad debe aprovechar las "ocasiones" que le brinda su *inserción inevitable* en los circuitos globalizados (especialmente si se trata de una ciudad en crisis, ya que el momento de la crisis máxima de una ciudad es el momento de su máxima oportunidad, de acuerdo al *dictum* del buen *management* urbano). Sin embargo, en los últimos años pudimos advertir que, por el contrario, al menos en el lejano Cono Sur de América, las ciudades que activaron políticas más exitosas, como Montevideo, Rosario, Porto Alegre, fueron las que aprovecharon la "ocasión" inversa, la que les brindó su relativa distancia de los circuitos de la economía globalizada. Esas ciudades supieron tensar los márgenes de libertad que obtuvieron de su marginalidad, por la menor determinación económica y el menor peso de los capitales globales en sus políticas. En la cultura urbana de Buenos Aires, en cambio, hubo un "deseo de globalización", desmentido por los números de la economía urbana, pero que contribuyó a través de políticas públicas y comportamientos sociales a moldear las actuales fragmentaciones de la ciudad. De todos modos, para comprender esto tenemos que volver a la pregunta inicial: ¿qué clase de ciudad es Buenos Aires, cómo se compuso su personalidad urbana?

Una modernidad americana

Digamos, en principio, que Buenos Aires es una ciudad propiamente americana. Americana en el sentido en que Lévi-Strauss, con algo de desencanto europeo, definió hace más de cincuenta años una lógica urbana

que caracterizaba tanto a São Paulo como a Chicago: "las ciudades americanas pasan de la lozanía a la decrepitud sin haber sido nunca antiguas", escribió en *Tristes tropiques*. Como sus únicos valores son la juventud y la novedad, las ciudades americanas deben renovarse a perpetuidad con la misma ligereza con la que se levantaron. Y cuando ese espíritu de renovación permanente se produce en contextos de pobreza material y simbólica, como ocurre en el sur de América, se trata de una renovación siempre superficial, que agrega capas y capas de lo último apresuradamente (ya que lo último tarda muy poco tiempo en dejar de serlo), sin tiempo (sin dinero, sin energías sociales o políticas) para reparar lo que no se ve, para fundar bases más sólidas.

Esta caracterización es fundamental para cuestionar dos lugares comunes: uno que ve a Buenos Aires como "ciudad europea", la "París de América del Sur"; el otro, que identifica los obstáculos de la ciudad latinoamericana en las rémoras tradicionales que le impiden "entrar a la modernidad". En sintonía con Lévi-Strauss, el sociólogo ítalo-argentino Gino Germani señalaba, hacia 1960, que las dificultades de Buenos Aires deben buscarse en su radical modernidad: una "modernidad sin modernización", que produce una sociedad más interesada en disfrutar de los beneficios de una modernidad alcanzada en breve tiempo y con poco esfuerzo, que en hacer las inversiones que supondría apostar colectivamente a una transformación sostenida de sus bases productivas. Esta peculiar configuración social instaló, en términos urbanos y territoriales, la lógica de la *modernización de superficie*. Una lógica en la que la sociedad y el Estado viven un eterno presente, desentendiéndose tanto de los legados que podrían enriquecer las acciones urbanas como de sus consecuencias hacia el futuro.

Pero esta modernidad radical también tuvo otras expresiones en Buenos Aires. En primer lugar, la ciudad tuvo una experiencia, con pocos ejemplos en el mundo, de incorporación inclusiva de enormes contingentes de población inmigrante durante su primer ciclo de expansión metropolitana (conviene recordar que entre los años 1870 y 1920, cuando la ciudad multiplicó más de 10 veces su población, pasando de 180 mil habitantes a casi 2 millones, se mantuvo constante un porcentaje siempre mayor del 50% de población extranjera). La clave urbana de esa incorporación exitosa fue la cuadrícula pública, un diagrama de urbanización

muy poco apreciado entonces y después, criticado doblemente como lo más tradicional (la memoria de la cuadrícula de Indias) y lo más moderno (la disposición más favorable para la explotación capitalista del suelo). Pero en una ciudad de crecimiento explosivo como Buenos Aires, la previsión estatal de un tablero homogéneo para todo un inmenso territorio de expansión permitió que en breve plazo se unificara el centro tradicional con los nuevos suburbios populares, eliminando las barreras que en tantas ciudades latinoamericanas favorecerían la segmentación urbana y social. En efecto, en la mayor parte de las ciudades latinoamericanas, sea por la prescindencia del Estado, o por el prejuicio aristocrático contra los arrabales populares, los nuevos loteos se formaron fuera de toda reglamentación, sin contacto entre sí y sin formar parte de una imagen global de la futura ciudad que estaban constituyendo, dando origen a la típica segregación entre ciudad *formal* e *informal*. Por el contrario, la existencia en Buenos Aires de un tablero público extendido no sólo a la ciudad existente, sino previendo el crecimiento futuro, fue una de las bases materiales urbanas que generó la posibilidad de un espacio público y que asentó en la forma urbana uno de los factores clave de la futura integración social y cultural.

Un caso similar de reformismo urbano puede verse en el plano de los Comisionados de Nueva York de 1811, la grilla que trazó la expansión de toda la isla de Manhattan cuando apenas estaba edificada la vieja ciudad holandesa en su extremo. Los resultados de ambas grillas son, sin embargo, diferentes: así como la grilla homogénea impidió en Buenos Aires la segregación urbana típica de las ciudades latinoamericanas, no impidió en Nueva York la formación de ghettos étnicos y sociales. Lo que demuestra que, en Buenos Aires, la integración de los inmigrantes no se produjo exclusivamente por una matriz urbana: esa voluntad pública reformista formó sistema con la distribución equitativa de los servicios públicos en el territorio, llevada adelante por el Estado en esos mismos años, como manifestación urbana del proceso de *igualación ciudadana* que se puso en práctica en instituciones públicas de reforma, como la escuela o el hospital público, y que está en la base de las reformas electorales que se sucedieron desde principios de siglo. Así se expresaba la ambición de universalización racional y homogeneizante de los derechos públicos, típica del "reformismo conservador" argentino del siglo XIX, que buscó formali-

zar, "desde arriba", la conjunción de espacio público y mercado constitutiva de la ciudad moderna. De modo que el tablero público terminó convirtiéndose en la base de un espacio público ampliado a toda la ciudad en expansión, cuya cualidad se reconoce todavía, un siglo después, en amplias áreas del centro y los barrios de ese primer anillo suburbano.

Esa es la "base americana" de la modernidad urbana en Buenos Aires: un tablero de ambición universalizadora, que en el siglo XIX ya no se inspira en la racionalidad de las Leyes de Indias, sino en la regularidad napoleónica de la *Ecole Politecnique*, pero que en tierras americanas se expande con la confianza voluntarista en la total ausencia de obstáculos del pasado o la naturaleza. La radicalidad de la modernidad americana de Buenos Aires tiene tanto que ver con esa ausencia como con el voluntarismo que quiso aprovecharse de ella y fundó una metrópoli completa desde la nada. El plano cuadriculado de expansión fue la matriz urbana emblemática de esa doble condición plenamente moderna, que marca, como ambivalencia, tanto su capacidad inclusiva como su constante fuga hacia adelante.

La ciudad expansiva

La "base americana" fue el vehículo peculiar de Buenos Aires para un proceso que afectó en el mismo período, entre mediados del siglo XIX y mediados del siglo XX, a la mayor parte de las ciudades occidentales: el proceso de expansión, según la caracterización de Bernardo Secchi que adoptamos, ya que la idea de ciudad expansiva, a diferencia de las de "ciudad industrial" o "ciudad moderna", da mejor cuenta de una serie de procesos que reconocemos claramente en Buenos Aires, y nos permite entender mejor los cambios que han estado ocurriendo últimamente. Porque ese largo proceso de crecimiento y expansión se tradujo en una triple tensión, hacia afuera en el territorio, hacia adentro en la sociedad y hacia adelante en el tiempo: la expansión urbana, la integración social y la idea de proyecto, como procesos íntimamente conjugados en la experiencia de la expansión ilimitada. La expansión necesita de la renovada integración de lo diverso como resorte clave de autorreproducción, en términos económicos, sociales y políticos. La expansión llama a lo diver-

so, y por eso fue el marco en el que se definieron las propias hipótesis fundacionales de la modernidad urbana, su idea de progreso. Se trata, entonces, de un ciclo "progresista" en sentido estricto, y todos los parámetros desde los cuales fue pensada la ciudad expansiva se constituyen con esa marca: en primer lugar, la urbanística como profesión, como gestión e ideología pública, como tentativa de dominio del devenir.

Como sabemos, ese ciclo entra en crisis hacia finales de los años sesenta y comienzos de los setenta como resultado de una serie de procesos hoy ya muy conocidos (deslocalización industrial, desmembramiento de los centros terciarios, flujos inversos entre la ciudad y el campo, con el efecto de una urbanización difusa y la proliferación de "periferias internas", vacíos en tejidos compactos, viejas áreas industriales abandonadas, sectores completos de residencia que entran en decadencia frente a localizaciones de punta –tecnológica y social–, obsolescencia de las infraestructuras globales, entre otros). Sobre esta crisis del ciclo expansivo se montan los diferentes modelos con que se ha pensado la ciudad "pos-" de los últimos veinte años, y con que se ha buscado intervenir en ella, desde la "ciudad por partes" hasta el "planeamiento estratégico". Pero es la relación entre las características peculiares del ciclo expansivo en cada ciudad, y sus diversos modos de entrar en crisis, lo que ha favorecido o no diferentes salidas de la misma. Veamos a grandes rasgos el modo en que encarnó en Buenos Aires.

En Buenos Aires, se reconoce dos etapas muy claras del ciclo expansivo. La primera, ya la mencionamos, es la que reúne las cualidades clásicas de la triple tensión expansiva. Sus características básicas fueron el trazado inclusivo de las infraestructuras públicas por parte del Estado desde finales del siglo XIX y la expansión, sobre aquel soporte público, de un mercado habitacional privado diseminado ampliamente en la sociedad a través de operaciones de pequeña escala, en una sucesiva formación de suburbios posibilitada por una irradiación subsidiada del transporte público. La comunicación universal garantizada por la cuadrícula pública y la casa unifamiliar propia como modelo de radicación le dieron la coloración peculiar al camino de ascenso social que iniciaron los sectores populares mayoritariamente inmigrantes desde las primeras décadas del siglo XX, movilidad social que crearía uno de los aspectos diferenciales de Buenos Aires en el contexto latinoamericano: su extendida clase media.

La segunda etapa de la expansión metropolitana, la del "Gran Buenos Aires" a partir de la década de los años treinta, tuvo una composición radicalmente diferente, comenzando por el hecho de que la población que la protagonizó seguía viniendo de fuera de la ciudad, pero ya no "descendía de los barcos", como en la primera etapa, sino que llegaba en ferrocarril desde las provincias del interior y desde los países limítrofes. Fue una "ofensiva del campo sobre la ciudad" (como la llamó José Luis Romero), un proceso análogo al que comenzaba a ocurrir también en otras ciudades latinoamericanas, caracterizado en la década de 1950 como la "explosión urbana" del continente. En esta segunda etapa del ciclo expansivo, Buenos Aires creció por fuera de sus límites en tres brazos, al norte, el oeste y el sur, formando la típica mancha en estrella.[1]

Es evidente que esta segunda etapa expansiva es comparativamente menos "explosiva" en Buenos Aires que en otras ciudades latinoamericanas: Buenos Aires viene de una primera modernidad más antigua, con altísimos ritmos de crecimiento, pero ya hacia 1940 tiene una dinámica poblacional más similar a la de las ciudades europeas. Nótese, por ejemplo, el contraste con una de las ciudades latinoamericanas que sufre paradigmáticamente la "explosión urbana" de los años cuarenta y cincuenta, México: en 1940, Buenos Aires tiene el doble de población que México; en 1960, la mitad.

Pese a esta menor intensidad del crecimiento, en esta segunda etapa del ciclo expansivo el soporte público se hizo crecientemente deficiente: las normas de uso del suelo en las coronas suburbanas provinciales fueron mucho más permisivas que en la ciudad Capital, no se realizaron infraestructuras que garantizaran una llegada equitativa y universal de los servicios, ni se produjo un plano público de conjunto. El Gran Buenos Aires creció contradiciendo buena parte de los procesos exitosos en la ciudad Capital; sobre todo, la gran heterogeneidad social y urbana contrasta con la extensión y consolidación de la clase media porteña. Y uno de los mejores ejemplos de las limitaciones de esta segunda etapa del ciclo ex-

1 Entre 1938 y 1970, la metrópoli duplica su población, de 2,8 millones de habitantes a 5,6 millones, con una clara demarcación entre el territorio de la Capital Federal, que va a mantener hasta el presente la cifra de población que alcanzó hacia 1940, unos 3 millones de habitantes, y los nuevos territorios por fuera de su jurisdicción, donde se va a producir todo el crecimiento poblacional desde entonces.

pansivo radica en el peculiar uso que se le da al término "Gran Buenos Aires": a diferencia de lo que era usual en las metrópolis occidentales desde la década de 1920 (el Gran Londres o el Gran Berlín, por ejemplo), en Buenos Aires nunca se logró establecer ningún tipo de gobierno o coordinación metropolitana, y "Gran Buenos Aires" se denominó a todos los distritos urbanos que quedaron *fuera del límite jurisdiccional de la ciudad capital*. En lugar de ser un nombre que apela a la integración urbano-regional, "Gran Buenos Aires" se convirtió en el nombre que designa la fragmentación interna a la metrópoli, entre la ciudad consolidada en la primera etapa del ciclo expansivo y la ciudad consolidada en la segunda etapa. Solo como ejemplo de esta fragmentación, conviene mencionar la situación de la infraestructura sanitaria: todavía a comienzos del siglo XXI solo un 50% de la población metropolitana posee acceso a la red pública de agua y cloacas, pero la estadística es engañosa, mientras el conjunto de la ciudad Capital y los distritos de la primera corona suburbana están cubiertos en un 100%, un distrito de la tercera corona como Florencio Varela está cubierto solo en un 10%.

De todos modos, y a pesar de estas diferencias, buena parte de la tensión expansiva continuó, realimentada por una combinación de factores relativamente independientes de las políticas urbanas específicas: una economía en crecimiento, la tradición estatal del bienestar y la inercia de una estructura urbana, la cuadrícula pública, potencialmente inclusiva, se encargaron de sostener en el tiempo aquella tensión igualadora. Así, ciertos servicios públicos (en especial, la educación, la salud y el transporte subsidiado, que permitió la radicación cada vez más suburbana de los sectores populares) siguieron impulsando la incorporación autogestionada de sectores sociales a la propiedad inmueble dentro del horizonte del ascenso social.

¿Cuáles son los rasgos sociales y urbanos que produce la Buenos Aires de la expansión, entonces? Son una combinación peculiar de elementos que se destacan en el espacio público: la homogeneidad urbana, garantizada por la estructura de la cuadrícula americana; el mantenimiento de la cualidad y vitalidad del centro tradicional, que, con pequeños desplazamientos, va a seguir siendo tanto el lugar predilecto del ocio de las multitudes como la residencia de los sectores altos de la sociedad, organizando un núcleo duro de reconocimiento horizontal para toda la sociedad

porteña; y la correspondiente homogeneidad social de una extensa clase media que da el tono a la cultura urbana. Con lógicas variaciones de escala, este esquema se reproduce en cada centro suburbano, de modo que una red de señas de identidad urbana se esparce sobre el territorio de expansión en una gradación jerárquica del centro a la periferia.

Finalmente, otro rasgo de la expansión es que durante todo este largo ciclo se desarrolló un pensamiento sobre la ciudad que siguió imaginando un crecimiento urbano homogéneo en torno al centro tradicional; un crecimiento en el que las diferencias sociales y urbanas lograran disolverse. Desde los parques públicos finiseculares hasta los inmensos conjuntos habitacionales de las décadas de 1940 y 1950; desde el trazado de la red de subterráneos entre 1914 y 1940, hasta los grandes conjuntos terciarios de la década de 1960; todos los grandes emprendimientos públicos con que se fue conformando el perfil moderno de la ciudad se postularon como difusores de una modernización capaz de afectar y transformar las pautas sociales y culturales del conjunto de la sociedad urbana; se pensaron como faros irradiadores de modelos, como "polos de desarrollo", siendo el desarrollo un valor ampliamente compartido por la sociedad.

Ese ciclo expansivo ha terminado definitivamente en Buenos Aires. No debe pensarse que haya estado caracterizado por la armonía y la equidad: sería imposible disimular segregaciones, crecimientos cualitativos diferenciales, zonas deprimidas de la ciudad o sectores marginados a todo lo largo del siglo. Pero debe constatarse que en las líneas maestras del modelo de expansión, territorial, social e ideológico que caracterizó a Buenos Aires con un sentido similar al de los procesos de las ciudades europeas, estaban implícitos una serie de dispositivos que suponían una creciente integración y una potencial equidad, marcando un contraste notable con los modelos de "modernización segregada" de la mayoría de las ciudades latinoamericanas. Constatar ese modelo hace posible entender el sentido del "giro epocal" producido en los últimos tiempos, cuando todos sus soportes se han alterado.

La ciudad post-expansiva

Los primeros síntomas de conclusión del ciclo expansivo pueden identificarse en Buenos Aires, de modo contemporáneo a la mayor parte de las ciudades occidentales, a comienzos de la década de 1970. Hacia esa fecha comenzó el fin del aporte migratorio, que había alimentado las altas tasas de crecimiento poblacional de Buenos Aires, de modo que comenzó también un decrecimiento relativo de la población; y comenzó el proceso de deslocalización industrial que, sobre todo en la zona sur-suroeste de la ciudad y en grandes zonas del Gran Buenos Aires, generó procesos sociales y territoriales de fragmentación y vaciamiento.

Estos procesos fueron alimentados sin duda por algunas políticas económicas y sociales de la última dictadura militar (1976-1983), especialmente las políticas cambiarias que desalentaron la producción industrial y la expulsión brutal de población pobre de la ciudad a sus provincias de origen. Sin embargo, los lineamientos principales del gobierno militar en la ciudad fueron en otra dirección. Porque, dentro de una larga tradición de modernización autoritaria, las políticas urbanas de la dictadura fueron, en verdad, el último ramalazo del imaginario planificador, contribuyendo a que no se percibieran las razones y las consecuencias del fin de la expansión, que tenía lógicas menos coyunturales y menos locales.

Luego, con el primer gobierno democrático (desde 1984) tampoco se percibió la dimensión específica de las transformaciones urbanas y territoriales que venían ocurriendo desde 1970. La crisis económica de los años ochenta (los años de la deuda, la "década perdida" de América Latina) enmascaró la especificidad de la crisis urbana, que ya asumía un carácter de colapso, en flagrante contraste con la apertura política de la ciudad y la revitalización cultural del espacio público como ámbito de construcción de una sociedad plural y democrática. Conviene subrayar la paradoja: la importancia en el plano cultural que recuperó en esos años Buenos Aires (en sintonía con la recuperación internacional de la cultura urbana de la década de los años ochenta) fue simultánea al agotamiento terminal de su soporte material –infraestructura de servicios, red pública de comunicaciones, planta habitacional, sistema ambiental–, luego de décadas sin inversión ni mantenimiento y de sucesivas "modernizacio-

nes" que se habían montado sobre la explotación irresponsable de las inversiones públicas realizadas en las primeras décadas del siglo XX.

De tal modo, entre 1970 y finales de la década de los ochenta se convivió con una estructura urbana cada vez más exhausta, sin advertir que lo que había entrado en crisis era un completo modelo de ciudad. Los hilos que sostenían la tensión expansiva se habían cortado, revelando una novedosa fragmentariedad del artefacto urbano: cortada la red pública universal de sostén material de la modernización urbana, se desvanecía el proyecto de la Buenos Aires homogénea. Ante esto, los "modernistas" no podían ver sino una crisis transitoria, que pasaría cuando el Estado recuperase su antiguo poder, y los "posmodernistas", por su parte, interpretaban la fragmentación como pluralismo, sin poder ver que no era lo mismo *diferencia* que *desigualdad*.

Entre esta suma de malentendidos, comenzaron a producirse silenciosamente una serie de transformaciones, respuestas sociales a la descomposición del viejo modelo expansivo. Especialmente, una serie de novedades en el paisaje urbano de Buenos Aires, que fueron ensayando microalternativas privadas a la tradicional vitalidad del espacio público. Me refiero al ingreso de los *shopping-centers* o a la aparición de garitas de vigilancia en las esquinas de las áreas residenciales. Ante la total pasividad del Estado, comenzaron a producirse formas de apropiación privada del tablero público en crisis, buscando contrarrestar una de las mayores virtudes de la cuadrícula, su apertura irrestricta a la diversidad.

Pensemos en cómo funcionó la tipología del *shopping* en una ciudad como la Buenos Aires de los años ochenta. A diferencia de los modelos de origen (Estados Unidos o Canadá), donde el *shopping* busca producir simulacros de ciudad en suburbios que carecen de las complejidades del consumo y la vida urbanas, en Buenos Aires los *shoppings* se instalaron en el centro urbano tradicional, ofreciéndose como alternativa a la complejidad de la ciudad. Así, el *shopping* puede desarrollarse en Buenos Aires en la medida en que prospera la dicotomía que propone, entre el orden y la seguridad de su mundo cerrado y controlado, y el caos y la inseguridad de la vida urbana tradicional. Por eso, a diferencia de las tipologías modernistas, el *shopping* se monta con comodidad en el fin del ciclo "progresista", la decadencia económica y la retirada del Estado, porque es la avanzada de una ciudad que ya no supone la expansión y

la homogeneización, sino que trabaja sobre el contraste y la fragmentación.

En la década de los años ochenta, el *shopping* fue la avanzada de un círculo de factores que demostraron potenciarse mutuamente: inversiones privadas cada vez más concentradas, deserción del estado y fragmentación social y urbana. Desde los modelos de la ciudad expansiva, que perduraban rutinariamente en el pensamiento urbano en Buenos Aires, era imposible advertir el carácter radical de estas transformaciones, que se pensaban más bien como anomalías pasajeras (vinculadas a crisis externas a la misma ciudad). La gran innovación político-ideológica de los años noventa, el acierto del neoliberalismo en la ciudad, fue alentar una apertura económica y un nuevo ciclo de modernización que ya no vio aquel círculo de factores como obstáculo, sino como la verdadera fuerza motriz de una nueva configuración urbana y social, la de la ciudad post-expansiva.

Para esta asunción realista de la crisis urbana, fue fundamental el rol jugado por las ideas de la "planificación estratégica", en su versión española. Los ejemplos de gestión urbana en Madrid y Barcelona venían siendo muy importantes en la Argentina desde el comienzo de la democracia. Pero a partir de 1989 el gobierno de Buenos Aires incorporó activamente la experiencia de Barcelona, convirtiéndose en un caso piloto de aplicación del "modelo de exportación" barcelonés, de fuerte impacto en toda Latinoamérica. La alianza entre algunas figuras de la experiencia de Barcelona y el gobierno de Buenos Aires popularizó los discursos del "urbanismo a la demanda" y las políticas del "marketing urbano", a través de una acción urbana de gran visibilidad y suceso: la recuperación de Puerto Madero.

En este traslado de las ideas urbanas de Europa a América conviene destacar dos elementos. El primero es una paradoja: las ideas que en Barcelona jugaron un rol progresista, en Buenos Aires funcionaron con el signo inverso. Porque en la ciudad europea, las propuestas de flexibilización de la planificación tradicional a través de la incorporación de capitales privados y el diseño de fragmentos arquitectónicos, con las correspondientes estrategias de *city-marketing*, se entendieron como avance democratizador de la sociedad civil, pero sobre el fondo muy sólido de un Estado que, continuando una importante tradición, no cedió las riendas de las estrategias urbanas de larga duración (asentadas en legislación sobre

el uso del suelo, en sistemas públicos de recuperación de plusvalías urbanas, en planes de infraestructura, entre otros). En cambio, en Buenos Aires –y, más en general en Latinoamérica– los discursos del planeamiento estratégico vinieron a ratificar, en sede urbana, las políticas que se montaron sobre la *cuasi* extinción del Estado. Y así, sin planes públicos generales (sin legislación sobre el suelo, sin políticas de recuperación de plusvalías), los fragmentos urbanos que se reformaron –Puerto Madero, en primer lugar– no funcionaron de acuerdo a sus modelos originarios, sino, a mayor escala, con las misma lógica del *shopping*: como enclaves recortados contra un fondo de decadencia. Fueron el resultado de los procesos de concentración económica, que se apoyaban ahora en la política estatal de librar al mercado los sectores de la ciudad y el territorio que suponían ventajas diferenciales para el desarrollo de grandes negocios privados. De modo que los discursos del "planeamiento estratégico" terminaron siendo las coartadas progresistas para un neoliberalismo salvaje.

El segundo elemento en este traslado de ideas es una curiosidad que debe ser más estudiada: si una de las características del "planeamiento estratégico" es su propuesta de recuperación de formas urbanas y modos de gestión típicos de la ciudad decimonónica, esto vino acompañado en América Latina por la reaparición de una figura típica de la modernización urbana de finales del siglo XIX y comienzos del XX: la figura del experto internacional, contratado por las gobiernos municipales para que desarrolle sus planes urbanos con las ideas que se demostraron exitosas en su ciudad de origen.

En la Buenos Aires de la década de los años noventa, las "coartadas discursivas progresistas" tuvieron un rol importante, porque el gobierno que llevaba adelante las más radicales políticas neoliberales fue un gobierno peronista, el viejo partido identificado con el populismo redistribucionista. Su gran innovación, como dijimos, en el panorama de las políticas urbanas de Buenos Aires, fue reconocer la crisis terminal del modelo urbano expansivo. Pero, en lugar de buscar formas de reactivación de su potencial urbano, social y político, simplemente igualó la necesidad de modernización con su completo desmantelamiento. Lo que hasta entonces aparecía como un paisaje urbano y social transitorio, generado por la crisis económica, se mostró el cimiento de la salida modernizadora de los años noventa. Y así, un sistema urbano completamente novedoso comen-

zó a delinearse, con la promoción de enclaves urbanos privados frente a la tradicional inclusividad homogeneizadora de la grilla pública; la generalización de sistemas de dispersión territorial que por primera vez en la historia de Buenos Aires supusieron una amenaza cierta para la pervivencia de las cualidades de su centro y de su sistema piramidal centro-periferia; la multiplicación de la oferta de servicios privados para sectores de renta media-alta frente a la notoria decadencia de las redes públicas universales; y, más en general, la conversión del espacio público en objeto de negocios privados, con la conversión del Estado en vanguardia de esos negocios y de la sociedad urbana en una suma simple de intereses en competencia.

Este sistema urbano tradujo el "deseo de globalización" de las políticas urbanas de los años noventa. Sin embargo, su descripción podría sintetizarse diciendo que fue el ingreso tardío en Buenos Aires de la "vía latinoamericana" de modernización urbana con patrones norteamericanos. El modelo de la "plena motorización" con el cual muchas ciudades latinoamericanas se modernizaron en la segunda mitad del siglo XX ratificando su tradición de segregación: en esas ciudades, la red de autopistas-suburbios-*malls* modeló un sistema cerrado y autosuficiente, en cuyos márgenes e intersticios crece y se reproduce el caos de la ciudad de los excluidos. Por las diversas tradiciones sociales y urbanas de Buenos Aires, este modelo urbano se implantó recién en los años noventa, a partir de transformaciones gigantescas de la sociedad.

En efecto, es importante subrayar que la privatización a gran escala que favoreció la implantación de este modelo urbano en Buenos Aires, fue posterior a los intensivos procesos de microprivatización protagonizados por la sociedad: desde la instalación de garitas de vigilancia en las esquinas de los barrios residenciales, hasta la conversión de los viejos *country-clubs* de fin de semana en residencia permanente, pasando por la ostensible retirada de la clase media de la escuela pública o el creciente reemplazo del transporte privado individual sobre el público; retirada basada, por supuesto, en la caída también ostensible de la calidad de esos servicios, pero a la que se le opuso escasa o nula resistencia. En verdad, el neoliberalismo fue exitoso porque sus políticas sintonizaron –poniendo de manifiesto y dándoles forma en el mismo proceso– fuertes tendencias ya presentes en la sociedad.

Así se explica el arraigo cultural que rápidamente encontró esta combinación de urbanizaciones privadas y autopista. Una parte importante de la sociedad incorporó el nuevo modelo territorial (autopista-automóvil-barrio cerrado-*mall-shopping center*) en un imaginario que supuso más que un modelo de ciudad, una secuencia de valores: vida en la naturaleza / nueva domesticidad / consumos sofisticados de equipamiento y tecnología / plena privatización de los circuitos de sociabilidad. Una extendida sensibilidad social pareció encontrar, en los años noventa, sus nuevas formas de vida urbana.

La notoria expansión de las urbanizaciones cerradas en el último cordón metropolitano de Buenos Aires en toda la década de 1990 no puede ser pensada, entonces, bajo la luz de una discusión técnica entre modelos centralizados o descentralizados de ciudad. La diferencia está inscripta en la misma denominación: son *barrios privados*, no meros *suburbios*. No importa en que lugar de la ciudad se encuentran, sino las lógicas urbanas y sociales que alimentan. De hecho, como vimos, en las zonas centrales de la ciudad también se reproducen tipologías de concentración y segregación: los megacentros de esparcimiento y consumo, y un nuevo modelo de vivienda en altura, que rompe con la estructura tradicional de la manzana: la "torre-country" (torres de vivienda que se aíslan dentro de una manzana amurallada, para ofrecer dentro de la ciudad los mismos servicios que ofrece el *country-club* en el suburbio: en primer lugar, la ilusión de la seguridad).

Así, los nuevos tipos de inversión urbana alimentan la fragmentación social: el carácter *privado* de estos emprendimientos se potencia simbólicamente, debilitando aún más los lazos públicos, cubriendo una demanda de seguridad y orden que la sociedad post-expansiva parece encontrar sólo en ciudadelas ensimismadas. Son dispositivos que para prosperar, como negocio o "alternativa de vida", suponen la decadencia de las redes públicas de la ciudad. Son *máquinas de dualizar*, en una ciudad que se había resistido tradicionalmente a la simplificación dualista con que se caracteriza a la mayoría de las ciudades latinoamericanas.

La encrucijada de una ciudad devastada

Esta modernización conservadora de los años noventa desembocó en el estallido de diciembre de 2001, con las escenas de rebelión social y miseria que durante unas semanas convirtieron a Buenos Aires en noticia internacional. En ese momento, la ciudad apareció como la marca material de una crisis terminal de la Argentina, pero, curiosamente, a partir de entonces no se produjo ningún balance del rol específico que en esa crisis habían tenido las políticas urbanas.

La política urbana neoliberal para la ciudad post-expansiva no fue continuada explícitamente, pero tampoco fue reemplazada con un modelo diverso de ciudad. La lucidez del neoliberalismo en diagnosticar la crisis de la ciudad expansiva y en proponer un modelo de reemplazo, no fue contrastada con un diagnostico igualmente lúcido, pero ideológicamente diferente, sobre la ciudad que aquellas políticas dejaron. La crisis interrumpió muchas de las iniciativas post-expansivas, que quedaron como ruinas antes de terminarse, en un nuevo capítulo de *modernización de superficie*. Y, a medida que lo más grave de la crisis social y económica fue pasando, comenzó a vivirse un nuevo espejismo que, como en los años setenta y ochenta, diluye la especificidad de la crisis urbana.

Hoy se vive, nuevamente, la ilusión de un *boom* de Buenos Aires: la recuperación de los índices macro-económicos y el auge notable del turismo, apoyado en buena medida en la misma crisis, ya que depende de la devaluación de la moneda nacional. Como se ve, este *boom* convive con una crisis social inaudita (los índices de indigencia en Buenos Aires han llegado a su máximo histórico, y más del 50% de la población vive debajo de la línea de pobreza), pero lejos de ayudar a paliarla, la reviste de contenido épico. Me refiero a la generalización de un nuevo orgullo urbano, que cree ver a Buenos Aires levantarse de las cenizas convertida en una nueva "capital cultural", a la que se viene de todo el mundo a bailar tango, a festivales de cine, o a una nueva estación del circuito globalófobo, que ha producido la representación de la crisis de Buenos Aires en clave de "alternativa política radical". Un nuevo turismo (alimentado por films como "La toma" y por los teóricos de *Imperio*), que cree que puede haber un potencial revolucionario en las multitudes de desesperados que recorren todos los días la ciudad revolviendo en sus basuras (así como en los

años noventa el turismo político produjo los "zapa-tours" en México, así desde 2001 existen en Buenos Aires los "pique-tours" y los "villa-tours"). Así se vuelven a alimentar las más autocomplacientes representaciones de Buenos Aires que, aun bajo la pátina de la decadencia, parece recuperar su distinguida faz de "capital cultural".

Pero estas representaciones optimistas de la crisis de Buenos Aires no logran ocultar la realidad de una ciudad devastada y a la deriva, que enfrenta una encrucijada particular. Para quien se tome el trabajo de mirar debajo de este nuevo *boom* superficial de Buenos Aires, es evidente que yacen ahí, como estratos geológicos de diferentes *modernizaciones de superficie*, los restos superpuestos del sistema expansivo y del sistema post-expansivo. Los primeros están bastante exangües, pero no completamente agotados; los segundos están nuevamente activos, configurando una encrucijada urbana que las políticas públicas se empeñan en ignorar. La vocación "globalizadora" del sistema de enclaves y autopistas no llegó a completar un sistema urbano plenamente desarrollado. Pero es fundamental entender que su lógica ha sido reactivada por la mejoría económica: el despegue inmobiliario es uno de los sectores más dinámicos de la economía actual, y se concentra en el tipo de emprendimientos de enclave característicos de los años noventa. Y, como vimos, se trata de emprendimientos que llevan en su seno esa tendencia sistémica, que se apoya y refuerza la fragmentación social.

Pero también es posible encontrar en Buenos Aires una masa urbana construida a lo largo del siglo XX dentro los parámetros homogeneizantes de lo público. Sin la vitalidad y sin el alimento político-público que le da actualidad, esa "ciudad expansiva" presenta todavía resistencia material, e incluso en zonas muy extensas del área central y en los centros tradicionales del suburbio, deja ver parte de sus logros, en especial, bajo la forma de un espacio público que estructura la vida social y urbana. ¿Es posible aferrarse a esos logros históricos para pensar una ciudad futura alternativa a la ciudad de la exclusión? Para responder es necesario evitar, como primera medida, el dilema entre conservación y cambio: no es posible restaurar un supuesto carácter urbano tradicional-moderno amenazado por la novedad de la modernización global. Esa posición reactiva está condenada al fracaso, y oculta bajo el barniz de la nostalgia la suma de inequidades que caracterizaron a la Buenos Aires moderna. Por el con-

trario, la comprensión de las diferentes lógicas políticas de cada sistema debería producir una estrategia urbana capaz de hacerse cargo de la multiplicidad fragmentaria de la ciudad real.

Lo importante es reconocer que hoy en Buenos Aires se asiste al conflicto entre dos formas, entre dos sistemas diferentes que portan lógicas antagónicas. Ese es el carácter idiosincrático de esta modernización post-expansiva: no se trata simplemente de renovación, sino de conflicto y búsqueda de reemplazo. Aquella ciudad moderno-expansiva se produjo desde el centro hacia la periferia, mostrando, a medida que se extendía, sus fracasos, sus incapacidades, sus omisiones. La ciudad de la modernización post-expansiva se está produciendo en sentido inverso: precisamente desde la periferia, desde los puntos más débiles del sistema anterior, hacia el centro. Lo que en el sistema anterior era una *falla* (las periferias externas e internas), se ha convertido en el nuevo núcleo de sentido. No es posible decir ahora si este nuevo sistema podrá dotar de sentido global a Buenos Aires, si los ámbitos consolidados de la ciudad central podrán mantener su carácter, si están condenados a ser residuales o directamente, también ellos, a la dualización. Pero ya es necesario notar que después de décadas de caída del sistema moderno, desde los intersticios de sus fragmentos cristalizados y anómicos, esta modernización busca sobreimprimirse como *otra ciudad*. Una ciudad cuyo piso es la fractura social que antes aparecía como techo, como límite de lo representable en la sociedad de la expansión.