

PARTE I

INTRODUCCIÓN

Indudablemente, desde el punto de vista urbanístico, una de las transformaciones más profundas acaecida en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) durante la última década del siglo XX, ha sido el cambio en los patrones de expansión metropolitana y su incidencia en las dimensiones socioeconómicas, políticas y culturales, operado a través de la iniciativa privada.

Dicho cambio no supone solamente la aparición de nuevos usos del suelo urbano, tales como equipamientos comerciales y centros de amenidades de grandes proporciones, o conjuntos residenciales devenidos en pueblos privados, por citar algunos ejemplos; sino que va más allá, al generar un cambio de referente en la ocupación del espacio.

La transformación operada apunta directamente hacia el concepto de ciudad, abarcando con el mismo no sólo el aspecto formal, sino el conjunto de prácticas cotidianas de la sociedad que la habita. Al mencionar un cambio de referente, estamos aceptando que el modelo de ciudad tradicional asentado sobre la trama en damero y organizada en función de un centro principal, ha dado paso a otro, de tipo difuso, con centralidades suburbanas emergentes y donde la movilidad es el elemento organizador.

La incorporación de importantes fracciones de tierra suburbana (estimada en más de 400 Km²) al territorio metropolitano y su atomización en urbanizaciones privadas ubicadas entre los 30 y los 60 kilómetros de distancia de la Ciudad de Buenos Aires, está marcando una nueva etapa en el proceso de metropolización.

En este sentido, podríamos hablar de dos etapas diferenciadas de suburbanización y expansión. La primera de ellas, la suburbanización protagonizada por las clases de bajos recursos que se localizaron en las proximidades de las estaciones de ferrocarril y/o de las vías de comunicación por donde circulaba el transporte automotor de pasajeros. Esta etapa de crecimiento desbordado desde la Ciudad de Buenos Aires hacia afuera de sus límites jurisdiccionales, tuvo como patrón la extensión

continua del tejido urbano a lo largo de corredores (tentáculos), reproduciendo de manera indefinida la cuadrícula. A medida que los tentáculos de la urbanización avanzaban, las áreas intersticiales comprendidas entre ellos, se iban completando. Esta forma de expansión ha sido comparada con el modelo de crecimiento seguido por las ciudades europeas; es decir, expandiéndose de manera radio-concéntrica, ocupando espacios adyacentes y consolidando los suburbios mediante el refuerzo de la densidad edilicia y del tendido de redes de infraestructuras.

En la segunda etapa reconocible, los actores del proceso de suburbanización cambiaron. Las clases de ingresos altos y medio-altos lideraron el movimiento de dispersión hacia los partidos de borde de la periferia (Pilar, Luján Ezeiza, etc.). No se fue ocupando el suelo vecino a la Ciudad de Buenos Aires; sino, por el contrario, la urbanización se centró en las áreas periféricas más alejadas, en la segunda y tercera corona de la región. La construcción y ampliación de la red de autopistas, y el avance en las tecnologías de comunicación posibilitaron esta transformación, consolidando un nuevo patrón de ocupación del espacio, asociado al modelo de los suburbios norteamericanos; es decir, de tipo insular (Chiozza, 2000; Torres, 1999; Vapñarky, 2000; Scobie, 1977).

La región metropolitana desde el comienzo del siglo XX hasta el final de la década del '70, fue creciendo en forma de “mancha de aceite”. El proceso de suburbanización concretado entre 1940 y 1960, tuvo como marco la política de sustitución de importaciones y por consiguiente, de industrialización de los partidos aledaños a la Ciudad de Buenos Aires (Torres, 1999). Como consecuencia de la industrialización del Conurbano bonaerense, se produjo la llegada de fuertes contingentes de migrantes del interior del país y de países limítrofes.

Los municipios metropolitanos no estaban preparados para estos cambios acelerados. Los talleres y fábricas se fueron ubicando en los espacios libres que encontraban; y la población de bajos recursos, atraída por la oferta de empleo, se radicó en viviendas precarias sin servicios (asentamientos marginales), que posteriormente trataron de mejorar mediante procesos de

autoconstrucción. A esta altura de los acontecimientos, la impronta física del Gran Buenos Aires había quedado definitivamente plasmada en un paisaje desordenado, carente de espacios públicos de calidad y de servicios de infraestructura.

Este modelo comenzó a quebrarse cuando las urbanizaciones cerradas hicieron sentir su presencia en la región a partir de 1980. En un principio, se trató de proyectos aislados; pero después de 1990 se convirtieron en el “boom” inmobiliario de la región.

Los emprendimientos no se insertaron en el patrón tradicional de crecimiento; ya que su tipología era semejante a los suburbios de muchas ciudades de los Estados Unidos, como resultante de un proceso que algunos autores han denominado “*new urbanism*” (McKenzie, 1994; Davis, 1993), y que consistió en la suburbanización de grupos de población homogéneos mediante la creación de comunidades de carácter cerrado y, en algunos casos, autónomo.

Las motivaciones económicas para determinados actores, la explotación de potentes ideas de *marketing* (retorno a la naturaleza, calidad de vida, condiciones de seguridad urbana, prestigio social, etc.) y las carencias propias de un área metropolitana hipertrofiada y con altos índices de violencia, han sido, probablemente, factores de peso para que el proceso de “urbanización privada” invadiera el segundo y tercer cordón metropolitanos en sus zonas más despobladas.

Si bien no existen cifras oficiales para medir el fenómeno migratorio hacia dichas urbanizaciones, algunas publicaciones de circulación nacional estiman que entre 1991 y 2001, alrededor de 180.000 personas adquirieron propiedades en las mismas y cerca de 125.000 residen en ellas de forma permanente (*Diario La Nación*, febrero de 2005). Esta cifra representa aproximadamente el 1% de la población total de la región.

Por otra parte, los proyectos de conjuntos residenciales privados han ocupado una cifra superior a las 35.000 hectáreas, es decir, más un 10% del total del territorio del área metropolitana, con densidades que no superan los 40 habitantes por hectárea. Lo que implica, a simple vista, que estaríamos

frente a un modelo “sobreconsumidor de suelo” poco sustentable, no sólo por el encarecimiento de la oferta de servicios públicos; sino también por la utilización de suelos de alta productividad agrícola para la especulación inmobiliaria.

Las subregiones norte, noroeste y sur se han visto más comprometidas por este fenómeno presentando la particularidad de la fragmentación de la configuración territorial. El esquema de la urbanización dispersa formando archipiélagos superpuesto a un continuo urbano de contornos difusos con áreas deprimidas o carenciadas en su interior (bolsones de pobreza), es propio de lo que autores como Santos (2002), Soja (1993) o Harvey (1998) han dado en llamar “geografías post-modernas”.

En el año 2005, en el VIII Seminario Internacional sobre Globalización y Territorio¹, se acuñó el concepto “*angelinización*” de las áreas metropolitanas para designar estas nuevas formas de “*rurbanización*” o de “*contraurbanización*”, caracterizadas por la ruptura de la trama urbana, la modificación de los valores del suelo en la periferia y la re-zonificación del territorio.

Obviamente, el término *angelinización* se deriva de la ciudad de Los Ángeles, donde el fenómeno de desestructuración de lo urbano ha adquirido una magnitud significativa. Críticos del urbanismo como J. Jacobs (1967) o J. Borja (2005) han anunciado la “muerte” de las ciudades debido a la pérdida de espacios para la interacción social y al aumento de las situaciones de violencia urbana en los centros de mayor tamaño.

El fenómeno de las comunidades cerradas de los suburbios estadounidenses comenzó siendo propio de algunos conjuntos residenciales para jubilados o villas para millonarios, y hacia finales del siglo XX, ya existían alrededor de 20.000 comunidades y aproximadamente tres millones de unidades residenciales dentro de las mismas, ocupadas por habitantes de clase media o media-alta, que optaron por vivir entre murallas, según lo señalan Blackely y Snyder (1997, 2002) en sus diversas investigaciones. Destacan,

¹ Seminario Internacional de la Red de Investigadores Iberoamericanos celebrado en Río de Janeiro en mayo de 2004.

además, que a partir de los '80 este fenómeno ha devenido ubicuo y que si bien no se trata de un modelo demasiado extendido en los Estados Unidos, lo es en ciertas áreas metropolitanas, principalmente en California, Texas y Florida (Blackely y Snyder, 2002:146).

En cualquiera de las diferentes tipologías en que puedan clasificarse las urbanizaciones cerradas, hay un elemento que subyace, y que se identificaría como la pérdida del espacio público. Esta situación intenta ser atenuada con el diseño de áreas de esparcimiento comunes o de encuentro social. No obstante, en el diseño de los proyectos se constata que no han sido planificadas veredas y calles para el encuentro casual de sus moradores; sino por el contrario, las calles conducen directamente a la entrada en cada una de las unidades habitacionales, reforzando el modelo de dependencia del automóvil.

Al *country* se accede en auto desde el exterior y se deja el auto al entrar en la vivienda. La calle, el café, la plaza pública, los lugares para estar sin una actividad específica no forman parte de este nuevo estilo de vida. O según la visión crítica de algunos autores, se trataría de una geografía habitacional basada en la segregación y en la privatización (Bauman, 2002).

Tanto la Ciudad de Buenos Aires con sus torres enrejadas, denominadas comercialmente “*countries* urbanos”, como la mayoría de los partidos que integran los tres cordones de la región metropolitana presentan claros ejemplos de esta nueva geografía, sustentada en la privatización de lo urbano, en la segregación socioeconómica y en la fragmentación territorial.

El avance de los espacios privados sobre los espacios públicos; la atomización del tejido urbano en forma de islotes fortificados; la ausencia de políticas públicas que encaucen los avances del mercado inmobiliario y la fragmentación territorial, llevan a replantear otra cuestión que creemos que nuestra tesis no puede soslayar: el tema de la gobernabilidad urbana.

En la actualidad, en la región metropolitana de Buenos Aires han sido proyectados ocho pueblos privados cuyo estatus legal no está definido. Asimismo, según se pudo verificar en la base de datos del Centro de Documentación y Estadísticas de la Provincia de Buenos Aires, algunas de

las localidades que figuran en la misma son clubes de campo y barrios cerrados, que a lo largo de los años se han ido consolidando como una especie de “mini-ciudades”. No obstante, en la mayoría de los casos la administración está a cargo de la empresa que llevó a cabo el emprendimiento; aunque en los proyectos más exitosos ya se advierte la inquietud de participar en los asuntos del municipio como una localidad más del conjunto. Esta situación que tal vez en nuestro medio parece novedosa, ya tiene años de funcionamiento en los Estados Unidos de América, ha sido detalladamente descrita por McKenzie (*Privatopía*, 1994), y por otros investigadores (Janoschka y Glasze, 2000).

A nuestro juicio, las fronteras y la cuestión de la gobernabilidad (local y regional) generan interrogantes sobre la articulación de zonas urbanas nuevas y antiguas, y entre grupos de actores.

Los científicos sociales nos enfrentamos a un nuevo modelo urbano metropolitano: la *metápolis*, según Ascher, la ciudad *toyotista*, según Castells, que de a poco va reemplazando al antiguo modelo *fordista* (Giddens, 1997; De Mattos, 2002; Veltz, 1999; Ascher, 2004) pero que conserva los cimientos tradicionales de su fundación. Por lo tanto, la característica más relevante de estos nuevos territorios es la convivencia de lo antiguo con lo moderno, de lo permanente con lo efímero, de las redes de urbanizaciones privadas con el tejido urbano consolidado, originando situaciones de alta complejidad.

Toda esta mixtura se ha instalado tanto en Buenos Aires como en San Pablo, Guadalajara o Santiago, configurando un paisaje de archipiélagos con fronteras fuertemente definidas, que representan un desafío futuro para la planificación y el desarrollo armonioso de las ciudades.

Nuestra hipótesis de trabajo sostiene que la creciente autosuficiencia de las urbanizaciones cerradas es un importante factor de desarticulación y de fragmentación con el resto de las ciudades abiertas, y que los argumentos acerca de la inseguridad urbana con los que justifican el crecimiento de los conjuntos residenciales cerrados, son sólo un factor más para encubrir la

potente dinámica inmobiliaria que subyace en este proceso de avance del urbanismo privado.

Para ello el trabajo se ha dividido en tres partes, con la intención de tratar desde los conceptos más generales hasta las particularidades del caso de estudio y las reflexiones que se desprenden de la investigación.

En la primera parte expondremos la problemática de los territorios globalizados, en especial la dinámica de las áreas metropolitanas latinoamericanas que han sido impactadas por procesos políticos y económicos, y que como consecuencia de los mismos han sufrido una mutación socio-espacial de gran magnitud. Nos centraremos en la región metropolitana de Buenos Aires intentando una descripción y explicación de los procesos de suburbanización generados en las dos últimas décadas del siglo XX.

A tal fin estudiaremos, por un lado, la relación entre la dinámica social y la configuración territorial y la explicación de los procesos de hibridación periurbanos, de nuevas articulaciones regionales, de aparición e integración de nuevos actores y las tendencias urbanas en la periferia expandida. Y por otro, el surgimiento de las formas privadas de urbanización, la emergencia de nuevas centralidades, y la incidencia de ambas con respecto a las áreas periféricas. Se analizarán las diferencias y semejanzas de las urbanizaciones privadas con el modelo estadounidense, en el que aparentemente están basadas.

La segunda parte estará dedicada al análisis de las urbanizaciones cerradas en la RMBA con el objeto de definir las distintas tipologías de los conjuntos privados y las características de los diferentes sub-espacios que constituyen. Se analizarán las distintas dimensiones en las que se relacionan la configuración territorial y la dinámica social. En esta parte se abordará la problemática de la segregación urbana, la articulación entre el modelo urbano tradicional y las nuevas urbanizaciones, las cuestiones de autonomía y gobernabilidad y la participación de los nuevos actores; entre otros aspectos.

En la parte tercera se estudiará en profundidad el desarrollo de las urbanizaciones cerradas en el partido de Pilar, ya que este partido ha sido el pionero en el establecimiento de estas nuevas formas urbanas y concentra más de una cuarta parte del total de proyectos de toda la región metropolitana. La antigüedad de muchas de las urbanizaciones, la variedad de tipologías y la inserción en diferentes zonas (urbanas, semi-urbanas y rurales) del municipio permiten un estudio pormenorizado de cuestiones tales como la generación de subcentralidades, la relación urbano-rural, espacio público-espacio privado, segregación social y desigualdades, etc.

Por último, como corolario, pretendemos hacer algunas reflexiones acerca de la sustentabilidad de este tipo de urbanizaciones, de las nuevas estrategias que deberían implementar los municipios para enfrentar este nuevo modelo de expansión urbana y de la necesidad de un urbanismo de gestión y participación que dé cabida a la “negociación” con todos los actores.

Hemos agregado al presente trabajo un volumen de “Anexos”, dividido en tres secciones. En la primera incorporamos copias de anteproyectos de ley, decretos y otros elementos jurídicos referidos a las urbanizaciones conjuntamente con notas periodísticas sobre los mismos.

La segunda sección contiene notas sobre Pilar publicadas en medios locales y el Informe elaborado por la Casa de los Derechos Humanos de Pilar, al que se alude en el cuerpo del trabajo. Estas notas expresan opiniones de distintos sectores de la comunidad pilarense.

En tanto que, en la sección tercera se han colocado una serie de entrevistas publicadas en medios on-line y tres manifiestos sobre la cuestión urbana que contribuyeron a las conclusiones del trabajo.

Las transformaciones socio-espaciales de las áreas urbanas no deberían ser producto de situaciones coyunturales o del libre juego de las fuerzas de mercado. La impronta territorial de las mismas condiciona de manera decisiva la calidad de vida de los habitantes y el futuro desarrollo de los centros urbanos. En consecuencia, en este proceso no sólo se ven involucrados todos los actores que integran la comunidad, desde los que

tienen la obligación de tomar decisiones hasta los que de forma pasiva las aceptan.

Por este motivo, cuando un nuevo fenómeno irrumpe en el escenario urbano y regional, la demanda de investigaciones que arrojen una visión crítica sobre el mismo y que encaminen las propuestas, se convierte en una necesidad forzosa. Las investigaciones urbanas en estos casos deberían trascender su carácter académico y agregar a la producción de nuevos conocimientos un fuerte compromiso con lo social.

La falta de investigaciones sistemáticas sobre las nuevas formas de producción del hábitat urbano y el requerimiento por parte de los agentes de decisión a nivel regional y local de dichos estudios, justificó la puesta en marcha de este trabajo.

Creemos que el aporte de este estudio reside, en primer término, en profundizar el análisis del fenómeno de transformación de la RMBA, con la intención de ser un elemento de referencia para el diseño de estrategias urbanas y, en general, para comprender los procesos de fragmentación y autoexclusión que se están desarrollando de forma acelerada. En segundo término, debe remarcarse la utilidad del mismo para los municipios directamente afectados por el proceso de transformación descrito y que han puesto énfasis en controlar estas tendencias territoriales. Y en último término, es necesaria la divulgación de estas cuestiones urbanas que afectan la calidad de vida del ciudadano común, pues le permiten tomar conciencia y pensar la ciudad desde otra perspectiva.

CAPÍTULO 1 – MARCO TEÓRICO-CONCEPTUAL

1.1. Antecedentes

Hacia el final del siglo XX, los estudios críticos acerca de las grandes ciudades latinoamericanas y sus conflictos más relevantes, han dado cuenta de la importancia creciente del tema de las urbanizaciones cerradas como una de las manifestaciones de un fenómeno urbano que apunta a la segregación y autoexclusión de determinados sectores de la sociedad, y a la fragmentación territorial.

No obstante, es escasa la investigación empírica sobre el tema y la misma *"adolece de un sesgo reduccionista, propio de los enfoques estructuralistas que han predominado, durante un largo tiempo en las Ciencias Sociales de la región. En los años recientes, la mayoría de los análisis empíricos sobre segregación residencial consisten en estudios de casos, preferentemente de conjuntos habitacionales cerrados (gated communities), que buscan ilustrar o denunciar lo que los investigadores ya han decidido "teóricamente" que está ocurriendo, a saber, que como la globalización económica ha estimulado las desigualdades sociales, entonces la segregación social urbana debe necesariamente estar aumentando. De tal forma, un requisito básico de toda investigación, que las hipótesis deben ser sometidas al riesgo del rechazo empírico, no se cumple"* (Sabatini F. et al., 2001: 22-23).

Esta falta de confrontación con la realidad, también es señalada por Cabrales Barajas (2003) quien afirma que al revisar la bibliografía existente sobre el tema, se advierte la reiteración de lugares comunes y la ausencia de categorías científicas generalizables, que permitan el avance de las investigaciones. Concluye que la medición y la explicación de este fenómeno reciente, no han sido debidamente cubiertas y aclara que no se trata de oponer abordajes descriptivo-inventariales a elaboraciones analíticas; sino que la clave de esta cuestión consistiría en generar interpretaciones teóricas y bases propositivas, a partir de la problematización socio-urbana (Cabrales, 2003:62).

Intentando esbozar un balance de las investigaciones realizadas hasta la actualidad y las que están en curso, puede afirmarse, que a fines del siglo XX, la temática de las urbanizaciones cerradas se había convertido en un

problema de investigación de las Ciencias Sociales, aunque de manera muy incipiente. En eventos científicos recientes de nivel internacional, se le dedicaron extensas sesiones. Entre ellos podrían citarse los Seminarios Internacionales de la Red de Investigadores Iberoamericanos sobre Globalización y Territorio (Rosario, 2001; Camagüey, 2003; Río de Janeiro, 2005); los Coloquios Internacionales de Geo Crítica organizados por la Universidad de Barcelona (desde el 2000 en adelante); los Congresos de la Unión de Geógrafos de América Latina (EGAL) realizados en Chile, México, Brasil y Argentina; y los Congresos de Americanistas (Santiago de Chile, 2005 y Sevilla, 2006) entre otros.

Pero, sin lugar a dudas, el evento que marcó rumbos para la investigación fue el Coloquio Internacional “Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas”, organizado por la Universidad de Guadalajara en 2002 con el auspicio de la UNESCO. El mismo permitió la comparación de resultados de lo que estaba sucediendo en las áreas metropolitanas de México, Brasil, Venezuela, Chile, Argentina, etc., contando con la participación de especialistas de diversas disciplinas.

A pesar de estos avances, la publicación de trabajos de investigación hasta el presente no ha sido muy voluminosa, aunque puede hablarse de ciertas líneas de análisis.

Dentro de dichas líneas están las que apuntan a los procesos de segregación de las elites. Los primeros investigadores en dar cuenta de esta temática han sido un grupo de sociólogos y urbanistas norteamericanos (Blackely y Snyder, 1997; Mckenzie, 1994; y Davis, 1993), quienes asociaron estos procesos culturales de diferenciación con su base territorial. Tres obras “clásicas”, *City of Quartz* de Davis, *Privatopía* de Mckenzie y *Fotress America, Gated Communities in the United States* de Blackely y Snyder, denuncian el proceso de privatización de la ciudad y remontan sus orígenes a las comunidades cerradas, instaladas en los EE.UU. a fines del siglo XIX.

Otra línea de trabajo pasa por el análisis de las prácticas sociales y las formas de integración (o segregación) de ciertos estratos de la sociedad (medios y medios-altos) en los barrios cerrados. En esta temática que

engloba aspectos antropológicos y sociológicos, se inscribe la obra de Svampa (2001), y algunos artículos de Lacarrieu y Thuillier (2001), de Sabatini y Cáceres (2005) y de Arizaga (2004), entre otros. Estas investigaciones se han centrado básicamente en describir las estrategias de los nuevos residentes de las urbanizaciones, sin pretender elaborar una explicación de los efectos político-territoriales producidos por la implantación de conjuntos residenciales cerrados, o de los impactos ambientales.

Debe mencionarse también, la línea de estudio que relaciona el proceso de amurallamiento de los suburbios con la creciente ola de criminalidad urbana. En América Latina fue pionero el trabajo de T. Pires Do Caldeira, quien presentó un minucioso estudio aplicado a la ciudad de San Pablo, donde se puso en evidencia el nuevo orden urbano que se desprende de la fortificación de los barrios de elite.

En lo que se refiere a la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es el área que ha recibido una mayor cobertura de trabajos sobre el tema, según el análisis bibliográfico realizado por Cabrales Barajas (2003), citado anteriormente. No obstante, es importante destacar que si bien en los últimos años han aparecido un buen número de artículos sobre las urbanizaciones privadas, los mismos no han pasado de ser elementos válidos para la discusión, sin aportar demasiada evidencia empírica, y menos aún a partir del análisis de casos construir un marco teórico adecuado para su estudio.

Por este motivo, se cree que existe un "nicho" importante que debería estudiarse y está relacionado con los procesos de fragmentación y ruptura del orden espacial; con los problemas que genera la redefinición de los vínculos entre las nuevas formas urbanas y los asentamientos vecinos; con la inserción dentro del escenario urbano de nuevos actores involucrados en el proceso de transformación; y por último, con la pérdida de espacios públicos avasallados por los nuevos "productos de consumo residencial" impuestos por la especulación inmobiliaria. Precisamente esta es la temática

que aplicada a la región metropolitana de Buenos Aires en su conjunto, y al partido de Pilar como caso-testigo, pretende abordar nuestra tesis.

1.2. Aproximación conceptual

La interpretación de las transformaciones a nivel socio-territorial de las grandes metrópolis de América Latina ha sido enfocada desde diversos campos disciplinares, ya que cuando se intenta poner de relieve la lógica interna de los hechos espaciales, tanto el urbanismo como la sociología, la economía urbana o la geografía social tienen mucho para aportar (Claval, 1979:25).

En efecto, la compleja problemática del medio urbano es consustancial al sistema socioeconómico y político en el que se desarrolla. Dentro de este encuadre la posición de la geografía y del urbanismo en el conjunto de las Ciencias Sociales adquiere una nueva perspectiva, que permite comprender y explicar las consecuencias de la globalización sobre los espacios habitados.

La configuración espacial no sería otra cosa que la expresión de la dinámica de acumulación del capital y de la reproducción social, de acuerdo con lo expresado por Harvey (1997). Esta nueva posición que comienza a consolidarse entre la década de los ochenta y noventa (Soja, 1997:72) remarca el enfoque transdisciplinario, articulando ciencias tales como la historia, la sociología, el urbanismo y la economía, entre otras.

Coincidimos con el planteo de E. Soja de la Escuela de los Ángeles, quien señala que para realizar un estudio crítico acerca de los cambios que se producen en el territorio, es preciso buscar un posicionamiento de equilibrio entre tres ejes fundamentales: espacialidad (*spaciality*), socialidad (*sociality*) e historicidad (*historically*) (Soja, 1997:72).

Estas tres dimensiones y la nueva forma de re-pensarlas constituyen el denominado “giro espacial” (*spatial turn*) que ha atravesado el campo teórico de las Ciencias Sociales; en el último decenio del siglo anterior, y que es compartido por la geografía crítica, la sociología urbana

(especialmente la Escuela Francesa) y, en nuestro caso, el urbanismo crítico.

Con respecto a la última de las disciplinas mencionadas, su germen ya está presente en los estudios de H. Lefebvre, en lo que él denomina la “dialéctica de la triplicidad” y en lo que recientemente geógrafos como Soja y Harvey bautizaron “trialectica” de la relación sociedad/tiempo/espacio.

Ubicarse dentro de esta corriente de pensamiento permite comprender por un lado, la forma en que el espacio puede ser fluido y cambiante y por otro, que los “lugares” que están imbricados en él participan de esa fluidez y de ese cambio (Harvey, 1997:86).

Este posicionamiento se traduce en un enfoque teórico que abarca cuestiones relativas a la naturaleza y las transformaciones del territorio, a la construcción social del espacio y del tiempo, y a la concepción del lugar como el sitio cotidiano en donde concurren objetos y acciones.

La experiencia del espacio-tiempo en la era post-industrial se concreta a través del aceleramiento de la tasa de retorno del capital como estrategia, se transforma la organización capitalista y continúa el encogimiento o aniquilación de las distancias incrementando la cantidad de flujos de bienes, de capital y de personas, según la concepción de Harvey (1998).

Los nuevos escenarios creados por el capitalismo flexible, globalizado, modifican la percepción espacio-temporal y generan una configuración territorial que autores como Santos (1998) han denominado “espacios de la globalización”.

La aplicación de los conceptos de globalización y mundialización, tal como los definen los autores mencionados precedentemente, además de otros como Ortiz (2000), Sassen (1991), Castells (1997); Bauman (1999) e Ianni (2002), explican la importante transformación económica operada en las áreas metropolitanas, en especial en las ciudades que las integran, produciéndose un proceso de transición de la denominada ciudad “fordista” a la ciudad “toyotista”. La primera como imagen del desarrollo industrial y la segunda, como la materialización de la flexibilización de los procesos de producción industrial y la terciarización de la economía urbana.

Para la explicación de dicha mutación es preciso emplear nuevas categorías de análisis que den cuenta de los procesos de desterritorialización y de reconfiguración de lo urbano.

En este sentido, puede mostrarse cómo la “trialectica” organizada en función de los conceptos de historicidad, espacialidad y socialidad, constituye un nuevo enfoque teórico donde el espacio se coloca a la altura de los otros dos componentes del conjunto.

Este enfoque podría ser un posible camino de análisis, para estudiar cómo la conexión entre ciudades responde a un nuevo modelo (Santos, 1996) y cómo lo global influye sobre lo local (Borja y Castells, 1997; Ascher, 2004; Bauman, 1999), mediante procesos de desconstrucción y reconfiguración de territorios urbanizados.

Al respecto, Harvey (1998) hace resaltar que sería erróneo caer en el lugar común de que las grandes transformaciones producidas en las áreas metropolitanas son la consecuencia directa de la globalización.

La relación causal no es tan sencilla, y su propuesta consiste en considerar, también, que el proceso de globalización de la economía ha podido expandirse gracias a la presencia de estos grandes centros urbanos, donde han tenido cabida las mayores innovaciones tecnológicas. Vale decir, que existiría un *feed-back* permanente y necesario entre metropolización y globalización.

De esta forma se tratará el posicionamiento de las ciudades a nivel mundial aceptando, además, que dentro del nuevo esquema globalizado existen jerarquías de ciudades centrales y ciudades periféricas, y a partir de ellas, la definición del rol, en este caso de Buenos Aires, como centro articulador con el resto de los centros mundiales.

En esta línea de investigación, también será preciso aceptar que la flexibilización de la economía, las formas mundiales de distribución del trabajo, la relatividad del espacio con respecto al tiempo mediada por las tecnologías de comunicación e información y la acentuación de la concentración del capital en determinados sectores y territorios, forma parte de la explicación por la cual el área metropolitana de Buenos Aires

(AMBA) ocupa un lugar en la red de ciudades mundiales. Por ende, los procesos de producción, apropiación y consumo de lo urbano quedan condicionados por esta situación.

¿Por qué hemos adoptado como marco teórico la visión de un urbanismo crítico, tomando como principales referentes a Soja, Harvey y Santos?

En principio, porque aporta elementos teóricos para poder abarcar las expresiones espacio-temporales de los procesos sociales a través de los cambios evolutivos de clases y segmentos de la sociedad, de sus interacciones, de sus formas de integración o de exclusión y de la apropiación del territorio, mediante una relación dinámica, cuyos resultados son formas desiguales de desarrollo.

Y en segundo lugar, porque de la nueva interpretación que exige el análisis de estas “geografías postmodernas”, se desprende la necesidad de establecer otras categorías para poder aplicarlas a los casos concretos.

En este sentido, nos parece apropiado el enfoque de Santos (2004), que como investigador de los procesos de urbanización latinoamericanos aporta elementos para poder construir categorías operacionales, proponiendo concebir al espacio como conjunto indisociable de sistemas de objetos y de sistemas de acciones.

“Sistemas de objetos y sistemas de acciones interactúan. De un lado, los sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, por otro, el sistema de acciones lleva a la creación de objetos nuevos o se realiza sobre objetos pre-existentes. Es así que el espacio encuentra su dinámica y se transforma” (Santos, 2004:63).

Es en esta dinámica entre los sistemas mencionados donde se reconocen procesos que permiten comprender los territorios transformados. A tal fin, nos propusimos analizar dichos procesos agrupados en las siguientes categorías: procesos de hibridación de la configuración territorial; de articulación entre formas urbanas; de integración de actores mediante nuevas formas de participación en lo local; y de evolución o tendencias de la dinámica inmobiliaria.

La superposición de redes de vinculación entre centros urbanos (Veltz, 1999; Haesbaert, 2004) sobre territorios tradicionalmente organizados en función de las relaciones de contigüidad espacial, ha transformado la rigidez de los antiguos modelos geográficos, donde las distancias entre centros y las jerarquías urbanas jugaban un papel estructurador del ordenamiento territorial. Por lo tanto, su análisis exige el replanteo de nuevas categorías, que articulen relaciones de “verticalidad” (nodos, redes), con relaciones de “horizontalidad” (territorios, regiones).

Asimismo, el tema de las transformaciones socio-territoriales remite a una serie de conceptos que subyacen en la naturaleza de lo que podría entenderse como el proceso de globalización trasladado al fenómeno urbano (García Canclini, 2001; Giddens, 1997; Castells, 1998). Entre ellos se destacan los de **fragmentación**, **segregación** y **desterritorialización**.

El concepto de **fragmentación** será entendido como *“la ausencia de un orden colectivo y el privilegio de la deslocalización de las relaciones sociales”* (Ortiz, 2000). A lo que agregamos que la **fragmentación territorial** implica el aislamiento de un sector de superficie urbanizable del resto de un territorio, y su consecuente autogestión de servicios e infraestructuras, de forma tal que la conexión con el municipio al que pertenece se va debilitando en la medida en que el enclave privado va ganando autonomía.

El patrón de la suburbanización insular se apoya sobre esta fragmentación del espacio y conlleva a su vez, hacia la posible fragmentación de la gobernabilidad en los nuevos territorios.

Así planteado este concepto también se relaciona estrechamente con el de **segregación** (tanto espacial como social), definiendo como tal *“una característica importante de las ciudades, donde las reglas que organizan el espacio urbano son básicamente patrones de diferenciación social y de separación. Esas reglas varían cultural e históricamente”* (Caldeira, 2000); y con el de **desterritorialización**, que obliga a interpretar el espacio independientemente de todas las restricciones impuestas por el medio físico (Giddens, 1997); ya que como se dijera anteriormente no se puede soslayar

el tema de la compresión espacio-temporal mediada por las innovaciones tecnológicas, en especial en el transporte, las comunicaciones y la información (Virilio, 1999).

Los conceptos señalados precedentemente son útiles para comprender el **impacto socio-territorial** que ha sufrido la región metropolitana de Buenos Aires frente a la aparición masiva de urbanizaciones cerradas. Dicho impacto “*se podría definir como el proceso que está afectando la organización, el funcionamiento e incluso la imagen de las áreas metropolitanas a medida que ellas van siendo influidas por el proceso de globalización*” (De Mattos, 2002:5).

De tal forma que el modelo hegemónico de urbanización que se presenta en la actualidad bajo el predominio de la globalización económica y de la mundialización cultural, se manifiesta en lo territorial a través de profundas y veloces transformaciones en la región analizada. En el ámbito territorial, los procesos de apropiación del espacio urbano y de reorganización de nuevos escenarios (policentrismo, privatización, etc.) otorgan un nuevo significado a la simbología urbana.

En este sentido se advierte que en las grandes ciudades se localizan de manera concentrada los núcleos de gestión y monitoreo del sistema productivo que no se descentraliza, aunque, paradójicamente, se desconcentra espacialmente.

Paralelamente a este proceso y como una dimensión más del mismo, se observa en el territorio la resultante de una marcada diferenciación social, que se plasma en el asentamiento de “ghettos de riqueza” en medio de “bolsones de pobreza”, poniendo en evidencia posibles situaciones de conflicto de difícil resolución para los gobiernos locales (Poggiese, 2000:146).

Bajo este enfoque, hemos encarado el estudio de la inserción de nuevas formas urbanas en el territorio que suponemos que obedecen a la lógica de concentración de las inversiones y a la posibilidad de formas de agrupación diferentes favorecidas por las tecnologías del transporte y las comunicaciones. Transformaciones que se han puesto en evidencia tanto en

el espacio productor, como en el espacio producido. Por ende, se puede afirmar que en ciertas áreas de las metrópolis se ha desconstruido el territorio y se ha vuelto a re-configurar con una lógica diferente, en la que los mecanismos de planificación y control no han tenido casi participación. En este trabajo nos centraremos específicamente en el espacio producido y más específicamente en el hábitat suburbano; aunque reconocemos que otros cambios arquitectónico-urbanísticos también forman parte de este proceso. Los suburbios con una fisonomía en archipiélago se correlacionan con las torres-country amuralladas en la ciudad primada y con la aparición de nuevos subcentros; sin embargo, esto ya sería tema para comenzar otro estudio.

1.3. Objetivos e hipótesis de trabajo

Cuando planteamos este trabajo de investigación nos propusimos cubrir dos instancias. La primera de orden teórico consistió en profundizar el análisis acerca de las transformaciones del área metropolitana, focalizándonos en la nueva problemática que surgía de la apropiación del suelo urbano para la continuación del proceso de expansión; pero con la característica de que en ese proceso el Estado dejaba una parte de su rol en manos de agentes privados y dentro de un marco legal débil. La intención era comprender y poder explicar la fragmentación de lo urbano y la aparente segregación de determinados grupos sociales

La segunda instancia la definimos como de orden instrumental, ya que consideramos que este estudio podría ser de utilidad para los municipios que han sido receptores de estas nuevas formas de urbanización, y que actualmente se encuentran evaluando su normativa de ordenamiento territorial y urbano, para adecuarse a este tipo de crecimiento no planificado. Teniendo presente lo expuesto, estructuramos nuestra investigación en base a los siguientes ejes conceptuales:

a) La hibridación de la periferia metropolitana:

Este eje nos permitió abarcar las transformaciones de la periferia, estudiando las relaciones entre espacios públicos y privados, la materialización del concepto de multiterritorialidad intentando describir el periurbano como una superposición de diferentes territorios; así como la desaparición de la dialéctica ciudad-campo para dar paso a los fenómenos de “rurbanización”.

Este eje también fue de utilidad para englobar el análisis de la mezcla, sin una estructura aparente, de suelos productores y suelos para consumo; y las consecuencias espaciales de este nuevo orden en la modificación de los valores de la tierra, en los asentamientos de diferentes estratos de población y en la localización de actividades económicas.

b) La fragmentación socio-territorial

Esta es una de las cuestiones centrales en las que se apoya nuestra tesis. La fragmentación parecería ser una consecuencia inevitable de la localización de urbanizaciones privadas, ya que las mismas se cierran al espacio público.; pero ¿hasta dónde ha avanzado este proceso? ¿Cómo la fragmentación condiciona las prácticas urbanas y la gobernabilidad de las ciudades? ¿Cuáles son las respuestas desde los gobiernos locales?

c) La articulación entre formas nuevas y tradicionales de urbanización y entre grupos de nuevos y antiguos actores

Este eje constituiría el contrapeso del mencionado precedentemente, puesto que si se habla de una ruptura es preciso analizar si en algún punto existe la posibilidad de integración o de articulación. Si hay algo que se desprende de la dinámica urbana, es que con la evolución de los diferentes procesos (sociales, económicos, políticos, culturales, etc.) los escenarios y los actores se van transformando celebrando acuerdos entre ellos o concretándose rupturas.

d) La privatización del espacio público y la gestión urbana

El análisis de la evolución de las formas urbanas, nos permite, posicionándonos en el presente, detectar futuras tendencias de transformación.

Considerando lo expuesto como una premisa de partida, estaríamos en condiciones de pensar que la privatización de lo urbano y la pérdida de los espacios públicos son tendencias inevitables. Por consiguiente, frente a las mismas no se puede seguir pensando el urbanismo como una planificación normativa sustentada en planes directores y esquemas de ordenamiento; sino que habría que pensarlo en términos de estrategias y de concertación y gestión entre actores.

Teniendo en cuenta estos ejes conceptuales las hipótesis de trabajo que guiaron esta investigación fueron las siguientes:

1. Las urbanizaciones cerradas al constituir fragmentos de ciudad con pretensiones de autosuficiencia, tienen una escasa o nula articulación con las ciudades próximas a ellas. Mientras que la suburbanización del área metropolitana de Buenos Aires consistió en una expansión de la mancha urbanizada, produciendo un espacio intermedio de transición desde lo urbano hacia lo rural, las nuevas formas que adopta la urbanización privada producen un quiebre abrupto entre lo urbano y lo rural, presentando escasa posibilidad de inserción dentro del patrón urbanístico tradicional.
2. La localización masiva de urbanizaciones cerradas debilita la dinámica de las ciudades vecinas a ellas. La expansión de conjuntos urbanos con todas las infraestructuras y servicios básicos no mejora la calidad de vida urbana en los núcleos vecinos, ya que la provisión de esos servicios en las nuevas urbanizaciones pertenece a la esfera de la gestión privada y en la mayoría de los casos es totalmente autónoma con respecto al municipio. Otro tanto sucedería con la localización de grandes equipamientos comerciales y de amenidades, que en lugar de ser complementarios entrarían en competencia con

los equipamientos urbanos pre-existentes. En este contexto, es dudoso que las ventajas del desarrollo urbano privado se “derramen” hacia las localidades próximas.

3. La segregación residencial que se genera a partir de la localización de urbanizaciones cerradas, conduce inexorablemente a un nuevo modelo urbano, generado a partir de la socialización selectiva, y poco volcado hacia integración de nuevos y viejos actores. Consistiría en un nuevo esquema de “ciudad dentro de la ciudad” tendiente a la homogeneidad social como característica predominante y a la eliminación de espacios públicos. Parecería evidente que al ser tan escasa integración de las urbanizaciones cerradas con el resto de la mancha urbana, se podría inferir que las mismas forman parte de un nuevo sistema divorciado del sistema tradicional y una tendencia creciente en materia de ordenamiento espacial.

Para poder verificar estas cuestiones nos propusimos como objetivos de trabajo:

a) Explicar el fenómeno de evolución de la periferia metropolitana como la resultante espacial de una nueva forma de producción de lo urbano, en el marco de la globalización:

- estudiando el comportamiento del mercado inmobiliario y sus implicancias en la aparición de sub-centralidades originadas a partir de la implantación de enclaves privados con equipamiento y servicios especializados propios,
- determinando el grado de competencia o complementariedad de las actividades privadas con las actividades existentes en el territorio.
- detectando las tendencias de carácter estructural y funcional (fragmentación, segregación, desterritorialización) que puedan comprometer el devenir de las comunidades implicadas.

b) Analizar y evaluar el impacto socio-territorial generado por nuevas formas de urbanización cerrada (UC) y sus consecuencias en el ordenamiento urbano-regional;

- determinando las principales transformaciones a nivel funcional y estructural acaecidas en la RMBA, como consecuencia de las nuevas formas de apropiación del territorio y de la dinámica inmobiliaria que les dio origen.
- caracterizando las tipologías de urbanizaciones privadas, su encuadre normativo y el rol de los nuevos grupos de actores involucrados en este proceso.

c) Estudiar la relación de estas nuevas formas de urbanización con los núcleos urbanos existentes (ciudades cabeceras, pequeñas localidades, asentamientos espontáneos), dentro del sistema intraurbano del caso Pilar:

- determinando las formas de articulación de los enclaves cerrados con las redes de infraestructuras y servicios de la región y con los centros urbanos existentes.
- re-definiendo las relaciones de urbano / rural, público / privado a partir de la propuesta de categorías para su análisis.

1.4. Metodología aplicada

Los trabajos sobre urbanizaciones privadas han puesto en evidencia la ausencia de categorías científicas generalizables. Esta carencia de un basamento teórico sobre la temática propuesta, se fundamenta en la complejidad de la selección de las variables adecuadas. Quizás por este motivo, plantear una metodología que pudiera abarcar la temática en forma holística, resultó una tarea dificultosa.

En principio advertimos la necesidad de trabajar con un enfoque cualitativo, sin que ello implicara dejar de lado el requerimiento de dimensionar el fenómeno de las urbanizaciones cerradas. Por el contrario, desde el

comienzo pensamos que la combinación de ambos criterios serviría para elaborar una explicación del fenómeno estudiado.

En segundo lugar, para verificar las hipótesis propuestas, se encaró el trabajo en dos escalas: a escala micro con el estudio de un caso, seleccionando para ello el partido de Pilar; y a escala macro, con el análisis de información secundaria que contemplara el resto de los partidos de la RMBA en su conjunto.

La selección del partido de Pilar merece una breve explicación. Este municipio, ubicado en el tercer cordón de la región metropolitana, a unos 60 kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires, recibió en la década de los '90 el porcentaje más alto de inversiones extranjeras directas en relación al resto de los partidos metropolitanos. Diversos trabajos (Ciccolella 2004; Prevot-Schapira, 1999) señalan que gran parte de esas inversiones se canalizaron en proyectos inmobiliarios y obras de infraestructura; por lo tanto, la configuración territorial del municipio de Pilar se fue transformando rápidamente; como así también su composición sociodemográfica.

Según surge de los dos últimos censos nacionales el crecimiento de la población del partido superó el 60%. Asimismo entre 1991 y 2001 creció el número de urbanizaciones cerradas, concentrando en la actualidad, más de 150 proyectos.

Cabe agregar que dentro de esa cantidad de urbanizaciones existen todas las tipologías posibles en materia de conjuntos residenciales que van desde los barrios cerrados hasta los pueblos privados; pasando por los clubes de campo y los clubes de chacras. Este crecimiento muestra un correlato espacial con el aumento de los asentamientos precarios que durante el mismo período han superado los cincuenta.

En la estructura urbana, la aparición de una posible área de centralidad, el denominado “kilómetro 50”, podría ser causa de una modificación notoria tanto formal como funcional. En este sub-espacio, se localizan lo que autores como De Mattos (2003) han dado en llamar “artefactos de la globalización”; es decir, la concentración de hipermercados, centros de compras, universidades privadas, multi-cines, etc.

En consecuencia, Pilar se consideró como una especie de “laboratorio a cielo abierto” para estudiar el fenómeno del urbanismo cerrado, para analizar y comprender sus causas, para distinguir los factores intervinientes y para determinar las posibles tendencias, que de forma contagiosa se estarían reproduciendo en el resto de la región.

Por otra parte, aceptamos como presupuesto que los cambios operados en el espacio raramente eliminan de una vez las huellas visibles del pasado. Por ende, ello nos obligó a considerar las fases respectivas de la evolución y a tenerlas presentes como un referente adicional. Toda evolución urbana lleva consigo la aparición de nuevas actividades que exigen para su concreción nuevos artefactos arquitectónicos, como así también la revalorización de los objetos pre-existentes refuncionalizándolos.

Nuestra estrategia metodológica englobó el conocimiento de la situación presente, la detección de tendencias y la determinación de posibles escenarios prospectivos. Siguiendo este criterio el análisis se organizó considerando indicadores cuantitativos y cualitativos, concernientes a la distribución espacial de las actividades, los servicios e infraestructuras y la población; y los flujos generados. Básicamente se abordaron los siguientes aspectos:

a) La evolución del contexto y de sus variables con la identificación de sus respectivas causas. Se diferenció la evolución espontánea derivada de las fuerzas de mercado y la evolución dirigida o planificada. Las variables que se tomaron en cuenta fueron:

- usos y ocupación del suelo en la RMBA
- evolución demográfica de la RMBA : 1991-2001
- procesos espontáneos de apropiación del suelo: evolución de asentamientos y villas
- procesos de urbanización orientados por el mercado inmobiliario: evolución de urbanizaciones privadas

- crecimiento de los proyectos de urbanizaciones privadas entre 1991 y la actualidad
- dinámica inmobiliaria: variables de oferta y demanda
- grado de concreción de los proyectos de urbanizaciones cerradas

b) El estudio de la problemática de las urbanizaciones privadas en relación con el ordenamiento territorial e institucional. Este punto pretendió profundizar las cuestiones relativas a la interacción entre las formas de urbanización privada y la ciudad abierta, enfocando aspectos referidos a la participación e interacción entre actores privados y públicos. Algunas de las variables seleccionadas fueron:

- características funcionales y estructurales de los emprendimientos privados
- indicadores socio-espaciales de partidos receptores de urbanizaciones cerradas
- tipología y normativa de las urbanizaciones cerradas
- tipología de los equipamientos vinculados a las urbanizaciones privadas
- características de los espacios públicos contenidos en las urbanizaciones privadas
- participación de las comunidades vecinas en los eventos de las urbanizaciones privadas
- participación de los residentes de las urbanizaciones privadas en las actividades orientadas hacia la comunidad

c) El análisis del caso-testigo focalizando las relaciones entre centros urbanos, asentamientos espontáneos y urbanizaciones privadas; y las interacciones entre nuevos y antiguos residentes.

- tipologías de urbanizaciones privadas existentes en el partido de Pilar
- distribución de urbanizaciones privadas

- densidad de población en las urbanizaciones cerradas
- evolución de las urbanizaciones privadas en el municipio
- continuidad de las infraestructuras y servicios desde los centros urbanos hacia las urbanizaciones privadas
- relación entre la estructura de localidades y los enclaves cerrados
- redes de interacción entre nuevos y antiguos residentes
- vinculaciones entre los actores públicos y privados

Para la implementación de la investigación propuesta se utilizó una técnica mixta que combinó procedimientos cualitativos y cuantitativos. Se apeló a la triangulación de datos; ya que una parte de la información fue obtenida mediante el trabajo de observación directa, relevamiento *in situ* y entrevistas a informantes-clave; y otra parte, a través de la consulta a fuentes de información secundaria tales como censos de población, registros de catastro municipales, bases de datos de la región metropolitana, intercambios con investigadores en problemáticas afines, etc.

Recurrimos a una estrategia de trabajo poco convencional, que intentaremos sintetizar en los párrafos siguientes.

Se recurrió a la combinación de métodos, ya que el objeto de estudio y la manera de tratarlo, desde el ámbito de un urbanismo crítico, exigía formas de abordaje propias de otras áreas de las Ciencias Sociales.

Si tuviéramos que definir nuestra estrategia, diríamos que fue similar a la de un modelo para armar. ¿En qué consistió el mismo?

Partimos del andamiaje conformado por las preguntas-clave, las hipótesis y los objetivos centrales; y luego apelamos a un conjunto de técnicas de investigación para ir encontrando las piezas, que se fueron ensamblando hasta componer el resultado final. Nuestro cometido consistió en:

- Revisar investigaciones previas sobre el tema. Esto nos llevó a analizar críticamente algunos artículos que habíamos elaborado a partir de 1999 y que permitieron conectarnos con otros investigadores latinoamericanos y españoles que estaban trabajando sobre la misma temática y además, nos sirvió para ver la necesidad

de profundizar sobre la misma aportando algunos conceptos teóricos y toda la casuística indispensable para poder verificarlos y no quedarnos sólo en el terreno de la denuncia discursiva.

- Mostrar muy sintéticamente la evolución de la RMBA utilizando indicadores producidos por organismos oficiales y otros trabajos de investigación (propios y de terceros) ya realizados. Esta breve descripción permitió comprender el “antes” y el “después” del fenómeno analizado. Básicamente se determinaron los períodos en los que podían distinguirse procesos diferenciales de estructuración de los suburbios metropolitanos.
- Describir y caracterizar el fenómeno de las urbanizaciones cerradas a través del seguimiento de la aparición de diferentes proyectos, tomando como fuentes de consulta los suplementos especializados en el tema de diarios (desde 1996 en adelante); las revistas también especializadas, las guías sobre urbanizaciones cerradas, etc. Asimismo parte de este material fue utilizado para analizar la campaña de promoción montada por los desarrolladores y los promotores inmobiliarios; y el marketing elaborado para la puesta en el mercado de estos nuevos productos. La lectura de la campaña inmobiliaria fue útil a los fines de realizar una periodización del discurso de marketing de este conjunto de actores.
- Centrar los estudios dentro del partido de Pilar, ya que como ejemplo es uno de los más elocuentes, a los efectos de comprender la profunda transformación operada en la región metropolitana, donde en casi todo el resto de los partidos ha sufrido modificaciones semejantes. Creemos que los cambios producidos en Pilar no obedecieron a factores endógenos sino a la mutación de la ciudad de Buenos Aires como ciudad-región que afectó a todos los partidos comprendidos dentro de su amplia área de influencia.

- Realizar entrevistas abiertas a funcionarios municipales, profesionales del área de planeamiento y/o obras públicas de algunos municipios y a desarrolladores, para poder contrastar sus opiniones sobre la problemática en cuestión. Se completó esta instancia tomando también como fuentes las publicaciones locales *on line* (el partido de Pilar posee varias) en donde aparecían transcritas las sesiones de los cuerpos deliberativos, las opiniones de los actores políticos, y las consultas a la población sobre conflictos puntuales asociados a los nuevos desarrollos.
- Asistir como observadora participante a reuniones del sector inmobiliario y como expositora en seminarios sobre la temática investigada. Esta dinámica permitió profundizar el conocimiento sobre la opinión de empresarios y desarrolladores y confrontar la posición personal con la de los respectivos actores estudiados.

Nuestra finalidad fue comprender y explicar los procesos más amplios de transformación social y segregación que en la región metropolitana de Buenos Aires ejemplifica el partido de Pilar.

Este trabajo gira alrededor de Buenos Aires y su periferia, pero también sirve para observar Río de Janeiro, Santiago o Guadalajara y muchas otras regiones metropolitanas que están adoptando muros, separaciones y mecanismos de seguridad privada como instrumentos para organizar diferencias en el espacio urbano.

CAPÍTULO 2 - LA GLOBALIZACIÓN Y SU IMPACTO EN CIUDADES Y TERRITORIOS

La globalización ha marcado, en el orden externo un nuevo sistema urbano mundial, donde existen ciudades globales de comando y control y ciudades periféricas que sirven de enlace entre las primeras y las economías regionales; y en el orden interno, la implantación de actividades que han originado nuevos usos del suelo y han transformado los valores del mercado de tierras, generando una configuración espacial basada en la discontinuidad, y en la conectividad entre fragmentos. Lo que ha dado lugar a una tipología de urbanización diferente a la que se correspondía con la llamada era fordista o industrial.

En cuanto a la dinámica social, la mundialización de la cultura ha generado pautas diferenciadas de consumo, que han influido sobre el hábitat transformándolo en un producto más. Dentro de este marco, proponemos estudiar el fenómeno de las urbanizaciones cerradas, ya que su impacto ha modificado por un lado la configuración territorial; y por otro, las prácticas urbanas derivadas de esta forma de hábitat están generando una nueva dinámica, en donde no pueden pasar inadvertidos mecanismos de segregación y posibles conflictos entre clases sociales.

2.1. Los espacios globalizados y el nuevo paradigma urbano

Si hay algo indiscutible en lo que constituye la esencia de lo urbano, es su permanente dinámica. Aún las ciudades y territorios que, a simple vista, parecerían inmutables sufren, minuto a minuto imperceptibles transformaciones. Esta es en pocas palabras una simplificación del concepto de dinámica urbana con el que cualquier científico social abocado al estudio y comprensión de los fenómenos espaciales debe trabajar continuamente.

Ahora bien, si en épocas de gran estabilidad siempre pueden reconocerse algunos cambios en las ciudades ¿qué puede suponerse que está sucediendo en los últimos treinta años del siglo XX y en los primeros de la nueva

centuria, cuando aceleradas mutaciones en diversos órdenes (político, económico, socio-cultural, tecnológico, espacial, etc.) han dado lugar a una serie de procesos tales como la globalización de la economía o la mundialización de la cultura que han llevado a los estudiosos del tema a definir nuevas categorías para lo urbano: la "ciudad post-moderna". (Harvey, 1998; Soja, 1993; Giddens, 1997), la "metápolis" (Ascher, 2004) o las "megaciudades" (Castells y Borja, 1997), abarcando con estos conceptos una tipología de ciudades-región que actúan como núcleos articuladores del capitalismo mundial. *"Del conjunto de las ciudades resulta un poder de organización que escapa a la territorialidad de una única zona urbana o de un país."* (Ortiz, 2000:54). Esta dinámica está organizada en torno a un nuevo sistema de ciudades que algunos investigadores como Sassen (1991) han denominado "globales".

Es en estos casos, donde se producen discontinuidades territoriales, ya que las ciudades se articulan funcionalmente en relación a los procesos económicos de producción, división del trabajo y localización de mano de obra, según destaca Ortiz (2000). Y agrega, que el concepto de ciudad global prolonga una tradición sociológica de Marx a Weber quienes consideraban a la ciudad como un lugar de producción, intercambio y comercialización. Al respecto, señala que si es cierto que los cambios recientes de la sociedad consolidan un patrón civilizatorio particular, el de la modernidad-mundo, resta preguntarse sobre el tipo de espacialidad que le es peculiar.

La propuesta sería entonces estudiar las nuevas configuraciones del espacio como síntomas de cambios más amplios.

"Cambios que rearticulan el mundo del trabajo, la esfera del arte y las relaciones entre los hombres. En este caso, ya no nos ayuda tanto decir: el espacio se vació, importa más entender su nueva configuración, cómo es ocupado" (Ortiz, 2000: 52).

La transformación metropolitana se ha ido consolidando sobre la base de un patrón de expansión tradicional, en donde se fueron produciendo discontinuidades territoriales y nuevas articulaciones entre centros urbanos.

Esta transformación conlleva en sí misma un cambio en la escala de análisis (de lo urbano a lo regional) y por este motivo es preciso encontrar un concepto que dé cuenta del cambio de paradigma del fenómeno urbano.

En este sentido, el concepto de *metapolización* de las ciudades, acuñado por Ascher, implica un cambio de forma y de escala.

El nuevo proceso de modernización determinaría las tendencias a largo plazo. Por ende, se deberían identificar las mismas con la mayor precisión posible, no para predecir el futuro o decidir sobre él, sino para evaluar el impacto que puedan tener sobre las ciudades y la forma de vida urbana y elaborar, en consecuencia, instrumentos susceptibles de ayudar a gestionar del mejor modo posible los cambios estructurales. (Ascher, 2004: 56)

Sintéticamente, la *metapolización* consiste en un doble proceso de metropolización, por un lado; y de formación de nuevos tipos de territorios urbanos, por otro.

Asimismo, Ascher ha definido el concepto de metropolización, como el intento de concentración de las riquezas humanas y materiales en las aglomeraciones más importantes; considerándolo el resultado de la globalización y de la profundización de la división del trabajo a escala mundial, que han vuelto cada vez más necesarias las aglomeraciones urbanas; ya que las mismas son capaces de ofrecer un mercado de trabajo amplio y competitivo, la presencia de servicios de alto nivel, un gran número de equipamientos e infraestructuras y buenas comunicaciones internacionales (Ascher, 2004: 56).

Esta transformación que ha dado origen a nuevos territorios, se genera a partir, ya no del crecimiento interno de las aglomeraciones por extensión de su periferia inmediata y por densificación; sino de un crecimiento externo por absorción de ciudades y pueblos cada vez más alejados, haciéndolos formar parte de su zona de funcionamiento cotidiano.

La relación entre las denominadas “ciudades mundiales” y los procesos globalizados de la economía, es también reconocida por Santos (2006), quien remarca que existe una red internacional de nodos urbanos en donde se reproduce la acumulación del sistema capitalista mundial.

“La internacionalización de la economía permitió hablar de ciudades mundiales, verdaderos nudos en la cadena de relaciones múltiples que dan estructura a la vida social del Planeta. En verdad, todo el espacio se mundializó y ya no existe un único punto en el globo que pueda considerarse aislado” (Santos, 1996:31).

El nuevo modelo de ciudad constituye el principal escenario donde se desarrollan las grandes transformaciones, cumpliendo una doble función: por un lado, es el receptor de esos cambios pero por otro, es de donde surgen las innovaciones; o dicho de otro modo, es generador de transformaciones. Conviene aclarar que autores como Harvey (1998) sostienen que el proceso de globalización no se hubiera podido expandir de forma acelerada, si no hubieran existido ciudades metropolitanas de gran envergadura dotadas de comunicaciones y servicios avanzados.

Por este motivo, los procesos de globalización económica recaen y modifican su estructura, pero a su vez las áreas urbanas se convierten en centros de comando de los mismos.

“Frente a la globalización del mercado, la fragmentación de la producción, la deslocalización del trabajo y la flexibilidad de las tecnologías, las instituciones económicas transnacionales se rearticulan, determinando lugares de comando de sus actividades planetarias. La ciudad global es, por lo tanto, un núcleo articulador del capitalismo mundial. En rigor ninguna de esas ciudades puede ser entendida dentro de sus propias fronteras. Internamente, ellas se dilatan y abarcan el área metropolitana de sus respectivos países; externamente, constituyen una red, un conjunto dinámico compuesto de polos interactivos” (Ortiz, 2000: 54).

Las ciudades globales, al actuar como centros de comercio y finanzas internacionales desempeñarían las siguientes funciones: a) nodos direccionales de la organización de la economía internacional; b) localizaciones clave para finanzas y firmas de servicios especializados, c) lugares de producción de innovaciones, sobre todo en sectores avanzados de servicios; y d) mercados para los productos e innovaciones generados, según la concepción de Sassen (2003).

En estos procesos globalizados de la economía, la presencia de las ciudades es una condición necesaria. Por lo tanto, puede afirmarse que la globalización lejos de proponer la disolución del mundo urbanizado necesita reforzarlo. Aunque ello implique un nuevo tipo de ciudad, que puede

funcionar aún dividida en trozos (ciudad fragmentada o ciudad fractal); pero que se resiste a perder su esencia urbana, a pesar de poseer una morfología territorial híbrida.

El concepto de hibridez territorial que se utilizará a lo largo de este trabajo, será entendido como la superposición en un mismo territorio de regiones areales y regiones reticulares.

La definición de este contexto resulta indispensable para poder comprender las transformaciones acaecidas en la región metropolitana de Buenos Aires, y poder explicar las nuevas formas de urbanización privada que están modificando el paisaje del Conurbano bonaerense¹. Es necesario destacar que esta articulación global-local se encuentra presente en la esencia de nuestras ciudades, o dicho de otra manera, en su estructura interna.

La reivindicación de ciertos elementos que configuran el patrimonio urbanístico arquitectónico co-existe con otros componentes que son genuinos representantes de una cultura mundializada.

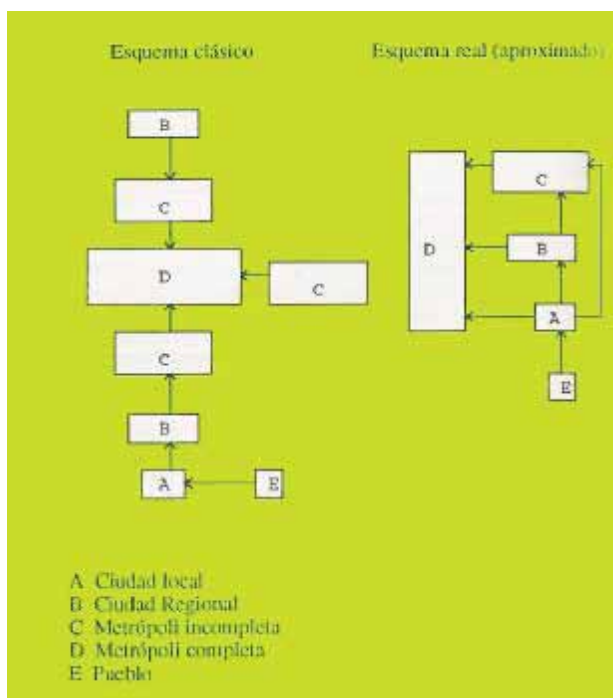
Desde el punto de vista urbanístico, cabe acotar que en esta nueva estructura queda alterada la antigua jerarquía de núcleos urbanos; dando paso a un ordenamiento espacial alternativo, donde las relaciones rango-tamaño entre ciudades han cambiado.

La jerarquía de centros urbanos basada en relaciones de complementariedad y de subsidiariedad ha mutado. La competitividad entre ciudades ha impuesto un patrón organizado en función de los flujos económicos, socio-demográficos y de información, relativizando el tamaño urbano y las distancias. Los esquemas de sistemas urbanos propuestos por los geógrafos de la década del '60, han perdido vigencia.

En la actualidad, se aproxima mejor a la representación de la realidad la estructura planteada por Santos (1996), que reproducimos en la Figura N° 1.

¹ Se denomina de esta forma al conjunto que inicialmente constituían la ciudad de Buenos Aires y los 19 partidos de su área de influencia. Con posterioridad a 1994, estos partidos pasaron a ser 24 debido a la división interna que sufrieron algunos de ellos modificando sus límites jurisdiccionales.

Figura N° 1 – Esquemas de interacción urbana



Fuente: M. Santos, Sao Paulo, 1996

Santos destaca que “en el esquema tradicional de sistemas urbanos había una serie de escalas, y seguirlas era crecer en importancia, subir en la jerarquía, ascender en la escala de la red urbana”. Este esquema que hasta muy entrados los 70 era válido, pierde su importancia en la medida que la “era toyotista” desplaza a la “era fordista” con sus rígidas situaciones de verticalidad.

Ni la ciudad es el centro del área rural que la rodea y con la que en otros tiempos mantenía una interdependencia, ni la red de ciudades sigue un ordenamiento jerárquico como lo proponían los estudios de Christaller.²

A lo expresado por Santos, debemos agregar que esta nueva estructura de centros urbanos también implica un cambio en los procesos de planificación urbana, ya que el planeamiento tradicional consideraba las jerarquías entre centros tal como se muestran en el “esquema clásico” (Figura N° 1). Por el

² Una descripción del modelo de jerarquías urbanas propuesto por Christaller puede encontrarse en Chorley y Hagget “La geografía y los modelos socio-económicos”, IEAL, Madrid 1971.

contrario, el “esquema real” demanda un nuevo tipo de urbanismo que intentaremos describir más adelante.

Entre tanto, no podemos ignorar que en las grandes áreas metropolitanas los procesos de globalización de la economía y de mundialización de la cultura han definido a escala planetaria un re-posicionamiento de las grandes ciudades, y a escala nacional una reestructuración de estos centros como ciudades-región.

Estos cambios están emparentados con los nuevos roles como centros de control y gestión y de difusión de innovaciones, estableciendo un orden mundial en el que algunos centros ocupan las posiciones centrales y otros desempeñan funciones de metrópolis periféricas.

En relación a este tema, es muy ilustrativo el estudio desarrollado por el GaWC (Globalization and World Cities Study Group)³, el cual ha medido la participación de un conjunto de ciudades dentro de una red mundial, considerando para la categorización de las mismas la oferta de servicios avanzados en el orden financiero, legal y contable, apoyándose en la metodología propuesta por Sassen.

El estudio citado establece una jerarquía de ciudades: Alpha, Beta y Gamma. Asimismo dentro de estas tres categorías, determina una escala de 1 a 12 donde se posicionan las ciudades como centros de servicios dentro de la estructura global. De acuerdo con el mismo, la Ciudad de Buenos Aires queda ubicada en la categoría Gamma; es decir, que desempeña el rol de centro de enlace entre las ciudades globales centrales y otras ciudades del Cono Sur, siendo articuladora a escala nacional entre el orden global y el orden local.

¿Cómo incide esta articulación global-local en el interior de las ciudades latinoamericanas, en general; y en particular, en el caso de Buenos Aires?
¿Cuál es la configuración socio-espacial del área metropolitana de Buenos Aires como integrante de este conjunto de metrópolis globales?

³ Ver el Research Bulletin 5, elaborado por el Globalization and World Cities Study Group and Network, www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb5.html

Buenos Aires se presenta como una ciudad en transición (Ciccollela, 2004) que muestra en su paisaje urbano las formas propias de la ciudad fordista en co-existencia con los nuevos artefactos urbanos, necesarios para dar cabida a las funciones globales que debe desempeñar.

Se asimilaría morfológica y funcionalmente al concepto de "megaciudad" que proponen Castells y Borja (1998); es decir, a una forma territorial caracterizada por vínculos funcionales establecidos en una amplia área de influencia, con discontinuidad en su patrón de ocupación del suelo.

"Lo más significativo de las megaciudades es que están conectadas externamente a las redes globales, mientras que están internamente desconectadas de aquellos sectores de sus poblaciones locales considerados funcionalmente innecesarios o socialmente perturbadores" (Borja y Castells, 1998:52).

Este marco que brinda la globalización permitiría comprender y explicar por qué determinados procesos, en nuestro caso de estudio las nuevas formas cerradas que adopta la urbanización, se presentan casi al mismo tiempo en gran parte de las ciudades latinoamericanas aunque con las singularidades propias de cada lugar. Sociólogos como Ianni (2003), Giddens (1997) y Bauman (1999) insisten en esta relación biunívoca entre lo local y lo global, afirmando que:

"La globalización puede ser definida como la intensificación a escala mundial de las relaciones sociales, con el resultado de una vinculación entre localidades distantes que hace que acontecimientos locales sean modelados por eventos que tienen lugar a muchos kilómetros de distancia y viceversa. Este es un proceso dialéctico porque esos acontecimientos locales pueden actuar en una dirección opuesta a la de las relaciones, muy distantes, que los modelan. La transformación local es tanto una parte de la globalización como la extensión lateral de las conexiones sociales a través del tiempo y del espacio. Así que quien estudie a las ciudades en cualquier parte del mundo, sabe que lo que ocurre en una vecindad local tiende a ser influenciado por factores –tales como el dinero mundial y el mercado de bienes- que operan a una distancia indefinida de la vecindad en cuestión" (Giddens, 1997: 54).

¿Por qué la configuración territorial no puede considerarse como un mero reflejo de las actividades humanas? o dicho de otra manera, ¿por qué deberíamos incluir la dimensión espacial a la par de las otras dimensiones

que integran la complejidad n-dimensional que denominamos espacio? ¿En qué consiste el “giro espacial” en los actuales enfoques teóricos del urbanismo y la geografía neo-marxista?

Cuando E. Soja habla del “giro espacial” hace alusión a un enfoque aceptado por diversas disciplinas de las Ciencias Sociales en la década de los 90, por el cual los estudios del espacio comienzan a ser reconocidos e incorporados en los grupos de trabajo transdisciplinarios.

“En todos estos cambios, lo que se ha dado es una reafirmación de la importancia del espacio o también podríamos llamarlo un re-equilibrio de los tres aspectos fundamentales del ser que son: el espacio, el tiempo y la sociedad; o como yo prefiero llamarlos: la especialidad (spaciality), la socialidad (sociality) y la historicidad (historically)[...]traté de expresar algo que Lefebvre llama la dialéctica de la triplicidad, pero le di un nuevo nombre que es la ‘trialectica’, que de alguna manera es la dialéctica con tres elementos” (Soja,1993: 72).

Y agrega:

“...la geografía marxista, tanto su teoría como su aspecto político, le daba demasiada importancia a lo social y de alguna manera subordinaba demasiado el papel del espacio y de la espacialidad a lo social...lo que trato de hacer es crear una apertura entre este dualismo de lo social y de lo histórico para introducir el tercer elemento que es el de la espacialización y que tiene que tener la misma importancia que los otros dos términos de esa dialéctica” (Soja, 1993:73).

El enfoque teórico de esta nueva geografía y del nuevo urbanismo ha comenzado a interpretar el espacio y la espacialidad de la vida humana con la misma visión crítica y con un poder interpretativo semejante al que tradicionalmente se le ha dado al tiempo y a la historia por una parte; y a las relaciones sociales y a la sociedad por otra.

Ninguno de los tres componentes de esta tríada es hegemónico, sino que se encuentran en una situación de equilibrio, condicionándose mutuamente. Este es un planteo teórico posible para explicar la dinámica de las áreas metropolitanas en Latinoamérica y para profundizar los aspectos relativos a la fragmentación socio-espacial que están emergiendo en la región metropolitana de Buenos Aires.

Como dijimos anteriormente estamos frente a una ciudad-región que requiere de un ordenamiento territorial distinto. Podríamos afirmar que es un período de transición entre la configuración espacial del siglo XX, que se correspondía con lo que algunos investigadores denominaron la “era fordista”, con una nueva estructura de territorios y ciudades que obedece a una lógica diferente: la de la “era toyotista”.

En esta transición, la antigua estructura de los centros urbanos no ha desaparecido totalmente (y probablemente tardará muchísimo tiempo en desaparecer) pero a ella se le superpone un nuevo ordenamiento que está más asociado con la lógica del tiempo que con la del espacio. En esta nueva estructuración del espacio, la proximidad física de los territorios no es condición necesaria para la funcionalidad de los mismos.

A este ordenamiento urbano-territorial con ciudades globales, que actúan como centros de comando y control, se le asocia un nuevo urbanismo, más abierto y flexible, centrado en la gestión urbana y pone la creatividad al servicio de la elaboración de políticas urbanas – marco y de programas de acción, que sirvan de guía para la inserción de proyectos.

El urbanismo del *zoning* y el planeamiento físico de grandes áreas urbanas, ha dejado paso a otro tipo de planificación: la planificación estratégica de ciudades y regiones (Fernández Güell, 1997).

Por lo tanto, es bajo este enfoque con el que debería encararse el estudio de inserción de emprendimientos urbanos en el territorio que obedecen a la lógica de concentración de las inversiones, y a la posibilidad de formas de agrupación diferentes favorecidas por las tecnologías del transporte y las comunicaciones.

En este trabajo nos centraremos específicamente en el hábitat suburbano; aunque reconocemos que otro tipo de formas arquitectónico-urbanísticas también son consecuencia de este mismo proceso de transformación, tales como la concentración del consumo en grandes malls e hipermercados, la concentración de las amenidades en centros de esparcimiento o la convergencia en edificios en altura de las funciones de habitar y de sus servicios conexos (torres-country).

Todas estas nuevas formas de diseño son coetáneas y tienen en común la necesidad de fuertes inversiones iniciales y el apoyo de una transformación tecnológica de los servicios de infraestructura. Pero, además, esta transformación del espacio lleva como correlato una transformación de las prácticas urbanas, tornándose cada vez más evidentes los procesos de segregación social y el territorio fragmentado en un mosaico de islotes urbanos destinados a las clases sociales de mayor poder adquisitivo.

¿Cómo es la ciudad global periférica? ¿Por qué en América Latina se da este modelo de ciudad fractal? Esas son algunas de las preguntas que nos han orientado para intentar explicar el crecimiento constante de formas de urbanización privadas y la aparición de nuevas centralidades dentro de zonas suburbanas alejadas de la ciudad primacial. Para poderles dar respuesta consideramos la conveniencia de trabajar con dos categorías básicas de análisis: la configuración territorial y la dinámica social, en mutua interacción permanente.

En segundo lugar, al relacionar ambas categorías aparece el **factor tiempo** como pieza clave dentro de un estudio que va a explicar mutaciones. Por lo tanto, de la relación entre ambas remarcamos los procesos emergentes que definen la dinámica urbana: expansión de los suburbios, periurbanización, fragmentación territorial, segregación social, articulación entre formas urbanas, integración de nuevos actores, hibridación y tendencias de la periferia metropolitana.

Por último, cabe hacer algunas consideraciones acerca del fenómeno de globalización aplicado al entorno urbano.

En principio, coincidimos con la posición de algunos autores (Santos, 1996; Castells y Borja, 1997; De Mattos, 2002; Sassen, 2003; etc.) en que el marco de la globalización refuerza el sentido del lugar e impulsa a la búsqueda de factores diferenciadores en las ciudades.

En segundo lugar, la globalización económica se traduce en el espacio mediante sistemas de flujos (de personas, de bienes, de información, etc.) que se articulan en redes, y que se superponen a sistemas de lugares, es

decir de territorios. La co-existencia de ambos es parte de la expresión de la configuración espacial que adopta el nuevo paradigma urbano.

Tercero, como consecuencia de lo dicho precedentemente, puede afirmarse que los escenarios globalizados imponen un paisaje urbano fragmentado; en donde, mientras algunos de esos fragmentos se relacionan globalmente, otros quedan segregados, excluidos del sistema planetario.

Finalmente, sostenemos que las políticas económicas globalizadas impulsan el surgimiento de políticas de gestión a escala local, para poder gerenciar y articular los intereses públicos y privados.

2.2. De la permeabilidad de las fronteras de los municipios al amurallamiento de las ciudades

En el apartado precedente hemos señalado cómo los procesos de globalización y de mundialización están “diseñando” nuevas geografías, donde algunas ciudades metropolitanas participan de redes mundiales, mientras que otras quedan definitivamente excluidas; y donde, además, la configuración socio-territorial de estas ciudades globales ha sufrido transformaciones que nos permiten interpretar los fenómenos inherentes a nuevas formas de urbanizar y de habitar.

Se desprende de todo lo dicho que sería factible recurrir a la relación entre “sistemas de objetos” y “sistemas de acciones” (Santos, 1996) para comprender el origen y funcionamiento de las formas cerradas de urbanización, como fragmentos que responden a un fenómeno globalizado de concentración del capital y de flexibilización de factores que históricamente han condicionado la expansión de las ciudades. En el orden económico, la distribución del empleo y de la mano de obra y la localización de los factores de producción. En el orden social, la difusión de pautas culturales transnacionales y en el geográfico, la relativización de la fricción de las distancias debida a la innovación creciente en las tecnologías de información y comunicación.

La propuesta de ambos sistemas como categorías de trabajo es explicada de la siguiente forma:

“Sistemas de objetos y sistemas de acciones interactúan. De un lado, los sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, por otro, el sistema de acciones lleva a la creación de objetos nuevos o se realiza sobre objetos pre-existentes. Es así que el espacio encuentra su dinámica y se transforma” (Santos, 2004:63).

Del párrafo precedente se infiere que el enfoque teórico con el que pretendemos trabajar, supone la existencia de objetos como sistemas y no como colecciones. Esto tiene sentido si pensamos el conjunto de urbanizaciones cerradas, como un conjunto de objetos articulados con un conjunto de otros objetos (las circulaciones y comunicaciones con los canales que las materializan), y ambos, a su vez, con el conjunto de acciones externas a ellos: las normas y las prácticas urbanas. Todos estos conjuntos no constituyen una simple sumatoria de elementos en el territorio sino que interactúan configurando sub-espacios en función de los sistemas de acciones que vehiculizan.

Asimismo debemos agregar que de las categorías básicas de análisis propuestas (configuración territorial y dinámica social) se desprenden procesos tales como desterritorialización, fragmentación, segregación, hibridación, etc. Cada uno de ellos implica una dinámica en el espacio y en los mismos se reconocen dos temas que no podemos soslayar: la frontera y la movilidad. Ambos se vuelven indispensables para abordar la problemática de las urbanizaciones cerradas.

En efecto, cuando se habla de desterritorialización, se da por sabido que algunos sistemas de acciones no requieren de un determinado territorio para poder llevarse a cabo, o bien, que algunos sistemas de objetos (los sub-espacios urbanos en nuestro caso) pueden ser emplazados en distintos sitios sin importar el soporte físico. El concepto de desterritorialización implica indirectamente el reconocimiento de la movilidad de bienes, personas, información, etc.

Si pensamos en el concepto de fragmentación y de segregación en ambos casos está presente la temática de las fronteras. Se está haciendo alusión a

una separación tanto de lugares (fragmentación territorial) como de personas (segregación social). Trasponer estas fronteras implica movilidad. Por este motivo, es que asociamos ambas nociones. Así podríamos seguir analizando el resto de los procesos que se desprenden de la relación configuración territorial/dinámica social, y veremos que la frontera y la movilidad sirven para esbozar una explicación de los mismos.

En el caso de las urbanizaciones privadas estamos en condiciones de afirmar que las mismas conllevan intrínsecamente estos componentes. Proponemos como definición de urbanización cerrada al conjunto residencial cercado por una valla perimetral (transparente o no), al cual se accede por una entrada debidamente vigilada. Podrán variar las características edilicias de las viviendas, el equipamiento comunitario, las dimensiones de los conjuntos, el tipo de elementos que se utilizan para demarcar su perímetro; pero en todos los países y ciudades donde este fenómeno ha tenido cabida, es ineludible la presencia de una barrera física demarcatoria de los límites (fronteras).

En esta nueva espacialidad determinada por el proceso de globalización, el factor superlativo es la movilidad. Una movilidad que abarca flujos de personas, de bienes, de información y de energía; y que como bien lo señala Bauman, es el factor que permite trazar la gran divisoria entre "locales" y "globales". La movilidad es un factor de diferenciación.

"La movilidad asciende al primer lugar entre los valores codiciados; la libertad de movimientos, una mercancía siempre escasa y distribuida de manera desigual, se convierte rápidamente en el factor de estratificación en nuestra época moderna o postmoderna [...]...los globales dan el tono e imponen las reglas del juego de la vida. [...] Las desventajas de la existencia localizada se ven acentuadas por el hecho de que los espacios públicos se hallan fuera de su alcance, con lo cual las localidades pierden su capacidad de generar y negociar valor [...] Los procesos globalizadores incluyen una segregación, separación y marginación social progresiva" (Bauman, 1999:8/9).

En estos párrafos se correlacionan movilidad y fronteras. Por un lado, la ciudad global es el nodo indispensable que permite la emisión de flujos de máxima movilidad; por otro, dentro de la misma ciertos sectores urbanos (sub-espacios o lugares) con una delimitación territorial precisa adquieren

un mayor valor que los ubica en mejores condiciones para atraer flujos de inversiones. Este podría ser el caso de las nuevas centralidades que comienzan a emerger en la región metropolitana de Buenos Aires (RMBA). Los nuevos subcentros urbanos están básicamente relacionados con las vías rápidas de comunicación, son espacios semi-públicos (*shopping centers*, hipermercados, centros de amenidades, hoteles internacionales, etc.) y para acceder fácilmente a ellos es preciso contar con movilidad propia, ya que justamente se encuentran emplazados en áreas periféricas relativamente alejadas de los centros urbanos tradicionales.

En el escenario de un mundo globalizado surge una situación paradójica: mientras que los países poseen límites cada vez más permeables y las ciudades globales en los mismos están abiertas a una máxima recepción de flujos de todo tipo, en su interior se erigen nuevas fronteras intraurbanas, que delimitan lugares específicos destinados al hábitat, a la recreación o al consumo. Estos fragmentos urbanos nos llevan a formular algunas preguntas:

¿Pueden considerarse las urbanizaciones cerradas como una versión postmoderna de feudalismo? ¿Existen formas de articulación posible entre los fragmentos urbanos cerrados y la ciudad abierta? ¿La segregación de áreas urbanas conduce a formas autónomas de gobernabilidad?

En este sentido es interesante rescatar los elementos que la geógrafa brasileña A. Geraiges (2002) ha detectado como similitudes entre las ciudades fortificadas medievales y los nuevos conjuntos urbanos cerrados.

En primer lugar, el valor otorgado a la seguridad urbana. El cercamiento perimetral de las urbanizaciones constituido por muros u otro tipo de vallados; los accesos conformados por una puerta de entrada debidamente jerarquizada y controlada y el personal de vigilancia interno, se asemejan nítidamente a la muralla, las torres vigía, las puertas de entrada a la ciudad y el ejército destinado a la defensa (Geraiges, 2002:218).

La búsqueda de la seguridad intramuros ha sido uno de los argumentos más explotados por los promotores inmobiliarios, puesto que la violencia creciente de las grandes áreas metropolitanas constituía su justificación. Sin

embargo, la construcción de urbanizaciones cerradas en ciudades intermedias o pequeñas con índices bajísimos de delitos, como podría ser el caso de Villa La Angostura (Neuquén), San Miguel del Monte (Buenos Aires) o Puerto Madryn (Chubut), hacen que dicho argumento tambalee y no constituya la única explicación para este fenómeno.

El segundo elemento es el de la concentración de la riqueza. En las áreas metropolitanas de Latinoamérica, los distintos tipos de urbanizaciones privadas han sido construidos pensando en las clases de mayor poder adquisitivo. Por lo tanto, se ha buscado en los proyectos satisfacer todas las necesidades de confort apelando a las infraestructuras provistas por las nuevas tecnologías de información y comunicación.

Las viviendas poseen dimensiones generosas y todos los servicios, aún en áreas donde más del 50% de los habitantes no cuentan con los servicios básicos de infraestructura. Dentro del perímetro amurallado, sus moradores pueden tener acceso a equipamientos comunitarios sofisticados; y fuera de las fronteras de las urbanizaciones, las autopistas reales y virtuales constituyen las conexiones directas con los centros de interés.

Conviene recordar que en las ciudades medievales, sus habitantes poseían mejores condiciones de vida que los habitantes rurales y que en las mismas se daba la concentración de burgueses acaudalados. No obstante, puede observarse una diferencia en cuanto a la heterogeneidad de las clases sociales en uno y otro caso.

Es evidente que la homogeneidad cifrada en términos de poder adquisitivo en las modernas urbanizaciones cerradas es superior a la de los habitantes de las ciudades medievales. Aunque en este aspecto, algunas investigaciones recientes realizadas en Chile, Ecuador y Perú (Borsdorf, 2002) demuestran que la búsqueda de exclusividad traspasa los muros de las urbanizaciones y se instala dentro de ellas. De tal manera que en algunos condominios chilenos (por ejemplo Los Almendros en Santiago de Chile), el acceso a los equipamientos recreativos tales como piscinas y áreas de juegos para niños, es diferenciado para el conjunto de sus habitantes. O bien, en otros a pesar

de existir las murallas perimetrales, las residencias individualmente también están fortificadas (Borsdorf, 2002:594).

En las ciudades privadas localizadas en la región metropolitana de Buenos Aires, es posible observar esta nueva diferenciación entre los grupos sociales que las habitan. Así puede advertirse en Nordelta o en Pilar del Este, que existen diferentes barrios con diferentes tipologías edilicias (bloques de departamentos, viviendas agrupadas, etc.) ubicados en sectores con mayores o menores ventajas en cuanto a las características paisajísticas del entorno. Ello hace que los precios de las residencias sean variados y que por lo tanto, algunos barrios dentro de estos grandes conjuntos sean más exclusivos que otros.

La tercera similitud es la conciencia del lugar. El lugar está debidamente demarcado por la cerca perimetral; dentro del territorio hay un orden pre-establecido con sitios adaptados a las diferentes actividades (residencia, recreación, educación, etc.).

En estas reproducciones en miniatura de las ciudades, la idea es que los habitantes encuentren todo lo necesario para sus quehaceres cotidianos cerca de sus casas. La publicidad inmobiliaria insiste mucho en destacar este aspecto. A diferencia de las áreas metropolitanas donde las actividades conforman enclaves separados y distantes y donde es difícil la identificación del ciudadano con la totalidad del espacio urbano, las urbanizaciones cerradas son aprehensibles en su totalidad ya que su escala así lo permite. Sin embargo, se vuelve difícil reconocer la identidad urbana en lugares cuya historia recién está comenzando a gestarse. Quizás por este motivo es que sus residentes recurren a la generación de eventos deportivos (torneos de fútbol, rugby, jockey, equitación, etc.) para ir perfilando elementos con los cuales identificarse.

"Es posible observar en los procesos analizados que hay en los condominios cerrados condiciones para construir nociones de comunidad y de continuidad de una cultura propia, con la determinación de sus reglas sociales, de sus modos de comportamiento, modelos de consumo, pero que no se puede dejar de pensar que las diferencias existen como en todos los grupos sociales" (Geraiges, 2002:221).

Por último, la autora citada señala el tema de la ideología dominante acerca de los valores medioambientales. El contacto con la naturaleza, la búsqueda de espacios verdes y el alejamiento de la contaminación y la polución propias de las grandes ciudades, son los argumentos más frecuentes dados por las familias que han decidido habitar en *country clubs* y barrios cerrados. Este aspecto, si bien no es detectable en las ciudades medievales sirve para elaborar una explicación más acabada de este fenómeno.

En consecuencia, cuando se intenta esta comparación entre ciudades amuralladas y urbanizaciones cerradas, es muy fácil dejarse tentar por la imagen de la frontera y de ahí en más, buscar semejanzas; pero lo que formalmente resulta parecido, estructural e ideológicamente no lo es tanto.

En este sentido preferimos pensar en la noción de frontera como un componente clave para separar grupos con diferentes condiciones de hábitat, materializando el fenómeno de segregación. Algunos autores como S. Flusty, citado por Bauman (1999) describen el frenético *boom* de la construcción en un campo nuevo para las áreas urbanas al que denominan "espacios prohibitorios"; y los definen como "lugares diseñados para interceptar y rechazar o filtrar a los que aspiran a usarlos. Bauman agrega que:

"Estos y otros espacios prohibitorios no tienen más finalidad que convertir la extraterritorialidad social de la nueva elite supralocal en aislamiento físico, corporal, de la localidad. Asimismo, le dan el último toque a la desintegración de las formas locales de solidaridad y vida comunitaria. Las elites aseguran su extraterritorialidad de la manera más material: la inaccesibilidad física a cualquiera que no esté provisto el permiso de ingreso" (Bauman, 1999:31).

El mismo autor citando a G. Bateson, advierte sobre el grado de conflicto que encierra esta segregación social, ya que las fortificaciones construidas por las elites y la autodefensa de los excluidos se potencian mutuamente, basándose en el concepto de "cadenas cismogénicas", según el cual el cisma aparecerá y se profundizará hasta lo irreparable. (Bauman, 1999:33).

No sería imposible que la búsqueda de integración por parte de las elites, a través de fundaciones y organizaciones civiles afincadas en las nuevas urbanizaciones, conformara una estrategia para evitar ese cisma. Constituiría una manera de atemperar posibles conflictos en el territorio. Sobre este tema volveremos más adelante, aportando datos empíricos.

Por otra parte, cuando se analizan las consecuencias socio-espaciales de la implantación de fronteras se vuelve inevitable considerar si este nuevo patrón espacial configura ghettos sociales. Con respecto a las urbanizaciones privadas es necesario volver a los estudios de Bauman sobre la problemática de las comunidades.

“Las comunidades cerradas estrechamente vigiladas por los guardias y medios electrónicos que contratan o compran en cuanto tienen el suficiente dinero o crédito para mantener su distancia respecto a la confusa intimidad de la vida urbana ordinaria, son comunidades sólo en el nombre. Sus habitantes están dispuestos a pagar un ojo de la cara por el derecho a guardar las distancias y verse libres de intrusos.....lo que hace a las comunidades cerradas tan tentadoras y demandadas (y se convierte en un aspecto que los promotores y agentes inmobiliarios de tales comunidades enfatizan mucho más que cualquier otra característica en sus avisos comerciales y en sus folletos publicitarios) es la libertad frente a los intrusos que prometen los vigilantes fuertemente armados las 24 horas y la densa red de cámaras electrónicas de vigilancia ” (Bauman, 2003: 66).

Las urbanizaciones cerradas se identificarían con la noción de ghetto que propone L.Wacquant (2001), considerando que el mismo combina el confinamiento espacial con el social. A lo que Bauman agrega un tercer elemento: la homogeneidad de quienes están dentro en contraste con la heterogeneidad del exterior; y señala la diferencia entre los ghettos voluntarios y los auténticos ghettos.

“Los guetos voluntarios no son auténticos guetos....Los guetos reales son lugares de los que no pueden salir sus habitantes....la finalidad básica de los guetos voluntarios es evitar que los de afuera entren en él; quienes están dentro pueden salir a voluntad [...] Ningún argumento decidiría a nadie a confinarse tras las puertas de su pseudogueto si no existiera la tranquilizadora conciencia de que la decisión de comprar una casa dentro de los muros del cuasi gueto no tiene nada de definitiva e irrevocable. Los guetos reales significan negación de la libertad. Los guetos voluntarios están concebidos para servir a la causa de la libertad” (Bauman, 2003:139).

El párrafo precedente nos lleva a hacer algunas consideraciones acerca de los conceptos de cuasi-ghetto y de ghetto real, coincidiendo ambos términos con los casos concretos de las urbanizaciones cerradas y las villas de emergencia. Hay que llamar la atención sobre algunos artículos que pretenden colocar en un nivel de igualdad estos dos sistemas cerrados. Se evidencia el reduccionismo de tal comparación, cuando se aplica el criterio que propone Bauman de la falta de alternativas para tomar decisiones.

En efecto, los habitantes de las villas tienen escasas posibilidades de movilidad en varios sentidos; ya sea en cuanto a la movilidad física por no poseer a veces ni siquiera los recursos suficientes para alejarse del barrio, ni posibilidades de movilidad social para acceder a condiciones dignas de trabajo de educación, etc.

La falta de posibilidad para elegir su destino es una gran diferencia entre los habitantes del ghetto real y los del ghetto voluntario. *“Los ghettos voluntarios comparten con los genuinos una tremenda capacidad de auto-perpetuar y auto-exacerbar su aislamiento.”* (Bauman, 2003: 139)

Resulta indudable que los residentes de urbanizaciones cerradas pueden perpetuar según su conveniencia la situación de aislamiento. Por el contrario, difícilmente los habitantes de áreas tugurizadas deseen permanecer en las mismas, si existiera la posibilidad de abandonarlas.

La transición desde pequeños poblados del interior del país a las villas del conurbano, ha sido una de las formas posibles de “penetrar” en la cultura urbana y de asimilarse a la población residente; sin embargo, esta estrategia también estaría lejos de las funciones, que en materia de urbanidad, cumplían las ciudades medievales.

Por lo que hemos venido exponiendo hasta este momento estaríamos en condiciones de afirmar que las urbanizaciones cerradas no constituirían la versión postmoderna de las ciudades amuralladas de la Edad Media; sino más bien fragmentos urbanos que tienden voluntariamente a separarse de la ciudad tradicional o abierta. Un aspecto de importancia remarca esta diferencia: la privatización de los espacios públicos.

La ciudad de la Edad Media era un recinto donde la vida social desbordaba en las calles, las plazas, los mercados. La heterogeneidad social fluía dentro del perímetro amurallado. Había una gradual y muy lograda transición desde lo privado hacia lo público, en espacios perfectamente identificados.

Por el contrario, una de las principales consecuencias de la privatización de lo urbano es la pérdida y el cambio de carácter del espacio público. En la evolución de las ciudades, tal como se ha venido desarrollando desde la antigüedad hasta nuestros días el espacio público ha jugado un papel fundamental, siendo el escenario adecuado para determinadas funciones eminentemente urbanas: el mercado, el foro, el lugar de encuentro para manifestarse y debatir, sea de manera organizada o espontáneamente.

Sin embargo, aún poseyendo un rol de importancia en las prácticas cotidianas, va perdiendo territorio, a medida que las urbanizaciones cerradas avanzan. Bástenos con citar las calles y avenidas que han quedado encerradas dentro de estos conjuntos y que las autoridades locales han optado por vendérselas a sus ocupantes, desafectándolas del patrimonio público.

El análisis pormenorizado que hemos realizado en muchos de los proyectos comprendidos dentro de las diferentes tipologías de urbanizaciones privadas (barrios cerrados, condominios, clubes de campo, chacras y pueblos privados) muestra la falta de preocupación de los proyectistas por recrear estos "espacios públicos".

La situación se agrava, cuando se comprueba la ausencia de aceras, donde el habitante al hacer sus recorridos cotidianos puede encontrarse ocasionalmente con algunos vecinos e intercambiar comentarios al pasar. Vale decir, que la posibilidad de contactos casuales disminuye y que sólo los espacios de juegos para niños, o el centro de compras instalado dentro de la urbanización privada, son los únicos lugares a los cuales podría asignárseles la condición de lugar de encuentro dentro, obviamente de un ámbito privado.

La búsqueda de mayores condiciones de seguridad de determinados segmentos sociales, ha generado una creciente pérdida de espacios públicos,

según las categóricas afirmaciones de M. Davis (1993). Centrando sus estudios en la ciudad de Los Ángeles, el mencionado autor destaca que un detalle interesante es detectar la carga negativa del adverbio “de la calle” (chico de la calle, persona de la calle). La calle es vista como un espacio indeseable y riesgoso y el uso de esta frase nos da un indicio de la desvalorización de los espacios públicos (Davis, 1995: 207).

“...el efecto fortaleza emerge no como una inadvertida falla de proyecto sino como una estrategia socio-espacial deliberada” (Davis, 1995:210).

Al perder sus espacios públicos, la ciudad va perdiendo lugares de encuentro casual, de debate de ideas, de participación lúdica, etc. Este modelo de urbanización cerrada que más se identifica con la noción de cuasi-ghetto que con la de ciudad amurallada medieval, deja poco margen a la vida comunitaria. El centro comercial no puede reemplazar al mercado o al foro, el *club-house* no es la “*maison de la culture*” ni la sede adecuada para debatir ideas o para participar en las cuestiones públicas. Las calles y los espacios abiertos dentro de las fronteras han sido prolijamente diseñados pero carecen de la diversidad, de la animación y de la posibilidad de sorpresa propia de las ciudades abiertas.

En este punto, cabría preguntarse si es factible la articulación de fragmentos de urbanización privados (espacios prohibitorios) con el resto de la ciudad. ¿Podrán funcionar aisladamente o tenderán a integrarse en el futuro? Es evidente que la región metropolitana de Buenos Aires es un cabal ejemplo para estudiar esta cuestión.

Dentro del segundo y tercer cordón de partidos se emplazan en la actualidad más de cuatrocientas urbanizaciones cerradas. La vinculación de las mismas con las autopistas que convergen hacia la Ciudad de Buenos Aires parecería consolidar una nueva red urbana, superpuesta a la expansión de la urbanización tradicional.

Este nuevo patrón de crecimiento metropolitano podría describirse desde diferentes dimensiones.

En el orden socio-cultural, la aglomeración metropolitana es una de las regiones del país donde las desigualdades se han vuelto más notorias. Por un lado, en la Ciudad de Buenos Aires se han comenzado a construir en los últimos años más de doscientos edificios en torre de alta calidad (*Reporte Inmobiliario*, 2005); y por otro, en el conurbano bonaerense, el déficit habitacional es un problema sin solución.

En esta vasta área periférica, donde en algunos partidos la población con necesidades básicas insatisfechas supera el 30%, un nuevo conjunto de actores privados (emprendedores, promotores, consultores inmobiliarios, etc.) ha planteado las bases para un nuevo patrón de asentamiento espacial: la urbanización insular privada. Si bien el éxodo protagonizado por las elites no ha alcanzado cifras relevantes, ya que se estima que alrededor de 130.000 personas (*Diario La Nación*, 2004) se han instalado, en forma permanente en la periferia de la región. Esta cifra podría aumentar exponencialmente ya que la capacidad locativa potencial del parque habitacional instalado es sólo se encuentra habitada en un promedio menor del 40%.⁴

Por otra parte, la migración de clases medias altas ha sido acompañada por otro fenómeno que merecería estudiarse en detalle, que es el asentamiento de población en villas de emergencia en los alrededores de las urbanizaciones privadas. Este tema será tratado en los capítulos subsiguientes.

En el orden económico, las urbanizaciones privadas han sido el resultado de la inversión en bienes raíces de capitales extranjeros unidos a capitales nacionales. La consolidación de estos conjuntos residenciales cerrados se apoya en las posibilidades de comunicación a través de la red de autopistas, que ha reducido notablemente la fricción del espacio. El éxito de su aceptación puede ser rastreado en las potentes campañas de marketing, estructuradas en torno a la optimización de la calidad de vida que propone el

⁴ Esta cifra surge de investigaciones previas, mediante la comparación de la cantidad de lotes en el conjunto de las urbanizaciones y la totalidad de viviendas edificadas hasta el presente.

“estilo de vida country” y a los beneficios derivados de las condiciones de seguridad física de personas y bienes.

En cuanto al orden urbanístico, habiendo pasado más de veinte años de la iniciación de este proceso, se advierte que algunos clubes de campo y barrios cerrados, han adquirido el status de localidades⁵; vale decir, que de ser conjuntos habitacionales de cierto tamaño ubicados en las afueras de las ciudades, se han constituido en unidades funcionales, que superando el tamaño de los 2.000 habitantes (de acuerdo con el criterio del INDEC) podrían aspirar a convertirse en ciudades. De ser así no queda claro cómo podría producirse esa tan necesaria integración entre urbanizaciones privadas y la urbanización tradicional.

Esta cuestión de las ciudades privadas y la gobernabilidad de las mismas es lo que nos ha llevado a formular la última pregunta que expusimos anteriormente; es decir, si forzosamente los fragmentos de urbanización privada tienden a buscar su autonomía política.

Al respecto, algunas investigaciones sobre la ciudad de Los Ángeles son bastante ilustrativas. En el Condado de los Ángeles, antes de la década del 50, pocas ciudades se habían transformado en municipios privados debido al aumento de impuestos que ello representaba, al tener que mantener una administración autónoma y brindar los servicios básicos a los residentes (Davis, 1993:154).

Con posterioridad, las asociaciones de propietarios se volcaron hacia la formación de pequeños municipios privados, en donde determinados servicios eran provistos en forma privada y otros por el Condado. La situación descrita por Davis no parecería estar muy alejada de las intenciones de los administradores de los mega-proyectos urbanos. El proceso, al igual que en Los Ángeles, evolucionaría de la siguiente manera:

- 1º) Adquisición del status de localidad y posteriormente del de ciudad
- 2º) Consolidación de la estructura político-administrativa

⁵ En la base de datos del Centro de Documentación e Información del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires aparecen después de 2001, censados clubes de campo y barrios cerrados con el status de localidades.

3º) Demanda de la escisión del municipio

De concretarse esta situación, la periferia metropolitana quedaría constituida por una constelación de pequeñas ciudades privadas, segregadas del resto de la urbanización.

El grado de complejidad de esta hipotética situación es demasiado alto, puesto que se insertaría dentro de una estructura político-administrativa (la del Área Metropolitana) que a su vez no es nada simple. Por un lado, los municipios de la provincia de Buenos Aires revisten el carácter de autárquicos; vale decir, que deben regirse por la Constitución Provincial. Y por otro, la ciudad primada (Buenos Aires) es autónoma, lo que significa que posee una estructura de gobierno que responde a su propia Constitución. En los últimos años, algunos partidos de la región han comenzado a formar consorcios entre ellos, para encarar políticas comunes de desarrollo local. Pueden mencionarse como ejemplos, el Consorcio de la Región Metropolitana Norte, el Consorcio Región para el Desarrollo y la Producción (partidos del noroeste de la región metropolitana del segundo y tercer cordón) y el Consorcio de municipios de la zona Sur (COMCOSUR). Si analizamos estas situaciones teniendo presente la noción de “frontera”, podríamos afirmar que existen dos escalas: una a nivel regional, donde los límites entre partidos se vuelven flexibles o permeables para acometer objetivos comunes y/o estrategias de desarrollo; y otra, a nivel local, donde las fronteras se vuelven cada vez más notorias, diferenciando lo privado de lo público, en la búsqueda de una mayor eficiencia y competitividad urbanas.

En síntesis, los investigadores urbanos nos enfrentamos a un nuevo modelo de ciudad metropolitana, que de a poco va reemplazando al antiguo modelo fondista (Giddens, 1997; De Mattos, 2002; Veltz, 1999) pero que conserva los cimientos tradicionales de su fundación. Por lo tanto, la característica más relevante de estos nuevos territorios es la convivencia de lo antiguo con lo moderno, de lo permanente con lo efímero, de las redes de urbanizaciones privadas con el tejido urbano consolidado a través del tiempo. Toda esta mixtura se ha instalado tanto en Buenos Aires como en San Pablo, México o

Santiago, configurando un paisaje de archipiélagos con fronteras fuertemente definidas, que representan un desafío futuro para el diseño de estrategias y políticas urbanas.

CAPÍTULO 3 - LAS TRANSFORMACIONES SOCIO-TERRITORIALES DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Una manera posible de abordaje de los procesos de re-estructuración podría consistir en analizarlos como un sistema integrado por dos componentes: la configuración territorial y la dinámica social, según lo planteado en el capítulo precedente. Esta forma de encarar el estudio de la región metropolitana, nos ha llevado a considerar aspectos referidos a su evolución. Consideramos que el fenómeno de la suburbanización y privatización de la periferia no debería estudiarse aislado del proceso de transformación acaecido en la región.

En este sentido, desarrollaremos en forma sintética la temática de la expansión metropolitana asociada a la dinámica inmobiliaria operada en la misma; para, posteriormente realizar una comparación con el emblemático caso de la ciudad de Los Ángeles. Dicha comparación se basa en la aparente reproducción de este modelo en nuestras latitudes, situación que remarcamos en el capítulo precedente al mencionar el cambio de patrones en el proceso de suburbanización.

3.1. Buenos Aires suburbana: etapas y procesos de expansión

Con una extensión de 3.879 Km² (Chiozza, 2000: 411) y una población de aproximadamente 12.000.000 de habitantes, el Área Metropolitana de Buenos Aires constituye la región urbana de mayor importancia en la Argentina. Su peso radica no sólo en la concentración de población, sino también en la jerarquía de los equipamientos y servicios y en su capacidad para atraer inversiones.

A pesar de que su territorio representa aproximadamente el 0,15% de la superficie total del país, el mismo reúne el 31% de la población total y su densidad promedio es de 2.390 habitantes por Km². La importancia económica de esta región es notablemente superior a su extensión

geográfica. Según las estimaciones publicadas en el Plan Estratégico Buenos Aires 2010,

“Su economía constituye el 40% del Producto Bruto Interno del país, y en su territorio se concentra el 45% de las actividades manufactureras totales, el 38% de los establecimientos comerciales, el 44% de los establecimientos de servicios y el 34% de los financieros” (Plan Estratégico, 2005:85).

Sin embargo, en este mismo documento se señala que el 15,2% de los habitantes del Área Metropolitana se halla en situación de indigencia y el 42,7% de la población está por debajo de la línea de pobreza; aunque se destaca que si bien las desigualdades conviven dentro de la Ciudad de Buenos Aires, se vuelven más evidentes a medida que nos alejamos de ella. Esta realidad se refleja, por un lado, en las cifras de desocupación y por otro, en la carencia de servicios e infraestructuras básicas. En efecto, en la ciudad primada, la tasa de desempleo es del 9,2%, mientras que el promedio en los partidos que integran su conurbación llega al 15,9%.

En el *Atlas del Área Metropolitana*¹ se verifica que las infraestructuras básicas poseen una cobertura casi completa de la Ciudad de Buenos Aires, en tanto que en el resto de los partidos del Conurbano, según el tipo de red los porcentajes de población servida descienden a menos de la mitad de la totalidad de la población. Esta situación es destacada en el *Plan Estratégico 2010*:

“También es posible observar que el acceso a los servicios sanitarios, de transporte, seguridad, entre otros sufre una importante degradación a medida que nos alejamos del centro de la ciudad hacia la periferia urbana: Mientras la Ciudad de Buenos Aires y partidos como Vicente López tienen una cobertura de servicios y de agua potable de casi el 100%. Otras localidades como Merlo apenas llegan al 37,2% de cobertura de redes de agua y al 20,9% de cloacas” (Plan Estratégico 2010, 2005:86).

Considerando el inventario de ciudades globales realizado por GAWC² la posición del Área Metropolitana se asimilaría a la de una metrópolis periférica, actuando como nexo articulador entre el orden económico

¹ Atlas elaborado por el Centro de Información Metropolitana de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (UBA) en versión CD-Rom, Buenos Aires 2000.

² Globalization and World Cities Study Group and Network, Bulletin 5, 1999, www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb5.htm

nacional y mundial. Esta área, dentro de una escala de ciudades mundiales, ha permitido la localización de algunas funciones globales de servicios (Sassen, 2003:8). Aunque, como lo señalan otros autores, tales servicios están orientados hacia el consumo, más que hacia la producción (Ciccolella, 2004: 57).

En esta región se verifica la doble dinámica de concentración / dispersión. Concentración en nuevas e incipientes áreas de centralidad por fuera de la ciudad primada, ubicadas en los partidos que integran la zona norte y noroeste. Dispersión en suburbios residenciales cerrados y aislados, conectados por autopistas con las nuevas áreas de centralidad.

En su condición de área metropolitana, si bien no existe un criterio unificado para definir qué partidos la componen, en este trabajo y siguiendo el criterio del INDEC, hemos denominado así a la conformada por la ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos que la rodean integrando el primer y segundo cordón alrededor de la Ciudad de Buenos Aires; y aglomeración metropolitana, al mencionado conjunto más la anexión de los partidos que integran parcialmente un tercer cordón y que en total suman 31 (INDEC, 2003).

Este criterio nos pareció el más adecuado, pues además se apoya sobre una base funcional, cual es la de considerar los movimientos pendulares diarios que realizan los habitantes de la región para desarrollar sus actividades cotidianas (Kralich, 1999; Blanco, 1999). La ciudad y su área de influencia funcionan como una unidad, motivo por el cual investigadores como P. Pirez (1994), la han denominado “ciudad metropolitana”; ya que para algunos aspectos es casi imposible utilizar la división jurisdiccional que existe entre la ciudad primada y los partidos vecinos.

Espacialmente es posible dividirla en tres zonas, de acuerdo con las investigaciones de Di Pace, Federovski, Hardoy y Mazzuchelli (1992):

a) Ciudad de Buenos Aires o Capital Federal: concentra la mayor cantidad de población, posee la mejor cobertura de servicios e infraestructura y registra las tasas más bajas de crecimiento demográfico. Su superficie

representa el 7,2% de la superficie del Área Metropolitana y reúne aproximadamente el 27% de la población de la región.

b) Primer cordón (o corona): está integrado por los partidos limítrofes a la ciudad primada, cubriendo un 26% de la superficie del área y concentrando el 46% de la población. Esta zona es la que presenta una mayor densificación favorecida por el tendido de redes de infraestructura y servicios. Su crecimiento demográfico se ha mantenido estancado y ha involucionado en algunos partidos, en los dos últimos períodos intercensales (1980-1991 y 1991-2001).

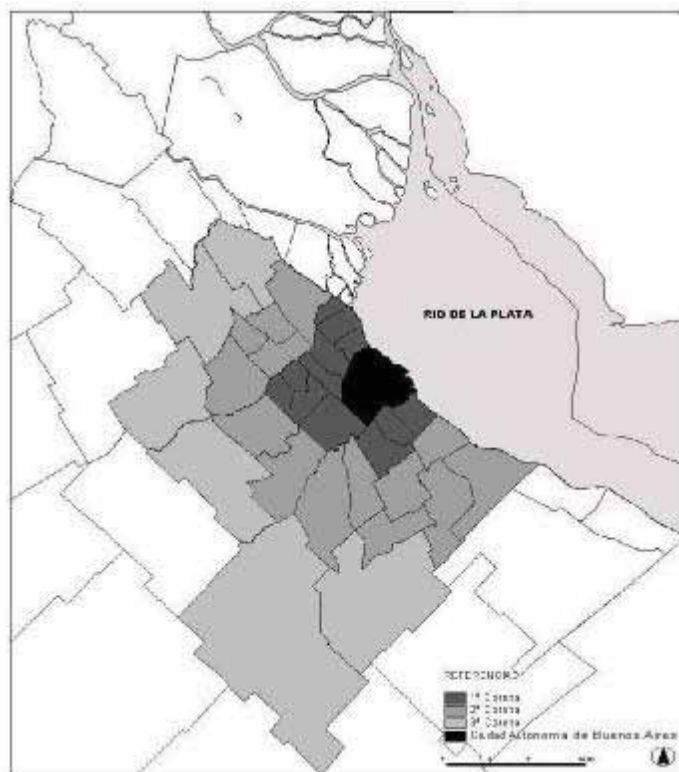
c) Segundo cordón: reúne a los partidos que en las dos últimas décadas censales han experimentado el mayor crecimiento poblacional. La urbanización de los mismos es la más reciente y poseen el déficit más alto en materia de infraestructura de servicios y equipamientos comunitarios. También en estos partidos se localizan los mayores porcentajes de población con necesidades básicas insatisfechas (población NBI). En esta zona todavía los municipios poseen tierras públicas y sin ocupar. La superficie de esta área equivale al 66,2% y concentra el 24% de la población (Di Pace et al., 1992:67).

A las tres zonas descritas consideramos necesario agregarle una cuarta: el tercer cordón. El mismo está conformado por partidos que por su relación funcional con el resto del área deben ser incluidos en la región. Tal es el caso de Escobar, Pilar, Gral. Rodríguez, Marcos Paz, Cañuelas y San Vicente. La totalidad de estos partidos, que hasta hace unos quince años poseían características rurales han sufrido un fuerte crecimiento demográfico y un proceso de urbanización acelerada, y han sido el escenario donde recalieron con mayor impulso los procesos de urbanización privada. La prolongación de la red de autopistas metropolitanas favoreció la incorporación de los municipios de la tercera corona, en un período de aproximadamente diez años (1991-2001).

Es necesario destacar que al igual que los de la segunda corona, poseen serias carencias de equipamientos públicos y de infraestructura de servicios.

La **Figura N° 2**, reproduce la división del área metropolitana según coronas (o cordones) con los partidos que las integran.

Figura N° 2 - Partidos y coronas de la región metropolitana



Fuente: Centro de Información Metropolitana –FADU / UBA, 2005.

La particularidad que presenta el Área Metropolitana (AMBA) es la de tener una ciudad autónoma (Buenos Aires) con su Constitución y su organización parlamentaria; y un área periférica en la jurisdicción de la provincia de Buenos Aires. Los partidos que componen dicha área, institucionalmente autárquicos, se rigen por la Constitución provincial y cuentan con autoridades locales.

La ciudad y su área de influencia, desde un punto de vista urbanístico, geográfico y socio-económico, conforman una unidad funcional. No obstante, cuando se deben proponer estrategias y políticas urbanas, no existe una autoridad metropolitana que actúe como elemento articulador entre ambas. Los intentos realizados a lo largo del tiempo para integrar la ciudad

y los partidos de la conurbación con una autoridad metropolitana, hasta el presente han resultado inviables. Por lo tanto, cuando algún tema requiere de un tratamiento conjunto es preciso recurrir a convenios, formación de consorcios *ad hoc* u otro tipo de soluciones legales.

Estudiando la evolución urbanística de la aglomeración metropolitana, se advierte que, a principios del siglo XX, los límites de la ciudad fueron traspasados por la urbanización y que desde 1940 en adelante se definieron los lineamientos de un proceso de extensión de los suburbios en forma de “mancha de aceite” o tentacular, siguiendo los ejes de la traza de los ferrocarriles metropolitanos, quienes jugaron un rol protagónico dentro de este proceso:

“...la red suburbana incrementa su papel como espina dorsal de los desplazamientos cotidianos largos, contribuyendo a hacer accesibles las zonas periféricas [...] los colectivos cumplen el papel complementario de unir zonas intersticiales con las estaciones de los grandes ejes ferroviarios” (Torres, 1999:13).

Hacia 1939, en la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores se localizaban 3.306.764 habitantes, asentados en una superficie 1188 Km² que englobaba los partidos de Vicente López y San Isidro, San Fernando y parte de Tigre (originalmente Las Conchas) en el tentáculo Norte; San Martín y parte de Gral. Sarmiento hacia el noroeste; Morón, parte de Merlo y La Matanza al oeste; Lomas de Zamora y parte de Esteban Echeverría y Almirante Brown al sudoeste; y finalmente, Avellaneda, parte de Quilmas y de Florencio Varela al sur, según las investigaciones de Bunge, Ardissonne y Besio Moreno (citadas por Chiozza, 2000).

Se advierte que la región urbana abarcaba íntegramente ocho partidos y otros siete en forma parcial, aunque con la urbanización todavía se mezclaban quintas, huertas, granjas y viveros típicamente rurales.

En este proceso se fueron incorporando miles de hectáreas de suelo urbano alcanzando su momento pico hacia finales de 1970, tal como dan cuenta de ello, Torres (1999), Chiozza (2000) y Romero (2000), entre otros autores.

“Los efectos se dejaron sentir directamente sobre las zonas rurales, que comenzaron a desaparecer rápidamente a causa de los loteos y las

urbanizaciones que venían a romper el esquema cristalizado ya a fines de siglo, de la ciudad matriz con su constelación de suburbios vinculados por los ferrocarriles. El estallido originó una mezcla caótica de zonas residenciales ya consolidadas, con distritos industriales, barrios obreros, nuevos barrios dormitorios y villas de emergencia, creciendo todos en forma descontrolada y al parecer incontrolable...” (Chiozza, 2000:417).

Asimismo en este proceso de eclosión de la urbanización, Chiozza remarca la despreocupación por la falta de provisión de infraestructura, situación que sentaría las bases para un mal endémico que persiste hasta la actualidad.

“Esa expansión incontrolada sin que se asegurasen servicios básicos, desencadena hoy un coro de demandas de agua potable. En muchas zonas sólo puede obtenerse a costa de velar durante las horas de la noche a la espera del momento que comienza a fluir hacia los tanques. En el caso de los que la bombean desde el subsuelo, con frecuencia la extraen contaminada por los pozos negros y los efluentes industriales, porque a la carencia de servicios de agua potable se suman las deficiencias de cloacas. Agréguese a esto la ocupación de espacios insalubres, la carencia de pavimento, luz eléctrica, gas natural y espacios verdes, la escasez de servicios a la comunidad y la multiplicación de los tiempos y las distancias necesarias para trasladarse desde la residencia hacia el lugar de trabajo, y se tendrá una pálida idea de las penurias que padece gran parte de la población del conurbano bonaerense” (Chiozza 200:417).

La suburbanización metropolitana plasmó la tendencia de localización de grupos sociales de ingresos medios y altos hacia el norte, y hacia el sur y suroeste de los sectores de menores ingresos. En tanto que en el centro de la ciudad se consolidaron las clases medias y altas, que después de la década del 40, se instalaron en edificios de propiedad horizontal. (Pirez, 1994:22).

Al respecto Mora y Araujo sostiene que:

“Desde varias décadas antes de 1930 la clase alta de Buenos Aires se instaló principalmente en el barrio norte de la ciudad. Lujosas mansiones fueron construidas en esa zona desde comienzos de siglo y alrededor de ellas, fueron proliferando otras menos lujosas, departamentos elegantes y comercios exclusivos [...] Algunos sectores que pueden ser considerados de nivel social “medio-alto” se dispersaron tempranamente, conformando núcleos residenciales relativamente exclusivos (al norte de San Isidro, al oeste de Morón, al sur de Lomas de Zamora). Las zonas pobres de la ciudad aparecían como intersticios, era común encontrar conventillos y viviendas muy pobres no lejos, y a veces al lado mismo, de suntuosas mansiones. Pero después de 1943 comienza una tendencia sostenida al desplazamiento de los habitantes de menores ingresos a los suburbios,

dando lugar a un crecimiento muy intenso de las áreas periféricas de la ciudad” (Mora y Araujo, 2000:245).

La explicación de este desplazamiento hacia los partidos suburbanos puede encontrarse en los bajos costos del transporte urbano y en la localización de talleres y fábricas de muy diverso tamaño, distribuidos geográficamente en los partidos de la primera corona.

En esta transformación del suburbio que deja de ser rural para convertirse netamente en urbano, pueden distinguirse dos procesos. El primero de ellos se desarrolló a lo largo del tendido de los ferrocarriles suburbanos y se fue reforzando paulatinamente por los recorridos del transporte automotor de pasajeros, que unió las estaciones ferroviarias.

El segundo proceso, que aún está en vías de consolidación, se gestó a partir de la ampliación y construcción de las autopistas viales, urbanizando fragmentos de la periferia lejana. Mientras que en el primero de ellos la expansión se realizó en forma tentacular, en el segundo adoptó un desarrollo de tipo insular o en archipiélago, incorporando definitivamente a la región los partidos del tercer cordón.

Dijimos en la Introducción que el factor tiempo juega un rol fundamental para comprender los procesos de evolución urbanística. Coincidimos con Soja que el tercer pilar en el que deberíamos sustentar los estudios de las transformaciones urbanas es la “historicidad”. Por este motivo, es que creemos que en el proceso de generación de los suburbios del Área Metropolitana de Buenos Aires pueden distinguirse dos momentos históricos precisos y que la resultante espacial de los mismos posee rasgos totalmente disímiles.

Historiadores, geógrafos, sociólogos y urbanistas han puesto de relieve dos etapas en la construcción y consolidación del proceso de suburbanización, en las que los actores que intervinieron fueron diferentes y el producto final fue totalmente distinto generando una morfología urbana diferenciada.

El primer momento, que hemos asociado con la suburbanización tentacular tiene como marco político un gobierno de perfil nacional y popular (primera

y segunda presidencia de Perón³) y luego se continúa con gobiernos que respaldan los intereses de una creciente clase media.

En el orden económico, la sustitución de las importaciones dio lugar al desarrollo de la industria nacional y a la creación de numerosos puestos de trabajo en el sector secundario. La oferta de empleos en este sector, se convirtió en un incentivo para la atracción de población inmigrante desde el interior del país hacia el área metropolitana; no obstante, la respuesta espacial fue pobre ya que los servicios, el hábitat y la infraestructura no estaban planificados para un crecimiento explosivo del número de habitantes.

En tanto que el segundo momento, que hemos relacionado con la expansión insular alcanzó su punto culminante durante el gobierno de Menem (desde 1989 hasta 1999, especialmente a partir de 1995). La economía industrial fue desapareciendo dejando su lugar a una economía basada en el sector financiero.

“El gobierno de Carlos Menem abrió las puertas al establecimiento de una alianza entre los sectores dominantes, nucleados en los grandes grupos económicos y la dirigencia política [...] El correlato económico de esta nueva alianza fue la modalidad que adoptaron las privatizaciones de las empresas públicas. Esa modalidad posibilitó la reconfiguración positiva de los grupos económicos nacionales, que reorientaron sus actividades hacia los servicios” (Svampa, 2005:107).

Según Svampa (2005) el cambio en el modelo de acumulación produjo una nueva modificación de las relaciones de clase, visible en el proceso de polarización social. En este punto, es preciso señalar que dicha polarización encuentra su expresión territorial en los enclaves cerrados.

En efecto, el conjunto residencial cerrado provee a sus habitantes de una cantidad de servicios y equipamientos superiores a los que podrían encontrar en la ciudad tradicional. Asimismo los aparta de todas las “visiones desagradables” que reflejan las fuertes desigualdades sociales

³ La primera presidencia del Gral. Perón se desarrolló entre 1946 y 1952 y su segundo período de gobierno entre 1962 y 1955.

(niños sin techo, gente revolviendo tachos de basura para comer, ancianos desprotegidos, etc.).

En la segunda etapa de suburbanización, la población se ha desplazado fundamentalmente desde los municipios más densificados (ciudad de Buenos Aires y primer cordón) hacia los partidos que todavía conservan vastas zonas rurales. Como veremos más adelante este movimiento de “rurbanización” no ha alcanzado aún cifras de importancia.

Sin embargo, a pesar de las marcadas diferencias en los aspectos formales y funcionales, no podríamos afirmar que se produjo una ruptura total entre el modelo de suburbanización de la primera etapa y el de la segunda. Quizás sería más acertado afirmar que sobre las bases de lo ya consolidado se comenzó a construir un nuevo patrón espacial dentro del cual, en la actualidad, nos encontraríamos en la cresta de la ola.

En ambas etapas de la expansión suburbana, la tecnología de la información y la comunicación ha sido la variable interviniente que ha facilitado la generación de los diferentes patrones espaciales.

En el patrón tentacular, la adaptación del tejido urbano residencial a la traza de las vías del ferrocarril, fundando nuevas localidades alrededor de las estaciones como “cuentas de un rosario” (Chiozza, 2000), y la aparición masiva de la televisión en la década del cincuenta al sesenta como medio de información por excelencia, plasmaron la posibilidad de residir en los suburbios y trabajar en la ciudad de Buenos Aires.

El patrón insular, en cambio, se estructuró sobre la base de las autopistas y de la movilidad individual. La contigüidad territorial empezó a carecer de sentido cuando a través de las redes informáticas se podía estar conectado en tiempo real con cualquier parte del mundo. La ciudad virtual ha ganado espacio sobre la ciudad real y en coincidencia, cobraría sentido la hipótesis de que el tejido urbano se iría fragmentando, junto con la cohesión social.

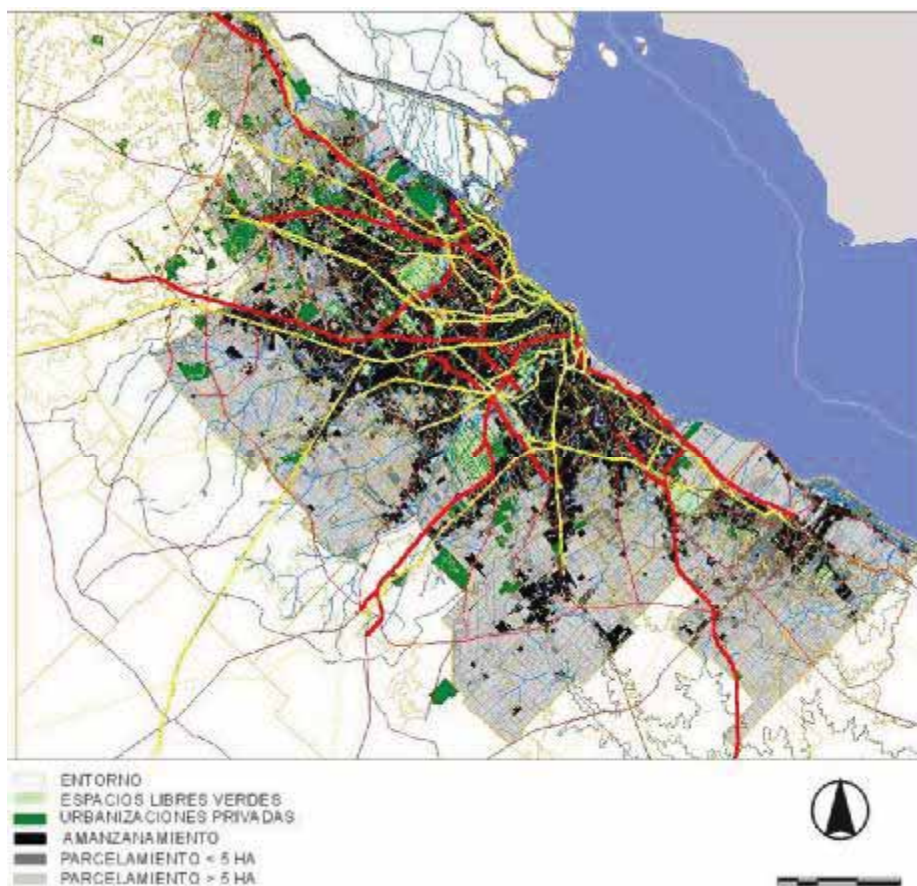
La suburbanización tentacular materializó el “derrame” de los puestos de trabajo en el sector secundario hacia la periferia y el auge del Estado de Bienestar donde los inquilinos de la Ciudad de Buenos Aires pasaron a

convertirse en propietarios de lotes suburbanos, y por procesos de autoconstrucción lograron el objetivo de la “casa propia”.

La población masivamente se fue radicando en las áreas suburbanas como se desprende de los censos nacionales confeccionados entre 1947 y 1970. *“El crecimiento de los suburbios coincide y se acomoda a la expansión de nuevas zonas de orientación industrial en toda el área periférica del Gran Buenos Aires”* (Schvarzer, 2000:214).

En la **Figura N° 3**, la mancha en negro que engloba toda la superficie urbana construida a lo largo de vías circulatorias es lo suficientemente gráfica, para mostrar la distribución de la población alrededor de los corredores de transporte.

Figura N° 3 – Ocupación del suelo en la región metropolitana



Fuente: Centro de Información Metropolitana – FADU / UBA, 2005

El segundo momento del proceso de expansión se corresponde con la privatización de las empresas estatales de servicios, con la terminación de las obras de autopistas y con la consagración de un modelo capitalista de exclusión social y de desempleo, que dividió socialmente a la población en “ganadores y perdedores” (Svampa, 2000).

Se trata de un modelo de acumulación del capital que tiene una resultante espacial concentradora: el hábitat en enclaves cerrados, el comercio y los servicios en grandes centros comerciales (*malls y shoppings*) y la pobreza en islotes o bolsones preferentemente en los partidos de la conurbación que rodean a la Ciudad de Buenos Aires.

Sin embargo, así como la suburbanización tentacular fue consolidando sobre el territorio grupos de población de clase media y baja, la suburbanización insular ha quedado restringida a la población de clase media alta y alta y el número de habitantes de los conjuntos residenciales cerrados sólo representa en la actualidad aproximadamente el 1% de la población del Área Metropolitana.

Este segundo patrón de crecimiento refleja los mecanismos de privatización adaptados a los servicios, al hábitat y al espacio público, por lo tanto, si bien en las cifras es aún escasa la población asentada en enclaves cerrados, la superficie destinada a este tipo de emprendimientos ya alcanza dos veces la superficie de la Ciudad de Buenos Aires, lo que significa que la capacidad locativa potencial de esta tipología de vivienda suburbana está lejos de su punto de saturación. En estudios anteriores (Vidal, 2005), hemos comprobado que el promedio de viviendas terminadas en las urbanizaciones cerradas llega aproximadamente al 40%. Los clubes de campo más antiguos poseen pocos lotes sin construir (entre el 10 al 15%), a diferencia de los barrios cerrados y urbanizaciones más recientes (desde 1997 en adelante) en las que sólo se ha consolidado una primera etapa de construcción.

Es de remarcar que este segundo patrón de suburbanización se distingue del primero por sus características de exclusión y de fragmentación socio-territorial. Mientras que en patrón tentacular las villas y los asentamientos

precarios fusionaron sus límites con los barrios obreros de autoconstrucción; los *countries* y los barrios cerrados se han esforzado por demarcar su perímetro, poniendo aún más en evidencia, la realidad de los marginados vecinos.

Hemos intentado resumir ambos procesos en el **Cuadro N° 1**:

Cuadro N° 1 – Procesos de suburbanización en la región metropolitana de Buenos Aires

	TENTACULAR	INSULAR
¿POR QUÉ? Génesis de los procesos de suburbanización	<p>Auge de los loteos populares</p> <p>Extensión de las líneas férreas nacionalizadas y subvencionadas por el Estado</p> <p>Aumento de la población inmigrante del interior del país hacia el conurbano</p> <p>Instalación de talleres y pequeñas fábricas en los partidos de la primera corona</p>	<p>Terminación de las autopistas metropolitanas</p> <p>Estabilidad económica</p> <p>Inversiones en el sector inmobiliario</p> <p>Migración urbana de las clases de mayores ingresos hacia la periferia</p>
¿CÓMO? Mecanismos de expansión urbana	<p>Adquisición de lotes en cuotas y a través de préstamos del banco Hipotecario</p> <p>Construcción con participación familiar</p> <p>Provisión individual de infraestructuras básicas (agua de pozo y evacuación a pozo negro)</p> <p>Aparición de nuevos medios de transporte de uso masivo (colectivos)</p> <p>Continuidad y consolidación del tejido urbano</p>	<p>Adquisición de viviendas llave en mano. Préstamos hipotecarios</p> <p>Empresas desarrolladora y constructora</p> <p>Provisión privada de servicios al conjunto residencial</p> <p>Uso intensivo del automóvil particular y modalidad “charter”</p> <p>Segregación y fragmentación del tejido urbano</p>

Fuente: elaboración propia. 2006.

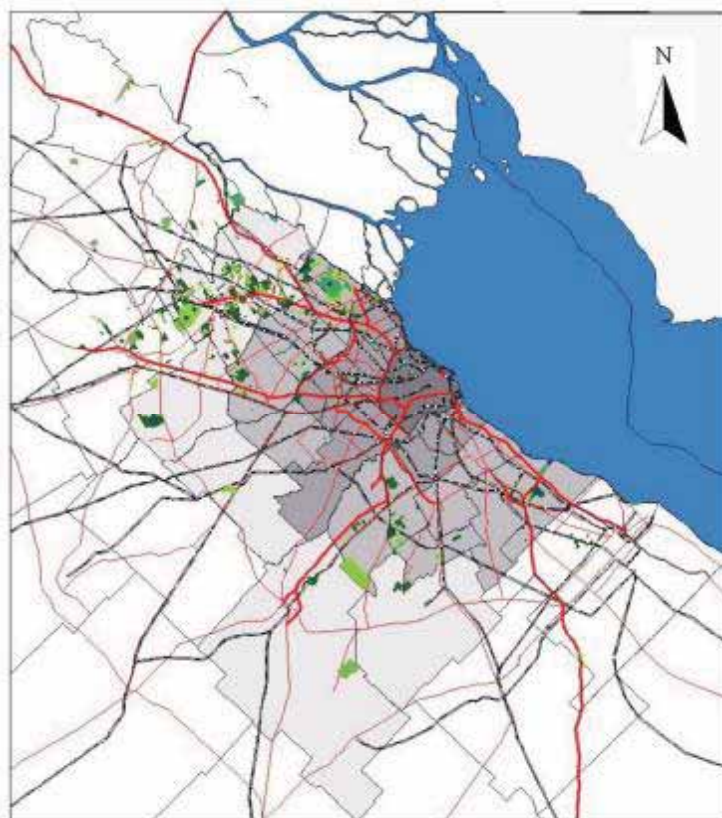
Resulta interesante poder comparar algunos componentes de ambos procesos, porque en los dos casos estamos en presencia de actores privados construyendo la ciudad pero con formas diferentes de accionar y en contextos políticos y económicos distintos, situación que debemos destacar para poder comprender diferencias y similitudes de los mismos y, a su vez,

poder explicar el actual “urbanismo cerrado” que se ha consolidado como tendencia en los comienzos de este siglo.

La primera época (suburbanización tentacular) se corresponde con el asentamiento de los sectores populares hacia el borde del primer cordón y en parte del segundo; en las localidades que se formaron alrededor de las estaciones de los ferrocarriles metropolitanos. Históricamente, esta etapa se ubica entre 1940 y 1960. Durante esos veinte años el porcentaje de propietarios en el área metropolitana se incrementó del 26,8 % en la primera fecha, al 58,1% en la segunda (Torres, 1999:14).

Con posterioridad a 1960, las áreas suburbanas siguieron creciendo, completándose los espacios intersticiales entre los principales ejes de transporte y recibiendo flujos migratorios provenientes no sólo del interior del país, sino también de los países limítrofes.

Figura N° 4 - Urbanizaciones privadas en la región metropolitana



Fuente: Centro de Información Metropolitana (FADU/UBA), 2005.

La segunda época de la suburbanización (insular) podría fijarse desde 1980 en adelante (**Figura N° 4**). Esta fecha, puede observarse en la región un nuevo proceso de expansión con características diferentes, que algunos autores han denominado suburbanización insular (Ciccolella, 2004:56) o urbanización en archipiélago (De Mattos, 2004:36; Vidal, 2005:137).

La principal diferencia radica en la condición socio-económica de la población que emigró hacia los suburbios. Se trata en este caso de un movimiento de las elites, en busca de mejores condiciones de calidad de vida urbana. Espacialmente los enclaves en los que se materializó este proceso, surgen como pequeños fragmentos de ciudad a lo largo de las autopistas

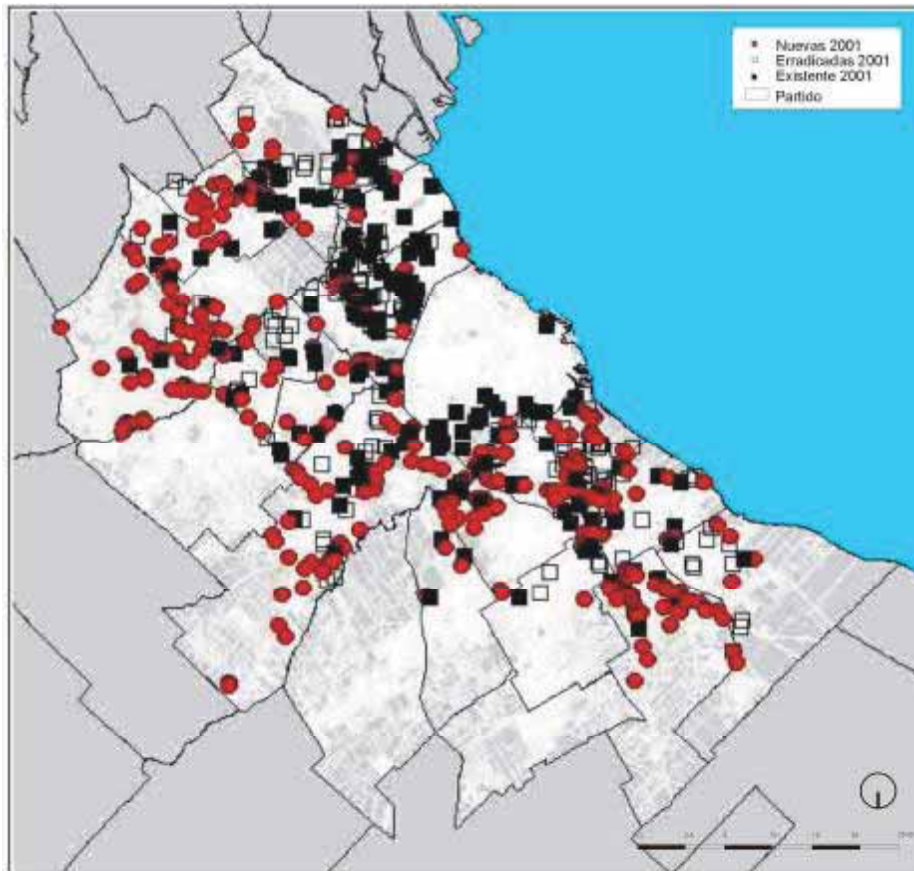
No podemos dejar de mencionar que paralelamente a los procesos de suburbanización insular y tentacular, se desarrolló un proceso por fuera del mercado inmobiliario (Torres, 1999; Chiozza, 2000; Yudnosky, 2000; Romero, 2000), que consistió en la apropiación ilegal de terrenos fiscales o privados por parte de sectores de población excluidos del mercado laboral formal. Estos enclaves de marginalidad se insertaron preferentemente dentro de la ciudad de Buenos Aires en la zona Sur y en los partidos del Gran Buenos Aires⁴, principalmente cerca de las áreas industriales, como puede apreciarse en la **Figura N° 5** en donde además se muestra la evolución de estos enclaves en los diez años transcurridos entre los dos últimos censos nacionales de población y vivienda.

Coincidimos con los autores mencionados precedentemente en que el proceso de suburbanización entre 1940 y 1960 está unido al cambio en la estructura productiva. Suburbanización e industrialización en el primer cordón del Conurbano conformaron un binomio inseparable. La producción manufacturera en este período se acrecentó en un 40% (Torres, 1999:12). Dentro del mismo, la tecnología del transporte jugó un rol fundamental en la

⁴ La denominación Gran Buenos Aires es aplicada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos para definir al territorio conformado por la Ciudad de Buenos Aires y los 24 partidos que la rodean. Puede consultarse en www.mecon.indec.gov.ar el artículo ¿Qué es el Gran Buenos Aires?

extensión de la mancha urbana, brindando a los trabajadores la posibilidad de desplazarse cotidianamente con costos muy bajos.

Figura N° 5 – Evolución de asentamientos marginales en la RMBA



Fuente: Centro de Información Metropolitana (FADU/UBA), 2005.

Es de destacar que tanto en el proceso de suburbanización tentacular como en el de suburbanización insular, el *laissez-faire* debido a la falta de controles urbanísticos permitió el crecimiento descontrolado de la periferia y facilitó a los actores privados la especulación inmobiliaria. En ambos casos la suburbanización dejó de lado la preocupación por los espacios públicos, que en el proceso primero aparecieron sólo residualmente y en el segundo caso, se contrajeron a su mínima expresión por efectos de la urbanización cerrada.

El primer proceso de suburbanización fue protagonizado por las clases populares. El acceso a un terreno propio y la vivienda ejecutada por autoconstrucción significó un ascenso social: el pasaje de inquilinos a propietarios.

“Los loteos populares permitieron el asentamiento legal de la población de bajos ingresos, gracias por una parte, a que las regulaciones eran nulas o mínimas y generaban una oferta de tierra de muy baja calidad, sin accesibilidad adecuada y sin infraestructuras ni equipamientos; por otra parte, eso se debió también al contexto económico, que basado en la incorporación al mercado de trabajo de los sectores populares dio lugar en esa época a una cierta redistribución económica” (Pirez, 1994:21).

Las empresas inmobiliarias subdividieron grandes fracciones rurales en los partidos periféricos y vendieron los lotes con planes de financiación a largo plazo. Sin embargo, no tomaron recaudos para proveerlos de infraestructuras básicas. Por lo tanto, la periferia metropolitana creció sin los mínimos servicios necesarios para asegurar una calidad de vida adecuada.

Durante un período de aproximadamente veinte años, entre 1940 y 1960, se produjo un explosivo incremento de la propiedad individual. Los loteos económicos en las áreas suburbanas y los mecanismos crediticios de los bancos oficiales, permiten entender este proceso. En la Ciudad de Buenos Aires, las clases medias podían tener acceso a la vivienda propia a través de la compra de departamentos en edificios de propiedad horizontal y en los suburbios la vivienda individual era su contrapartida.

Asimismo, en este período se afirmó la metropolización de la ciudad de Buenos Aires (Romero, 2000; Torres, 1999; Chiozza, 2000), básicamente durante el gobierno peronista (1945-1955), en un contexto político-económico de nacionalización de los servicios de transporte y comunicaciones, de sustitución de las importaciones y de fuertes flujos de migraciones internas hacia la región. El Estado estuvo estrechamente involucrado, como conductor del proceso económico y participó activamente en la generación de bienes y servicios.

El segundo proceso estuvo (y sigue siendo) protagonizado por las clases de altos ingresos, que también vislumbraron la oportunidad de habitar en la periferia y trabajar en la ciudad primada. En el imaginario de esta clase media alta el habitar en el *country* o en el barrio cerrado representó de alguna manera la adquisición de prestigio social y la creencia de alejarse de patologías urbanas tales como la violencia callejera, la inseguridad, la polución, etc. (Svampa, 2001:88; Lacarrieu y Thuillier, 2001:83).

El mismo alcanzó su punto culminante en la década de los 90. La implantación del modelo neoliberal, la desaparición del Estado en el control de los procesos de desarrollo urbano y la privatización masiva de las empresas de servicios fueron factores de importancia para atraer inversiones extranjeras que mayoritariamente se volcaron hacia la construcción y las infraestructuras viales. El mercado se convirtió en el conductor del proceso económico y el repliegue del Estado, cedió espacio para que los actores privados asumieran un papel preponderante en la provisión de bienes y servicios.

Pueden detectarse algunos puntos en común en el análisis de ambos procesos.

En primer lugar, se destaca que los mecanismos de especulación tuvieron una fuerte presencia. Los loteos económicos extendieron la periferia de una manera irracional, si se piensa en una lógica de provisión de infraestructuras de servicios. Las bajas densidades eran poco rentables para poder asegurar el tendido de las redes básicas. Las empresas inmobiliarias se contentaban solamente con subdividir el suelo en lotes de 8,66 metros de frente (las 10 varas que estipulaban las Leyes de Indias) y no aseguraban la provisión de agua, desagües y otros servicios básicos. De hecho, en la actualidad todavía extensas zonas de la periferia carecen de los mismos.

En la suburbanización insular, el negocio inmobiliario consistió en incorporar tierras de baja calidad (zonas de relleno, inundables o fracciones próximas a basurales) vendiéndolas a precios muy superiores a su valor real, mediante una hábil estrategia de marketing. Este proceso deja

comprometido el futuro de las ciudades en cuanto a sus posibilidades de crecimiento y a la provisión de servicios públicos.

En ambos casos se destacan los vacíos legales en materia urbanística, que han permitido aceptar numerosas excepciones en los códigos de planeamiento y/o edificación de los municipios. La Ley Provincial de Uso del Suelo y Ordenamiento Espacial fue sancionada recién en 1977, cuando la consolidación suburbana desprovista de infraestructuras de servicios era un hecho consumado. En cuanto a las leyes y reglamentos para controlar la urbanización privada, intentaron solucionar los problemas después de que estos se produjeron. La ausencia de una normativa específica para regular las urbanizaciones cerradas, ha dejado a criterio de cada partido decisiones que deberían ser comunes a todos ellos.

En ambos procesos es remarcable la permisividad de las reglamentaciones sobre el uso y ocupación del suelo.

A lo dicho agregamos que las políticas que explicarían el segundo proceso de expansión, estarían relacionadas con la flexibilización y desregulación económica, con la privatización de las principales empresas estatales de provisión de servicios públicos, y con la atracción de inversiones extranjeras directas hacia determinados sectores de la economía.

Resumiendo, a un siglo de construcción del área metropolitana como producto de la acción de actores privados individuales, se opone una década en la cual la construcción de lo urbano pasa a ser la resultante del obrar de un conjunto de actores privados colectivos. Al pequeño capital individual que construyó su vivienda en los suburbios como parte de un proceso continuo de asegurar su reproducción social, se le contrapone una fuerte inversión de capitales (nacionales y/o extranjeros) que colocan al hábitat como mercancía en un mercado global, buscando como fin último la reproducción del capital invertido. Estas dos formas de expansión de la urbanización, se expresan morfológica y funcionalmente en la configuración territorial, organizando dos paisajes superpuestos y con escasa articulación entre ellos uno de tipo areal, donde prevalece un orden local y el otro de tipo reticular que responde a una nueva lógica global.

3.2. Dinámica inmobiliaria y reestructuración metropolitana

En el apartado anterior hemos intentado describir sintéticamente los diferentes procesos que fueron consolidando la periferia de la región metropolitana (RMBA).

Como corolario surge que en las etapas mencionadas casi no existieron acciones de planificación a escala local o a escala regional. En todos los casos se trató de mecanismos de especulación con tierras urbanas, protagonizados por el mercado inmobiliario que aprovechó las coyunturas político-económicas adecuadas. Cabe acotar que la planificación urbana siempre llegó tardíamente, cuando las transformaciones estaban en marcha y sólo alcanzó para solucionar algunos aspectos parciales y no los problemas de fondo que surgieron de los loteos indiscriminados.

En la estructuración de la región urbana de mayor magnitud del país se pueden diferenciar tres patrones de expansión (Vapñarsky, 2000; Chiozza, 2000; Torres, 1999; Ciccollella, 2004 y Scobbie, 1986):

- a) la ciudad concentrada que se consolida hacia fines del siglo XIX
- b) la ciudad tentacular que se expande siguiendo la traza de los FFCC y de las vías que convergen en abanico hacia el centro
- c) la ciudad en archipiélago que incorpora los partidos más alejados de su región a través de un sistema de autopistas que conectan fragmentos urbanos esparcidos por todo el territorio

De los dos últimos patrones de expansión (tentacular e insular) nos centraremos en el segundo; es decir, donde la dinámica inmobiliaria fue plasmando el nuevo modelo suburbano de fragmentación del territorio. Nuestra intención consiste en analizar las diferentes dimensiones que han incidido en la configuración territorial de la periferia metropolitana, buscando algunos elementos para su explicación.

Si medimos temporalmente el período en el que se han desarrollado estos cambios, es bastante breve; puesto que la mutación más acelerada no ha cumplido aún tres décadas. Así lo expresa Prevot-Schapira destacando que:

“Buenos Aires fue un lugar e transformaciones rápidas y espectaculares cambios, que se pueden resumir bajo el término de metropolización: terciarización de la economía, privatización de los servicios urbanos, desarrollo del sector inmobiliario ligado a las nuevas formas de consumo y de esparcimiento, así como también aumento de la pobreza y de las desigualdades” (Prévot-Schapira, 2002:15).

Esta transformación se ha traducido en términos territoriales en una nueva configuración que ha llevado a investigadores como Blanco (2000) y Ciccollela (2004) a definirla como un proceso de “re-territorialización”, en el que las principales características serían:

- La modificación de los patrones locacionales de la industria metropolitana
- La expansión y generalización de nuevas modalidades de comercialización de productos y de servicios recreativos, con cambios en las condiciones locacionales
- La reactivación parcial del mercado inmobiliario
- La conformación de un patrón de expansión urbana residencial más complejo y diversificado
- Los cambios en la operación del sistema del transporte, construcción de nuevas infraestructuras y remodelación de las existentes
- La refuncionalización diferenciada de sectores de la ciudad

Entre todas estas modificaciones, nos interesa destacar las inversiones del capital privado para “producir urbanización”. Debemos hacer notar que si bien siempre ha habido un proceso de interacción entre el Estado y el mercado, en la década de 1990 el mercado fue quien estableció las reglas del juego y el Estado facilitó y acompañó estas inversiones dirigidas hacia el sector de bienes raíces. En este sentido, las investigaciones de A. Gorelik, dan cuenta de un “giro epocal” aludiendo a la modificación de tendencias de larga duración (el proceso de suburbanización tentacular) y acotando que

“la urbanización del capital privado, es decir, la conversión en negocio de fragmentos completos de ciudad o grandes extensiones territoriales no como asiento neutro de inversiones, sino en tanto ciudad y en tanto

territorio, es una aplicación económica que presupone en su propia lógica de rentabilidad la configuración, el funcionamiento y la naturaleza propiamente urbanas de sus emprendimientos” (Gorelik, 1999:22)

Al hablar de fragmentos completos de ciudad se puede afirmar que en este proceso existió una “metropolización selectiva” al intentar posicionar a la ciudad metropolitana dentro de las redes globales de comando, y que su puesta en marcha aumentó las fracturas intra-urbanas. Este quiebre se reconoce al hablar de “zonas luminosas” y de “zonas opacas”, según la terminología de M. Santos.

En la ciudad primada aparecen dualidades: el norte versus el sur; y en su área de influencia las coronas presentan diferencias en cuanto a nivel de pobreza desde el centro hacia la periferia. El territorio no es un escenario neutral, está conformado por áreas atractivas y áreas degradadas y la planificación urbana a destiempo no ha llegado aún a equilibrar estas inequidades.

Haciendo un poco de historia, es preciso recordar que los diez años precedentes al siglo XXI, se caracterizaron por la llegada de inversiones extranjeras directas (IED) focalizadas sobre ciertos sectores de la economía (bienes raíces, obras públicas, comunicaciones, energía, etc.) y por el repliegue del Estado como agente promotor de los procesos de desarrollo.

La mayor parte de estos flujos financieros recaló en las ciudades de mayor rango y en particular en la región metropolitana de Buenos Aires.

En un estudio llevado a cabo en la Universidad de Buenos Aires, se detectaron cinco ejes de inversión: a) las nuevas tipologías residenciales tanto en la ciudad primada (torres-jardín amuralladas) como en las zonas más alejadas de la periferia (clubes de campo, barrios cerrados, etc.); b) la localización de equipamientos de envergadura destinados preferentemente al consumo y al ocio (hipermercados, *shopping centers*, complejos cinematográficos, etc.); c) la concentración de las industrias en parques industriales de alta tecnología; d) la consolidación y/o ampliación de los distritos de gestión empresarial (especialmente dentro de la ciudad de

Buenos Aires); y e) la ampliación y reestructuración de la red vial y de transporte metropolitana (Ciccolella, 1999)

La ubicación de la inversión en estos rubros logró que la impronta territorial de la región se modificara aceleradamente, produciéndose un cambio sustancial en los patrones espaciales. La Ciudad de Buenos Aires que en décadas anteriores había ido expandiéndose en forma radio-concéntrica, impulsando sus “tentáculos” de urbanización hacia la periferia, de golpe “estalló” y sus “fragmentos” comenzaron a consolidarse en los partidos integrantes de la segunda y tercera corona.

Aplicando el enfoque teórico elaborado por Santos (1996), se advierte que el tejido urbanizado se ha extendido perdiendo compacidad, con una importante disminución de las densidades y con un predominio de las relaciones de “verticalidad” sobre las de “horizontalidad”.

Las verticalidades se pueden ver materializadas en la nueva organización económica de las empresas que requerían de algunos nodos (ciudades) para poder estructurar territorialmente sus redes. Las horizontalidades fueron perdiendo importancia, ya que la contigüidad entre territorios no es necesaria para el funcionamiento de este sistema global de ciudades.

Al igual que otros países de la región, el caso más cercano es Chile, en Argentina se produjo una irrupción de diversas redes de organización transnacionales que elevaron la jerarquía de algunas ciudades, convirtiéndolas en “modernas” y “competitivas”, y dejaron declinar al resto. Obviamente la ciudad de Buenos Aires se ubicó en las del primer grupo.

La ciudad y su área metropolitana, no quedaron al margen de los procesos de reestructuración económica y de las consecuentes transformaciones socio-territoriales que se desarrollaron aceleradamente durante la década de los noventa.

A pesar de no reunir las características de centro de poder y control, tal como Sassen (2003) describe a las ciudades que juegan un rol de importancia dentro del proceso de globalización económica; puede afirmarse que Buenos Aires constituye la región urbana más austral con

funciones de centro articulador entre las áreas subnacionales y los centros de poder mundial.

De tal forma que al cumplir con un papel asignado dentro del proceso de globalización, los impactos del mismo sobre su territorio han tenido una fuerte repercusión. Así mientras que determinados enclaves urbanos se asocian al modelo global de ciudades, amplias áreas dentro de la región han quedado totalmente marginadas del proceso.

El paisaje físico fragmentado es parte de una nueva realidad de la urbanización, que marca el comienzo del siglo XXI y que encuadra los procesos de segregación social.

En este punto es conveniente reiterar que la transformación económica estaría incidiendo en la mutación del modelo de ciudad, que sin perder del todo algunos elementos propios de su identidad, tiende a adoptar un patrón espacial difuso de crecimiento.

El concepto de “angelización” planteado recientemente por la Red de Investigadores Iberoamericanos⁵ da cuenta en forma muy gráfica de este fenómeno. La expansión de la región metropolitana de Buenos Aires se asocia a formas territoriales dispersas. Las nuevas superficies urbanizadas se distribuyen como un archipiélago de conjuntos cerrados por toda la periferia, concentrándose en mayor medida sobre los corredores norte y noroeste. Vale decir, que estaríamos asistiendo a la transformación del modelo de un área urbana monocéntrica y compacta, en otro cuyas principales características son la dispersión y el policentrismo.

“La ciudad emergente en esta fase de modernización capitalista constituye la expresión de una sociedad organizada según un modelo estructurado en base a nodos y redes, donde – como afirma Castells (2001)- la lógica enfrentada del espacio de los flujos y del espacio de los lugares estructura y desestructura simultáneamente las ciudades, que no desaparecen en las redes virtuales, sino que se transforman en la interfaz entre la comunicación electrónica y la interacción física mediante la combinación de redes y lugares” (De Mattos, 2002).

⁵ En el VIII Seminario de la Red de Investigadores Iberoamericanos celebrado en mayo de 2004 en la ciudad de Río de Janeiro, se adoptó el neologismo *angelización* para caracterizar un modelo de ciudad semejante al caso de Los Ángeles. Para más detalles ver Actas del Seminario.

El cambio de estrategia económica y política, basada en la desregulación y la apertura externa propias del neoliberalismo, acarrearón cambios significativos en la producción y en la correspondiente base económica, tanto a nivel nacional como a nivel urbano. Hay una notoria reestructuración del mercado de trabajo, que conlleva a una redistribución de actividades en el territorio y, por consiguiente, a la relocalización de ciertos estratos de la población. Ello es verificable en la región metropolitana, en donde se pueden observar dos procesos simultáneos:

1. El crecimiento de las “villas miseria” y asentamientos precarios en la ciudad de Buenos Aires y en la periferia
2. La migración de los estratos medios altos hacia los partidos suburbanos

En el orden económico, el crecimiento en la década de los 90 de las inversiones extranjeras directas (IED), tuvo como consecuencia una mayor participación del capital privado en áreas estratégicas tales como las telecomunicaciones, las finanzas, la minería, la energía, etc., y fundamentalmente en los procesos de desarrollo urbano.

Coincidimos con De Mattos (2004) al afirmar que en este proceso de acumulación flexible, es el capital privado el principal artífice de las transformaciones socio-territoriales. En efecto, las reglas de juego favorecieron el avance de los actores privados y los colocaron como protagonistas del proceso de expansión de las áreas urbanas (De Mattos, 2004: 22). Mientras tanto, el Estado se replegó y en lugar de plantear una estrategia para controlar los procesos de expansión del capital, se limitó a crear un entorno de negocios favorable.

Citando la investigación realizada por el Programa de Estudios sobre Reestructuración Metropolitana en Buenos Aires (PROREMBA/UBA), se destaca que la inversión extranjera directa se destinó en rasgos generales de la siguiente manera: alrededor de 2.000 millones de dólares en la ampliación de la red de autopistas; 2.500 millones de dólares en centros de negocios; 4.000 millones de dólares en equipamientos comerciales y de

entretenimiento; 12.500 millones de dólares en nuevas formas de organización del espacio residencial; 1.000 millones de dólares en hotelería internacional y 6.500 millones de dólares en creación de plantas industriales (Ciccolella, 1999).

Este monto de inversiones significó, entre 1990 y 1997, una concentración del 25% del total de los fondos ingresados al país en la RMBA.

Hacia el final de la década, más precisamente en el transcurso del año 2000, la provincia de Buenos Aires recibió 5.451 millones de dólares en IED, cifra equivalente al 36,2% del total de inversiones realizadas en el país, revirtiendo la tendencia decreciente que se había producido en 1999 (*Reporte Inmobiliario.com*, abril de 2004).

El informe también consigna que el 89,6% de esas inversiones (US\$ 4881 millones) se concentró en 16 partidos de la provincia, de los cuales 14 pertenecían a la región metropolitana recibiendo la industria de la construcción casi un 32% de los flujos. Gran parte de ellos se canalizó en el eje de dirección noroeste, en la construcción de una nueva forma de complejos residenciales: barrios cerrados, clubes de campo, clubes de chacras y pueblos privados. Actualmente, la superficie que ocupan estos emprendimientos en la región equivale a casi el doble de la superficie de la Ciudad de Buenos Aires, o sea, alrededor de 350 km² (35.000 hectáreas de suelo privatizado). Aproximadamente un tercio de los mismos (alrededor de 150) se ha localizado en el partido de Pilar, ubicado a 60 Km del centro de la ciudad primada y con una vinculación directa a través del Acceso Norte (Autopista Panamericana).

La tendencia de inversores y desarrolladores se ha canalizado preferentemente hacia la zona norte de la Ciudad de Buenos Aires y hacia la subregión norte y noroeste del conurbano bonaerense, según una encuesta realizada por la publicación electrónica “Reporte Inmobiliario” (2006). Este boletín, de difusión *on-line*, realizó un relevamiento entre 140 asistentes a una jornada sobre Real Estate y de las cifras recogidas se extrajo la siguiente información:

- a) El segmento del mercado inmobiliario que más atraía a los inversores eran las residencias en la ciudad de Buenos Aires (32% de los encuestados), seguido por las oficinas y las urbanizaciones cerradas (17%), y en un último término se ubicaban los parques industriales (13%) y las viviendas en el interior del país (9%).
- b) La zona que concentraba las preferencias de los encuestados fue la zona norte de la Capital Federal (38%), seguida por la zona norte y noroeste del conurbano (25%) y el resto se dividió entre el interior del país y las zonas sur de Capital y conurbano.

En tanto que las encuestas dirigidas a los desarrolladores revelaron que

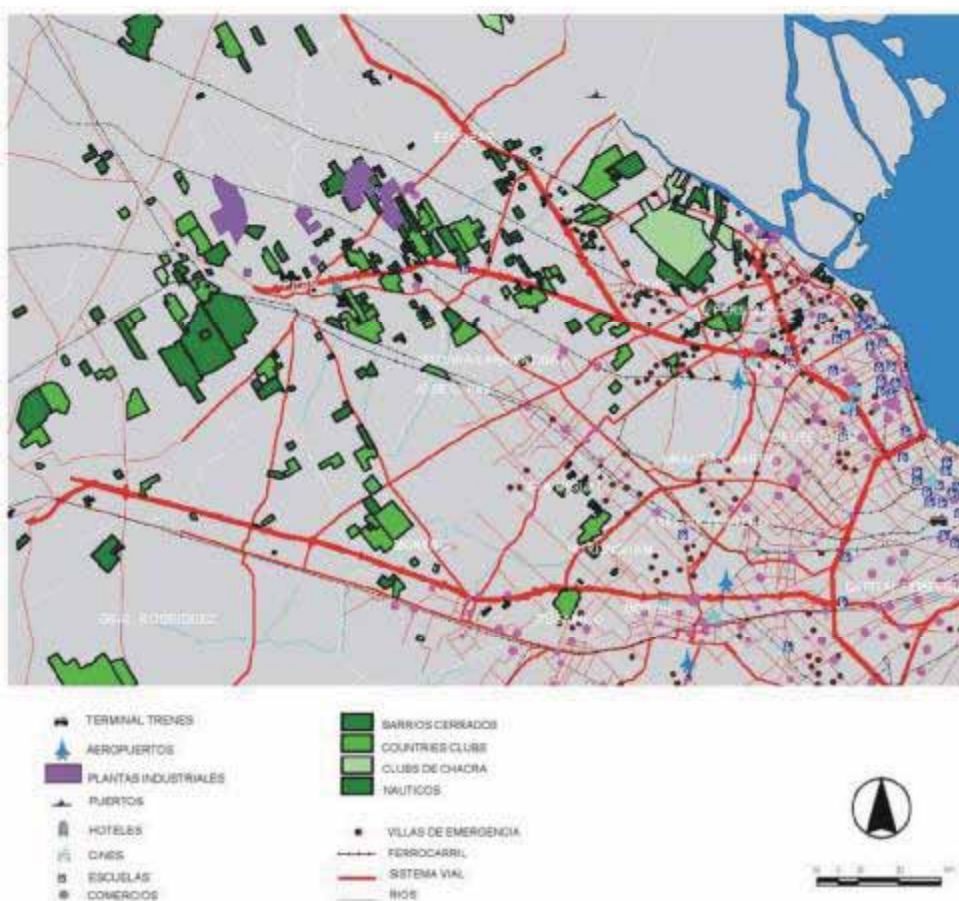
“Un 39% invierten fondos propios para financiar sus obras. Un 31% lo hace a través del sistema de pre-venta, mientras que un 16% busca financiamiento en inversores particulares. La opción de recurrir a familiares y amigos registró el 19% de los votos. Cuando se les preguntó a los inversores cuál era el factor más limitante para llevar adelante negocios inmobiliarios respondieron en un 33% que era la falta de financiamiento. Un 25% se inclinó por mencionar el aumento de los costos y un 22% se refirió a la inseguridad jurídica” (Reporte Inmobiliario, 24/07/06)

La dinámica inmobiliaria generada en la región muestra claramente la preferencia de expansión sobre el corredor norte. Esta situación va asociada a un factor histórico: la zona norte fue la primera en concentrar zonas de casa-quintas de fin de semana y dentro de la Ciudad de Buenos Aires los barrios de Palermo, Belgrano, Recoleta fueron los que tradicionalmente albergaron a las clases socio-económicas más altas; por este motivo, no es de extrañar que en dichas zonas la cobertura de servicios y de equipamientos fuera superior a la de otras zonas de la región: Por otra parte, en materia de accesibilidad, fue la primera en concretar una conexión directa con la ciudad central mediante el Acceso Norte- Autopista Panamericana.

La interpretación de la **Figura N° 6** permite inferir un crecimiento de los emprendimientos sobre los corredores de transporte en dirección norte y noroeste, que resulta desequilibrado con respecto al resto de la región. Tanto los conjuntos residenciales privados, como los parques industriales y los equipamientos comerciales, se han ubicado en esta subregión concentrando la mayor parte de las inversiones.

Cabe agregar que en la Ciudad de Buenos Aires se encuentran actualmente en construcción, más de doscientos edificios en torre de alta calidad (*Reporte Inmobiliario*, 2005); y por otro, en el conurbano bonaerense, los ejes norte y noroeste reúnen más del 75% de los conjuntos residenciales privados (Vidal-Koppmann, 2006; Ciccollela, 2004).

Figura N° 6 – Emprendimientos en los corredores norte y noroeste



Fuente: Centro de Información Metropolitana, FADU / UBA, 2006

A esta concentración de la inversión privada se contraponen una vasta periferia, con municipios donde la población con necesidades básicas insatisfechas supera el 30%.

Dentro de la dinámica de la globalización, se ha intensificado la oferta de capital inmobiliario altamente especulativo, y que dicha oferta considera la tierra metropolitana como un medio privilegiado para su valorización y para su reciclaje. En este contexto puede explicarse el auge de los megaproyectos privados en la periferia del aglomerado bonaerense; encubierto por un discurso basado en el retorno a la naturaleza y en la obtención de una mejor calidad de vida.

Si bien en algunas investigaciones (Caldeira, 2000; Dammert, 2001) aparece la temática de la seguridad de las personas y de los bienes como uno de los factores que han impulsado el crecimiento de las urbanizaciones cerradas; detrás de todos esos argumentos está presente el tema de la especulación inmobiliaria.

En este sentido y volviendo sobre otro artículo del mencionado *Reporte Inmobiliario* se señala que los inversores privados buscan en el negocio de bienes raíces una manera segura de colocar sus ahorros. La inversión inmobiliaria ha retomado el protagonismo frente a otras opciones en virtud de haberse configurado en la percepción del ahorrista como un refugio seguro de su capital, identificando propiedad con resguardo de valor.

“Esto sucede porque el incremento de los valores inmobiliarios supera en la actualidad en más del 80% al aumento del índice general de precios al consumidor, poniendo de manifiesto el resguardo que representa la opción inmobiliaria frente a la inflación” (Reporte Inmobiliario, 6/02/06).

Indudablemente, el fin último de las intervenciones privadas en la región ha sido el de generar buenas ganancias, dejando de lado cualquier preocupación sobre ordenamiento urbano. Bajo el impacto de la liberalización económica y de la desregulación se integraron factores semejantes a los que impulsaron el *sprawl* norteamericano en las grandes ciudades (De Mattos, 2004:28). Creemos que algo semejante sucedió en Buenos Aires, lo que explicaría esta expansión de la periferia.

Los cambios más importantes se manifestaron en: la segregación social y la expansión sin límites de la metrópolis, consolidando la maximización de la plusvalía urbana como el principal criterio urbanístico. Esto ha configurado

una lógica exclusivamente capitalista de la producción y reproducción metropolitana. Dentro de la misma, se pueden reconocer dos momentos el de la sustitución de las importaciones con la consiguiente industrialización del área metropolitana y el de la desaparición de las industrias reemplazadas por el crecimiento de los servicios y la expansión insular de la región.

El primero de los momentos es el generador de un movimiento centrípeto, ya que atrajo hacia la región población del interior y de países limítrofes con la oferta de puestos de trabajo en fábricas y talleres. El segundo es centrífugo, al crear empleos calificados fuera de la ciudad y provocar la localización en la periferia de sectores de altos ingresos.

En otras grandes metrópolis de Latinoamérica también se ha podido verificar una dinámica similar. En Buenos Aires como en San Pablo, se distinguen dos etapas en la especulación inmobiliaria: la de los años 40/70 con los loteos y la venta de terrenos en cuotas en los partidos suburbanos (actores privados con capitales nacionales y destinatarios de bajos recursos) y la oleada de los *developers* de la década de los 80 en adelante.

En ambos casos, la legislación urbanística llegó tarde; es decir, tratando de solucionar los problemas después de que se habían producido y no anticipándose a los mismos.

La inversión en bienes raíces a gran escala no es novedosa como estrategia de acumulación y reproducción del capital, aunque para la región metropolitana haya sido impactante en términos de una re-territorialización de actividades y haya incidido de manera directa en la estructura urbano-regional. Harvey (2003) explica en su obra *El Nuevo Imperialismo* cómo ocurrió en Nueva York en la década del 70 el crecimiento del mercado inmobiliario para dar cabida a un *superavit* de capital; y a su vez, M. Davis en *Ciudad de Cuarzo* (1993) también señala una situación semejante para explicar el crecimiento de Los Ángeles en la década del 60.

Evidentemente la inversión en el mercado inmobiliario ofrece un refugio seguro al capital y permite su reproducción, siempre acompañado por políticas públicas complacientes, sin medir los riesgos que ello implica al generar un proceso de urbanización descontrolado. Sin embargo, Harvey

destaca en la obra citada que esta inversión de bienes raíces llega a un “techo” y cuando ello sucede aparecen en el panorama una cantidad de viviendas desocupadas, que a la larga van acumulando una importante deuda impositiva. Traslademos esta lógica a la dinámica de los enclaves cerrados.

En principio, la expansión de las urbanizaciones se fue gestando paulatinamente (desde fines de los sesenta hasta mediados de los ochenta) acompañada por las infraestructuras viales (autopistas).

En un segundo momento, que podemos precisar en nuestro caso a partir de 1990, la “industria inmobiliaria” hizo eclosión y comenzaron a construirse una enorme cantidad de proyectos cada vez de mayor tamaño en cuanto a superficies ocupadas, co-determinando la localización de equipamientos privados de envergadura (universidades, hospitales privados, hipermercados, etc.).

Un tercer momento, consistió en la desaceleración y estancamiento después de la crisis político- económica de 2001. Finalmente, el mercado inmobiliario se reposicionó a partir de 2003 y las estadísticas comenzaron a mostrar un aumento siempre en alza de la industria de la construcción.

Puede apreciarse a través de los medios de comunicación masiva la evolución de este proceso. Los dos diarios de mayor tiraje a nivel nacional Clarín y La Nación, hacia 1995 empezaron a publicar una vez por semana una página dedicada a los *countries* (así se llamaba esta sección). Entre 1998 y 1999 la sección se amplió y pasó a ser un suplemento que ambos diarios entregaban una vez por semana. Era posible encontrar casi siempre los lanzamientos de pre-venta de nuevos proyectos de urbanización. Se podía seguir el crecimiento de los proyectos viendo los planos de completamiento de las sucesivas ventas de lotes y de viviendas construidas bajo la modalidad “llave en mano”.

Sin embargo, durante el año 2001 los suplementos fueron decreciendo en número de páginas, de auspiciantes y de nuevos proyectos puestos en el mercado; hasta que se produjo una absorción del Rubro *Countries* dentro de la sección de ventas de propiedades. Esta situación se mantuvo

aproximadamente hasta fines de 2004, momento en el que se notó un marcado “rebrote” de las urbanizaciones privadas y la sección dedicada a las mismas adquirió nuevamente su status de suplemento, con mayor número de páginas y con la promoción de proyectos “antiguos” y recientes.

Debemos hacer notar que entre los conjuntos de urbanizaciones promocionados y la efectiva consolidación de los mismos se extiende una enorme brecha. En la mayoría de los proyectos sólo se ha construido menos de la mitad de lo planificado, ello se debe a que en ninguno de los municipios existe una legislación que imponga plazos para su finalización y por lo tanto, amplias fracciones de suelo destinados a futura urbanización siguen en los catastros municipales figurando como suelo rural sin mejoras.

Por otra parte, a principios de 2002 la provincia de Buenos Aires constató mediante relevamientos aerofotográficos que existían cantidad de viviendas construidas dentro de las urbanizaciones cerradas no declaradas, los lotes figuraban como baldíos, en consecuencia, fue necesario comenzar un revalúo inmobiliario para toda la región. Hasta el presente puede deducirse que la situación no se ha saneado, ya que siguen apareciendo noticias periodísticas de evasores impositivos “descubiertos”.

Analizando las cifras publicadas del último relevamiento realizado por la publicación *on-line Verde Country* se advierte que aproximadamente un 60% de las urbanizaciones existentes no se han terminado. En muchos casos hay terrenos vendidos pero sin construir; en otros casos, hay viviendas sin vender y en los denominados pueblos privados hay numerosos barrios proyectados pero no materializados. Nos preguntamos entonces ¿qué sucederá con el mantenimiento de estos conjuntos si la cantidad de propietarios no es suficiente para afrontar los costos? ¿Cómo podrá funcionar un proyecto de veinte barrios cuando sólo se lograron concretar tres o cuatro? ¿El equipamiento comunitario pensado para una demanda mayor se instalará igualmente, a sabiendas de que la situación ocasionará un déficit financiero? A estas y otras cuestiones todavía no se les ha encontrado respuesta.

En cuanto a la dimensión socioeconómica, las transformaciones generadas a partir de la implantación de cientos de urbanizaciones cerradas, son motivo de reflexión. Los *country clubs* y los barrios privados han puesto en evidencia los intereses de determinados sectores de la sociedad (clases medias en ascenso y clases medias-altas) de agruparse en comunidades homogéneas donde el “pasaporte” para ingresar a las mismas está condicionado al monto de sus ingresos. La suburbanización de las elites se ha justificado aludiendo a la necesidad de estos grupos de buscar una mejor calidad de vida y de escapar de los “males” de la ciudad abierta. Sin embargo, detrás de estos argumentos se oculta la necesidad de diferenciación:

“...es lógico suponer que esta población representa una conciencia de clase que intenta diferenciarse del resto de la ciudad. Se procura así formar una comunidad que utiliza un referente espacial y una barrera física para autodefinirse socialmente y auto-defenderse de las patologías urbanas negativas. La exclusividad tiene por lo tanto un referente social y necesita ser salvaguardada y protegida mediante exclusivos mecanismos de seguridad. Esto se logra mediante dos fórmulas: la presencia del muro perimetral y la cancelación del derecho de paso” (Cabrales Barajas y Canosa, 2000:6).

Todos los cambios señalados han contribuido a impulsar una singular modificación de la imagen y del paisaje urbano, en consonancia con la ya aludida evolución desde la ciudad compacta y autocentrada, hacia otra organizada reticularmente, abierta y difusa.

Concretamente la tendencia a la formación de una ciudad-región quedó consolidada a fines de la década de los 90 con la incorporación de los partidos de la tercera corona a través de la red de autopistas. Los rasgos de esta tipología de ciudad han sido descritos en detalle por De Mattos (2004:36) y son también aplicables a nuestro caso:

- pérdida de población del núcleo central y mayor crecimiento en los bordes de la mancha urbana
- creciente policentralización de la estructura, la organización y el funcionamiento metropolitanos

- aparición de un espacio híbrido intersticial ni estrictamente urbano ni estrictamente rural
- proliferación de nuevos artefactos urbanos de gran potencial estructurante

Se ha pasado de un territorio estructurado en base a la articulación horizontal, a otro cuya base es la integración en vertical de diferentes redes. (Ciccollella, 2004; Prévot-Schapira, 2001; Bozzano, 2000). El efecto de la compresión espacio-temporal como consecuencia de las tecnologías de información y comunicación ha modificado la estructura jerárquica de las ciudades que componen la región metropolitana, y sus huellas en el territorio se traducen en el paisaje difuso que conforma el cordón más lejano de la periferia, donde se alternan fragmentos urbanos con extensas áreas rurales.

Se trata de un proceso de “rurbanización” discontinuo, donde población de alto nivel socio-económico se ha instalado en los suburbios y población de bajo nivel socio-económico también se ha asentado allí de forma precaria alentada por la posibilidad de empleos, que en muchos casos no son seguros ni integran el circuito de la economía formal.

Asimismo es dable afirmar que esta franja de borde de la región metropolitana es altamente dinámica y en constante transformación; probablemente, en el transcurso de la próxima década pueda establecerse una tendencia clara, ya sea de ocupación y de crecimiento o bien, de desaceleración de la expansión.

Por el momento, hay coincidencia en que en el nuevo modelo emergente las urbanizaciones cerradas constituyen una de las transformaciones de mayor importancia en cuanto a la modificación de la base económica y en lo referente a los patrones socioeconómicos de localización espacial de la población.

Este modelo implicaría el avance de los sectores de ingresos medio-altos sobre los sectores populares, como sujetos de la expansión metropolitana. Asimismo modificaría el tipo de ocupación del suelo y de sus valores en el

mercado de tierras, al convertir suelos de alta productividad agropecuaria y extractiva en zonas residenciales de baja densidad.

La dinámica inmobiliaria generada en torno a las urbanizaciones cerradas ha transformado la plusvalía del suelo urbano en todos los partidos de la periferia. Este cambio se traduce dentro de los municipios en la contigüidad espacial de zonas pobres, con asentamientos precarios y basurales a cielo abierto y de zonas de enclave con todos los servicios y viviendas de alto costo. La modificación sustancial en los costos del suelo, aun sin urbanizar, nos lleva a preguntarnos ¿qué lugar queda para la vivienda de las clases de menor poder adquisitivo? ¿Tendrán siempre que seguir relegadas a los espacios “descartados” por la especulación?

4. LA “ANGELINIZACIÓN” DE LA PERIFERIA METROPOLITANA

El surgimiento de formas privadas de urbanización y la emergencia de nuevas centralidades ha provocado una mutación sobre el territorio de la periferia metropolitana que va más allá de la fragmentación espacial y que se adentra en la auto-segregación de determinados estratos de la sociedad y en el debilitamiento de los municipios metropolitanos frente al avance de posibles formas de gobernabilidad privadas.

Estos procesos tendrían como antecedente y modelo el comportamiento de áreas metropolitanas en otras latitudes, tal es el caso de Los Ángeles como ejemplo paradigmático. De la comparación surgen convergencias y divergencias, que permiten explicar el comportamiento de la región metropolitana de Buenos Aires frente al “fenómeno country”.

4.1. Evolución del “*fenómeno country*” en la RMBA

Después de haber transcurrido más de dos décadas desde que el fenómeno de las urbanizaciones cerradas hiciera su irrupción masivamente en la región metropolitana de Buenos Aires, se ha podido constatar que lejos de ser una moda sin mayores consecuencias, su impacto sobre la región ha generado una multiplicidad de situaciones que es preciso estudiar y resolver.

La presencia de más de cuatrocientas urbanizaciones privadas, con distintas dimensiones y tipologías, ha alterado las relaciones entre espacio público / espacio privado, espacio urbano y espacio rural; y ha enfrentado la realidad de los “instalados” con la de los “desposeídos”, poniendo una vez más en evidencia, la enorme brecha que separa a los sectores más altos y más bajos de nuestra sociedad.

Analizando el origen y la evolución seguida por las urbanizaciones cerradas, es posible comprobar que si bien las tipologías guardan una cierta semejanza a lo largo del tiempo, se evidencian diferentes momentos en la

construcción y desarrollo de los proyectos que responden a una lógica de apropiación del espacio distinta.

Asimismo la visión comparada de este proceso acaecido en la región metropolitana con procesos similares y contemporáneos que ocurrieron en países vecinos (Brasil y Chile) contribuye a encontrar elementos para su explicación.

En nuestro país el epicentro de las urbanizaciones cerradas fue el área metropolitana de Buenos Aires; aunque en la actualidad el fenómeno se ha difundido en otras ciudades del interior abarcando núcleos de diferentes tamaños y con diferentes roles en el sistema urbano.

El primer ejemplo temprano de club de campo es el Tortugas Country Club que fue construido en el partido de Pilar en 1930. El predio adquirido poseía una extensión de 280 hectáreas y fue subdividido en 430 lotes. En la actualidad, hay construidas 385 viviendas que van desde los 180 a los 800 metros cuadrados.

El proyecto partió de la iniciativa del empresario español Antonio Maura y Gamazo. El 22 de agosto de 1930 se constituyó el club de campo Tortugas como sociedad anónima, cuyos fines eran la práctica del polo, golf, natación, etc. El club se complementó con la construcción de chalets para uso de los accionistas y socios.

En aquella época, para llegar hasta el predio era necesario tomar el tren en dirección a la estación Mathew (en el partido de Pilar) y desde allí un sulky¹ hasta el club. Hoy día, la autopista Panamericana –ramal Pilar es la forma de vinculación más directa y rápida.

Es interesante la descripción que del mismo aparece en una guía de *countries* y barrios cerrados, de circulación actual en la web:

“Tortugas Country Club fue fundado en 1930 por la familia de Huberto Roviralta y hoy es uno de los más selectos del país, donde a pesar de las caras famosas la privacidad es una regla de oro. A 40 Km de la Capital, cuenta con residentes estables, de fin de semana y temporarios y con un centro deportivo consagrado principalmente al polo, la equitación y el golf :en sus 200 hectáreas –protegidas por paredes de tres metros de altura y

¹ Medio de transporte rural consistente en un carro de dos ruedas tirado por un caballo.

una profunda zanja que la circunvala- encierra una historia particular” (Guía Verdecountry.com, octubre 2006).

En este breve anuncio que detalla los beneficios ofrecidos por el *country*, hay cuatro puntos a destacar. El primero de ellos, es la alusión a la distinción, centrándola en la figura de un personaje de la farándula local famoso después de su casamiento con una conductora de televisión muy reconocida y apreciada por los sectores populares. Pareciera que si las “caras famosas” adoptaron este lugar, ese hecho aumenta la plusvalía del sitio.

El segundo punto a considerar es la privacidad. Nadie va a ser molestado aunque sea reconocido y famoso. Quizás ello explique por qué la mujer de un jefe del narcotráfico colombiano vivía en un *country* (no en éste precisamente) y por qué también en otras urbanizaciones semejantes fueron ocultados rehenes de secuestros extorsivos. Indudablemente funcionó esta cuestión de la privacidad

En estos casos la privacidad llega al límite de no tener la menor idea de qué es lo que está ocurriendo en la casa vecina. En este punto el concepto de comunidad entra en conflicto, ya que el control social que es inherente a estas agrupaciones, demostró no ser efectivo. Pero por las apariencias del anuncio publicitario la privacidad se muestra como una fortaleza y no como una debilidad.

El tercer punto hace notar la ocupación permanente del predio, al mencionar las familias que se han establecido de manera definitiva. Obviamente este es uno de los elementos más favorables, ya que tácitamente está dando a entender que el conjunto residencial es muy apropiado para la vida cotidiana, que al haber mayor cantidad de propietarios residentes las cuestiones referidas al pago de expensas y al mantenimiento del lugar no serán descuidadas. Asimismo el alto grado de consolidación, acrecentado por sus 75 años de trayectoria, presenta al conjunto como un “auténtico” barrio.

Por último, el tema de la seguridad se destaca de forma contundente. El muro de más de tres metros y la fosa perimetral, evocan la imagen de una fortificación o de un castillo. ¿Defenderse de qué y de quién? Parecería que el entorno del *country* es decididamente peligroso.

Sin embargo, para los conocedores de la zona, la localidad de Tortuguitas no es otra cosa que un pueblo tranquilo y con características rurales, alejado de la violencia cotidiana de las grandes metrópolis.

Es preciso señalar que la creación de este club de campo como los que se proyectaron y construyeron en los siguientes veinte años tenían como motor la actividad deportiva. El acceso a los mismos era controlado de igual manera que el acceso a cualquier entidad deportiva restringida al uso de socios y de sus invitados. Las residencias al no ser habitadas de forma permanente tampoco eran demasiado lujosas.

Entre 1940 y 1960 sólo se construyeron ocho clubes de campo, de los cuales seis estaban ubicados en las zonas norte y noroeste. Ninguno de ellos fue pensado como lugar de residencia permanente; no obstante, con el correr del tiempo se fueron agregando y mejorando servicios y equipamientos.

No se trataba de un fenómeno masivo o de una nueva forma de operación del mercado inmobiliario. Por el contrario, en la década del 40 al 60 la empresa inmobiliaria estaba volcada hacia los loteos económicos que eran vendidos en cuotas a las clases asalariadas de menores recursos, como ya se expusiera anteriormente.

Diez años después, entre 1960 y 1970, la cifra de clubes de campo se duplicó y tímidamente hicieron su aparición en la zona norte, noroeste y sur dos barrios privados; es decir, una tipología nueva ya que el uso de las viviendas dejaba de ser temporario para devenir en permanente.

La etapa en la que se produjo el “boom” de los *country-clubs* está comprendida entre 1970 y 1980, momento en que se construyeron 40 clubes de campo, concentrando las zonas norte y noroeste el 85% de las urbanizaciones.

A nuestro juicio, varios factores se encuentran relacionados con el aumento de los clubes de campo: la industrialización, el aumento de la cantidad de automóviles por habitante y las mejoras en las vías de comunicación.

Así como en el período 1940/1960, los obreros de la industria pudieron acceder a la vivienda propia, en lotes alejados pero comunicados gracias a la extensión de los recorridos de los ferrocarriles suburbanos y las redes de transporte automotor de pasajeros; la clase empresarial emergente de los años 70 invirtió en viviendas secundarias de fin de semana, en lugares próximos a la ciudad de Buenos Aires y a los partidos de la primera corona donde muchos de ellos poseían su primera residencia.

Los clubes de campo ofrecían la ventaja de los equipamientos deportivos comunes y del mantenimiento de los jardines y áreas externas a la vivienda. La ruta Panamericana, más adelante convertida en autopista, había comenzado a construirse hacia finales de 1960, mejorando la comunicación del corredor norte, por lo tanto, los municipios que quedaban al borde del Conurbano bonaerense fueron el lugar propicio para encarar proyectos que demandaban importantes superficies de tierras sin fraccionar. Pilar, Escobar, Exaltación de la Cruz y otros partidos de características rurales fueron objeto de los nuevos emprendimientos.

En este punto se vuelve necesario destacar tres aspectos en la evolución que tendrán una relevante influencia en las décadas siguientes. El primero de ellos, consiste en la transformación del uso de las viviendas, de temporario a permanente; el segundo es su estrecha vinculación con el desarrollo de las redes de autopistas metropolitanas; y el tercero se relaciona con la diversificación del “producto urbanización cerrada” mediante la propuesta de nuevas tipologías urbanísticas.

Con respecto al primero de los puntos, cabe acotar que las urbanizaciones privadas en sus inicios contemplaban la construcción de viviendas temporarias para que los socios pudieran alojarse eventualmente. Más adelante, se consideró el club de campo como agrupación de viviendas de fin de semana (Decreto Ley 8912), dada la preferencia de los usuarios de poseer sus casas-quintas dentro de un predio con vigilancia, mantenimiento

y servicios y equipamientos comunes (piscinas, canchas para la práctica de deportes, etc.). Finalmente se produjo “un salto” dentro de esta tipología de hábitat que consistió en el cambio en la función de la vivienda, vale decir de su categoría de segunda a primera residencia, tendencia que se refuerza a partir de 1990.

Estudios sociológicos sobre este tema, dan una explicación acerca de la modificación en las preferencias de los habitantes (Svampa, 2001; Lacarrieu y Thuillier, 2001).

Por un lado, la dificultad económica de mantener dos viviendas, una en la ciudad de Buenos Aires y otra en los suburbios sólo para un uso periódico, hizo que algunas familias se desprendieran de sus propiedades en Buenos Aires y se asentaran definitivamente en la casa de fin de semana. Por otro, la distancia en términos de tiempos de viaje desde la periferia hacia el centro se fue acortando, a medida que avanzó la construcción y ampliación de la red de autopistas.

La posibilidad de comunicación entre la vivienda y los lugares de trabajo, también se vio facilitada con la incorporación de nuevas y accesibles tecnologías informáticas. Ambos factores son clave para la concreción del alejamiento de las áreas residenciales; distanciamiento que además se complementó con la re-localización de equipamientos de educación, salud, esparcimiento y consumo privados en las áreas periféricas, acompañando el proceso de suburbanización.

La relación autopista – urbanización cerrada es innegable. El momento de mayor auge en la oferta de urbanizaciones cerradas es coincidente con la consolidación de las autopistas metropolitanas.

El nuevo patrón urbano de insularidad (De Mattos, 2004; Ciccollella, 2004; Vidal, 2005; Tella, 2001) está sustentado por la relación automóvil-autopista-urbanización cerrada. La movilidad definida como factor de prestigio según los estudios de Z. Bauman (2002) juega un rol fundamental: sólo aquellos que poseen movilidad propia (uno o más autos por familia) pueden circular libremente dentro de este nuevo orden urbanístico. Es

difícilmente concebible que alguien que carezca de vehículo, pueda habitar en algún barrio cerrado de la periferia.

Las modificaciones en el territorio como consecuencia de la ampliación de la red de autopistas, permiten suponer que la infraestructura de circulación ha sido un factor de peso en la transformación de la periferia metropolitana (Blanco, 1999). Al respecto en la **Tabla N° 1**, se muestra la distribución de urbanizaciones cerradas en relación con la traza de los corredores viales, que fueron ampliados o construidos en la década de los 90.

Tabla N° 1 - Urbanizaciones cerradas y autopistas

AUTOPISTA	ZONA	U.CERRADAS	URBANIZACIONES CERRADAS
Acceso Norte/Panamericana RamalPilar/Escobar	Norte Noroeste	73,35%	344
Acceso Oeste /RN 7	Oeste	11,51%	54
AU Bs.As.-La Plata AUEzeiza/Cañuelas	Sur	15,13%	71

Fuente: elaboración propia sobre la base de "Guía Verde Country.com"- 2005.

La materialización de las autopistas metropolitanas ha sido uno de los factores con los que la política de ordenamiento territorial del Estado favoreció la expansión de la periferia, y por ende, la localización de inversiones privadas en el sector inmobiliario fuera de la Ciudad de Buenos Aires.

Los corredores de transporte estructuraron dicha expansión en cuatro direcciones predominantes: norte, noroeste, oeste y sur, prolongando el territorio de la ciudad de Buenos Aires hacia los partidos suburbanos. Mientas que alrededor de las autopistas urbanas, se fueron construyendo "racimos" de urbanizaciones cerradas de distintas tipologías y dimensiones. En la tabla precedente puede observarse que la mayor concentración de emprendimientos urbanísticos se volcó sobre el corredor del Acceso Norte (más de las dos terceras partes de los proyectos).

El desarrollo diferencial sobre el eje norte está asociado a la prolongación del espacio social del sector de población de mayores ingresos que se extiende desde el norte de la ciudad de Buenos Aires hacia los partidos del

conurbano bonaerense hasta llegar a Pilar y Escobar, según las investigaciones de Blanco (2005:9). Incluso ya se han concesionado las obras para continuar una vía rápida desde Pilar hasta la ciudad de Zárate²

Por otra parte, la zona oeste es la que presenta el menor porcentaje de emprendimientos privados y en ello habrían incidido las demoras en la construcción del Acceso Oeste y de la autopista homónima.

Cabe agregar que, aunque no se desprende de la información aportada por la **Tabla N° 1**, hemos podido analizar a partir de trabajos propios y de otros investigadores (Arizaga, 2004; Ainstein, 2004; Ciccollela, 2004) que en principio, todas las urbanizaciones cerradas están conectadas directa o indirectamente con las autopistas; pero no están comunicadas entre sí por canales locales de circulación. Y en segundo lugar, que los subcentros generados a partir de la localización de actividades de servicios y de consumo, se encuentran vinculados a la red de autopistas; pero no a las áreas centrales de las ciudades cabeceras de los partidos afectados. Tal es el caso que hemos verificado en el denominado “Kilómetro 50” del partido de Pilar, una de las nuevas áreas de centralidad más consolidada de la región.

Las dos consideraciones precedentes son remarcables para definir el nuevo patrón de suburbanización; ya que demuestran el aislamiento de cada uno de estos conjuntos en relación con las áreas urbanizadas vecinas.

Con respecto al tercero de los aspectos que señaláramos, el referido a la diversificación del producto "urbanización cerrada" hay que destacar que esa diversificación se produjo en la última década del siglo XX.

La relativización de la “fricción de la distancia” y la posibilidad de comprar grandes facciones de suelo a bajo costo en los partidos de la segunda y tercera corona metropolitanas, permitió a los emprendedores inmobiliarios diseñar y promocionar un nuevo producto para estas latitudes el “barrio cerrado”. En realidad, no se trató de ningún invento novedoso ya que en los Estados Unidos existían desde fines del siglo XIX, en México desde

² La construcción de esta ampliación de la autopista extendería aun más la región metropolitana en dirección norte.

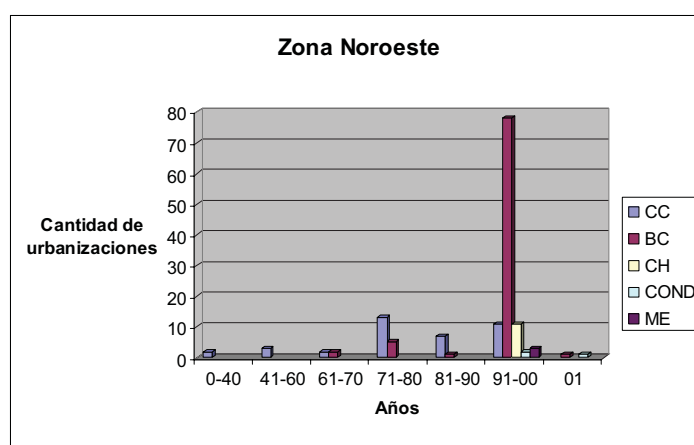
principios del siglo XX y en otros países de América Latina (Venezuela, por ejemplo) antes de los años setenta.

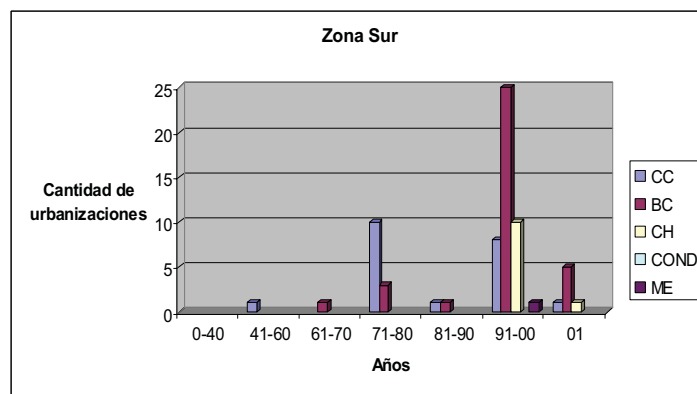
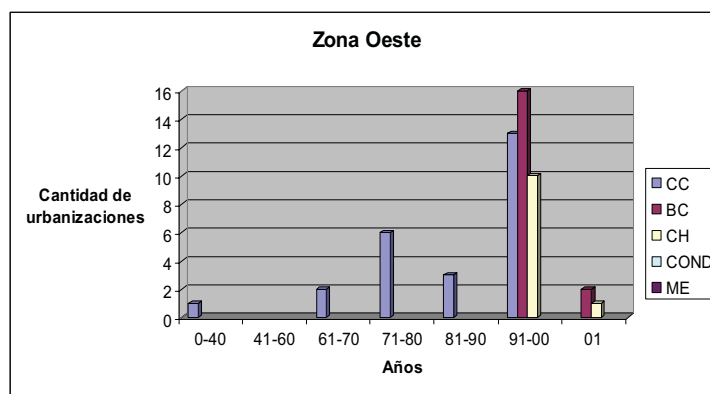
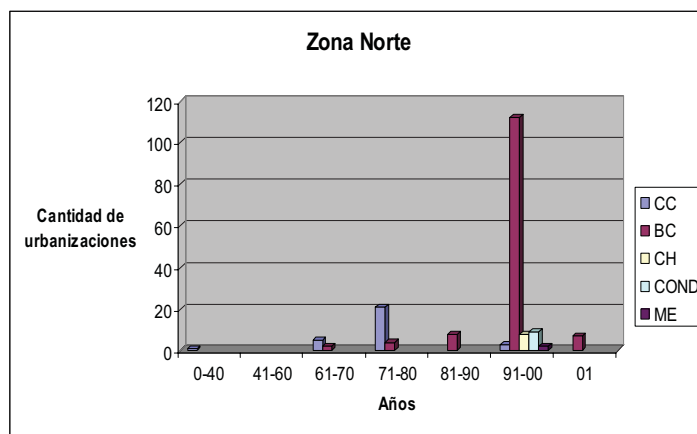
Por otra parte, se reprodujeron los mecanismos de promoción de los productos y de captación de la demanda, apareciendo nuevos actores para llevarlos a cabo (promotores, desarrolladores, consultores inmobiliarios, etc.).

En lo relativo a la captación de la demanda, distintos discursos fueron esgrimidos con eficaces resultados. Los argumentos basados en la seguridad han sido los más utilizados, no sólo en nuestro medio sino también en Brasil. Como este tema requiere de un análisis en profundidad, lo retomaremos más adelante.

Para observar la expansión del “fenómeno country”, nos pareció conveniente dividir la región metropolitana en las cuatro zonas que surgen de la tabla. Hemos elaborado los gráficos que siguen a continuación, desagregando las urbanizaciones por tipologías, para evidenciar en qué momento alguna de ellas es hegemónica y de esta forma, intentar encontrar una explicación al fenómeno en su conjunto.

Figura N° 7 - Evolución de las urbanizaciones cerradas





Fuente: elaboración propia basada en la Guía VerdeCountry.com, 2005

Referencias:

CC: Clubes de campo CH: Clubes de chacras ME: Mega-emprendimientos
 BC: Barrios Cerrados CO: Condominios

La evolución seguida por las urbanizaciones cerradas muestra diferentes momentos y asociados a los mismos diferentes causas que explicarían las distintas formas de apropiación del espacio.

De acuerdo con lo expuesto en los párrafos precedentes, el primer período lo ubicamos entre 1930 y 1950. Los clubes de campo pioneros, El Tortugas Country Club (1930), el Highland Park (1948) y el Hindú Club (1950), son premonitorios de una nueva forma de diseño urbano-arquitectónico, pero sin llegar a constituir, debido a su escaso número, un fenómeno de suburbanización insular.

Entre los factores que determinaron su creación podemos destacar el interés por el desarrollo de deportes ecuestres, particularmente la práctica del polo. Por este motivo, la localización en Pilar y, en general, en la zona noroeste no resulta caprichosa; ya que en esa zona existían y existen los principales haras para la cría de caballos deportivos; especialmente caballos de polo que se siguen exportando a todo el mundo. Los clubes de campo, por lo tanto, se instalaron en la zona para satisfacer la demanda un estrato social exclusivo (AB) y son similares a los primeros clubes campestres de Chile de fines de la década de los 40.

En este caso no se trató de copia de las *gated communities* americanas, sino de diseños urbanísticos para una elite amante de los deportes al aire libre y del contacto con la vida rural.

Otros deportes preferenciales que albergaron estos clubes fueron el golf y el rugby. Todos ellos requerían de importantes extensiones de superficie para su desarrollo.

En síntesis, los *countries* de esta primera etapa son un producto inmobiliario destinado a la alta burguesía, poseen un carácter exclusivo y no responden al patrón de la urbanización cerrada como refugio para obtener una mejor calidad de vida o para garantizar la seguridad física de sus habitantes, sino al ocio y la recreación.

El segundo período que se ubica entre 1960 y 1980 muestra un cambio tanto en el diseño como en el *target* de población al que estaban destinados.

A partir de 1970 se comienzan a multiplicar los *countries*, pero los equipamientos deportivos no están destinados a deportes tan selectos como el polo sino a otros más populares como el tenis, natación, fútbol, etc.

La industrialización y el surgimiento de una clase media alta relacionada con la misma; la mejora de obras viales (Acceso Norte – Panamericana) y la masificación del uso del automóvil, pueden considerarse como factores estructurales que explican el crecimiento de esta tipología.

Sin embargo, hay una situación de peso para el mercado inmobiliario: la ley 8912 sancionada en 1977 se convirtió en el freno para los loteos populares, ya que no permitió fraccionar áreas carentes de servicios básicos; por ende, la industria inmobiliaria se orientó en otra dirección; así se popularizaron los clubes de campo que además, eran preferidos por aquellos que deseaban poseer una segunda residencia con fines de descanso o recreación.

Nuevamente es preciso destacar que en la etapa de mayor auge en la construcción de este tipo de urbanizaciones, la seguridad no constituía un factor primordial, a pesar de que el país estaba sumergido en una terrible dictadura y que casi todos los días sucedían atentados y desapariciones de personas.

Desde finales de los 70, la especulación financiera adquirió mayor relevancia que las inversiones inmobiliarias, este es otro factor de orden coyuntural que estaría justificando el crecimiento moderado de los emprendimientos en la periferia.

No obstante, según lo expuesto precedentemente hacia finales de 1980 ya había más de 40 *countries*, lo que condujo gradualmente a una transformación del territorio periférico, en particular de las zonas norte y noroeste donde se concentraron más del 60%.

En San Pablo para la misma época se dio un fenómeno similar de crecimiento: la aparición y auge de los condominios horizontales. Los mismos comenzaron a ser construidos en el final de los años 70, especialmente en los municipios adyacentes a la ciudad en la parte oeste de la región metropolitana (Caldeira, 2000:261).

Caldeira llama la atención sobre la diferencia de las viviendas en los condominios con respecto a las viviendas en Estados Unidos. Las plantas y las fachadas *standard* no son bien vistas en Brasil, ya que se asemejan a las viviendas de las clases trabajadoras todas construidas bajo un mismo patrón edilicio. La personalización de la vivienda es una aspiración compartida por todas las clases sociales en Brasil.

El tercer momento lo situamos entre 1990 y 2001, y es el de mayor relevancia, ya que marca un punto de inflexión en la evolución de las urbanizaciones cerradas. Factores estructurales económicos y políticos condicionaron la expansión periférica y el nuevo patrón de suburbanización en archipiélago.

A diferencia del período anterior, el negocio inmobiliario adquirió características inusuales, que se potenciaron con la llegada de inversiones extranjeras directas, de las cuales un importante porcentaje fue orientado hacia la construcción y las grandes obras de infraestructura.

La desregulación del mercado de suelo urbano, el repliegue estatal frente al avance del sector privado, la recesión industrial con el consiguiente avance de la terciarización en las regiones urbanas, concretaron el rol de Buenos Aires como ciudad metropolitana, extendida hacia los municipios periféricos a través de la red de autopistas, generando el entorno adecuado para que la industria inmobiliaria se desarrollara aceleradamente.

En este período y al igual que en Chile y Brasil, las estrategias de marketing y los productos ofrecidos replicaron el modelo americano de suburbanización, con el consecuente “*sprawl*” urbano.

En la **Figura N° 7** puede observarse el “salto” de los barrios privados que se imponen en la preferencia de la demanda en las cuatro zonas analizadas. Las cifras calculadas demuestran que entre 1995 y 2001 se lotearon y comenzaron a construirse 231 barrios privados, 35 clubes de campo, 5 pueblos privados, 39 clubes de chacras y 11 condominios.

La promoción se basó en dos aspectos coyunturales: el aumento de la inseguridad y la creciente polarización social. Los argumentos alrededor de estos dos fenómenos subyacen en las campañas de los emprendedores y

serán revisados con mayor grado de detalle. Más adelante volveremos sobre esta cuestión.

Finalmente, el último período comenzó después de 2001. La crisis económico-institucional frenó y retrajo el mercado inmobiliario pero desde 2002 en adelante, el sector se recompuso y en la actualidad, nuevos productos están siendo ofertados, marcando futuras tendencias.

A través del análisis de casos, del seguimiento de los emprendimientos que se están promocionando y de las ruedas de trabajo con desarrolladores y consultores inmobiliarios, hemos detectado cinco sectores de interés para los emprendimientos:

- a) El diseño de proyectos en zonas turísticas y de alto nivel paisajístico.
- b) La construcción de condominios residenciales multifamiliares y de oficinas
- c) Los clubes de chacras en los partidos más alejados de la periferia metropolitana
- d) Los edificios-torre amurallados
- e) La creación de nuevas centralidades

La tendencia a construir urbanizaciones cerradas en lugares de veraneo se está consolidando rápidamente: En destinos muy visitados tales como la Costa Atlántica, San Luis, Córdoba, Mendoza y otros sitios de interés, se han afincado proyectos destinados a vivienda temporaria.

Consultadas algunas empresas inmobiliarias, coincidieron en que los potenciales compradores se mostraban interesados en la posibilidad de obtener una renta de estos inmuebles. Por otra parte, agregaron que para muchos de ellos, el poseer su segunda vivienda dentro de un predio donde el mantenimiento y la vigilancia estuvieran asegurados, era un factor positivo frente a otras opciones.

La construcción de condominios cerrados para vivienda permanente es otra tendencia que ha aparecido en los últimos años para atraer potenciales clientes de clase media. Algunos de estos proyectos constan de varios bloques de edificios con unidades de departamentos de hasta tres ambientes

y servicios comunes tales como lavadero, cocheras, juegos para niños en el jardín común, piscina, solarium y salón de usos múltiples.

Los departamentos no exceden los 100 m² y con una financiación adecuada pueden ser adquiridos por familias de medianos recursos. La diferencia importante con respecto a los barrios cerrados es que en estos casos siempre la tipología edilicia es la de vivienda en altura y multifamiliar.

La tercera alternativa que se está imponiendo en los partidos que rodean a la tercera corona de la RMBA, es la de los clubes de chacras. Por su distancia a la Ciudad de Buenos Aires, muchos proyectos han sido concebidos para funcionar como segunda residencia. En determinados municipios (por ejemplo, Exaltación de la Cruz en el noroeste de la provincia de Buenos Aires) se está promocionando este tipo de emprendimientos con apoyo de las autoridades locales. Según lo expresado por los emprendedores, existe la expectativa de que los clubes de chacras reactiven el turismo rural.

En lo que se refiere a los edificios-torre amurallados, por el momento la tendencia parecería indicar que son una opción dentro de la Ciudad de Buenos Aires para maximizar los costos del suelo urbano, pero no en los partidos de la periferia de la región. Por este motivo, es que no los hemos incluido dentro del presente trabajo.

Por último, se nota un creciente interés del sector por salir de la construcción residencial y ampliar la oferta hacia conjuntos de oficinas descentralizados. Los desarrolladores de Nordelta “hablan de construir ciudad”. En Pilar, el segundo complejo de oficinas (Bureau Pilar II) fuera de la planta urbana ya está en vías de comercialización. Y en el partido de Tigre la empresa desarrolladora EIDICO S.A. ha iniciado la construcción del Paseo Villanueva, consistente en locales y oficinas dentro del mega-emprendimiento residencial homónimo.

Del análisis de las tendencias surge que, contrariamente a lo esperado, después de la crisis económica de fines de 2001, no se frenaron los proyectos inmobiliarios de grandes proporciones, sino que los mismos se diversificaron en cuanto a tipologías y además, se convirtieron en una alternativa de inversión.

Los consultores inmobiliarios han afirmado que la demanda se muestra sostenida y que las viviendas más lujosas dentro de barrios privados son las que han experimentado el mayor repunte. Al respecto señalan que este segmento de la construcción aumentó en el primer trimestre de 2005, un 130% en relación con el mismo trimestre del año anterior. Según un informe elaborado por Stieglitz Construcciones, el perfil del cliente potencial no es el del consumidor final sino el del inversor que compra para alquilar o para volver a vender. La explicación de este cambio de comportamiento de la demanda se explica de la siguiente manera:

“Después de 2002 casi la única inversión segura para la población pasó a ser el ladrillo en vivienda de alta gama, que si bien había perdido valor, fue el segmento que menos sufrió y que más rápido se recuperó, y llegó a superar los niveles de la convertibilidad” (Diario La Nación, 28/01/2006).

Resumiendo, la vivienda como inversión es presumiblemente la tendencia más fuerte que está liderando la industria inmobiliaria, y siguen siendo las urbanizaciones cerradas los productos favoritos para atraer inversores, aprovechando la flexibilidad del marco legal urbanístico.

En nuestro país los procesos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano se han caracterizado siempre por la falta de políticas que los sustenten, por la discontinuidad de los cuadros técnicos y por la falta de una conciencia generalizada a nivel de la población de su importancia en relación con las cuestiones de calidad de vida.

Por estos motivos, no es de sorprender que los agentes privados no se encontraran con mecanismos de control de sus acciones sobre el territorio. Por el contrario, los gobiernos municipales siguen dando su aprobación a cualquier proyecto que represente una inversión, descuidando el análisis de las consecuencias futuras. La legislación vigente en materia de urbanizaciones cerradas presenta “vacíos” que son aprovechados por el rápido avance de los emprendimientos.

La cuestión del marco regulador de los complejos residenciales cerrados es uno de los problemas más serios que afrontan no sólo los gobiernos locales (actores institucionales) quienes se encuentran carentes de instrumentos

técnicos y legales para organizar el “fenómeno country” e integrarlo al resto de los problemas de ordenamiento urbano territorial; sino, también, los actores privados (potenciales propietarios y emprendedores o empresas desarrolladoras), quienes perciben las condiciones de inseguridad del régimen legal vigente, debido a las ambigüedades y “zonas grises” que presenta.

4.2. Buenos Aires se mira en el espejo de Los Ángeles

Sin lugar a dudas, en la insularización de la periferia metropolitana, las urbanizaciones cerradas han sido el fenómeno más impactante, no sólo por la superficie de suelo con alta aptitud agropecuaria afectado (aproximadamente 40.000 hectáreas); sino por la mutación en distintos órdenes que ello implica.

La transformación operada a partir de esta nueva configuración espacial, posee un carácter estructural.; puesto que las “islas” de urbanización están materializando procesos de una dinámica social de dispersión y segregación del entorno, que va más allá de la inserción de nuevas formas arquitectónicas y de diseño urbano.

Funcionalmente implican una variación en lo que se refiere a las prácticas cotidianas; como por ejemplo, el uso intensivo del automóvil para realizar cualquier tipo de actividad que esté fuera de perímetro de la urbanización; o bien, la necesidad de contar con servicios del tipo “*delivery*”, y con formas de movilidad semi-públicas como charter o remises.

Estas transformaciones funcionales, estructurales y morfológicas podrían leerse como una desconstrucción de las antiguas formas urbanas y una re-configuración del territorio como expresión de nuevas formas sociales de relación en el espacio. En efecto, la fragmentación territorial y la reestructuración a través de redes de comunicación de todo tipo no habría sido factible si la telefonía celular no abarcara a un alto porcentaje de usuarios, si las autopistas no conectaran estos trozos de ciudad con la ciudad primacial, si Internet no llegara a la mayoría de los hogares que se

encuentran dentro de un medio casi rural y así podríamos seguir con la lista de innovaciones tecnológicas que han permitido esta mutación del paisaje. De donde se deduce que este tipo de suburbio en archipiélago no habría podido desarrollarse masivamente tres décadas atrás, ya que la tecnología imperante no lo hubiera hecho sostenible.

La lógica de las ciudades reflejaría la lógica de las sociedades, de acuerdo con lo planteado por Ascher (2004) y otros autores. Por ende, lo que se observa espacialmente configuraría la resultante del proceso de modernización cuyos tres principales componentes, según este autor, serían: la individualización, la racionalización y la diferenciación social.

No obstante, dicha lógica en nuestro caso, es aplicable sólo a una parte de la sociedad; o sea, a las clases medias-ascendentes y a las clases altas (Svampa, 2000) que pudieron salir de la crisis económica y que se han apropiado de determinados espacios para evidenciar su nuevo status. Los tres componentes que señala Ascher se encuentran presentes en los archipiélagos urbanos de las coronas de partidos periféricos.

Otro concepto que nos interesa rescatar es que *“a pesar de la aparente atomización de la sociedad en individuos más autónomos, el aspecto social no ha desaparecido [...] los vínculos sociales no se han roto”* (Ascher, 2004:39).

Lo que sucede es que se han transformado, de tal forma que la vida en las ciudades se desarrolla a otra escala y la coincidencia de las diferentes esferas de relaciones sociales es cada vez menor. Es en este punto donde Ascher formula su tesis de la “sociedad hipertexto”. Un concepto muy gráfico si se piensa al individuo conectado a una determinada red en lo que se refiere a sus lazos de amistad o de familia, a otras en lo que hace a su esfera laboral y a otras más en lo que se refiere a su tiempo de ocio o de recreación ¿Lo local podría ser la expresión de todas estas redes superpuestas?

La configuración espacial de una red de espacios articulados para cada actividad parecería indicar que es la expresión de esta sociedad emergente.

Cabría, entonces, preguntarse si esta atomización urbana, superpuesta a otras formas territoriales anteriores y poco articulada con el resto de los suburbios tradicionales podría ser interpretada como una forma de desterritorialización. Entendiendo como tal al proceso donde las redes adquieren preeminencia en relación a los territorios.

En sentido estricto, se trataría de la expansión de un modo de organización reticular de carácter cualitativamente diferente a partir del fenómeno de la compresión tiempo-espacio (Haesbaert, 2004:280). Pero como bien lo señala Haesbaert (2004) la desterritorialización no puede ser separada de la re-territorialización.

En efecto, el proceso de desterritorialización no debería entenderse como el “fin de los territorios” o de la expresión material del espacio geográfico, para dar paso a territorios virtuales; sino como una nueva forma de reconfiguración espacial.

Si adoptamos este criterio, los fragmentos de hábitat urbano localizados en municipios casi rurales serían los nodos que cubren la función exclusiva de residir; o sea, la red de conjuntos de residencias para la “sociedad hipertexto” que ha abandonado el territorio de la ciudad primada y se ha dispersado de manera desterritorializada. Pero como la vida cotidiana exige el cumplimiento de otras funciones tales como el trabajo, la recreación, el abastecimiento o la circulación es necesario que aparezcan en el territorio otros espacios adaptados a estas funciones y una red de canales para vincularlos.

En consecuencia, una red de subcentros donde se concentran actividades de servicio y consumo surge adoptando la forma de nodos (hipermercados, *shoppings*, complejos de entretenimientos, etc.), sin poseer forzosamente una articulación con las áreas centrales de los núcleos urbanos tradicionales. En este caso la ubicación estaría respondiendo al requerimiento de proximidad a una red de comunicación. Las necesidades de conectividad están cubiertas, por ende, por la red de autopistas, que ha dejado de ser urbana para convertirse en metropolitana; permitiendo que los territorios

más alejados en la tercera y la cuarta corona, queden incorporados a la malla.

Entonces parecería necesario proponer como base para entender el concepto de “red” y de “desterritorialización”, la confrontación entre la geometría euclidiana y la geometría topológica. La primera puede ser aplicada al territorio y, consecuentemente, a las contigüidades geográficas; pero la segunda, saltea las métricas tradicionales y permite analizar las relaciones entre elementos a través de parámetros de conectividad en donde las distancias medidas en kilómetros pierden importancia.

En adelante, cuando hablemos de desterritorialización y de redes (sea de la sociedad red, a la manera de Castells, o de las redes de ciudades mundiales, como lo plantea Sassen, o de las redes locales sobre las que trabajaremos para explicar el comportamiento de las urbanizaciones cerradas), nuestro marco será esta geometría topológica estrechamente asociada a los enfoques sistémicos.

El concepto de sistema como una estructura n-dimensional de alta complejidad, resulta de utilidad para trabajar con sistemas de objetos y sistemas de acciones de los individuos con su entorno.

En la estructura que se ha ido conformando en la periferia metropolitana, es factible reconocer un conjunto de espacios superpuestos: a) los espacios continuos ocupados por el proceso de suburbanización tentacular; b) los espacios reticulares resultantes de la suburbanización insular y c) los espacios discretos constituidos por los territorios intersticiales con diferentes grados de antropización.

Por lo tanto, y citando nuevamente las investigaciones de Haesbaert (2004), correspondería aplicar el concepto de multiterritorialidad para poder describir la expansión metropolitana. En este espacio estructurado en función de elementos fijos y de flujos (Santos, 1996) pueden tener cabida sistemas de objetos de distintos momentos históricos y sistemas de acciones que los modifican en forma constante. O según la definición de M. Santos (1996):

“El espacio está formado por dos componentes que interactúan continuamente: a) la configuración territorial, es decir, el conjunto de datos naturales, más o menos modificados por la acción conciente del hombre, a través de sucesivos “sistemas de ingeniería”; b) la dinámica social o el conjunto de relaciones que definen una sociedad en un momento determinado” (Santos, 1996:105).

Volviendo a la periferia metropolitana, podemos afirmar que los archipiélagos de nuevas urbanizaciones, los islotes de pobreza conformados por asentamientos precarios, los centros urbanos tradicionales, las redes ferroviarias, las redes de autopistas y toda la trama circulatoria, comparten un mismo espacio como resultante de diferentes dinámicas sociales en distintos períodos históricos, configurando un paisaje híbrido, ni rural ni totalmente urbano.

¿Qué factores pueden reconocerse como los modeladores de este paisaje?

En principio, es necesario destacar que no puede adoptarse un enfoque simplista para explicar la configuración espacial de la periferia donde el urbanismo cerrado ha asumido un rol protagónico en los procesos de expansión. Diversos factores convergen en este proceso tanto en la generación de la oferta como en el surgimiento de la demanda.

4.2.1. Factores condicionantes de la oferta

Ubicación del superávit inversiones

Este es uno de los factores que, a nuestro juicio, desencadena el proceso de suburbanización. La necesidad de encontrar una forma de inversión rentable y segura a mediano y largo plazo, ha posicionado a la industria inmobiliaria como un sector atractivo

Estabilidad monetaria

Durante la época de la convertibilidad cambiaria (período menemista) fue cuando se produjo el mayor crecimiento de los emprendimientos cerrados; y después de la crisis del 2001 cuando la economía comenzó a estabilizarse, volvieron nuevamente a crecer.

Relativización del factor distancia

Los proyectos de urbanizaciones cerradas, sobreconsumidores de tierra para su desarrollo, no se habrían podido localizar demasiado alejados de la Ciudad de Buenos Aires si la fricción de la distancia no se hubiera amortiguado mediante la construcción de canales de comunicación (autopistas).

La variable “distancia” que constituía un elemento negativo para la localización residencial, se ha relativizado.

En la actualidad, partidos suburbanos de la tercera y cuarta corona como Pilar y Luján, no se encuentran a casi 60 Km de Buenos Aires, sino a 30 minutos de distancia por autopista. Concretamente se ha producido la compresión espacio-tiempo.

Normativa de desarrollo urbano favorable

Debe señalarse que a pesar de que en los municipios periféricos la oferta de tierras a bajo costo ha conformado un stock importante, de no haber existido una legislación urbanística permisiva, para poder localizarse en cualquier zona, los desarrollos inmobiliarios habrían tenido que adoptar una disposición espacial acorde con algún tipo de planificación.

Rentabilidad de las inversiones

A la carencia de una normativa para encauzar el crecimiento urbano, se une la ausencia de poder de policía de los municipios; por lo tanto, en casi todos los proyectos la rentabilidad está asegurada. Los emprendimientos proyectados en etapas, no siempre cumplen con los plazos previstos. En muchos casos las viviendas adquiridas no han podido escriturarse y por ende, no pagan los impuestos correspondientes.

En otros casos, los desarrolladores se reservan en los proyectos más del 50% de los lotes esperando que aumente la plusvalía y eludiendo compromisos fiscales.

Promoción y marketing urbano

En una economía capitalista donde la competencia para atraer inversiones es la regla, un producto nuevo no podría expandirse sin una promoción adecuada y un estudio de mercado que garantice una demanda potencial.

Resulta casi imposible dejar de analizar el rol que han tenido los medios gráficos de difusión masiva para generar la demanda de urbanizaciones cerradas.

Al respecto puede observarse toda una campaña dirigida hacia las clases medias-altas, donde es fácil reconocer las siguientes variables asociadas a la publicidad: seguridad urbana, calidad de vida, contacto con la naturaleza, diferenciación social y comunidad de pertenencia

4.2.2. Factores condicionantes de la demanda

Psico-sociales

La preferencia de las familias jóvenes, con niños pequeños, por las residencias con mayor cantidad de metros cuadrados y con áreas parqueadas es una condición ventajosa para imponer un producto que en la Ciudad de Buenos Aires, altamente densificada, no podría tener cabida; a excepción, de pagar un costo sumamente elevado en algunas áreas con edificación baja.

El “sueño de la vivienda individual” es una característica arraigada entre las familias de diferentes estratos socioeconómicos. Por este motivo es una oportunidad para desarrollar proyectos cuya tipología edilicia predominante es unifamiliar.

Asimismo forma parte del imaginario colectivo, el hábitat dentro de un entorno seguro y bien equipado en materia de servicios. En este punto se sustentan los emprendimientos cerrados, ofreciendo servicios que la ciudad no presta eficientemente.

Económicos

El sueño de la vivienda propia no pasa de ser una ilusión para todas aquellas familias que no poseen los ingresos adecuados para poder ingresar al “mundo country”.

Todos los proyectos ofrecidos en el mercado se complementan con sistemas de financiación para adquirir las propiedades, pero estos sistemas sólo son accesibles para el estrato socioeconómico medio-alto, para el resto las condiciones financieras resultan inviables.

Por otra parte, la compra de unidades en urbanizaciones cerradas como renta potencial es otro de los motivos que ha hecho crecer la demanda.

Socio-culturales

Los procesos socioeconómicos de la década de los 90, marcaron en nuestro país el surgimiento de algunos sectores de clase media y el descenso de otros hacia estratos más bajos, de tal forma que como bien lo señala Svampa (2000) aparecieron “ganadores” y “perdedores”. Mientras que los del segundo grupo perdían sus casas hipotecadas, los del primero poseían los recursos suficientes para adquirir viviendas en barrios exclusivos y en proyectos de cuidado diseño.

La vivienda en una urbanización cerrada se convirtió en un elemento de diferenciación social, y por lo tanto, fue buscada como tal por ciertos sectores que necesitaban ostentar su nuevo status económico.

Asimismo los medios de comunicación basados en tecnologías informáticas permitieron al personal de mayor jerarquía de las empresas y en general a los profesionales de alta calificación, residir alejados de los lugares de trabajo.

4.2.3. Diferentes impactos del proceso de urbanización privada

En este punto sólo nos limitaremos a remarcar los impactos más visibles sobre el territorio y la dinámica social, que asociamos a la expansión de las urbanizaciones y que sintetizaremos en los *ítems* a continuación:

Impactos urbano-territoriales

Podemos señalar tres situaciones que estarían directamente relacionadas con el ordenamiento urbano territorial. La primera de ellas es la posible “asfixia” de las localidades menores, rodeadas en todo su perímetro por fajas de urbanizaciones cerradas. La posibilidad de ensanche horizontal a futuro de estos centros urbanos quedaría fuertemente comprometida.

En segundo lugar, en lo que respecta al desarrollo intraurbano, la presencia de urbanizaciones cerradas dentro de la trama, fragmentaría la estructura produciendo discontinuidades urbanas, difíciles de corregir con normativas de planeamiento posteriores. Las barreras físicas que impiden la libre circulación, el desvío de los recorridos del transporte urbano y la pérdida de espacios públicos al quedar encerrados dentro de espacios privados, son consecuencias visibles del fenómeno de fragmentación.

Por último, destacamos la configuración de zonas de baja densidad alejadas de los centros tradicionales que provocarían el encarecimiento del tendido de redes de infraestructura pública de servicios.

Impactos socio-espaciales

Respecto a los impactos sociales, deberían considerarse los de orden positivo tales como la creación de puestos de trabajo en las industria de la construcción y en el sector de servicios; y los de orden negativo, asociados al mito de los puestos de trabajo para la población lugareña (en la visión de los desarrolladores cada vivienda estaría generando más de dos puestos de trabajo), ya que en muchos de los casos son empresas las que proveen sus operarios sin emplear mano de obra local.

Asimismo, otro tipo de impacto negativo estaría relacionado con el aumento de la segregación social y con la materialización espacial de la polarización de clases.

Impactos en la economía urbana

Las consecuencias económicas se relacionan con los cambios en los valores del suelo y el impulso de inversiones en equipamientos de servicios en los

municipios y próximos a los conjuntos de urbanizaciones privadas. Podría hablarse de impacto negativo cuando las inversiones se focalizan sólo en algunas áreas urbanas, aumentando el valor de ciertas zonas en detrimento de otras.

Impactos político-territoriales

La presencia de urbanizaciones privadas que ya han adquirido para los estudios censales el status de localidades, es un aspecto que debería generar una señal de alarma con respecto al tema de la gobernabilidad.

¿Quiénes son los encargados del gobierno de una pseudo-ciudad cuando llega a tener un determinado umbral de población? Si para el Instituto Nacional de Estadística y Censos, el umbral para llegar a ser una ciudad pasa por los dos mil habitantes, ya existen urbanizaciones consolidadas que han alcanzado este tamaño.

El crecimiento potencial de algunas urbanizaciones esta calculado en más de 40.000 habitantes; sin embargo, no está especificada la forma de gobernabilidad de las mismas, más allá de las asociaciones de propietarios para consensuar un reglamento interno de funcionamiento. Tampoco existe en la legislación urbanística nacional la figura de la ciudad privada; y por ende, de su administración y control.

Si las nuevas ciudades privadas aspiraran a tener una forma de gobernabilidad privada, ¿cómo funcionaría la organización político-territorial de los municipios, sobre todo de aquellos con mayor cantidad de emprendimientos privados?

Estas situaciones pondrían en evidencia las cuestiones relacionadas con la gobernabilidad privada al aparecer asociaciones de residentes como órganos de control y regulación de la vida cotidiana.

4.2.4. Variaciones sobre el ejemplo de Los Ángeles

Después de haber enunciado las principales consecuencias observables a partir de la localización masiva de urbanizaciones privadas, estamos en condiciones de afirmar que situaciones semejantes se replican en otras

ciudades latinoamericanas; pero que sin lugar a dudas, el modelo que se ha seguido en la mayoría de los casos tiene sus orígenes en la ciudad de Los Ángeles, que podría definirse como el paradigma del *sprawl* urbano.

En Buenos Aires, el fenómeno del *sprawl* ha llegado con una demora de más de treinta años, de la mano del capitalismo tardío y de las reformas neoliberales de la política económica. La versión vernácula difiere un poco del patrón original por los siguientes motivos:

a) La escala en la que se verifican estas analogías es bastante diferente. Los fenómenos de gran escala constados para L.A. y el Gran L.A. sólo tienen una dimensión mucho menor en partidos como Pilar, Tigre, etc.; que son los que encabezan el ranking de las urbanizaciones.

b) La división político administrativa de la ciudad de L.A. es diferente a la de la RMBA. En este sentido, M. Davis aclara que el sistema político-administrativo americano está conformado por condados, unidad administrativa intermediaria entre el estado y el municipio, que engloba en su jurisdicción ciudades que no se constituyeron en municipios autónomos; y que el sistema de elecciones de California se basa en el voto popular de candidatos y de sus propuestas.

Sin embargo, y al margen de las diferencias señaladas, los mecanismos de generación, promoción y concreción de emprendimientos urbanísticos pueden ser comparables y el resultado de los mismos, salvando las cuestiones de escala, es semejante. Por lo tanto, cabe formular la siguiente pregunta: ¿por qué Buenos Aires se refleja en el espejo de Los Ángeles?

Crecimiento y especulación

En la evolución urbanística de L.A. con diferentes oleadas de expansión, y a pesar de los cambios de discurso para justificar los nuevos proyectos, siempre estuvo presente la especulación y la búsqueda de beneficios económicos por parte de los agentes urbanizadores (Davis, 1993:39-88)

En Los Ángeles, el proceso fue largo, ya que los primeros desarrollos aparecieron a fines del siglo XIX, asociados al tendido de las redes ferroviarias y a la extracción de minerales, mediante una coalición de

banqueros, magnates del transporte y emprendedores, y las últimas transformaciones se ubicaron históricamente después de 1980, ligadas al *boom* de las inversiones culturales.

Las etapas seguidas en la RMBA, se diferencian primero en el período de tiempo que se ubica en la segunda parte del siglo XX y tiene menor cantidad de años, a pesar de la aceleración sufrida en la década de los noventa.

Como ya se viera anteriormente, un proceso está asociado a la industrialización del área y el otro a los procesos de inversiones financieras rentables. Lo común a la expansión de los suburbios en ambos casos son los mecanismos de especulación con la tierra urbana, siempre presentes.

Localización de capitales internacionales en la construcción de suburbios

La ofensiva cultural de la década del 80, atrajo nuevamente hacia L.A. un importante flujo de capitales, siendo una parte de los mismos inversiones extranjeras. Como resultado en el perfil de la ciudad se fueron imponiendo edificios con el carácter propio del “*internacional style*”. En cuanto a los suburbios, el aumento de áreas residenciales estuvo unido a la filosofía de la Nueva Era y a las ventajas de la vida saludable.

El discurso del retorno a la naturaleza ha sido esgrimido en nuestro medio, como parte del marketing organizado para la promoción de las urbanizaciones emplazadas en áreas semi-rurales. En lo que se refiere a los capitales internacionales, puede reconocerse la presencia de inversores chilenos, suizos, etc., asociados con empresarios nacionales, aunque la magnitud de las inversiones está muy por debajo de las efectuadas en el caso de comparación, según consultas realizadas a los empresarios locales.

Monopolización del mercado de la tierra para la especulación inmobiliaria

En la obra de Davis (1993:124) se puede leer que las grandes fracciones de tierra adquiridas por los desarrolladores después de 1970 tenían como finalidad la especulación. A los propietarios de unidades de explotación agrícola de pequeño porte, les resultó atractiva la oferta económica y se

deshicieron de sus tierras, de tal forma que el suelo se concentró en unas pocas manos, centralizándose en compañías inmobiliarias de gran envergadura.

Casi de inmediato podemos vincular estos procedimientos, con los que se han llevados a cabo en partidos como Pilar, Tigre, Ezeiza o Luján (sólo por citar algunos). A los propietarios de suelos con aptitud productiva les sedujo la oferta de los emprendedores y antiguas estancias fueron subdivididas y loteadas para formar parte de proyectos de urbanización.

El contar con importantes fracciones de suelo es determinante para definir el curso del desarrollo urbano. Por otra parte, hay que señalar que también formaron el stock de tierras las ubicadas en zonas muy desfavorables (áreas bajo cota, zonas alejadas sin posibilidad de tendido de infraestructuras). En estos casos, el mecanismo seguido fue similar al que describe Davis (1993:125). Los desarrolladores esperaron el momento en que por efecto de obras públicas, aumentara la plusvalía de los terrenos para comenzar a proyectar un nuevo emprendimiento.

El territorio suburbano como un rompecabezas

La adquisición de tierras para urbanizar, sólo guiada por la conveniencia económica consiste en la antítesis de una estrategia de planificación del desarrollo urbano. El conjunto de ciudades privadas formando una “constelación“ de lo urbano que caracteriza a L.A., comienza a observarse nítidamente en la región metropolitana en una franja periférica donde se alternan tierras agropecuarias, ciudades privadas vecinas a parques industriales, centros de servicios proyectados en entornos semi-rurales, villas de emergencia o asentamientos precarios alrededor de barrios exclusivos, etc.

La estructura emergente es una aparente zonificación sin un orden previo que va marcando en el espacio las huellas de sucesivos procesos.

El decaimiento del centro urbano y el refuerzo del corredor oeste

Generalmente, en los procesos de atracción de inversiones algunas zonas comienzan a volverse más atractivas que otras. La localización de los capitales es selectiva y va dejando de lado aquellos sectores que “no constituyen un buen negocio”.

En el caso de L.A., el *West-side* fue concentrando equipamientos, inversiones en manifestaciones culturales y atrayendo futuros propietarios. El centro urbano, mientras tanto, iba decayendo.

Si analizamos el crecimiento urbano producido, el corredor noroeste (autopista Panamericana – ramal Pilar) y en especial en el partido de Pilar, es posible constatar cómo alrededor del denominado “Km 50” se han ido construyendo hoteles de cinco estrellas, áreas de amenidades, centros de abastecimiento y servicios destinados a un público exigente; y cómo a la par que esto sucedía, el centro tradicional de Pilar mostraba un deterioro edilicio y de infraestructuras y equipamientos.

El desarrollo se ha concentrado a lo largo de la autopista y ha originado un área de nueva centralidad.

La obsesión por los sistemas de seguridad física y control arquitectónico de las barreras sociales

Indudablemente si hay un factor común a todas las posibles tipologías de urbanizaciones privadas, es el control de ingreso de visitantes mediante el levantamiento de barreras físicas perimetrales y accesos con puestos de vigilancia. Los suburbios exclusivos de Beverly Hills o San Marino han hecho de la seguridad un culto.

“La obsesión por los sistemas de seguridad física y colateralmente por el control arquitectónico de las fronteras sociales, se ha vuelto la narrativa muestra del medio construido emergente en los años noventa” (Davis, 1993:205).

Este concepto ha sido replicado por las urbanizaciones cerradas en la mayoría de las ciudades latinoamericanas donde se localizan.

Blackely y Snyder (2000) describen las comunidades fortificadas; en tanto que Bauman (2003) las coloca a la altura de un pseudos-ghetto, donde la movilidad para salir y entrar de ellas es una muestra del status de sus habitantes.

La seguridad residencial dependiente del consumo de seguridad privada

En las urbanizaciones cerradas la seguridad “puertas adentro” depende exclusivamente de la contratación de empresas privadas. El contar con mayor cantidad de personal afectado a estas tareas o con dispositivos tecnológicos de mayor grado de sofisticación, es también una forma de mostrar el status socioeconómico de sus habitantes.

Como ningún dispositivo puede garantizar una eficacia absoluta, el tema de la seguridad al decir de Davis se convierte en una “especie de carrera armamentista”.

Ahora bien, en los casos locales las empresas contratadas para la vigilancia están poco controladas por los entes oficiales responsables. De hecho no existe un registro de las mismas y hasta circula la sospecha de que algunas podrían estar constituidas por “mano de obra desocupada” del antiguo régimen represor.

No obstante, el discurso en torno a la seguridad esgrimido por los promotores ha sido uno de los más eficaces resortes para la venta de unidades residenciales.

La pérdida de espacios públicos en aras de la seguridad

¿Qué podría ser más vulnerable en materia de seguridad que un espacio que es transitado absolutamente por cualquiera y donde en cualquier momento pueden ocurrir situaciones inesperadas? La calle, la plaza, un mercado al aire libre, etc., son sitios donde la diversidad de encuentros, de situaciones agradables o no, suceden de manera incierta. Por lo tanto, en cualquier urbanización cerrada el riesgo de incertidumbre y de esa diversidad de situaciones debe ser disminuido. ¿Cuál es el costo de lograr un espacio seguro? La respuesta es la desaparición de los espacios públicos.

No es de sorprenderse, entonces, cuando en los conjuntos cerrados no existen veredas donde puedan ocurrir encuentros casuales; o bien, que las plazas y otro tipo de lugares abiertos hayan sido reemplazados por canchas de tenis, golf o fútbol, donde la actividad a desarrollar está acotada al espacio y la admisión de los deportistas es controlada.

La copia de nuestros suburbios insulares reproduce fielmente su modelo original americano, por lo tanto, no ha innovado en este tema.

La ciudad como simulacro

A propósito de los intelectuales exilados que se hospedaron en la ciudad de Los Ángeles, Davis destaca que algunos de ellos (Remarque, Eissler) notaron la “falta de vida urbana” y subraya que Erich María Remarque ya anticipaba la idea de la ciudad como simulacro de urbanidad, adelantándose a Ecco y a Baudrillard.

Estas áreas urbanas “simulacro” se repiten en la mayoría de los conjuntos cerrados, sobre todo en aquellos con pretensiones de convertirse en ciudades privadas. Difícilmente con la escasa variedad de funciones y con una población bastante homogénea se consiga alcanzar la dinámica propia de las ciudades tradicionales.

La falta de tradición cultural y la necesidad de crear una identidad de ficción

Asociada al ítem anterior esta característica falta de identidad la encontramos en la versión original (Los Ángeles) como en los casos analizados en nuestro estudio.

Probablemente uno de los aspectos más difíciles de lograr es la tradición cultural, en una ciudad creada de la nada y con habitantes reunidos sólo en función de intereses relacionados con la diferenciación social y la adquisición de un nuevo status.

Nótese que los habitantes de las urbanizaciones privadas no son grupos de sacrificados pioneros dispuestos a defender su religión o sus tradiciones. Por lo tanto, ante la falta de una identidad reconocible es preciso recrearla. Así

en medio de esa búsqueda surgen las actividades deportivas como un elemento capaz de caracterizar una urbanización, como ejemplos pueden mencionarse los barrios temáticos destinados al polo, al golf o a las actividades náuticas.

No siempre la identidad de estos conjuntos cerrados está netamente definida, ya que al penetrar en ellos las calles sinuosas, los remates en *cul-de-sac*, las viviendas dispuestas en los lotes con una arquitectura semejante, no permiten distinguir un barrio de otro. Sin embargo, si hay algo que marca la identidad es el cerramiento que separa “la vida *country*” de la vida exterior.

El estilo en la construcción del hábitat

Giddens (1997) señala en *La condición de la postmodernidad*, que una pauta común a las ciudades actuales de Occidente es la aceptación de una arquitectura mundializada que podría estar ubicada en cualquier país de manera indiferente, no existe un diseño propio vernáculo.

Si trasladamos esto a la arquitectura desarrollada en los suburbios insulares podemos observar que los estilos han sido copiados de revista de “arquitectura a la moda” que circulan internacionalmente. Así en las publicidades de venta de barrios cerrados y *countries* se lee “casa modelo *Hollywood*” o “*Key Biscaine*” o “estilo mediterráneo”. Lo singular de esta situación radica en que en Santiago de Chile, en Río de Janeiro y en Los Ángeles, el diseño urbano adoptado por el conjunto es semejante (incluida la forestación con palmeras) y las viviendas que se adquieren “llave en mano” no muestran la menor diversidad. ¿De qué tiempo es este lugar? Se podría preguntar K. Lynch (1965) y nosotros a su vez también podríamos preguntarnos, dentro de una de estas urbanizaciones ¿en qué ciudad estamos?

Centralización suburbana

Salvando las distancias, el crecimiento del West-side de L.A. puede compararse con la condición de subcentro urbano adquirida por el

municipio de Pilar. Pero debe hacerse una aclaración, la concentración de amenidades y actividades culturales no se han localizado en la ciudad cabecera de este municipio, sino alrededor de un incipiente polo: el denominado “Km 50”.

Difiere mucho la escala de lo que allí existe actualmente con el paradigma norteamericano, la concentración de *shoppings centers*, de dos universidades, de nuevos edificios de oficinas y complejos de cines con el clásico “*Mc Donald’s*” incluido.

En realidad, estaríamos en presencia de la consolidación de un futuro subcentro de continuar la tendencia a la localización de actividades terciarias en esta área. La oferta académica de colegios privados y universidades, se completa con una incipiente oferta cultural patrocinada por uno de los hoteles internacionales instalados allí y por fundaciones que organizan muestras y talleres de arte.

Las inversiones realizadas alrededor de Km 50 inducen a creer que es factible el despegue de este sector como un polo para la subregión norte y noroeste.

La diferencia esencial con el caso Los Ángeles reside en que la competencia del “Km 50” con la actividad cultural en la ciudad de Buenos Aires es casi imposible. La descentralización de actividades académicas, no obstante, es favorable para el asentamiento y consolidación de la zona.

La homogeneización de clases operadas por los mecanismos de acceso a las urbanizaciones privadas (UP)

No siempre los muros que impiden el acceso a una urbanización cerrada son reales, hay un conjunto de “muros virtuales” que organizan la selección de habitantes. Los suburbios exclusivos de Beverly Hills o San Marino cuentan con reglamentos muy exigentes para poder ingresar en ellos como propietario; las urbanizaciones privadas de nuestra periferia poseen también reglamentos internos que buscan homogeneizar el tipo de habitantes que residirá en ellos.

En principio, aparece una diferencia en cuanto al status de los propios clubes de campo y barrios cerrados, para adquirir una vivienda en los primeros es necesario poseer una membresía o ser presentado por socios activos, por el contrario, en barrios cerrados casi exclusivamente residenciales sólo hay que poseer los medios financieros.

En segundo lugar, el precio de lotes y residencias junto con los reglamentos de co-propiedad son los instrumentos para homogeneizar la población residente.

Y por último, los clubes de campo y barrios exclusivos para una determinada colectividad fijan sus mecanismos de admisión a través de normas explícitas o implícitas.

La vida burguesa asociada a un ambiente campestre

La ilusión del contacto con la naturaleza ha estado y seguirá presente como un elemento de promoción para la atracción de potenciales compradores.

El adecuado tratamiento de los recursos paisajísticos y la creación de nuevos elementos como lagunas artificiales y plantación de especies arbóreas exóticas, unido a lotes de dimensiones generosas, es una parte relevante de los proyectos. Se asocian estos paisajes a un nuevo estilo de vida que intenta recrear la vida campestre aunque sólo sea en sus aspectos formales.

Posiblemente muchos de los habitantes de las urbanizaciones han preferido cambiar el entorno de cemento de la ciudad por este entorno "verde", a pesar de la necesidad de los traslados cotidianos para realizar actividades cotidianas.

Los propietarios suburbanos como agentes de la segregación metropolitana

Todavía no se ha advertido la preocupación acerca del límite para seguir organizando emprendimientos suburbanos. En efecto, cuando pareciera que los corredores norte y noroeste están llegando a un punto de saturación, no debido tanto a la falta de tierras sino a los precios del mercado inmobiliario, la tendencia de expansión se comienza a concentrar en edificios en altura

(condominios) y aumento de las densidades en lugar de reorientar los proyectos hacia los corredores oeste y sur.

En el modelo de L.A. puede observarse cómo las asociaciones de propietarios reaccionaron frente a los desarrolladores, quienes en su afán de continuar con la suburbanización comenzaban a socavar las bases de “la utopía burguesa de los suburbios” (Davis, 1993:159).

Una de las ideas rectoras del proceso de suburbanización en archipiélago está sustentada en el individualismo de la residencia unifamiliar. El contacto con la naturaleza queda asegurado mediante el lote generoso que permite que el verde y la vivienda formen una totalidad integrada; por lo tanto, la construcción de edificios en propiedad horizontal otras de condominios estaría alterando este concepto.

El listado de aspectos que hemos expuesto no es excluyente; probablemente existan otras semejanzas que podrían reconocerse. Al detectar pautas de comportamiento comunes es posible verificar ciertas tendencias y anticiparse a los acontecimientos.

El poder de las asociaciones de vecinos en EE.UU. nos obliga a analizar el surgimiento de asociaciones y fundaciones en el ámbito de las urbanizaciones privadas.

Los conflictos administrativos y de gobierno de los conjuntos cerrados, nos conducen a pensar en cómo la gobernabilidad comienza a fragmentarse y debilitarse frente al avance de formas de administración local privadas.

La ausencia de planificación en los municipios y su interés en recibir nuevas inversiones hace presumir la posibilidad de problemas futuros, en lo referente a la incompatibilidad de actividades y funciones urbanas. La expansión de la ciudad no debería quedar librada al azar y a las fuerzas del mercado.

Asistimos a un proceso de suburbanización en archipiélago, que nos lleva a definirlo como la “angelinización” de Buenos Aires, aunque después de haber estudiado en profundidad los trabajos de Davis (1993), McKenzie (1994) y Blackely y Snyder (1997) hay que admitir que deberíamos ser

prudentes en el uso del término “angelización” para definir el nuevo patrón de estructura regional que se está gestando en el área metropolitana. Tal vez en lo que más ha incidido es en la copia de una forma de organización urbana y una tipología de hábitat, sin la complejidad de los subespacios y de las diferentes subculturas que subyacen en el patrón original.

No obstante, hay algunos aspectos que demandan un estudio en detalle:

- a) La modificación de la zonificación a través de excepciones a los códigos de planeamiento, generando un territorio con una mixtura de usos y de densidades no siempre compatible.
- b) La segregación de grupos sociales y su materialización espacial en conjuntos casi impenetrables vecinos a asentamientos marginales.
- c) La articulación entre el gobierno local y la administración de las urbanizaciones que pretenden consolidarse como pueblos privados.
- d) La inequidad de situaciones entre “la ciudad privada” y “la ciudad tradicional”. La primera dotada de todos los servicios y equipamientos para un correcto desarrollo de la vida cotidiana, y la segunda con carencias significativas en lo que respecta a infraestructuras y servicios básicos.
- e) La posible creación de municipios privados en paralelo que provoquen el paulatino debilitamiento de los gobiernos locales.

En conclusión, es preciso reflexionar acerca de qué tipo de urbanismo habría que implementar para lograr condiciones de **equilibrio** entre los núcleos tradicionales y las nuevas urbanizaciones; condiciones de **eficiencia** en el manejo administrativo y político de esta periferia donde convergen formas nuevas de hábitat; y condiciones de **equidad** en la gestión urbana que abarquen a la totalidad de los habitantes de la región.